Statutární město Ústí nad Labem

U s n e s e n í

z 18. zasedání zastupitelstva města Ústí nad Labem,
dne 24. 5. 2021
Usnesení č. 251/18Z/21 - 263/18Z/21

251/18Z/21

Představení koncepcí možného směrování Zoologické zahrady Ústí nad Labem, příspěvkové organizace

Zastupitelstvo města Ústí nad Labem po projednání
bere na vědomí

1. výsledky výběrového řízení na obsazení vedoucího pracovního místa ředitele Zoologické zahrady Ústí nad Labem, příspěvkové organizace ze dne 31. 3.2021
2. předložené a prezentované koncepce uchazečů o vedoucí pracovní místo ředitele Zoologické zahrady Ústí nad Labem, příspěvkové organizace

252/18Z/21

Návrh OZV o regulaci provozování hazardních her

Zastupitelstvo města Ústí nad Labem po projednání
vydává

1. obecně závaznou vyhlášku města Ústí nad Labem č. 1/2021 o regulaci provozování hazardních her v předloženém znění

253/18Z/21

„Čelakovského – smíšený dům“ - zajištění financování

Zastupitelstvo města Ústí nad Labem po projednání
schvaluje

1. rozpočtové opatření finančního odboru a odboru městských organizací, strategického rozvoje a investic v celkové výši 32 548 tis. Kč takto:
a) snížení investiční části výdajového rozpočtu OMOSRI, sk. č. 05, o částku 5 996 tis. Kč u akce „Stavba tenisové haly“
b) zvýšení příjmové části rozpočtu, tř. 4 o částku 4 359,27 tis. Kč v položce Neúčelový transfer ze stát. rozpočtu – neinvestiční (kompenzační bonus)
c) zapojení volných prostředků z VHČ roku 2020 do příjmové části rozpočtu, tř. 4 ve výši 5 054,90 tis. Kč v položce Převody z vlastních fondů hospodářské činnosti
d) změna stavu na bankovních účtech MmÚ – zapojení volných prostředků ve výši 8 500 tis. Kč
e) snížení neinvestiční části výdajového rozpočtu FO o částku 3 000 tis. Kč v položce Finanční rezerva

f) snížení investiční části výdajového rozpočtu FO, sk. č. 03, o částku 5 637,83 tis. Kč – Investiční rezerva
g) zvýšení investiční části výdajového rozpočtu OMOSRI, sk. č. 05, o částku 32 548 tis. Kč na akci „Čelakovského – smíšený dům“

2. zřízení zástavního práva k pozemku parcelní číslo 582/4, jehož součástí je stavba – budova s č.p. 806, jiná stavba, zapsaný v katastru nemovitostí vedeném Katastrálním úřadem pro Ústecký kraj, Katastrálním pracovištěm Ústí nad Labem, na listu vlastnictví č. 1 pro katastrální území Krásné Březno, obec Ústí nad Labem, k zajištění úvěru poskytnutého Státním fondem podpory investic (SFPI) ve výši maximálně 16 mil Kč v projektu „Čelakovského - smíšený dům“

3. vinkulaci pojistné smlouvy, jejímž předmětem je pojištění zastavované nemovité věci dle bodu B) 2. tohoto usnesení ve prospěch Státního fondu podpory investic (SFPI)

254/18Z/21

Změna v obsazení dozorčí rady společnosti AVE Ústí nad Labem s.r.o.

Zastupitelstvo města Ústí nad Labem po projednání

A) navrhuje

1. odvolání členů dozorčí rady společnosti AVE Ústí nad Labem s.r.o., IČ 61329002 takto:
a) Bc. Jan Cibrík
b) MUDr. Hilmi-Mahmoud Al-Eraidi
2. odvolání člena dozorčí rady Severočeské vodárenské společnosti, a. s., IČ 49099469
a) Pavla Štěpaře

B) navrhuje

1. jmenování členů dozorčí rady společnosti AVE Ústí nad Labem s.r.o., IČ 61329002 takto:
a) Mgr. Blanka Konečná, nar. **********
b) Ing. Jiří Vavruška, nar. **********

255/18Z/21

Plán udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem

Zastupitelstvo města Ústí nad Labem po projednání

A) schvaluje

1. dokument Plán udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem

B) ukládá

+. PhDr. Ing. Petru Nedvědickému, primátorovi města

a) předložit Komisi pro posuzování dokumentů městské mobility Ministerstva dopravy ČR k verifikaci Plán udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem

T: 31. 7. 2021

256/18Z/21

Dodatek č. 2 k zřizovací listině Pečovatelské služby Ústí nad Labem, příspěvkové organizace

Zastupitelstvo města Ústí nad Labem po projednání
schvaluje

1. návrh dodatku č. 2 ke zřizovací listině Pečovatelské služby Ústí nad Labem, příspěvkové organizace s účinností od 1. 7. 2021, ve znění dle přílohy č. 1 k důvodové zprávě

257/18Z/21

Poskytnutí dotace v oblasti ostatní činnost „Lodní doprava“

Zastupitelstvo města Ústí nad Labem po projednání
schvaluje

1. poskytnutí dotace z rozpočtu roku 2021 odboru školství, kultury, sportu a sociálních služeb, určené na oblast ostatní činnost „Lodní doprava“ a následné uzavření smlouvy s Ivo Jirouškem (IČ 134 73 867) na částečnou úhradu nákladů spojených s projektem „Převozní loď Marie – zajištění lodní dopravy na cyklostezce Vaňov – Píšťany - Vaňov“ ve výši 170.000,- Kč

258/18Z/21

Poskytnutí dotací v roce 2021 v oblasti volnočasových aktivit „Celoroční volnočasová činnost dětí a mládeže do 18 let“

Zastupitelstvo města Ústí nad Labem po projednání
A) schvaluje

1. znění Smlouvy o poskytnutí dotace v oblasti volnočasových aktivit č. 1 tohoto usnesení

2. poskytnutí dotací z rozpočtu roku 2021 odboru školství, kultury, sportu a sociálních služeb, určených na oblast volnočasových aktivit „Celoroční volnočasová činnost dětí a mládeže do 18 let“ a následné uzavření smluv s jednotlivými subjekty takto:
a) Junák – český skaut, středisko Šíp Neštěmice, z. s. (IČ 442 27 892) na částečnou úhradu nákladů spojených s činností ve výši 64.000,- Kč
b) Veronika Kalinová (IČ 051 38 205) na částečnou úhradu nákladů spojených s činností ve výši 51.000,- Kč
c) Pionýr, z. s. – Pionýrská skupina Dravci (IČ 706 93 501) na částečnou úhradu nákladů spojených s činností ve výši 101.000,- Kč

B) neschvaluje

2. poskytnutí dotací z rozpočtu roku 2021 odboru školství, kultury, sportu a sociálních služeb, určených na oblast volnočasových aktivit „Celoroční volnočasová činnost dětí a mládeže do 18 let“ a následné uzavření smluv s jednotlivými subjekty takto:
a) YMCA Ústí nad Labem (IČ 265 33 839) na částečnou úhradu nákladů spojených s činností ve výši 157.000,- Kč

259/18Z/21

Poskytnutí dotací v roce 2021 v oblasti sportu „Akce mimořádného významu pro statutární město Ústí nad Labem“

Zastupitelstvo města Ústí nad Labem po projednání
A) schvaluje

1. znění Smlouvy o poskytnutí dotace v oblasti sportu dle přílohy č. 1 tohoto usnesení

2. matematické zaokrouhlování částek na celé tisícikoruny na základě bodového hodnocení žádostí v oblasti sportu „Akce mimořádného významu pro statutární město Ústí nad Labem“

3. poskytnutí dotací z rozpočtu roku 2021 odboru školství, kultury, sportu a sociálních služeb, určených na oblast sportu „Akce mimořádného významu pro statutární město Ústí nad Labem“ a následné uzavření smluv s jednotlivými subjekty takto:
a) Aeroklub Ústí nad Labem z.s. (IČ 183 81 928) na částečnou úhradu nákladů spojených s akcí „Ústecké nebe plné letadel 2021" ve výši 200.000,- Kč
b) Athletic Club Ústí nad Labem z.s. (IČ 270 43 584) na částečnou úhradu nákladů spojených s akcí „Grand Prix Ústí nad Labem v atletice 2021“ ve výši 150.000,- Kč
c) FINCORP s.r.o. (IČ 250 28 057) na částečnou úhradu nákladů spojených s akcí „51. Mezinárodní taneční festival 2021“ ve výši 300.000,- Kč
d) Mgr. Michal Neustupa (IČ 014 95 101) na částečnou úhradu nákladů spojených s akcí „Milada Run 2021“ ve výši 170.000,- Kč
e) Mgr. Michal Neustupa (IČ 014 95 101) na částečnou úhradu nákladů spojených s akcí „Cyklozávod Milada 2021“ ve výši 150.000,- Kč
f) Sportovní klub policie Sever Ústí nad Labem z.s. (IČ 442 26 306) na částečnou úhradu nákladů spojených s akcí „51. ročník GRAND PRIX města Ústí nad Labem v boxu“ ve výši 300.000,- Kč
g) TJ Chemička Ústí nad Labem – oddíl rychlostní kanoistika p.s. (IČ 057 80 853) na částečnou úhradu nákladů spojených s akcí „Závod dračích lodí – Den Labe“ ve výši 90.000,- Kč
h) Xterra squadra s.r.o. (IČ 273 29 259) na částečnou úhradu nákladů spojených s akcí „MILADATLON 2021 - CPTT - Český pohár terénního triatlonu“ ve výši 115.000,- Kč.

B) neschvaluje

1. poskytnutí dotací z rozpočtu roku 2021 odboru školství, kultury, sportu a sociálních služeb, určených na oblast sportu „Akce mimořádného významu pro statutární město Ústí nad Labem“ a následné uzavření smluv s jednotlivými subjekty takto:
a) Geometry Prague, s.r.o. (IČ 257 16 964) na částečnou úhradu nákladů spojených s akcí „RunTour Ústí nad Labem 2021“ ve výši 250.000,- Kč

260/18Z/21

Poskytnutí dotací v oblasti sportu z rozpočtu statutárního města Ústí nad Labem v roce 2021 "Tradiční kolektivní a individuální sporty"

Zastupitelstvo města Ústí nad Labem po projednání
schvaluje

1. poskytnutí dotací z rozpočtu roku 2021 odboru školství, kultury, sportu a sociálních služeb, určených na oblast sportu „Tradiční kolektivní a individuální sporty - tradiční olympijské sporty reprezentující město Ústí nad Labem v nejvyšší a druhé nejvyšší soutěži ČR včetně mládežnických kategorií“ a následné uzavření smluv s jednotlivými subjekty takto:
a) FK Ústí nad Labem - mládež, z.s. (IČ 27048128) na částečnou úhradu nákladů spojených s účelem poskytnutí dotace na "Podpora tradičních kolektivních a individuálních sportů - práce s mládeží do 21 let“ ve výši 2.092.500,- Kč

b) Fotbalový klub Ústí nad Labem, a.s. (IČ 272 74 055) na částečnou úhradu nákladů spojených s účelem poskytnutí dotace na "Podpora tradičních kolektivních a individuálních sportů - částečná úhrada nákladů spojených s řízením a realizováním sportovní činnosti subjektu za rok 2021" ve výši 2.325.000,- Kč
c) HC SLOVAN ÚSTÍ NAD LABEM spolek (IČ 44227116) na částečnou úhradu nákladů spojených s účelem poskytnutí dotace na "Podpora tradičních kolektivních a individuálních sportů - práce s mládeží do 21 let“ ve výši 2.557.500,- Kč
d) HOKEJ ÚSTÍ NAD LABEM s.r.o. (IČ 032 61 255) na částečnou úhradu nákladů spojených s účelem poskytnutí dotace na "Podpora tradičních kolektivních a individuálních sportů - částečná úhrada nákladů spojených s řízením a realizováním sportovní činnosti subjektu za rok 2021" ve výši 2.790.000,- Kč
e) Basketbalový klub Ústí nad Labem z.s. (IČ 14866714) na částečnou úhradu nákladů spojených s účelem poskytnutí dotace na "Podpora tradičních kolektivních a individuálních sportů - práce s mládeží do 21 let“ ve výši 1.162.500,- Kč
f) BASKETBALOVÝ KLUB ÚSTÍ N.L., a.s. (IČ 25005758) na částečnou úhradu nákladů spojených s účelem poskytnutí dotace na "Podpora tradičních kolektivních a individuálních sportů - částečná úhrada nákladů spojených s řízením a realizováním sportovní činnosti subjektu za rok 2021" ve výši 1.627.500,- Kč
g) SK VOLEJBAL Ústí nad Labem, z.s. (IČ 26632217) na částečnou úhradu nákladů spojených s účelem poskytnutí dotace na "Podpora tradičních kolektivních a individuálních sportů - práce s mládeží do 21 let“ ve výši 1.162.500,- Kč
h) SK VOLEJBAL Ústí nad Labem, z.s. (IČ 26632217) na částečnou úhradu nákladů spojených s účelem poskytnutí dotace na "Podpora tradičních kolektivních a individuálních sportů - částečná úhrada nákladů spojených s řízením a realizováním sportovní činnosti subjektu za rok 2021" ve výši 1.627.500,- Kč
i) Florbal Ústí, z. s. (IČ 01495615) na částečnou úhradu nákladů spojených s účelem poskytnutí dotace na "Podpora tradičních kolektivních a individuálních sportů - práce s mládeží do 21 let“ ve výši 697.500,- Kč
j) Florbal Ústí, z. s. (IČ 01495615) na částečnou úhradu nákladů spojených s účelem poskytnutí dotace na "Podpora tradičních kolektivních a individuálních sportů - částečná úhrada nákladů spojených s řízením a realizováním sportovní činnosti subjektu za rok 2021" ve výši 465.000,- Kč

2. znění Smluv o poskytnutí dotace v oblasti sportu "Tradiční kolektivní a individuální sporty" - finanční vypořádání dotace včetně účetních dokladů dle přílohy č. 1- 3 tohoto usnesení

261/18Z/21

Poskytnutí dotací v oblasti kultury 2021 - kategorie "Podpora celoroční kulturní činnosti" a "Akce mimořádného významu pro statutární město Ústí nad Labem"

Zastupitelstvo města Ústí nad Labem po projednání

A) schvaluje

1. poskytnutí dotací z rozpočtu roku 2021 odboru školství, kultury, sportu a sociálních služeb, určených na „podporu celoroční kulturní činnosti“ a následné uzavření smlouvy s těmito subjekty takto:
a) Církvická kulturní společnost, z.s. (IČ 27053989) na částečnou úhradu nákladů spojených s činností „Celoroční pořádání koncertů“ ve výši 44.000,- Kč

b) Dětský sbor Chorea pueri ustensis, z.s. (IČ 04674022) na částečnou úhradu nákladů spojených s činností „Celoroční činnost dětského sboru Chorea pueri ustensis, z.s.“ ve výši 37.500,- Kč
c) KULT, spolek (IČ 26602598) na částečnou úhradu nákladů spojených s činností „Divadelní rozmanitost“ ve výši 89.200,- Kč
d) Malcherová Věra (IČ 73860255) na částečnou úhradu nákladů spojených s činností „Celoroční program Café Max 2021“ ve výši 74.600,- Kč
e) Mladá Scéna z.s. (IČ 26558441) na částečnou úhradu nákladů spojených s činností „Celoroční činnost divadelního souboru Mladá Scéna z.s.“ ve výši 118.100,- Kč
f) Pick Tomáš (IČ 60224061) na částečnou úhradu nákladů spojených s činností „BUSKING POD VANOU 2021“ ve výši 58.100,- Kč
g) POST BELLUM, z. ú. (IČ 26548526) na částečnou úhradu nákladů spojených s činností „Pamětníci města Ústí nad Labem promlouvají“ ve výši 30.200,- Kč
h) Rodinné centrum Slunečník, z.s. (IČ 27026876) na částečnou úhradu nákladů spojených s činností „Kreativní a výtvarná dílna DUHA“ ve výši 21.100,- Kč
i) Romance, zapsaný spolek (IČ 68975091) na částečnou úhradu nákladů spojených s činností „Celoroční činnost komorního sboru Romance v Ústí nad Labem“ ve výši 37.000,- Kč
j) spolek The Boom (IČ 27017931) na částečnou úhradu nákladů spojených s činností „Koncertní turné The Boom (The Boom and Orchestra) - 30 let“ ve výši 55.400,- Kč
k) Ústecký dětský sbor, z.s. (IČ 22846361) na částečnou úhradu nákladů spojených s činností „Ústecký dětský sbor - sborový zpěv“ ve výši 135.000,- Kč
l) Veselá Brná z.s. (IČ 04411307) na částečnou úhradu nákladů spojených s činností „U nás na vsi“ ve výši 46.300,- Kč
m) YMCA Ústí nad Labem (IČ 26533839) na částečnou úhradu nákladů spojených s činností „Taneční studio“ ve výši 65.300,- Kč

2. udělení výjimky minimální poskytnuté výše dotace v kategorii „akce mimořádného významu pro statutární město Ústí nad Labem“ pro subjekt RED HILL PRODUCTION, z. s. (IČ 22718761)

3. poskytnutí dotací z rozpočtu roku 2021 odboru školtsví, kultury, sportu a sociálních služeb, určených na „akce mimořádného významu pro statutární město Ústí nad Labem“ a následné uzavření smlouvy s těmito subjekty takto:
a) bujón s.r.o. (IČ 09279440) na částečnou úhradu nákladů spojených s akcí „ELBE DOCK - Cena Pavla Kouteckého 2021“ ve výši 135.000,- Kč
b) Člověk v tísni, o.p.s. (IČ 25755277) na částečnou úhradu nákladů spojených s akcí „Filmový festival Jeden svět v Ústí nad Labem 2021“ ve výši 100.000,- Kč
c) Korbélyi Marek (IČ 65658469) na částečnou úhradu nákladů spojených s akcí „Promenádní koncerty“ ve výši 148.000,- Kč
d) Kymlička Zdeněk, Mgr. (IČ 13473158) na částečnou úhradu nákladů spojených s akcí „XIV. Ústecká forbína 2020“ ve výši 128.000,- Kč
e) Malá Paříž z.s. (IČ 01335081) na částečnou úhradu nákladů spojených s akcí „Malý Hamburk 2021“ ve výši 130.000,- Kč
f) Morpheus Art, s.r.o. (IČ 28693787) na částečnou úhradu nákladů spojených s akcí „Hudební setkání 10 (řada v Ústí nad Labem)“ ve výši 190.000,- Kč
g) RED HILL PRODUCTION, z.s. (IČ 22718761) na částečnou úhradu nákladů akce „Hudební festival Fírfest 2021“ ve výši 80.000,- Kč
h) Útulek fest, z. s. (IČ 03655989) na částečnou úhradu nákladů akce „Útulek fest 2021“ ve

výši 121.000,- Kč

4. znění smlouvy o poskytnutí neinvestiční účelové dotace v oblasti kultury v roce 2021 dle přílohy tohoto usnesení

B) neschvaluje

1. udělení výjimky z „Programu pro poskytování dotací v oblasti kultury v roce 2021 z rozpočtu statutárního města Ústí nad Labem“ ustanovení čl. II odstavec A) žadatel:
a) Univerzita Jana Evangelisty Purkyně v Ústí nad Labem (IČ 44555601) – organizace zřízena zákonem

2.poskytnutí dotací z rozpočtu roku 2021 odboru školství, kultury, sportu a sociálních služeb, určených na „podporu celoroční kulturní činnosti“ těmto subjektům:
a) Džugan Michal (IČ 65094603) na částečnou úhradu nákladů spojených s činností „Decibel“
b) Kroužky Ústí, z.s. (IČ 08673284) na částečnou úhradu nákladů spojených s činností „Celoroční činnost a workshopy Kroužky Ústí“
c) Nepivoda Pavel, Mgr. (IČ 01398172) na částečnou úhradu nákladů spojených s činností „Koncertní turné k vydání nové živé desky skupiny Houpací koně“
d) Univerzita Jana Evangelisty Purkyně v Ústí nad Labem (IČ 44555601) na částečnou úhradu nákladů spojených s činností „Dům umění Ústí nad Labem – program 2021“

262/18Z/21

Zachování Zdravotního ústavu se sídlem v Ústí nad Labem

Zastupitelstvo města Ústí nad Labem po projednání

A) bere na vědomí

1. informace o plánovaném zrušení Zdravotního ústavu se sídlem v Ústí nad Labem

B) nesouhlasí

1. s plánovaným zrušením Zdravotního ústavu se sídlem v Ústí nad Labem

C) pověřuje

1. PhDr. Ing. Petra Nedvědického, primátora města
a) odeslat stanovisko ZM ministru zdravotnictví ČR

263/18Z/21

Pověření kontrolního výboru ZM

Zastupitelstvo města Ústí nad Labem po projednání

pověřuje

1. kontrolní výbor Zastupitelstva města Ústí nad Labem kontrolou platných smluv Městských služeb Ústí nad Labem, p. o., jejichž předmětem je užívání zimního stadionu v Ústí nad Labem na adrese Masarykova 974/232, ÚL (dále jen „zimní stadion“), jeho částí, pozemků v jeho okolí ve vlastnictví města nebo movitých věcí, jež tvoří zařízení a vybavení zimního stadionu a uvedených pozemků v jakékoliv formě (nájem, pacht, výpůjčka apod.)

Statutární město Ústí nad Labem

Ing. Eva Outlá **náměstkyně primátora**	**PhDr. Ing. Petr Nedvědický** **primátor města**

STATUTÁRNÍ MĚSTO ÚSTÍ NAD LABEM

ZASTUPITELSTVO MĚSTA ÚSTÍ NAD LABEM

obecně závazná vyhláška č. .../2021, o regulaci provozování hazardních her

Zastupitelstvo statutárního města Ústí nad Labem se na svém zasedání dne ……. usnesením č. ……usneslo vydat na základě ustanovení § 10 písm. a) a § 84 odst. 2 písm. h) zákona č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení), ve znění pozdějších předpisů, a v souladu s ustanovením § 12 odst. 1 zákona č. 186/2016 Sb., o hazardních hrách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon o hazardních hrách“), tuto obecně závaznou vyhlášku (dále jen „vyhláška“):

Čl. 1

Cíl vyhlášky

1. Cílem této vyhlášky je omezení společenských rizik vyplývajících z provozování hazardních her, které mají negativní vliv na hráče hazardních her, zejména mladistvé a osoby sociálně vyloučené, a které vytvářejí tzv. předpolí činností rozporných s veřejným pořádkem a dobrými mravy (např. lichva, krádeže, loupeže, rozvrat rodin).
2. Omezení provozování hazardních her v rozsahu navrhovaném vyhláškou je předkládáno s cílem zcela odstranit herny s herními automaty při zachování možnosti provozování ostatních hazardních her v kasinech, u níž je riziko návazných negativních jevů minimalizováno.

Čl. 2

Předmět vyhlášky

Předmětem této vyhlášky je vymezení podmínek provozování hazardních her podle zákona o hazardních hrách na území statutárního města Ústí nad Labem.

Čl. 3

Regulace provozování hazardních her

Provozování technické hry dle ustanovení § 3 odst. 2 písm. e) zákona o hazardních hrách je na celém území statutárního města Ústí nad Labem zakázáno.

Čl. 4

Přechodné ustanovení

Technickou hru povolenou přede dnem nabytí účinnosti této vyhlášky lze provozovat na území statutárního města Ústí nad Labem nejdéle do doby platnosti vydaného povolení, a to na místech uvedených v příloze č. 1 obecně závazné vyhlášky statutárního města Ústí nad Labem č. 6/2011, o regulaci provozování sázkových her, loterií a jiných podobných her.

Čl. 5

Zrušovací ustanovení

1. Dnem nabytí účinnosti této vyhlášky se zrušuje obecně závazná vyhláška č. 6/2011, o regulaci provozování sázkových her, loterií a jiných podobných her, ze dne 15. 12. 2011.
2. Ustanovení čl. 4 této vyhlášky tímto zrušením není dotčeno.

Čl. 6

Účinnost

Tato vyhláška nabývá účinnosti patnáctým dnem po dni vyhlášení.

…….	…….
Ing. Eva Outlá	PhDr. Ing. Petr Nedvědický
1. náměstkyně primátora	primátor

Vyvěšeno na úřední desce dne: ___. ___. 2021

Sejmuto z úřední desky dne: ___. ___. 2021

Příloha č. 1 k obecně závazné vyhlášce č. 6/2011, o regulaci provozování loterií a jiných podobných her

Seznam míst dle vyhlášky:

MO Ústí nad Labem - město

1. Bělehradská 2992/41, Ústí nad Labem
2. Dlouhá 1548/5, Ústí nad Labem
3. Do Vrchu 29, Ústí nad Labem
4. Stará 2511/10a, Ústí nad Labem
5. Horova 1154/1, Ústí nad Labem
6. Hradiště 87/13, Ústí nad Labem
7. Hrbovická 74/21, Ústí nad Labem
8. Hrbovická 348/8, Ústí nad Labem
9. Hrnčířská 57/10, Ústí nad Labem
10. Hrnčířská 55/14, Ústí nad Labem
11. Hrnčířská 64/4, Ústí nad Labem
12. Hrnčířská 8750, Ústí nad Labem
13. Jateční 1038, Ústí nad Labem
14. Klíšská 813/118, Ústí nad Labem
15. Klíšská 1430/8, Ústí nad Labem
16. Kosmonautů 571/1, Ústí nad Labem
17. Lidické nám. 1176/3, Ústí nad Labem
18. Lipová 2/14, Ústí nad Labem
19. Lipová 20/ 1, Ústí nad Labem
20. Masarykova 3119/10, Ústí nad Labem
21. Masarykova 135/127, Ústí nad Labem
22. Masarykova 3125/18, Ústí nad Labem
23. Masarykova 3292/18A, Ústí nad Labem
24. Masarykova 624/332, Ústí nad Labem
25. Masarykova 1705/51, Ústí nad Labem
26. Masarykova 1511/88, Ústí nad Labem
27. Mírové nám. 101/25, Ústí nad Labem

28. Mírové nám. 102/26, Ústí nad Labem
29. Mírové nám. 107/31, Ústí nad Labem
30. Mírové nám. 3425/35A, Ústí nad Labem
31. Moskevská 1581/22, Ústí nad Labem
32. Ostrčilova 983/15, Ústí nad Labem
33. Pařížská 1170/1, Ústí nad Labem
34. Plynárenská 324/45, Ústí nad Labem
35. Plynárenská 325/47, Ústí nad Labem
36. Plynárenská 326/49, Ústí nad Labem
37. Resslova 1754/3, Ústí nad Labem
38. Revoluční 176/1, Ústí nad Labem
39. Revoluční 3111/11, Ústí nad Labem
40. Revoluční 3411/13, Ústí nad Labem
41. Revoluční 178/3, Ústí nad Labem
42. Revoluční 1421/4, Ústí nad Labem
43. SNP 3387/32B, Ústí nad Labem
44. SNP 2440/34, Ústí nad Labem
45. Spojovací 3099/1, Ústí nad Labem
46. Hornická 2515/11, Ústí nad Labem
47. Štefánikova 741/50, Ústí nad Labem
48. Tovární 975/3, Ústí nad Labem
49. Tovární 1385/42, Ústí nad Labem
50. Tovární 135/58, Ústí nad Labem
51. V Jirchářích 705/3, Ústí nad Labem
52. V Jirchářích 60/6, Ústí nad Labem
53. Vaníčkova 1168/21, Ústí nad Labem

MO Ústí nad Labem - Neštěmice

1. V Oblouku 587/19, 400 07 Ústí nad Labem – Kr. Březno
2. Podmokelská 10/10, 400 07 Ústí nad Labem – Kr. Březno
3. Pekařská 226/7, 400 07 Ústí nad Labem – Kr. Březno

4. U pivovarské zahrady 794/7, 400 07 Ústí nad Labem – Kr. Březno
5. U pivovarské zahrady 336/2, 400 07 Ústí nad Labem – Kr. Březno
6. Drážďanská 88/155, 400 07 Ústí nad Labem – Kr. Březno
7. Drážďanská 93/149, 400 07 Ústí nad Labem – Kr. Březno
8. Drážďanská 459/38, 400 07 Ústí nad Labem – Kr. Březno
9. Drážďanská 487/70, 400 07 Ústí nad Labem – Kr. Březno
10. Neštěmická 796, 400 07 Ústí nad Labem – Kr. Březno
11. Neštěmická 790/35, 400 07 Ústí nad Labem – Kr. Březno
12. Přístavní 432/8, 400 07 Ústí nad Labem – Kr. Březno
13. Žežická 780/29, 400 07 Ústí nad Labem – Kr. Březno
14. Krčínova 801/6, 400 07 Ústí nad Labem – Kr. Březno
15. Opletalova 140, 403 31 Ústí nad Labem – Neštěmice
16. Sibiřská 55, 403 31 Ústí nad Labem – Neštěmice
17. Sibiřská 217, 403 31 Ústí nad Labem - Neštěmice
18. Seifertova 567, 403 31 Ústí nad Labem – Neštěmice
19. Seifertova 4, 403 31 Ústí nad Labem - Neštěmice
20. Opletalova 151, 403 31 Ústí nad Labem – Neštěmice
21. Opletalova 205, 403 31 Ústí nad Labem – Neštěmice
22. Železná 368, 403 31 Ústí nad Labem – Neštěmice
23. Na Výšině 503, Ústí nad Labem - Neštěmice
24. Peškova 543, 403 31 Ústí nad Labem – Mojžíř
25. Hlavní 198, 403 31 Ústí nad Labem – Mojžíř
26. Hlavní 200, 403 31 Ústí nad Labem – Mojžíř
27. U lázní, 403 31 Ústí nad Labem – Mojžíř

MO Ústí nad Labem - Střekov

1. Kojetická 3/12, 400 03, Ústí nad Labem
2. Karla IV. 400/11, 400 03 Ústí nad Labem
3. Děčínská 572/17, 400 03 Ústí nad Labem
4. Národního odboje 628/11, 400 03 Ústí nad Labem
5. Rubensova 1389/29, 400 03 Ústí nad Labem

6. Kojetická 1236/6, 400 03 Ústí nad Labem
7. Sokolovská 42, Svádov, 403 22 Ústí nad Labem
8. Truhlářova 1423/30, 400 03 Ústí nad Labem
9. Karla IV. 1266/16, 400 03 Ústí nad Labem
10. Litoměřická 1167/27, 400 03 Ústí nad Labem
11. Ke Hradu 829/14, 400 03 Ústí nad Labem
12. Novosedlické náměstí 382/18, 400 03 Ústí nad Labem
13. U Stanice 995/1, 400 03 Ústí nad Labem
14. Železničářská 995/28a, 400 03 Ústí nad Labem
15. Šafaříkovo náměstí 876/6, 400 03 Ústí nad Labem
16. Žukovova 75/58, 400 03 Ústí nad Labem
17. Děčínská 575/13, 400 03 Ústí nad Labem
18. Vítězná 87, Svádov, 403 22, Ústí nad Labem

MO Ústí nad Labem – Severní Terasa

1. Stříbrnická 3035/12, Ústí nad Labem
2. Šrámkova 3217/20, Ústí nad Labem
3. Mírová 2861/6, Ústí nad Labem
4. Mírová 2700/8, Ústí nad Labem
5. Zvonková č.e. 1194, Ústí nad Labem
6. Sociální péče 3259/7, Ústí nad Labem
7. Sociální péče 2773/2, Ústí nad Labem
8. Krušnohorská 3371/2, Ústí nad Labem
9. Pod Parkem 3308/40, Ústí nad Labem
10. Kmochova 3324/1, Ústí nad Labem
11. Šrámkova 3319/2a, Ústí nad Labem

CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU

Royal HaskoningDHV

PLÁN UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY města Ústí nad Labem

A - Metodické řešení

Datum zpracování: 20. 4. 2018

Verze: 1.3

Obsah

Obsah 3
1 Plán udržitelné mobility: úvod a základní informace 5
1.1 Úvod 6
1.1.1 Základní cíle a principy Plánů udržitelné mobility 6
1.2 Struktura PUMM Ústí nad Labem 10
1.2.1 Vnitřní struktura dokumentu 10
1.2.2 Postup zpracování a projednání PUMM Ústí nad Labem 10
1.2.3 Struktura zpracování PUMM 12
Přípravná část 12
Analytická část 15
Návrhová část 16
Akční plán 19
Komunikační strategie 21
1.2.4 Zainteresované a dotčené subjekty 22
1.3 Metoda a proces tvorby a realizace analytické fáze PUMM Ústí nad Labem 23
1.3.1 Multimodální dopravní model 25
Multimodální model 25
1.3.2 Výpočty imisní a hlukové zátěže 31
Modelové výpočty imisní zátěže 31
Modelové výpočty hlukové zátěže 32
1.3.3 Identifikace indikátorů 33
1.3.4 SWOT analýza výchozího stavu 34
1.3.5 Prognóza a posouzení vývoje pro výhledové období 34
1.3.6 Vyhodnocení vlivu na životní prostředí 35
1.4 Přehled nadřazených a strategických dokumentů 36
1.4.1 Kontext strategických dokumentů 36
Evropská úroveň 36
Národní úroveň 42
Krajská a regionální úroveň 49
Místní úroveň 51

1.4.2 Zásady a principy udržitelné městské mobility 52
Zásady a principy PUMM podle *Balíčku městské mobility* 53
1.4.3 Další principy a zásady udržitelné městské mobility 54
Efektivita dopravy 55
Dopravní dostupnost 55
Bezpečnost dopravy 56
Kvalita života 57
Emise 57
Využití zdrojů 58
1.4.4 Vize a cíle udržitelné městské mobility 59
Vize udržitelné městské mobility 59
Evropské a národní vize plánování udržitelné městské mobility 60
1.4.5 Cíle a opatření udržitelné městské mobility 64
Cíle na městské a regionální úrovni 64
Cíle na národní a evropské úrovni 71
1.5 Bibliografie 85
1.6 Seznam tabulek a obrázků 86
Seznam tabulek 86
Seznam obrázků 86

1 Plán udržitelné mobility: úvod a základní informace

1.1 Úvod

1.1.1 Základní cíle a principy Plánů udržitelné mobility

S rapidním rozvojem městské mobility a s ní spojených problémů vyvstala také potřeba podpory řešení, zaměřených na ucelená a propojená řešení, podporující a vyrovnávající ekonomický růst a růst měst s kvalitou života jeho obyvatel a zdravím životního prostředí.

Plány udržitelné mobility se v Evropě stávají standardem pro plánování městské dopravy, a díky technologické, institucionální a finanční podpoře navrhovaných opatření se města s kvalitními plány udržitelné dopravy stávají pomyslnými šampiony v inovativních řešeních, zlepšujících život ve městě v různých ohledech.

Plány udržitelné mobility zároveň nepředstavují vůči tradičním dopravním plánům inovaci pouze ve svých cílech – přinášejí do plánování nové přístupy, založené na hluboké participaci všech zapojených a dotčených stran a na integraci všech úrovní městské a státní správy, čímž podněcují rovněž transparentnější, kvalitnější a demokratičtější městskou politiku, založenou na kvalitních datech a poznání.

Podnětem pro zpracování PUMM Ústí nad Labem je navázat na existující strategické a probíhající akční plány v oblasti dopravy, s cílem vytvoření jednotného, koncepčního dokumentu, scelujícího všechny oblasti tematiky udržitelné mobility a postavení základu pro další aktualizace, tedy další generace plánů udržitelné mobility v Ústí nad Labem. Zároveň, díky dlouhodobému charakteru investic do dopravní infrastruktury, rozhodnutí, týkající se dopravy, mají významný i střednědobý a dlouhodobý dosah. Ambice, podoba a úspěch v naplňování PUMM tedy předurčují, jak bude rozvíjena doprava v Ústí nad Labem i nad rámec výhledového období, pro které je zpracován.

Podle *Metodiky pro přípravu plánů udržitelné mobility měst České republiky* [1, p. 8] (dále jako „*Metodika PUMM ČR*“) by PUMM měl naplňovat alespoň tyto **základní cíle**:

- zlepšit kvalitu života
- snížit objemy individuální motorové dopravy a motorové dopravy jako celku jejich náhradou za udržitelné dopravní způsoby;
- snížit objem zbytných každodenních cest individuální motorovou dopravou a redukovat vztah mezi ekonomickým růstem a objemem dopravy (ve smyslu infrastrukturního vybavení i výkonu);
- snížit dopady z dopravy na životní prostředí vyšší efektivitou všech cest, úsporami a pomocí environmentálně příznivějšího dopravního systému založeného na podpoře udržitelnějších druhů dopravy: veřejné dopravy, pěší a cyklistické dopravy, čistých vozidel a alternativních energií;
- snížit negativní dopady dopravy na zdraví;

- zajistit přístupnost dopravy pro všechny občany vč. osob se sníženou schopností pohybu a orientace;
- zlepšit integraci plánování dopravy a souvisejících sektorů (především: územní plánování, otázky životního prostředí a energetického hospodářství, oblast zdraví, školství a sociální otázky).

Koncept Plánů udržitelné mobility byl prvně uceleně zformován v komunikaci Evropské komise *Balíček městské mobility: Společně ke konkurenceschopné městské mobilitě účinně využívající zdroje*[1], v němž se objevují tyto **základní principy a zásady**, na nichž je realizace PUMM postavena:

- **Dlouhodobá vize a jasný plán implementace:** dlouhodobá vize pro město nebo aglomeraci, zahrnující všechny mody dopravy, a na ní navázán krátkodobý plán implementace konkrétních opatření, která vedou k naplňování vize.
- **Participativní přístup.** Hlavní důraz kladou PUMM na lidský rozměr dopravy, lidské potřeby a jejich naplňování, nejenom v oblasti mobility, ale i v oblastech kvality života, lidského zdraví, ekonomického rozvoje a tak dále. Participativní přístup, který PUMM musí naplňovat, zajišťuje to, že obyvatelé města a jeho okolí mají možnost vyjádřit se a podílet se na tvorbě společného systému městské mobility, kterého dopadům a vizím rozumějí a jsou s nimi ztotožněni. Vytváří tak novou podobu transparentnější a demokratičtější politiky pro laickou i odbornou veřejnost. Procesu participace zúčastněných stran a komunikace PUMM se podrobněji věnuje kapitola *Komunikační strategie PUMM Ústí nad Labem.*
- **Vyvážený a integrovaný rozvoj všech dopravních modů.** PUMM podporuje vyvážený rozvoj všech dopravních modů, které se ve městě vyskytují, nebo pro které zde je místo a význam. Zároveň však kladou důraz na udržitelné mody dopravy, jejich podporu na úrovni infrastruktury, financování, marketingu a dalších měkkých a tvrdých opatření.
- **Horizontální a vertikální integrace institucí.** Zpracování a implementace PUMM vyžaduje spolupráci množství institucí a zúčastněných stran na všech úrovních správy a samosprávy, nejenom ve městě, ale i v okolitých obcích a městech, které PUMM může zasáhnout – zdrojové a cílové obce významných dopravních proudů apod.
- **Vyhodnocení současného a budoucího stavu dopravního systému.** PUMM je založen na detailní analýze dopravních systémů města, poskytuje vyhodnocení současné situace, která slouží jako základní stav, vůči němuž jsou posuzovány dopady zamýšlených opatření. PUMM si zároveň klade realistické a měřitelné cíle v intencích vyhodnocovaných jevů a faktorů.
- **Pravidelný monitoring, vyhodnocování a reportování.** Pro úspěšnou implementaci PUMM je nezbytné detailní pozorování a reflexivní vyhodnocování dopadů realizovaných opatření, zkoumání jejich slabých míst a příležitostí, a tedy i průběžná revize. Je nezbytné založení pozorování na podrobných a validních datech, která

[1] *Urban mobility package: Together towards competitive and resource efficient urban mobility*

mohou podrobně a objektivně představit pro občany města a okolí vliv PUMM na různé aspekty života a dopravy ve městě.

- **Zvážení všech externích nákladů všech dopravních modů.** Při plánování dopravy se často podceňují některé negativní dopady dopravy s cílem prosazení určitých opatření. Zásadou PUMM je objektivní zvážení všech širokých sociálních, ekonomických a environmentálních dopadů jednotlivých dopravních modů a opatření, a jejich preference [2, pp. 8–10].

Na oplátku, vhodně navržen a realizován PUMM přináší množství pozitivních přínosů [2, pp. 10–12]:

- **Zlepšuje kvalitu života.** PUMM zvyšují kvalitu městského života, bezpečnost na silnicích, kvalitu a přívětivost veřejných prostor, snižují znečištění, úrovně hluku a tím zlepšují lidské zdraví, i kvalitu životního prostředí.
- **Snižuje náklady a podporuje ekonomiku.** Zlepšení efektivity dopravních systémů je jedním z hlavních faktorů zvýšení ekonomiky města díky vyšší plynulosti dopravy, vyšší atraktivitě pro průmysl, turismus ale i rezidenty.
- **Zlepšuje zdraví a životní prostředí.** Udržitelná doprava znamená lepší ovzduší, méně hluku, více prostoru pro aktivní dopravu, jako je kolo, nebo chůze, které zlepšují a udržují fyzickou kondici obyvatel. Zároveň jsou však udržitelná města bezbariérová a inkluzivní – přátelská pro lidi, pro které je někdy i automobilová doprava nezbytností.
- **Zlepšování dostupnosti: „plynulé“ cestování.** PUMM pobízejí k uvažování o mobilitě a mobilitních řešeních celistvě: cesty „od dveří ke dveřím“ by měly být co nejjednodušší, nejplynulejší a bez náročných přestupů.
- **Efektivní využití omezených prostředků.** Jelikož města často operují s napjatým rozpočtem, cílem PUMM by mělo být obzvlášť pro tyto situace navrhnout řešení, která jsou finančně co nejefektivnější. Tento princip je obzvláště důležitý pro zavádění opatření na podporu nemotorové dopravy, jelikož ty jsou často nejjednodušší a finančně nejméně náročné. Město rovněž může uvažovat o zpoplatňování znečišťujících modů dopravy například prostřednictvím zpoplatnění parkování nebo vstupu do města pro různé emisní kategorie (*nízkoemisní zóny*), a tím zvýšit rozpočet města pro zavádění dalších opatření.
- **Získávání podpory veřejnosti.** Zapojení zúčastněných stran a veřejnosti do procesu tvorby, přípravy a implementace PUMM znamená, že více obyvatelů se věnuje tematice dopravy a řešením, která zlepšují dopravní situaci a život ve městě. Obyvatelé přinášejí do PUMM své vlastní poznání, které může být detailnější, než sebelepší analytický rozbor situace. Mezioborové a mezirezortní plánování se zapojením občanů přináší projektu PUMM důležitou politickou podporu pro prosazování některých možná méně populárních opatření.
- **Efektivní naplňování závazků.** PUMM představuje poměrně jednoduchý a efektivní nástroj, jak naplnit velké množství cílů a závazků na různých úrovních (městské, krajské, národní, či evropské) – standardů pro kvalitu ovzduší, závazků pro snižování

emisí a pod.. PUMM je jedním shrnujícím nástrojem, který umožňuje řešit všechny závazky, napojené i vzdálenějšími vazbami na dopravu jedním integrujícím plánem.

- **Hledání synergií a pozitivních zpětných vazeb mezi různými oblastmi a jevy.** Jelikož jsou PUMM mezirezortní, mezioborové, a téma dopravy se dotýká širokého spektra různých společenských, ekonomických a environmentálních problémů, řešení v jedné oblasti se může pozitivně odrazit v oblasti jiné. PUMM nabízí ke hledání synergií mezi oblastmi problémů, a tím k jejich efektivnějšímu řešení, a podporuje pozitivní zpětné vazby, kdy v rámci města řešení problémů a problematických situací otevírají pole pro snazší řešení dalších a dalších problémů a situací.
- **Vytváření nové kultury mobility.** PUMM ve městě vytváří společnou vizi, která přesahuje volební období, a je dlouhodobě sdílená obyvateli, uživateli a i institucemi, a naplňování které vytváří novou, udržitelnější, příjemnější a zdravší kulturu městské mobility.

Při tvorbě PUMM se kromě výše uvedených principů uplatňují také metody *benchmarkingu*, *benchlearningu*, nebo *best practice,* tedy přenosu poznání o různých opatřeních, službách nebo metodách řešení udržitelné mobility mezi městy. Plány udržitelné mobility vytvořili prostor pro rychle rostoucí komunitu projektů, start-upů, metod získávání, validace a využívání dat, participačních metod, metod evaluace a prognózy současného a budoucího stavu, technologických řešení atp., přehled kterých spravuje síť pro podporu tvorby a implementace skrze výměnu informací a poznání o PUMM **ELTIS** na stránkách http://www.eltis.org/.

Nakonec, PUMM jsou v současnosti v České republice vyžadovány pro každé město, přesahující 50 000 obyvatel jakožto zdůvodňující podklad pro čerpání prostředků z Operačního programu Doprava (OPD) a Integrovaného regionálního operačního programu (IROP) po roce 2018 v programovém období 2014-2020 a 2021-2027.

Z výše uvedených principů a zásad vychází také PUMM Ústí nad Labem. V následující kapitole je blíže představena struktura tvorby a řešení a další specifika jednotlivých částí PUMM Ústí nad Labem.

1.2 Struktura PUMM Ústí nad Labem

Struktura řešení PUMM Ústí nad Labem vychází ze závazné *Metodiky PUMM ČR* [1] a zadání pořizovatele PUMM Ústí nad Labem. Strukturu zpracování PUMM částečně, ne však výlučně kopíruje i vnitřní struktura hlavního dokumentu PUMM Ústí nad Labem.

1.2.1 Vnitřní struktura dokumentu

PUMM Ústí nad Labem je sestaven z několika částí. První částí je **Úvod**, tedy úvodní seznámení s udržitelnou mobilitou a jejím plánováním, a zasazení PUMM Ústí nad Labem do kontextu plánování městské dopravy prostřednictvím analýzy nadřazených dokumentů na úrovni města, regionální, národní a nadnárodní. Následující části budou blíže představeny v kapitole Metoda a proces tvorby a realizace analytické fáze .

Druhou částí PUMM je **Analytická část**, která se věnuje prezentaci podrobných analytických výstupů všech hlavních aspektů dopravy, dopravních systémů a jejich dopadů na město, společnost a životní prostředí.

Třetí částí PUMM je **Návrhová část,** která se skládá ze zevrubného uceleného souboru měkkých a tvrdých opatření v oblastech infrastruktury, bezpečnosti, životního prostředí, cenových politik a dalších pro jednotlivá hlavní témata PUMM Ústí nad Labem.

Čtvrtou částí je **Akční plán**, který obsahuje navrhovaná opatření pro řešené horizonty (krátkodobý, střednědobý a dlouhodobý), jejich časové a finanční plány a studie proveditelnosti pro konkrétní hlavní záměry.

Pátou částí je **Komunikační strategie.** Tato část je připravena již na začátku, a slouží pro celý proces tvorby PUMM Ústí nad Labem, jako metodický materiál v oblastech participace, komunikace a propagace PUMM.

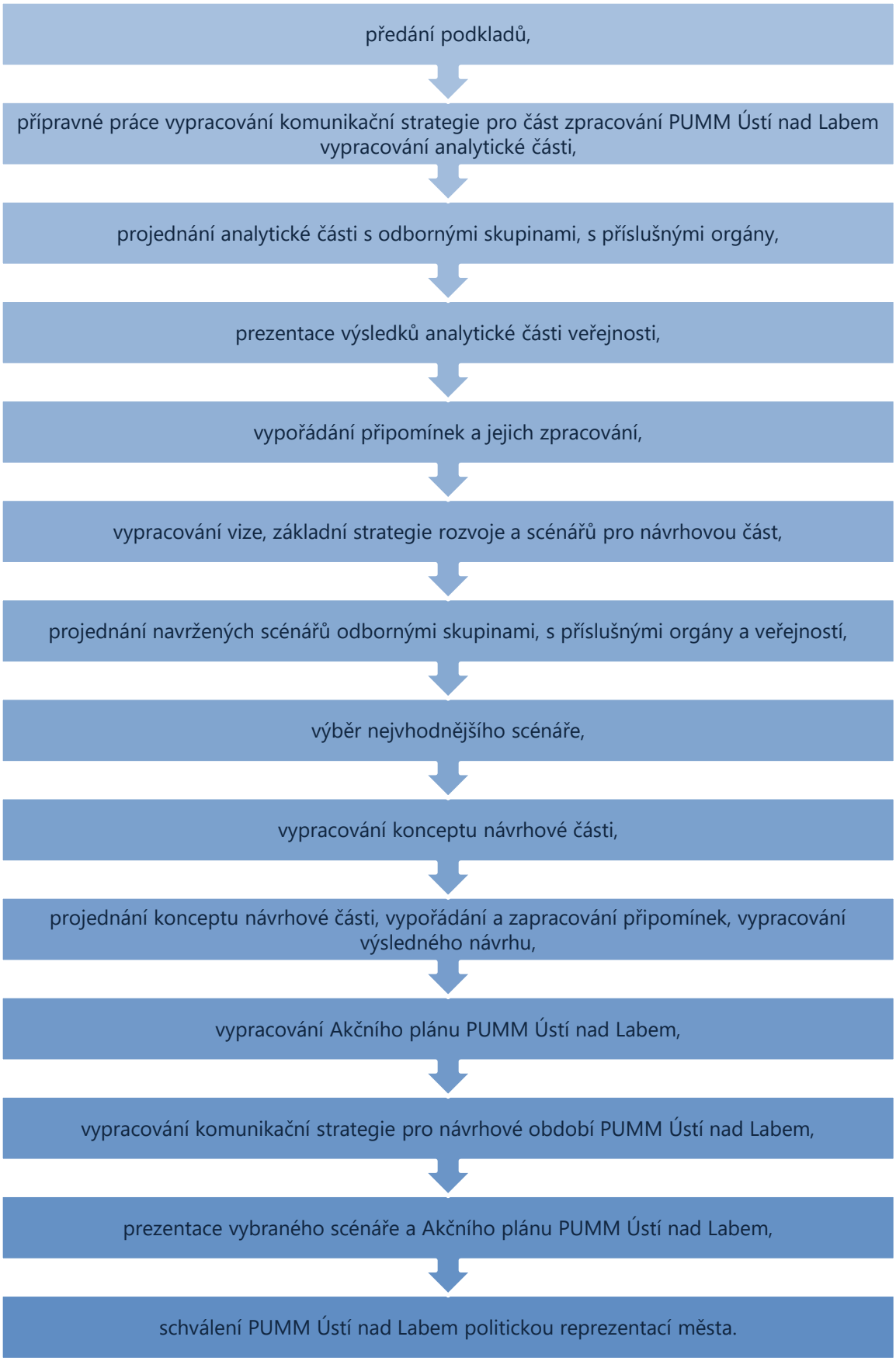
Poslední částí PUMM jsou **Přílohy**, které obsahují primárně technické zprávy z analýz a průzkumů, realizovaných v Analytické části.

Předkládaný hlavní dokument PUMM Ústí nad Labem včetně technických zpráv tak zcela naplňuje zadání pořizovatele PUMM Ústí nad Labem.

1.2.2 Postup zpracování a projednání PUMM Ústí nad Labem

Harmonogram zpracování a projednání PUMM Ústí nad Labem včetně zapojených skupin je dle zadání PUMM následovný:

Tabulka 1 Harmonogram zpracování a projednání PUMM Ústí nad Labem



1.2.3 Struktura zpracování PUMM

Struktura zpracování PUMM sestává ze čtyř základních částí:

Přípravná část

Prvním cílem přípravné části je připravit prostor pro zpracování PUMM, seznámit všechny zúčastněné strany co nejpodrobněji s principy, cíli a metodami zpracování PUMM. Pro tento cíl je potřebné mapování a oslovení všech potenciálních zúčastněných stran a vytvoření základní řídící skupiny, která se bude zásadně podílet na tvorbě PUMM a určovat jeho směřování prostřednictvím pravidelných schůzek. Podle *Metodiky PUMM ČR* [1, p. 20] a zadávací dokumentace je složení stanoveno následovně:

- političtí zástupci města
- vedoucí pracovníci MmÚ.

Dalším krokem je vytvoření dalších skupin, které jsou zapojeny do procesu tvorby PUMM:

  - **Odborných (pracovních) skupin:** skupin, sestávajících z odborníků v oblastech městské dopravy a jejich jednotlivých složek a modů (tedy infrastruktury, bezpečnosti, veřejné dopravy, cyklistické dopravy aj.), v oblasti dopravní bezpečnosti, životního prostředí, územního plánování a architektury, oblastí samosprávy a dalších.
  - **Partnerské oponentní (pracovní) skupiny:** do níž spadají okolní obce, podnikatelé a zástupci firem, vzdělávací instituce, občanská sdružení apod.

- Bližší přehled zúčastněných a dotčených stran, který je možné využít pro potřeby sestavení řídících skupin PUMM Ústí nad Labem, přináší *Metodika PUMM ČR* [1, p. 21] nebo evropský rámec *GUIDELINES: Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan* [2, p. 29]*:*

Tabulka 2 Možné zainteresované strany k zapojení do procesu SUMP

Státní správa a samospráva; správa komunikací	Významní zaměstnavatelé a společnosti podnikající v dopravě nebo generující dopravu	Skupiny uživatelů	Ostatní
Ministerstvo dopravy/ místního rozvoje	provozovatelé dopravy městské i mimoměstské	asociace motoristů	výzkumné organizace
Krajský úřad	hlavní zaměstnavatelé	odbory	experti z jiných měst
Odbory městského úřadu	obchodní zóny a centra	média	univerzity
Sousední města/obce	místní obchodní asociace	místní zájmové skupiny	nadace a občanská sdružení působící v oblastech dopravy, životního prostředí apod.
Dopravní policie	dopravní konzultanti a projektanti	skupiny pěších/ cyklistů	tréninkové instituce
Složky IZS	firmy zajišťující služby (energetika, telekomunikace)	skupiny uživatelů HD	
Ředitelství silnic a dálnic	provozovatelé půjčoven aut a jízdních kol/bikesharingové a carsharingovés společnosti	zástupci občanů a místních samospráv (nevolení)	
Krajská správa a údržba silnic	provozovatelé parkování	pravidelní návštěvníci/ dojíždějící za prací	
Městské a technické služby	svazy obchodníků	osoby s omezenou schopností pohybu a orientace	
Správci dopravních cest	významní zaměstnavatelé a centra generující dopravu (nemocnice, výrobní areály, technologická centra, školy ...)	studenti vysokých a středních škol, základní školy	
Politici / zastupitelé	taxislužby	rodiče/děti/senioři	
	kurýrní a doručovací služby		
	organizátoři významných akcí, koncertů a festivalů		

Konkrétní složení řídící skupiny je stanoveno a schváleno zadavatelem a zastupitelstvem města Ústí nad Labem. Složení odborných pracovních skupin je pak do velké míry ovlivněno ochotou jednotlivých aktérů aktivně se podílet na přípravě, tvorbě, připomínkování a v neposlední řadě realizaci a implementaci PUMM Ústí nad Labem. Zúčastněné a dotčené

strany jsou zpravidla klasifikovány dle své míry vlivu, a dle míry zasažení PUMM [2, p. 30], pro lepší definování zájmů a potenciálních bodů konfliktů. V případě PUMM Ústí nad Labem je definováno základní rozdělení na odborné pracovní skupiny a partnerské oponentské pracovní skupiny.

V procesu tvorby PUMM Ústí nad Labem mají odborné pracovní skupiny úlohu zejména při projednávání a připomínkování jednotlivých částí PUMM. Z hlediska přístupu k plánování PUMM je však zřetelnější návaznost širších cílů, které si PUMM při procesu tvorby klade: **nastartování spolupráce se zapojenými stranami,** založené na společné vizi o budoucnosti města; **získání přehledu o zájmech a rozporech** zapojených stran; využívat poznání místního kontextu i odborné poznání, které zapojené strany mohou přinést do procesu plánování [1, p. 21], posílení vitality občanské společnosti a místní politické kultury a zlepšení kvality, efektivity, transparentnosti, míry přijetí a legitimity plánování udržitelné městské dopravy [2, p. 35]. Zapojené subjekty a partneři v PUMM hrají nezastupitelnou roli, jelikož se mj. jedná o instituce, které jsou pověřeny jeho implementací – jako jsou subjekty správy a zajištění provozu dopravní infrastruktury, obory a subjekty územního rozvoje a plánování; subjekty a instituce, které poskytují metodickou, marketingovou a i finanční podporu v průběhu tvorby a implementace PUMM (okolní obce, zástupci průmyslu, zástupci investorů vč. Ředitelství silnic a dálnic a relevantních ministerstev), nebo poskytují odborní a hluboké místní a regionální poznání – výzkumné a vzdělávací instituce, organizace, spolky a sdružení apod. Důležitost podrobné analýzy dotčených a zainteresovaných subjektů (stakeholderů) podtrhuje i fakt, že doposud ve strategických dokumentech města včetně Generelu udržitelné dopravy města Ústí nad Labem podobná analýza chybí. Bližší přehled dotčených a zainteresovaných subjektů bude představen v kapitole

Zainteresované a dotčené subjekty.

Druhým cílem přípravné části je **Stanovení potenciálu města k přípravě PUMM Ústí nad Labem, a shrnutí vizí a cílů.** Zde probíhá kolekce a analýza všech relevantních závazných a strategických dokumentů města Ústí nad Labem a dalších, regionálních, národních a mezinárodních dokumentů a shrnutí cílů a vizí, které z nich vyplývají pro tvorbu PUMM Ústí nad Labem. Na základě znalosti trajektorie městského dopravního plánování a procesu řízení dopravy v Ústí nad Labem je možné zpracovat základní analýzu silných, slabých stránek, ohrožení a příležitostí pro tvorbu PUMM Ústí nad Labem. V hlavním dokumentu PUMM Ústí nad Labem se z této částí objevuje souhrnná textová část, věnující se analýze nadřazených dokumentů města a potenciálu města k přípravě PUMM Ústí nad Labem.

Cílem této části však není pouhé shrnutí nadřazené dokumentace, přínos spočívá také v postavení základů dynamické interakce aktérů, kteří se budou na tvorbě PUMM podílet. Nadřazené dokumenty představují kromě určité míry závaznosti pro PUMM také důležitý kontext vývoje a budoucnosti plánování udržitelné městské mobility v Evropě a v České republice. Podle *Metodiky PUMM ČR* je „nutné, aby město mělo alespoň základní představy

o procesu i obsahu jednotlivých fází zpracování SUMPu a bylo tak externímu zpracovateli rovnocenným partnerem při pracovních setkáních. To je důležité proto, aby SUMP odrážel výhradně představy města, které se s ním musí ztotožnit, a ne představy zpracovatele“ [1, p. 14]. Odborné a oponentské skupiny jakožto i laická a odborná veřejnost tedy budou v procesu tvorby PUMM motivovány k získávání informací a znalostí o tématech udržitelné dopravy a jejího plánování, které mohou zužitkovat v procesu tvorby PUMM v návrhové části a připomínkování částkových a finálních výstupů PUMM. Pro tyto účely mohou sloužit nejenom informační a participační aktivity, pořádané městskou zprávou a zpracovatelem PUMM, ale také vlastní aktivita aktérů, prostřednictvím ať už různých tištěných a online publikací, nebo účastí na přednáškách, diskuzích, školeních či konferencích, věnujících se udržitelné dopravě a jejím tématům.

Analytická část

Cílem této části je podrobná analýza současného stavu dopravy ve městě. Dle *Metodiky PUMM ČR* je cílem analytické fáze „vyspecifikovat silné stránky (a příležitosti) a slabé stránky (a hrozby) dopravního systému a plánování, jejich doplňkovost a propojenost, vztah k životnímu prostředí, územnímu plánování a celkově ke kvalitě života v řešeném území. To umožní porozumět celkovým mechanismům cest vykonaných všemi druhy dopravy a nalézt /popsat vzájemné vlivy s územním plánováním, využitím veřejného prostoru, politikou životního prostředí, ekonomickými, energetickými, sociálními, zdravotními a dalšími politikami souvisejícími s mobilitou. *Smyslem tudíž není provádět jakékoli analýzy, ale přesně mířené systémové analýzy, které jdou k jádru věci a osvětlí všechna data k mobilitě a dalším oblastem, které s mobilitou souvisejí, ovlivňují kvalitu života a zohlední místní problémy. Relevance analýz je důležitější, než úplnost*“ [1, p. 27, zdůraznění vlastní].

S ohledem na tuto maximu byl stanoven rozsah a specifikace vstupních analýz tak, aby co nejlépe reflektoval potřeby řešeného území. Tato specifikace byla stanovena částečně na základě již provedeného *Generelu udržitelné dopravy města Ústí nad Labem,* který pro dotčené území a město nahrazuje potřebu auditu mobility QUEST [1] a poskytuje tedy dobrý základ pro zpracování PUMM tím, že již v přípravné fázi do velké míry nahrazuje nutnost úvodních metodologických kroků analytické fáze, tedy sběr vstupních informací a úvodní analýzu s určením zjevných problémů [1, p. 27].

Základem a hlavními analýzami této části jsou tedy:

A. **Inventarizace všech relevantních dostupných podkladů, hodnocení jejich využitelnosti a následné zapracování (přípravná část analytické části).**
B. **Vyhodnocení současné situace v řešeném území z hlediska dopravy** (hlavní fáze analytické části) **– část sběru dat a zhotovení dopravního modelu:**
    a) Členění na dopravní oblasti pro zpracování matic přepravních vztahů
    b) Sběr dopravních dat
    c) Oslovení klíčových partnerů a firem
    d) Dopravní průzkumy
    e) Průzkum statické dopravy

f) Průzkum přepravních vztahů v MHD
g) Průzkumy cyklistické a pěší dopravy
h) Průzkumy pro dlouhodobé sledování dělby přepravní práce
i) Socio-dopravní průzkumy
j) Tvorba multimodálního dopravního modelu, kalibrace na dostupná data
k) Charakteristika poptávky po mobilitě
l) Charakteristika stavu pozemní komunikace, automobilové dopravy dynamické
m) Průzkumy dopravy v klidu (statické dopravy)
n) Charakteristika podmínek individuální dopravy
o) Charakteristika podmínek VHD
p) Charakteristika podmínek cyklistické dopravy
q) Charakteristika podmínek pěší dopravy
r) Charakteristika podmínek nákladní silniční a železniční dopravy, kombinované dopravy
s) Charakteristika podmínek letecké dopravy
t) Charakteristika podmínek lodní dopravy
u) Organizace a řízení provozu, informační a dopravně telematické systémy
v) Bezpečnost silničního provozu
w) Účinky a důsledky přepravních činností (ekonomické, energetické)
x) Identifikace měřitelných indikátorů
y) Zpracování provedených průzkumů

C. **Vyhodnocení současné situace v řešeném území z hlediska dopravy (**hlavní fáze analytické části**) – část analýzy, souhrnu a přípravy dat pro návrhovou část:**
   a) Souhrnná analýza výchozího stavu, problémy a příležitosti s vazbou na oblasti monitoringu a sledované indikátory
   b) Identifikace a možnosti dostupných finančních zdrojů
   c) Analýza konkrétních problémů a příležitostí s vazbou na sledované indikátory
   d) Prognózy a posouzení vývoje pro výhledové období
   e) Vyhodnocení vlivu na životní prostředí
   f) Stanovení nulového scénáře s vazbou na sledované indikátory
   g) Projednání konceptu analytické části – v pracovních skupinách, s politiky, partnery, odborníky, veřejností.

Bližší postup a zdůvodnění procesu zpracování analytické části PUMM Ústí nad Labem jsou součástí kapitoly Metoda a proces tvorby a realizace analytické fáze .

Návrhová část

Díky detailně rozpracovaným stávajícím strategickým dokumentům města Ústí nad Labem, konkrétně Generelu udržitelné dopravy města Ústí nad Labem (2012) a Strategii rozvoje města Ústí nad Labem 2015 – 2020 jsou vize a cíle města a klíčové směrování a témata rozvoje mobility již poměrně detailně definované. Přesto v procesu tvorby a zpracování PUMM jsou zpravidla v analytické části odhaleny další, detailnější informace, které umožňují vize a cíle cizelovat a zároveň tím poskytují veřejnosti a zainteresovaným subjektům

možnost formulovat vlastní vizi, která bude společnou a precizní definicí společných představ o vývoji a budoucnosti života a dopravy ve městě. Jak je tato zásada formulována v *Metodice PUMM ČR:* „Příprava vize je jedním z hlavních mezníků přípravy SUMP, protože určuje orientaci dalších kroků v návrhové fázi a v konečném důsledku i konkrétních opatření. Důležité je, aby tato vize byla společná, tj. aby byla akceptovaná všemi zainteresovanými stranami včetně veřejnosti, aby se s touto vizí všechny strany ztotožnily a získaly pocit jejího *spoluvlastnictví*“ [1, p. 43, zdůraznění vlastní]. Společná vize nejenom odpovídá na zásadní otázky společné, sdílené představy o směrování města, ale posiluje celistvost místní komunity a její zapojení do plánovacího procesu a umožňuje zahrnovat do otázek dopravy přesahy do dalších oblastí, jako je kvalita života a životního prostředí, či využití území, tedy otázky územního rozvoje města [2, p. 48]. Vize by měla být stručná, jasná, a skupina, podílející se na tvorbě vize by měla zahrnovat důležité participující skupiny obyvatel, institucí a dalších zapojených subjektů ve městě [2, p. 49]. Bližší metodika zhotovení vize je představena v kapitole Komunikační strategie.

Na tvorbu vize v procesu tvorby PUMM úzce navazuje definice strategických a specifických cílů, které propojují vizi a návrhy konkrétních opatření, a umožňují definici scénářů pro návrhovou část. Na základě stanovených vizí, cílů a opatření budou vypracovány 3 scénáře, lišící se mírou implementace a samotným obsahem navrhovaných opatření. Scénáře následně budou vyhodnoceny z hlediska technické a finanční náročnosti, nákladů a přínosů s hodnocením silných a slabých stránek (SWOT analýza).

Návrhová část tedy sestává z následujících kroků:

A. **Vypracování společné vize, základní strategie rozvoje a scénářů pro návrhovou část.**
B. **Projednání navržených scénářů odbornými skupinami, s příslušnými orgány a veřejností.**
C. **Výběr nejvhodnějšího scénáře.**
D. **Vypracování konceptu návrhové části.**
E. **Projednání konceptu návrhové části, vypořádání a zapracování připomínek, vypracování výsledného návrhu.**

Návrhová část PUMM Ústí nad Labem se s ohledem na zadání primárně zaměřuje na tyto témata a oblasti:

Tabulka 3 Oblasti a témata pro návrhovou část PUMM Ústí nad Labem

Oblast	Popis
Veřejná doprava	- zlepšení kvality, bezpečnosti, integraci a přístupnosti služeb veřejné dopravy, zahrnující infrastrukturu a služby
Bezmotorová doprava	- Plán zvýšení atraktivity a bezpečnost pěší a cyklistické dopravy - Posouzení a navržení zlepšení infrastruktury - vytvoření zvláštní infrastruktury pro cyklisty a chodce, jež bude oddělená od těžké motorové dopravy a bude zkracovat cestovní vzdálenosti - další technická, politicky založená a „měkká“ opatření.
Intermodalita	- lepší skloubení různých druhů dopravy - usnadnění plynulé a multimodální mobility a dopravy.
Bezpečnost silničního provozu	- opatření ke zlepšení bezpečnosti silničního provozu, založena na analýze hlavních bezpečnostních problémů a rizikových oblastí na silnicích v dotčené oblasti.
Silniční doprava (včetně statické)	- opatření pro optimální využívání stávající silniční infrastruktury a zlepšení situace ve zjištěných problémových místech i celku - prověřeno využití prostoru silnic pro jiné druhy dopravy a jiné veřejné funkce a využití, která nesouvisí s dopravou - pro období po roce 2030 budou vyhodnocena a doplněna infrastrukturní opatření pro soubor dopravních staveb.
Městská logistika	- zlepšení účinnosti městské logistiky, včetně doručování zboží v rámci města - omezení externalit - emise skleníkových plynů, látky znečišťující ovzduší a hluk.
Řízení mobility	- podpora přechodu k udržitelnějším modelům mobility - zapojení občanů, zaměstnavatelů, škol a dalších subjektů
Inteligentní dopravní systémy	- pro všechny druhy dopravy, jak v osobní, tak v nákladní dopravě

Akční plán

Obsahem *Akčního plánu* (AP PUMM) je navržení podrobného plánu realizace a implementace (včetně **časového plánu**, **finančního plánu** a **stanovení odpovědností** za realizaci a implementaci) a **monitoringu** pro všechna navržená a schválená opatření v předchozích fázích PUMM. Cílem AP PUMM je tedy zajištění naplňování vizí a cílů PUMM prostřednictvím zajištění realizace konkrétních opatření a blízkého monitorování stanovených indikátorů vlivů a dopadů. Podle *Metodiky PUMM ČR* se dá předpokládat, že navržených opatření bude velké množství, je tedy nutné stanovit priority a postup pro jejich realizaci také s ohledem na organizační, finanční a personální možnosti města a tak, aby bylo plánovaných výstupů dosaženo co nejefektivněji“ [1, p. 56].

Cíle Akčního plánu jsou dle *Metodiky PUMM ČR* následovné [1, p. 55]:

- Přidělit jednotlivým opatřením priority a odhadnout jejich náklady.
- Stanovit jasný časový rámec pro realizaci opatření.
- Oficiálně odsouhlasit odpovědnosti všech zapojených aktérů a zajistit transparentnost jednotlivých činností.
- Zajistit zdroje na realizaci prioritních opatření.
- Zajistit se proti případným rizikům spjatým s realizací.
- Zajistit úzkou koordinaci se zainteresovanými stranami při následné realizaci.

Kroky k naplnění Akčního plánu jsou pak [1, pp. 55–56]:

1) **Vypracování akčního plánu** – podrobný technický a rozpočtový plán realizace opatření na období jednoho roku s výhledem na 5 let, na delší období nastíní obecnější návrh. Akční plán oficiálně stanoví:
   a) Priority u každého opatření,
   b) zodpovědnost, vymezení povinností, termíny a přidělený rozpočet;
   c) jaké budou zdroje financování (pokud dosud není jasno, pak možné zdroje); je nutné vycházet z realistických předpokladů kapitálových a běžných výdajů v příslušném městském / obecním / krajském rozpočtu;
   d) jaká jsou možná rizika při realizaci jednotlivých opatření a plán na jejich zvládání – zohlednění současných technických, legislativních a tržních překážek.

   Jedna kapitola akčního plánu by měla být věnovaná popisu opatření.
2) **Dosáhnout oficiální shody na akčním plánu** mezi politiky a klíčovými zainteresovanými stranami.
3) **Zajistit spolehlivé a stabilní finanční zázemí** pro realizaci plánu po celé období, s ohledem na harmonogram sledovaných grantových výzev na národní a nadnárodní úrovni.
4) **Zajistit transparentnost** zveřejněním odpovědností a přidělených zdrojů a prostředků.

Pro účinnější zajištění realizace a transparentnosti se doporučuje ustanovení nezávislé autority pro oblast městské mobility (např. koordinační autority městské mobility), která probírá odpovědnost za plánování, řízení a implementaci dopravních systémů ve městě.

PROCES SEA – STRATEGICKÉ POSUZOVÁNÍ VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Součástí Akčního plánu je podle zákonného postupu za předpokladu navržení realizace infrastrukturních staveb rozsahu, stanoveného v § 3 písmeno a) Zákona 100/2001 Sb. O posuzování vlivů na životní prostředí; také posouzení výstupů v rámci procesu SEA (*Strategického posuzování vlivů na životní prostředí*) podle Zákona 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí podle novely dle Zákona č. 326/2017 Sb. v účinnosti od 1. 11. 2017. Nutnost provedení procesu SEA je zjišťována zjišťovacím řízením SEA. Výsledky procesu SEA rovněž musí být zohledněny v konečné schvalované verzi PUMM.

MONITOROVÁNÍ A HODNOCENÍ

PUMM Ústí nad Labem v rámci analytické části stanoví na základě definice **měřitelných cílů a indikátorů** oblasti a způsoby jejich monitorování a vyhodnocování s cílem zabezpečení naplňování cílů a vizí PUMM. Jak uvádí *Metodika PUMM ČR,* monitorování a evaluace plánovacího procesu i realizace opatření jsou zásadní pro efektivnost celého plánu, pomáhají s rozpoznáním a předvídáním obtíží při přípravě a realizaci SUMPu a v případě nutnosti též s přetvořením skupin opatření za účelem efektivnějšího dosahování konkrétních cílů s dostupnými finančními prostředky. Poskytuje též data o efektivnosti plánu a jeho realizaci. Těm, kteří za činnosti odpovídají, to umožňuje odůvodnit vynaložené finanční prostředky“ [1, p. 57]. Z toho vyplývá také přínosnost publikování průběžných výsledků monitorování: umožňuje přehledné sledování postupu na cestě k naplňování společné vize. ELTIS [2, p. 82] doporučuje provádění monitoringu nezávislou autoritou: kromě vyšší transparentnosti poskytuje také možnost zpětné vazby témat, která zevnitř pracovní skupiny PUMM nemusí být viditelná.

V procesu implementace a monitorování mohou vyvstávat nové problémy a příležitosti, na které je nutné reagovat; mohou se zde objevit markantní úspěchy, nebo naopak neúspěchy, ze kterých je možné vyvodit reflexi pro další plánovací období. Pravidelné a podrobné monitorování tak postupně klade základy pro další generaci PUMM, které již mohou problematické oblasti předjímat, a využít energii dobré praxe na navržení a realizaci dalších cílů a opatření.

Komunikační strategie

Komunikační strategie slouží pro celý proces tvorby a implementace PUMM. Ustanovuje komunikační kanály mezi městem a jednotlivými aktéry pro všechny fáze a části realizace PUMM, které vyžadují participaci, připomínkování, nebo publikaci/komunikaci vstupů a výstupů PUMM. Komunikační strategie tedy slouží jako základní páteř nejenom pro prezentaci PUMM před odbornou a laickou veřejností, ale zejména pro zapojení a tedy obousměrnou komunikaci mezi aktéry, získávání cenných dat a znalostí, a naplňovaní principů participace, tudíž v neposlední řadě i zvyšování důvěry vůči PUMM a možností jeho implementace.

Hlavním obsahem Komunikační strategie budou:

Tabulka 4 Obsah Komunikační strategie

Oblast	Popis oblasti
Analýza současné situace	Analýza současného stavu interní a externí komunikace - komunikační audit.
Identifikace cílových skupin	Identifikovány všechny potenciální cílové skupiny, kterých se PUMM Ústí nad Labem jakýmkoliv způsobem dotkne a které by měly kampaně oslovit, minimálně tyto cílové skupiny: • Volení představitelé města, • Pracovníci magistrátu města Ústí nad Labem, • Široká veřejnost/dospělí obyvatelé města, • Místní podnikatelé a další zástupci soukromého sektoru, • Představitelé neziskového sektoru, • Děti, mládež a mladí lidé, • Senioři, • Turisti.
Určení hlavního cíle	Hlavní cíle kampaní, jak pro dobu zpracování PUMM Ústí nad Labem, tak i pro dobu jednotlivých návrhových období a opatření, hlavními cíli jsou: • Zajistit co nejširší informovanost pro všechny ve srozumitelné, transparentní, přehledné a strukturované podobě dle různých cílových skupin (orgány města, politická reprezentace města, veřejnost, podnikatelé, neziskový sektor, městem založené a zřízené organizace a další). • Systematickým poskytováním informací zvýšit zájem o spolurozhodování o budoucnosti města.

Oblast	Popis oblasti
	• Začlenit veřejnost a další klíčové aktéry do spolurozhodování o budoucnosti města. • Nastavit pravidelný kontakt s veřejností, medii, s odborníky, podnikateli, neziskovým sektorem a nastavit komunikaci o strategii v rámci úřadu a orgánů města. • Dlouhodobě zlepšit image města. • Nastavení společného marketingu města a DPmÚL na podporu městské hromadné dopravy.
Určení komunikačních nástrojů	Pro jednotlivé identifikované cílové skupiny a určené cíle bude navrženo vhodné množství komunikačních kanálů, tzv. komunikační mix. Bude využito zejména následujících kanálů: • Úřední a formální komunikace, • Elektronická komunikace, • Práce s médii, • Další způsoby komunikace (např. výstavy, workshopy, semináře, konference apod.).
Harmonogram kampaní	harmonogram kampaní bude obsahovat časové mezníky jednotlivých kroků komunikační strategie: • pro období pořizování PUMM Ústí nad Labem, • pro období naplňování cílů a vizí PUMM Ústí nad Labem
Evaluace navržených řešení	návrh měření efektivity navržených cílů a mezníků.

1.2.4 Zainteresované a dotčené subjekty

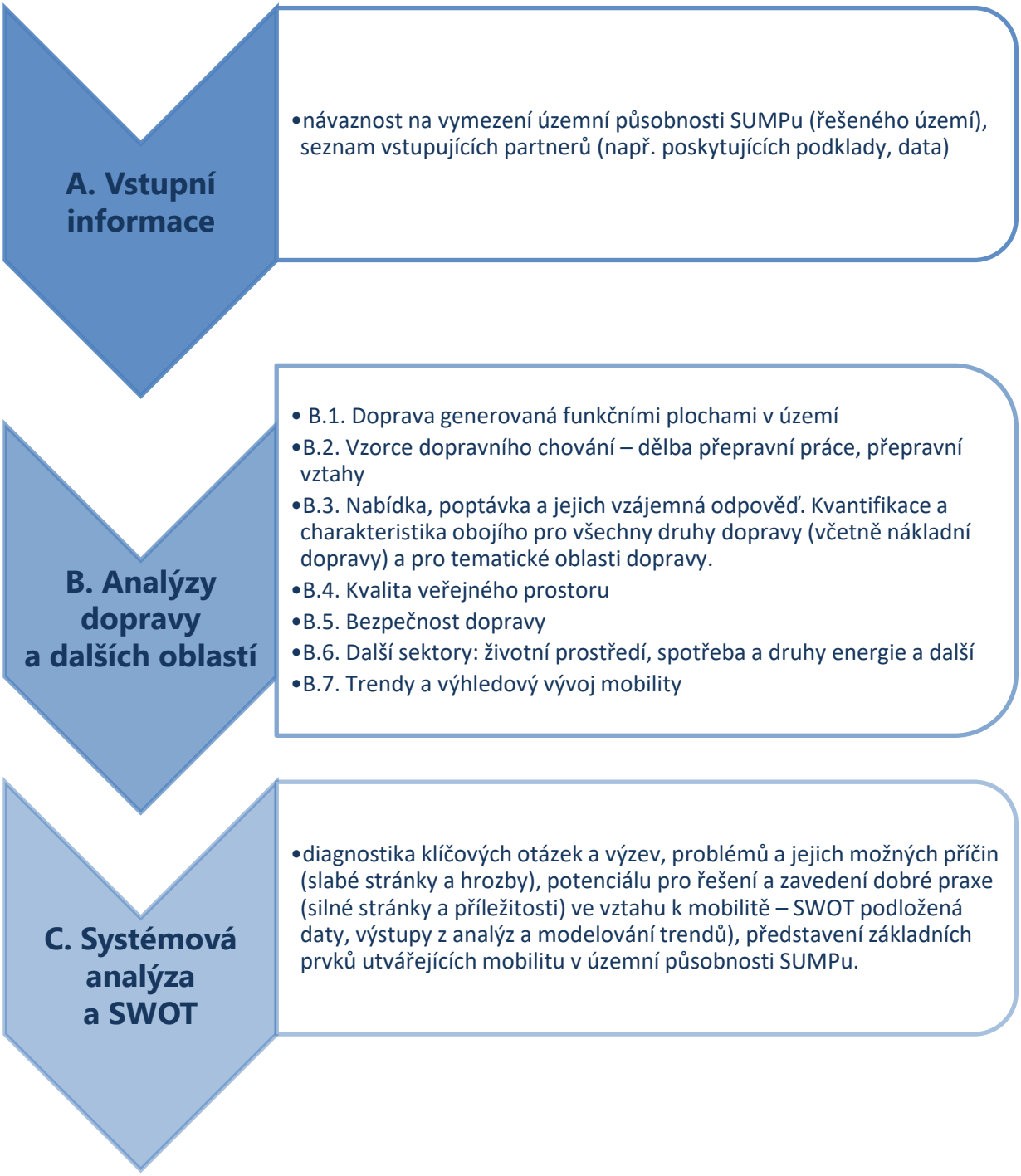
Kapitola přináší přehled nejvýznamnějších zainteresovaných a dotčených subjektů pro PUMM Ústí nad Labem, a výčet skupin dalších subjektů, které budou na procesu tvorby a implementace participovat.

Spolupráce klíčových partnerů a firem je v rámci PUMM Ústí nad Labem nevyhnutnou podmínkou pro naplnění PUMM, jelikož je potřebná jejich součinnost při poskytování nezbytných dat o území, dopravních a přepravních vztazích k vytvoření analýzy stávajícího stavu.

Bližší způsoby vedení komunikace, participace a propagace s jednotlivými aktéry bude obsahem Komunikační strategie PUMM Ústí nad Labem.

1.3 Metoda a proces tvorby a realizace analytické fáze PUMM Ústí nad Labem

Proces tvorby a realizace analytické fáze PUMM Ústí nad Labem vychází rámcově z *Metodiky PUMM ČR* [1, p. 26]*:*

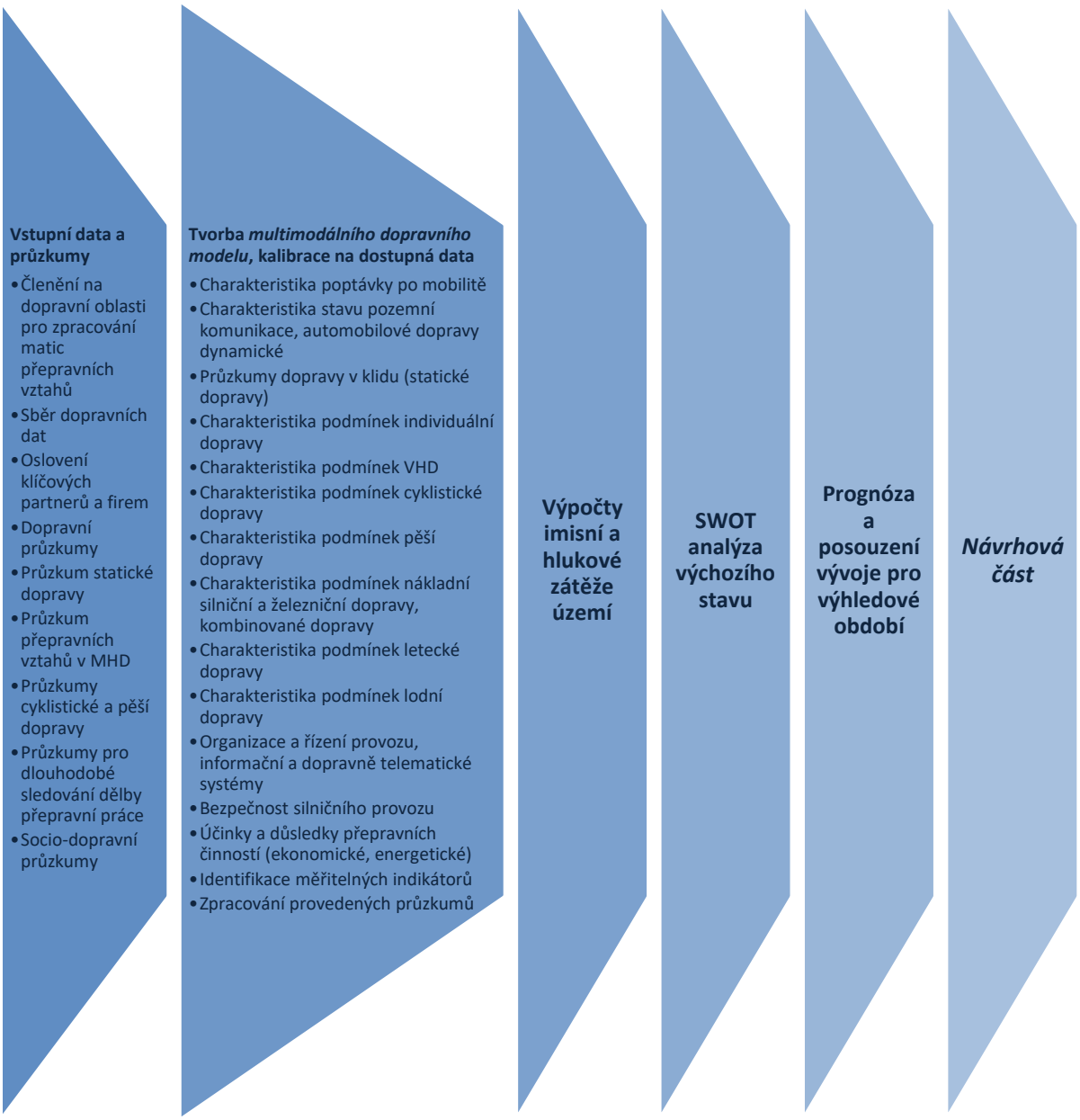


Obrázek 1 Proces tvorby a realizace analytické fáze PUMM dle Metodiky PUMM ČR

Vzhledem k tomu, že v Ústí nad Labem vypracování PUMM navazuje na již realizované zevrubné analýzy zejména *Generelu udržitelné dopravy města Ústí nad Labem* a další dopravní analýzy v rámci plánů a strategických dokumentů města (jak je blíže popsáno v kapitolách, věnujícím se strategickým dokumentům), město do procesu zpracování PUMM vstupuje již v pozdější fázi A – Vstupní informace, kdy velká část informací je již dostupná, a tím je i vytvořen základní rámec, na němž je PUMM Ústí nad Labem postaven.

Pro proces tvorby PUMM z toho vyplývá, že velká část analýz, potřebných ke zpracování PUMM může být definována podrobněji již před samotnou analytickou fází projektu.

Bližší schéma procesu tvorby PUMM v bodu **B: Analýzy dopravy a dalších oblastí** je tedy definována následovně:



Obrázek 2 Schéma procesu tvorby PUMM v bodu B Analýza dopravy a dalších oblastí

Základním analytickým nástrojem dobré praxe pro vypracování výše uvedených analýz je makroskopický čtyřstupňový multimodální dopravní model. Podmínky pro vypracování multimodálního dopravního modelu v rámci PUMM Ústí nad Labem jsou blíže definovány v následující kapitole.

1.3.1 Multimodální dopravní model

Multimodální model

Makroskopický dopravní model obecně je analytický nástroj, který umožňuje zobrazení předpokládaného vývoje dopravy v reakci na vývoj a změnu vstupních předpokladů modelu. Slouží subjektům dopravního plánování k hodnocení dopadů dopravních politik a dopravních opatření a často se využívají při predikcích v oblasti dopravního plánování. Zodpovídají na otázku, jak se bude dopravní systém chovat v nových situacích – výstavba nové komunikace, změna trasy linky veřejné dopravy, změna demografie, změna využití území apod. Multimodální modely posuzují více než jeden dopravní mód a mohou tak reagovat na konkurenci mezi jednotlivými dopravními módy dopravy.

V současné době jsou stále nejvyužívanějšími makroskopickými dopravními modely pro osobní dopravu tzv. čtyřstupňové dopravní modely. Ve čtyřech krocích postupně odpovídají na otázky (Willumsen, 2011):

- Vykonám cestu? (Vznik cest)
- Kam budu cestovat? (Rozdělení cest)
- Jaký dopravní prostředek využiji? (Volba dopravního prostředku)
- Jakou trasu zvolím? (Zatížení sítě)

Dopravní chování obyvatel je v těchto krocích popsáno pomocí matematických funkcí, proto dopravní modely umožňují predikce budoucího stavu v závislosti na změnách přepravní poptávky a dopravní nabídky v čase a prostoru. Výstupy dopravního mohou být např. intenzity vozidel na dopravní síti nebo předpokládané přepravní vztahy mezi různými územními jednotkami (Ondráčková, et al., 2017).

VYUŽITÍ MULTIMODÁLNÍHO MODELU VE STUDIÍCH TYPU PUMM

Hlavním smyslem zpracování dopravního modelu je predikce budoucího stavu (např. výhled do roku 2030) nebo analýza současných problémů v dopravě. Budoucí stav může být tvořen tzv. nulovým scénářem (referenční stav) nebo scénářem simulujícím stav po zavedení určitého opatření (např. zákaz vjezdu nákladních vozidel do centra města). Dopravní model zachycuje jak demografický, tak socioekonomický vývoj a dokáže tyto změny promítnout na dopravní síť.

Makroskopické dopravní modely bývají často využívány jako nástroj k posouzení různých variant dopravních opatření a hledání nejvhodnějšího řešení problémů v dopravě. Toto posouzení začíná ještě před přesným inženýrským návrhem, tedy v době, kdy se zvažuje

několik variant. Na začátku se jednotlivé varianty hodnotí v menším detailu, poté se na základě dalších podnětů více zpřesňují. Celé posouzení projektu je tak iterativní proces, ve kterém se prolínají jak aktivity dopravního modeláře a dopravního stratéga/ inženýra, případně projektanta (Hollander, 2016).

Příklady využití výstupů z multimodálního modelu pro studie typu PUMM:

- Posouzení změn intenzit dopravy (dle jednotlivých druhů – např. individuální automobilová doprava, lehká nákladní doprava, těžká nákladní doprava)
- Posouzení změn počtu cestujících ve veřejné dopravě
- Změna dělby přepravní práce
- Změna přepravních vztahů v návaznosti na změny využití území a demografii
- Podklady pro hlukové a emisní studie

DATA PRO MULTIMODÁLNÍ DOPRAVNÍ MODEL

Aktuální a celistvá vstupní data jsou klíčovým faktorem při tvorbě kvalitního dopravního modelu. Pokud nejsou k dispozici, dochází k úměrnému snížení kvality dat výstupních.

Pro vytvoření čtyřstupňového dopravního modelu jsou zpravidla potřebné následující datové vstupy (Ondráčková, et al., 2017):

- Data o dopravní síti (silniční síť, železniční, síť, pěší a cyklistická síť, jízdní řády a trasy linek veřejné dopravy)
- data o využití území (vlastnosti zástavby v území z hlediska atraktivity návštěvnosti)
- demografická a socioekonomická data (počet obyvatel, ekonomická aktivita, stupeň automobilizace a motorizace atd.)
- data o dopravním chování obyvatelstva (informace o cestách, tedy kam, kdy a za jakým účelem lidé cestují)
- data o nákladní dopravě (zdroje a cíle cest nákladní dopravy, přepravní vztahy v nákladní dopravě)
- sčítání dopravy a cestujících a jiné dopravně-inženýrské průzkumy (směrové průzkumy, sčítání ve veřejné dopravě, sčítání dopravy v klidu, průzkumy kvality dopravy – cestovní časy, rychlost vozidel apod.)
- data pro konstrukci predikce (data o socioekonomických a demografických poměrech ve společnosti, data o ekonomicko-politických poměrech a data o poměrech v dopravních systémech v určitém scénáři vývoje)

Konkrétní datové sady využité pro dopravní model Ústí nad Labem jsou obsaženy v tabulce níže.

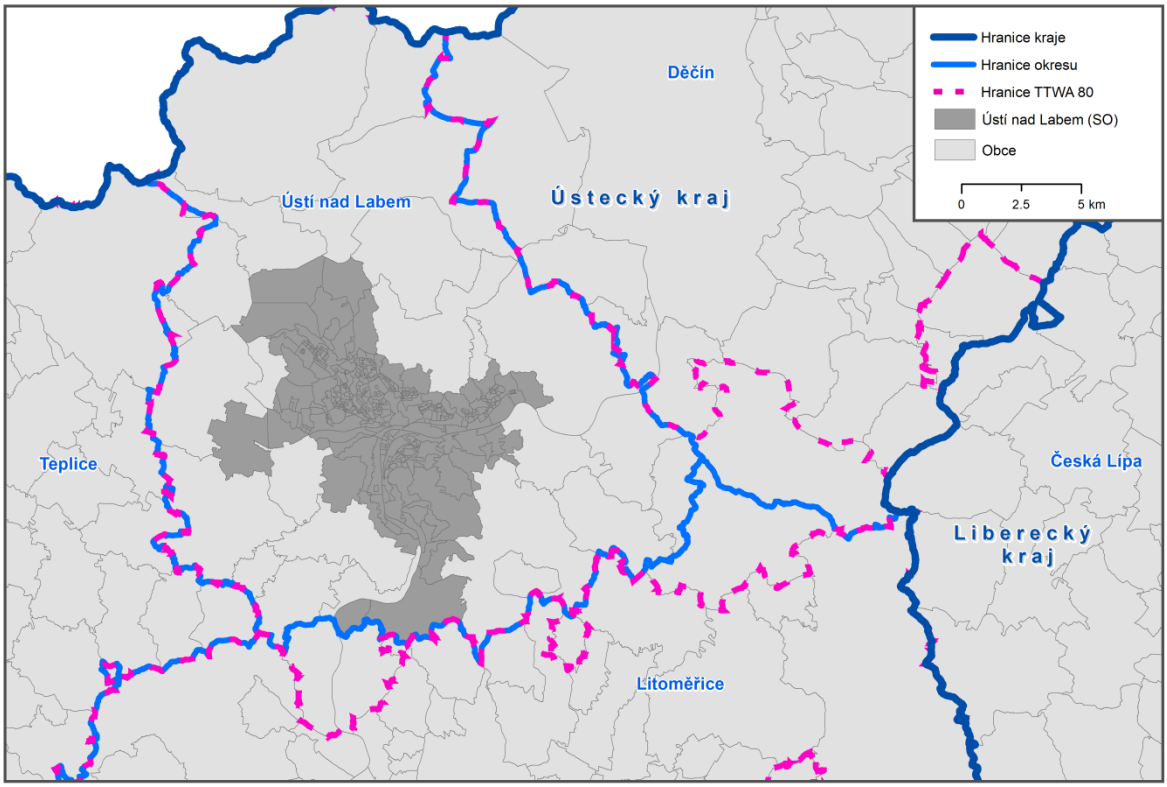
Tabulka 5 Data pro dopravní model Ústí nad Labem

Typ dat	Název datové sady	Aktuální k datu	Zdroj dat
Data o dopravní síti	Global Network	2017	ŘSD ČR
	Jízdní řády - IDOS	2017	IDOS
	Sešitový jízdní řády	2017	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
	Plán řadění nákladních vlaků ND	2011	ČD Cargo
Data o využití území	Územní plán Ústí nad Labem	2011	
	Databáze obchodní sítě INCOMA	2014/2015	Incoma GfK
	Územně analytické podklady Ústeckého kraje	2017	
	StreetNet POI	2014	CEDA
	Registr ekonomických subjektů (RES)	2017	ČSÚ
	Počet míst na školách	2017	
	Data digitalizovaná z Maps.google.com	2018	-
Demografická a socioekonomická data		2017	ČSÚ
Data o dopravním chování obyvatelstva	Průzkum dopravního chování Ústí nad Labem	2017	DHV CR
Sčítání dopravy a cestujících a jiné dopravně-inženýrské průzkumy	Celostátní sčítání dopravy	2016	ŘSD ČR
	Socio-dopravní průzkum	2018	NMS Market Research
	Statická doprava	2018	Haskoning DHV Czech Republic
	Obsazenost MHD	2018	Dpmul
	Profilové a křižovatkové průzkumy	2018	NTD Group
	Směrový průzkum IAD	2018	Haskoning DHV Czech Republic

PARAMETRY DOPRAVNÍHO MODELU ÚSTÍ NAD LABEM

Následující kapitola se věnuje prostorovému, časovému a modálnímu rozsahu dopravního modelu PUMM Ústí nad Labem. Tyto parametry vychází ze zadávací dokumentace a z dostupnosti jiných zdrojových dat.

Rozsah zájmového území



Obrázek 3 Hranice okresu Ústí nad Labem a TTWA 80 (Travel-To-Work-Areas)

Zájmové území zahrnuje oblast, ve které se mohou projevit změny přepravních vztahů na základě modelovaných opatření. Jednou z variant, jak zvolit rozsah území je Metodika vymezení vztahově uzavřených funkčních regionů (Mulíček & Kozel, 2012) (tzv. Travel-To-Work-Areas – TTWA), což jsou území či přesněji regiony vymezené na základě uzavřenosti prostorových vztahů pracovní dojížďky. Algoritmus výpočtu regionu lze provést pro libovolnou úroveň vztahové uzavřenosti. Pokud je tedy region vymezen na úrovni vztahové uzavřenosti rovné 80 % znamená to, že v rámci vymezeného regionu je 80 % vztahů pracovní dojížďky realizováno v rámci tohoto regionu a pouze 20 % vztahů směřuje mimo tento region (Ondráčková, et al., 2017). Podobný princip vymezování zájmového území pro dopravní model je doporučen i v rámci metodiky pro zpracování SUMPu (JASPERS, 2015).

Zonální struktura

Zóny v dopravním modelu jsou oblasti, které popisují část reálného světa z hlediska využití území a umístění na komunikační síti. V makroskopických modelech se užívá zonální struktury zpravidla na úrovni existujících administrativních jednotek (např. území obcí, ZSJ, statistické obvody apod.), za které je možné zjistit základní socioekonomické ukazatele (počet a struktura obyvatel, počet pracovních příležitostí apod.) (Ondráčková, et al., 2017).

Vnitřní členění dopravních zón města Ústí nad Labem je zvoleno dle metodiky statistických obvodů ČSÚ tak, aby byla zajištěna dlouhodobá kompatibilita dat při využívání údajů ze sčítání lidu, domů a bytů a byla tak zabezpečena kontinuita na již zpracované modely. Město Ústí nad Labem má celkem 491 statistických obvodů. Kvůli kalibraci a přehlednější kontrole přepravních vztahů jsou tyto statistické obvody agregovány do vyšších územních celků (v dopravním modelu fungují jako tzv. main zones). Spádové území města Ústí nad Labem je v členění na obce. Mimo tyto zóny jsou v modelu zaneseny tzv. kordonové zóny, které se využívají pro zanesení tranzitní dopravy.

Dopravní síť

Podrobnost dopravní sítě navazuje na zonální strukturu dopravního modelu. Dopravní síť v modelu je v takovém rozsahu a podrobnosti, aby zachytila veškeré podstatné změny v přepravních proudech. Je zahrnuta jak silniční síť na úroveň obslužných komunikací, tak síť železniční dopravy, cyklistické a pěší dopravy. Každá hrana sítě obsahuje atributy o povolených dopravních módech dopravy, rychlosti, kapacitě, počtu pruhů, jednosměrnosti apod.

V rámci veřejné hromadné dopravy jsou do modelu zapracovány umístění zastávek veřejné hromadné dopravy, trasy všech linek a na ně navazující jízdní řády. Jízdní řády jsou platné k datu, kdy probíhal průzkum dopravního chování.

Dopravní módy

Multimodální model Ústí nad Labem v sobě zahrnuje jak osobní dopravu (Kolo, pěší, IAD), tak veřejnou hromadnou dopravu. Nákladní doprava je rozdělena na lehkou nákladní dopravu (do 3,5 t) a těžkou nákladní dopravu (nad 3,5 t). Podrobný přehled je obsažen v následující tabulce.

Tabulka 6 Dopravní módy zahrnuté v dopravním modelu Ústí nad Labem

Kód v modelu		Název	Popis
Veřejná hromadná doprava (PuT)	Bus	Autobusová doprava	Městská hromadná doprava, noční linky, autobusy příměstské dopravy
	Vlak	Železniční doprava	EuroCity, Expresy, rychlíky, spěšné, osobní vlaky
	TBus	Trolejbus	Trolejbusy
	Lod	Lodní doprava	
	VD		Pěší doprava v rámci VHD
Osobní doprava (PrT)	Kolo	Cyklistická doprava	
	Pěší	Pěší doprava	
	IAD	Automobilová doprava	Individuální automobilová doprava
Nákladní doprava	LND	Lehká nákladní doprava	Vozidla do 3,5 t
	TND	Těžká nákladní doprava	Vozidla nad 3,5 t

Časové období

Dle zadávací dokumentace jsou kromě 24-hodinových intenzit modelovány také ranní špičkové období (3 hod), odpolední špičkové období (3 hod) a zbytek do 24 hodin (tj. 18 hod). Intenzity dopravy se kalibrují na Celostátní sčítání dopravy, jehož hodnoty jsou přepočítány na normovanou hodnotu RPDI (roční průměr denních intenzit).

Segmentace dopravní poptávky v dopravním modelu

Vzhledem k faktu, že dopravní model je postavený na dopravním chování obyvatelstva, je vhodné nemodelovat obyvatelstvo jako celek, nýbrž rozdělené na jednotlivé skupiny (např. ekonomicky aktivní, studenti). Některé opatření mohou totiž zasáhnout pouze některé

skupiny obyvatelstva (např. výrazné zdražení pohonných hmot pro nízko příjmové obyvatele).

Členění obyvatelstva v dopravním modelu je navázáno na členění dat z Českého statistického úřadu tak, aby bylo možné do budoucích scénářů promítnout demografické prognózy obyvatelstva. Zároveň je členění přizpůsobeno dopravnímu chování obyvatelstva, které vychází z průzkumu dopravního chování.

1.3.2 Výpočty imisní a hlukové zátěže

Modelové výpočty imisní zátěže

Cílem kapitoly je určení podílu jednotlivých modů dopravy na znečištění ovzduší, a zmapování intenzit znečištění ovzduší, s cílem přinést vstupní data pro navržení opatření pro snížení imisní zátěže a naplňování emisních limitů na území města. Modelování imisní zátěže tedy umožňuje vyhodnocení kritických míst infrastruktury, a hlavních faktorů, ovlivňujících negativní imisní situaci v Ústí nad Labem.

Provedení modelových výpočtů imisní zátěže obsahuje tyto data a výpočty:

- Vstupní data **pro výpočet imisí z průmyslových zdrojů** (REZZO 1 a REZZO 2) - lokalizace průmyslových zdrojů na řešeném území s přesností řádově na desítky metrů, kontrola technických a emisních parametrů zdrojů pro modelování.
- Vstupní data **pro výpočet imisí z lokálních topenišť** - výpočet množství emisí z lokálních topenišť podle metodiky ČHMÚ, charakterizace rozložení lokálních topenišť a jejich reprezentace sítí plošných zdrojů zahrnujících zástavbu s vyhodnocením druhu lokálního topeniště (rodinné domy, etážová topení v bytových domech).
- Vstupní data **pro výpočet imisí z dopravy** - výpočet emisí z automobilové dopravy se základem podle metodiky MEFA v. 06, požadováno včetně charakteristiky a úrovně saturace provozu.
- Výpočet **rozptylu znečišťujících látek** ze všech uvedených skupin zdrojů na řešeném území v podrobné síti receptorů. Výpočet rozptylu je proveden pro tyto znečišťující látky: NO_2 (oxid dusičitý), benzo(a)pyren (BaP), PM10, NOx (oxidy dusíku), CO_2 (oxid uhličitý), CO (oxid uhelnatý).

Dalšími součástmi a závěry této části jsou kalibrace modelových výpočtů podle výsledků imisního monitoringu, analýza a vyhodnocení stávajícího vlivu dopravy na imisní zátěž ve městě ve srovnání s ostatními vlivy a posouzení dopravní situace z hlediska minimalizace vlivu na kvalitu ovzduší.

Modelové výpočty hlukové zátěže

Výpočty hlukové zátěže umožňují posoudit počet obyvatel, vystavených zátěži v jednotlivých hlukových pásmech, a tím nejenom vyhodnotit území z hlediska kvality života a naplňování hygienických limitů, ale také poskytnout vstupní data pro navržení opatření pro zmírnění zátěže hlukem.

Modelové výpočty hlukové zátěže budou provedeny s ohledem na strukturu dopravy a budou plně vycházet především z podkladů multimodálního dopravního modelu. Výpočty budou zpracovány a vyhodnoceny ve vztahu k platným hygienickým limitům dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací pro denní a noční dobu. Kromě celkové hlukové zátěže bude vyhodnocena zvlášť **individuální automobilová doprava, nákladní doprava, městská hromadná doprava a železniční doprava**. Veškeré modelové výpočty budou zpracovány v souladu s metodikami doporučenými vyhláškou č. 523/2006 Sb., o hlukovém mapování, která je plně v souladu s doporučeními a předpisy Evropské unie. Jednotlivé dílčí výpočty a celkový výpočet hlukové zátěže budou pro typické situace ověřeny měřením hlukové zátěže.

Zpracování modelových výpočtů hlukové zátěže bude obsahovat tyto dílčí úlohy:

- Vstupní data pro výpočet hlukové zátěže **z automobilové dopravy** - implementace výstupů z multimodálního dopravního modelu (úprava liniového vedení silnic, zpracování dopravních intenzit pro osobní a nákladní dopravu, přepočty dopravních intenzit na denní a noční dobu), technickoprovozní parametry komunikací (rychlost dopravního proudu, počty jízdních pruhů, typ povrchu komunikací, charakteristika dopravního proudu atd.), segmentace silniční sítě dle dopravních intenzit, rychlostí, mostů, plynulosti dopravy atd.
- Vstupní data pro výpočet hlukové zátěže **ze železniční dopravy** - implementace a zpracování liniového vedení kolejového svršku tratí, grafikony železniční dopravy, technickoprovozní parametry tratí, segmentace tratí dle grafikonu, traťové rychlosti, mostů, nespojitosti kolejového svršku (výhybky a křížení tratí), brždění a rozjezdů vlakových souprav.
- Zpracování vstupních dat pro výpočet hlukové zátěže **z městské hromadné dopravy** - zpracování liniové vrstvy komunikací sítě linek městské hromadné dopravy, zpracování dopravních intenzit městské hromadné dopravy.
- Zpracování **vstupních dat modelovaného území** - výškopis (3D model terénu), polohopis (objekty budov, včetně počtu trvale obydlených objektů pro následné analýzy vyhodnocení dopadu hlukové zátěže), povrch terénu (odrazivost a pohltivost), zpracování dat o realizovaných protihlukových opatření.
- Výpočty hlukové zátěže budou zpracovány: formou map hlukových pásem a výpočtových bodů na fasádách objektů chráněných venkovních staveb a výsledky budou vyhodnoceny ve vztahu k platným hygienickým limitům, zvlášť pro denní dobu ($LA_{eq,16h}$) a noční dobu ($LA_{eq,8h}$).

Provedena bude Analýza a vyhodnocení stávajícího vlivu dopravy na hlukovou zátěž ve městě ve vztahu k trvale bydlícímu obyvatelstvu a chráněným venkovním stavbám výsledků s využitím geoinformačních technologií, posouzení dopravní situace z hlediska minimalizace vlivu hlukové zátěže. Výstupy této části budou v plném znění součástí příloh PUMM Ústí nad Labem.

1.3.3 Identifikace indikátorů

Tato část je věnována stanovení a odsouhlasení indikátorů, měřitelných cílů a jejich monitoringu.

Základními indikátory pro PUMM Ústí nad Labem, jsou: disponibilní finance, investice do infrastruktury, provozní výkony, počet a následky dopravních nehod, cestovní čas, dělba přepravní práce, spotřeba CO2, nadlimitní hluk a PM10. Další indikátory budou doplněny dle jednání pracovních skupin a na základě doporučení *Metodiky PUMM ČR* a blíže rozepsány v rámci analytické části PUMM.

Po vyhodnocení závěrů analytické fáze je nevyhnutné stanovení metodiky sledování indikátorů – rozsahu, četnosti, odpovědných subjektů, financování apod. Rozsah sledování indikátorů by mělo vyvažovat náklady na opatření dat s přínosy, které jednotlivé indikátory znamenají pro SUMP. Vyhodnocování (*benchmarking*) udržitelnosti dopravy ve městě musí být založeno na srozumitelné definici udržitelnosti a její měřitelných indikátorech, které mohou být různých druhů – kvantitativní a kvalitativní data, „měkké“ indikátory, poměrové a relativní indikátory – měli by však být co nejefektivnějším zdrojem pro konkrétní stanovené cíle a výstupy [2, p. 2037] PUMM Ústí nad Labem. Nastavení váhy a cílových hodnot indikátorů je rovněž závislé na místním kontextu a vizích a cílech udržitelné mobility v Ústí nad Labem, které jsou výstupem analytické a návrhové části plánu.

Některé indikátory mohou být stanoveny na základě dat, které sbírají třetí strany, za předpokladu jejich dostupnosti. Indikátory jsou tedy stanoveny i s ohledem na dostupnost dat, jejichž sběr není součástí naplňování PUMM Ústí nad Labem.

Indikátory jsou naplněny v rámci analytické fáze, a následně je v rámci ní vypracována predikce jejich hodnot po dobu výhledového období **v nulové variantě**. To umožňuje nastavit základní trajektorii PUMM s ohledem na rozdíly mezi prognózovaným vývojem indikátorů a vývojem, který Ústí nad Labem chce dosáhnout. V rámci predikce výhledového období jsou pak stanoveny i indikátory výstupu, výsledku a dopadu PUMM Ústí nad Labem, jejichž naplňování je následně možné ověřovat skrze pravidelný monitoring.

1.3.4 SWOT analýza výchozího stavu

SWOT analýza je spolu s indikátory základním prvkem pro nastavení specifických, měřitelných cílů. Shrnuje silné a slabé stránky, příležitosti a hrozby pro oblasti dopravy, ale i specifické projekty, stavby nebo opatření, ať už výchozí, nebo navrhovaná, a umožňuje stanovení prioritních oblastí a cílů pro řešení v rámci PUMM. V rámci PUMM Ústí nad Labem je SWOT analýza výstupem a závěrem jednotlivých analýz v rámci analytické fáze PUMM.

SWOT analýza městského dopravního systému jako celku je v rámci PUMM Ústí nad Labem vypracována pro jednotlivé tematické okruhy a druhy dopravy:

- Pozemní komunikace, automobilová doprava dynamická,
- Doprava v klidu (statická doprava),
- Individuální doprava,
- Veřejná osobní doprava (včetně železnice),
- Cyklistická doprava,
- Pěší doprava,
- Nákladní silniční a železniční doprava, kombinovaná doprava,
- Letecká doprava,
- Lodní doprava,
- Organizace a řízení provozu, informační a dopravně telematické systémy.

1.3.5 Prognóza a posouzení vývoje pro výhledové období

Tato část propojuje stávající koncepce (koncept územního plánu a další zpracované studie) a vize a strategické cíle města, partnerů i provozovatelů s dalšími vstupnými daty pro PUMM Ústí nad Labem (sociodemografickými daty, daty o dopravní poptávce a nabídce, přehledem schémat a možností financování a podobně). Na základě propojení a srovnání deklarovaného směrování rozvoje města s reálným vývojem umožňuje vytvoření výhledu rozvoje města v oblastech, rozhodujících pro rozvoj městské mobility:

- Prognóza a posouzení vývoje demografie města a regionu, migrace obyvatel a zaměstnanosti,
- Prognóza a posouzení vývoje stupně automobilizace, mobility obyvatel,
- Prognóza možností finančního rámce.

1.3.6 Vyhodnocení vlivu na životní prostředí

Na základě intenzit dopravy na dopravních infrastrukturách v řešené oblasti a podkladů ze stávajících map zatížení životního prostředí jsou vyhodnoceny oblasti s maximálními negativními vlivy na obyvatele (hlavně v obytných částech podél páteřních komunikací), ve kterých je stanovena úroveň stávající hlukové a imisní zátěže.

Součástí vyhodnocení vlivu je:

- Stanovení hlukové zátěže ze silniční a železniční dopravy v kritických místech pro denní a noční dobu s rozdělením na IAD, nákladní, hromadnou a železniční dopravu, na základě zjištěných údajů intenzit dopravy a hlukového monitoringu. Vyhodnocení údajů je vztaženo k platným hygienickým limitům s porovnáním s hodnotami dle stávající hlukové mapy.
- Stanovení imisní zátěže vlivem emisí ze silniční dopravy v kritických místech pro znečišťující látky NO_2 (oxid dusičitý), PM10 s využitím stávající rozptylové studie a měření stanic imisního monitoringu a vyhodnocení těchto údajů.
- Stanovení kritických míst na dopravní síti z hlediska zátěže životního prostředí, plynoucí z intenzity dopravy a monitoringu predikované zátěže na obyvatele zejména v obytných částech řešené oblasti. Zejména tato část je projednávána v rámci pracovních odborných skupin, s cílem posoudit výstupy z analýz s ohledem na znalosti místních obyvatel, a s cílem posoudit možnosti řešení v rámci návrhové části.

Vyhodnocení vlivu na životní prostředí je pak základem pro závazný proces SEA. V rámci vytvoření prognózy **nulového scénáře** jsou vyhodnoceny s ohledem na životní prostředí tyto parametry a indikátory a vývoj jejich změn (meziročně):

- Intenzita zatížení silniční infrastruktury.
- Hluková zátěž ve sledovaných kritických místech hodnocené infrastruktury
- Emisní zátěž ve sledovaných kritických místech hodnocené infrastruktury.

1.4 Přehled nadřazených a strategických dokumentů

1.4.1 Kontext strategických dokumentů

Cílem této kapitoly je podrobnější představení strategických dokumentů, které společně ustanovují význam, vize a cíle udržitelné městské mobility pro město Ústí nad Labem. PUMM Ústí nad Labem tím dosáhne soulad se strategickými a koncepčními dokumenty na vertikální i horizontální úrovni. Dalšími dokumenty, které jsou zde představeny, jsou výchozí podklady dle zadání PUMM Ústí nad Labem.

Kapitola předkládá přehled dokumentů, jež jsou důležité a směrodatné pro tvorbu PUMM, rozdělených dle vertikální osy (evropská, národní, regionální, místní). Jelikož jsou tyto dokumenty určené pro různé úrovně, ne všechny jsou pro tvorbu PUMM Ústí nad Labem bezprostředně závazné, nýbrž spíše rámcují směr, cíle, zásady a principy, které PUMM zohledňuje.

V rámci jednotlivých dokumentů je zde stručně popsán jejich rozsah, vztah k PUMM Ústí nad Labem a jsou podrobněji popsána témata, kterými se dokumenty zabývají, a uvedeny relevantní navazující dokumenty, které daná témata rozvíjejí. Účelem této kapitoly je poskytnout základní přehled o souvisejících dokumentech a tematických oblastech a podnětech, které z těchto dokumentů vyplývají. V navazujících kapitolách jsou vybrány konkrétní vize, cíle a opatření, které jsou z těchto dokumentů relevantní pro rozvoj udržitelné městské mobility a tvorbu PUMM.

Evropská úroveň

Z hlediska kontextu evropských politik a jejich cílů na vyšší úrovni zohledňuje PUMM Ústí nad Labem především cíle a priority, obsaženy v *Bílé knize dopravy Evropské komise* z roku 2011 a *Balíčku městské mobility* z roku 2013. Kapitola pak uvádí rovněž další evropské politiky a strategie, které se týkají témat, cílů a priorit udržitelné městské mobility.

ZELENÁ KNIHA: NA CESTĚ K NOVÉ KULTUŘE MĚSTSKÉ MOBILITY (2007)

Zelená kniha představuje otevření diskuse o problematice udržitelné dopravy ve městech – zelené, inteligentní, zdravé, bezpečné, efektivní dostupné pro všechny. Mezi hlavní cíle patří prioritizace plynulého provozu, podpora chůze a jízdy na kole, optimalizace využití IAD a efektivní integrace logistiky, podpora ekologické dopravy, inteligentní a dostupná MHD a bezpečnější doprava.

AKČNÍ PLÁN PRO MĚSTSKOU MOBILITU (2009)

V návaznosti na *Zelenou knihu* přináší AP konkrétní témata podpory udržitelné městské mobility, které jsou navázány na podpůrné programy a nástroje EU:

Podpora integrovaných politik. Téma stanovuje akce pro podporu zavádění PUMM pro jednotlivá města, propojuje tvorbu PUMM s cíli a financováním regionálních politik a podporuje rozvoj prostředí, zaměřeného na zlepšování veřejného zdraví.

Zaměření na občany. Téma se zaměřuje na dostupnost veřejné dopravy pro všechny skupiny obyvatel, problematiku dostupnosti informací, efektivity, dat a ochrany práv cestujících a společenské kultury v dopravních prostředcích.

Ekologizace městské dopravy. Téma je zaměřené primárně na technologický rozvoj čistých dopravních prostředků ve městech a internalizaci externalit a podmínky a dopady těchto politik.

Posílení financování. Téma je zaměřené na optimalizace financování dopravy za předpokladu snižování investic z veřejných zdrojů, a tudíž rovněž možností a nutnosti diverzifikace financování a hledání soukromých zdrojů.

Sdílení zkušeností a znalostí. Téma je zaměřené na hledání a sdílení dobré praxe v sběru a využití dopravních dat a statistik, které mohou přispět ke kvalitě a bezpečnosti provozu a zavádění fungujících opatření pro podporu nemotorových modů dopravy. ¨

Optimalizace městské mobility. Integrace a interoperabilita městské dopravy, se zaměřením na rovnoměrnější a efektivnější modální rozdělení ve prospěch VHD, cyklistické a pěší dopravy, efektivnější, čistší a plynulejší logistiku, zavádění ITS, řízení mobility v podnicích a v jiných oblastech.

BÍLÁ KNIHA O DOPRAVĚ (2011)

Dokument *Bílá kniha: Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje*, zkráceně nazývaný *Bílá kniha o dopravě*, pojednává klíčová témata významná pro budoucnost dopravy, vize dopravního systému, 10 konkrétních cílů, principy a inciativy a opatření v oblasti dopravy, které jsou platné pro dopravu jako celek.

Klíčové otázky budoucnosti tvoří:

- udržitelnost dopravy,
- (ne)závislost na ropě,
- redukce emisí CO_2,
- nové technologie pro silniční dopravu,
- infrastruktura
- a dopravní kongesce.

Podle dokumentu je doprava klíčovým aspektem pro rozvoj ekonomiky a společnosti a v tomto ohledu musí být udržitelná. Ropa jako zdroj je považována za nedostatkovou v budoucích dekádách a snížení závislosti na ropě je klíčovou otázkou ekonomické udržitelnosti dopravy. Emise skleníkových plynů z dopravy by se měly snížit do roku 2030 o 20 % pod úroveň roku 2008 a do roku 2050 o 60 % pod úroveň roku 1990. Nové technologie v automobilové dopravě a řízení dopravy (*traffic managemen*t) jsou klíčem ke snížení emisí z dopravy. Infrastruktura formuje mobilitu, respektive dopravní poptávku a k žádným významným změnám v dopravě nedojte bez adekvátní podpory a inteligentního řízení. Kongesce v dopravě jsou hlavním problémem, jelikož jsou bariérou dopravní dostupnosti.

Vize, cíle, témata a iniciativy, které uvádí dokument, jsou podrobněji diskutovány v kap. 3. Definované zásady a principy detailněji popisovány kap. 2.

BALÍČEK MĚSTSKÉ MOBILITY (2013)

Z hlediska definice samotného Plánu udržitelné městské mobility je významným evropským dokumentem Sdělení komise evropskému parlamentu, radě, evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a výboru regionů *Společně ke konkurenceschopné městské mobilitě účinně využívající zdroje*, dále *Balíček městské mobility*. PUMM má podle dokumentu obsahovat návrhy, které jsou založeny na důkladné analýze stávající situace a jasné vizi rozvoje městské oblasti. PUMM má zohledňovat územní rozsah funkčních městských oblastí a navrhuje způsob začlenění návrhů dopravních opatření do širší městské a územní strategie. Na zpracování PUMM by měly spolupracovat zástupci různých oblastí politiky a různých odborných oblastí a různých úrovní veřejné správy (integrovaný přístup). PUMM by měl podporovat integraci dopravních módů, zapojení veřejnosti a zainteresovaných stran a subjektů (participativní přístup) a opatření v oblasti změny dopravního chování (řízení dopravní poptávky).

Dokument uvádí témata, která jsou klíčová z hlediska koordinace aktivity mezi veřejným a soukromým sektorem. Jedná se o:

- městskou logistiku,
- řízení přístupu do měst a poplatky za užívání silničních komunikací (regulace přístupu do měst, zpoplatňování uživatelů cest),
- koordinované zavádění inteligentních dopravních systémů (ITS) ve městech,
- bezpečnost silničního provozu ve městech.

V příloze dokumentu č. 1 (*Annex 1*) je shrnuta koncepce Plánu městské udržitelné mobility. Hlavní zásady PUMM jsou blíže představeny v kap. 2.

EVROPSKÁ STRATEGIE PRO NÍZKOEMISNÍ MOBILITU (2016)

Strategie uvádí nízkoemisní mobilitu jako zásadní součást posunu k nízkouhlíkovému cirkulárnímu hospodářství, které je základem pro udržení konkurenceschopnosti Evropy a uspokojení poptávky po mobilitě osob a zboží.

V oblasti dopravy, která představuje téměř čtvrtinu emisí skleníkových plynů v Evropě, a je hlavní příčinou znečištění ovzduší ve městech, je odpovědí Evropy na tyto výzvy posun směrem k nízkým emisím a ambice snížit emise skleníkových plynů z dopravy o nejméně o 60% do poloviny století ve srovnání s rokem 1990 a drastické snížení emisí znečišťujících látek z dopravy, které škodí zdraví občanů.

Prioritními prostředky dosažení cílů Strategie jsou:

1) vyšší účinnost systému dopravy,
2) využití alternativních zdrojů energie s nízkými emisemi v odvětví dopravy a
3) dopravní prostředky s nízkými a nulovými emisemi.

Součástí Strategie je rovněž příloha **Akční plán pro nízkoemisní mobilitu,** která stanovuje konkrétní opatření pro naplnění priorit.

NAŘÍZENÍ O HLAVNÍCH SMĚRECH UNIE PRO ROZVOJ TRANSEVROPSKÉ DOPRAVNÍ SÍTĚ (2013)

Nařízení o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě (TEN-T) ustavuje územní rozsah TEN-T, popisuje strukturu dopravní sítě, definuje vybrané pojmy a stanovuje cíle TEN-T.

Problematika TEN-T se dopravy ve městě a městské mobility týká pouze v případě, že města jsou součástí uzlů sítě TEN-T. Ústí nad Labem nejsou uzlem sítě TEN-T, a proto informace uvedené v tomto dokumentu nejsou pro zpracování PUMM Ústí nad Labem příliš směrodatné.

Z hlediska pořizování PUMM Ústí nad Labem je důležité především územní vymezení sítě pro analýzu širších vztahů města Ústí nad Labem vůči síti a uzlům TEN-T. Prostorové vymezení sítě TEN-T a analýza širších vazeb města Ústí nad Labem na TEN-T je podrobněji prezentována v části Analýza dopravního systému, kap. 2.

STRATEGIE EVROPA 2020 (2010)

Sdělení Evropské komise Strategie pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění, zkráceně *Evropa 2020*, uvádí vize a cíle v různých tematických oblastech politiky. Pro PUMM Ústí nad Labem jsou směrodatné iniciativy týkající se oblasti dopravy. Dokument v dané oblasti uvádí konkrétně dvě inciativy (ze sedmi):

Evropa méně náročná na zdroje – podpora oddělení hospodářského růstu od využívání zdrojů, podpora přechodu na nízkouhlíkovou ekonomiku, větší využití obnovitelných zdrojů energie, modernizace odvětví dopravy a podpora energetické účinnosti.

Průmyslová politika pro věk globalizace – zlepšení podnikatelského prostředí, zejména pro malé a střední podniky, podpora rozvoje silné a udržitelné průmyslové základny, která by byla konkurenceschopná v celosvětovém měřítku.

Témata, vize a cíle, které tyto iniciativy uvádějí, jsou podrobněji rozebrány v kap. 3.

LIPSKÁ CHARTA O UDRŽITELNÝCH EVROPSKÝCH MĚSTECH (2007)

Dokument Lipská charta o udržitelných evropských městech (2007) byl vypracovaný členskými státy EU je společným prohlášením evropských ministrů zodpovědných za městský rozvoj k udržitelným městům. Lipská charta uvádí dvě základní témata urbánní politiky, která podporují koncept udržitelného města:

- integrované přístupy v politice rozvoje,
- pozornost deprivovaným/upadajícím čtvrtím města.

Každé téma obsahuje principy a nástroje k naplňování urbánní politiky a konkrétní iniciativy, kterými by měla být urbánní politika v daném tématu podpořena. Zásady a principy obou témat jsou uvedeny v kap. 2, konkrétní iniciativy jsou uvedeny v kap. 3.

ÚZEMNÍ AGENDA EVROPSKÉ UNIE 2020 (2011)

Dokument Územní agenda Evropské unie 2020. K inteligentní a udržitelné Evropě rozmanitých regionů podporující začlenění (2011) představuje priority a zásady územní politiky EU do roku 2020, které formulovali evropští ministři zodpovědní za územní plánování a regionální rozvoj. Územní plánování a územní rozvoj úzce souvisí s problematikou dopravy.

Celkem je formulováno pět priorit územního rozvoje EU, přičemž pro dopravu jsou klíčové následující tři priority:

- podpora polycentrického rozvoje,
- podpora integrovaného rozvoje měst a venkova,
- zlepšení územního propojení pro jednotlivce, komunity a podniky.

Jednotlivé priority jsou uvedeny v kap. 3, principy územního rozvoje týkající se dopravy plynoucí z dokumentu jsou uvedeny v kap. 2.

INTELIGENTNÍ MĚSTA A OBCE (2012)

Sdělení evropské komise (COM(2012)4701) *k problematice inteligentních měst a obcích* vymezuje evropské inovační partnerství Iniciativa pro inteligentní města a obce, které sdružuje orgány veřejné správy za účelem spolupráce při integraci odvětví energetiky, dopravy a informačních a telekomunikačních technologií. Hlavním smyslem iniciativy je urychlit pokrok v oblasti produkce, distribuce a spotřeba energií, mobility a dopravy a informačních a komunikačních technologiích, konkrétně tedy v interdisciplinární oblasti, kde se tyto oblasti protínají. Cílem inciativy je vytvoření souboru pilotních projektů ve spolupráci s výzkumnou sférou, které demonstrují nové inovace v městském prostředí

a následně umožní zavedení technologie v plném rozsahu na komerčním základě. Za hlavní témata výzkumu v oblasti udržitelné městské mobility tento dokumentu uvádí:

- přizpůsobení dodávek energií pro nabíjení elektrických vozidel včetně řízení informačními a komunikačními technologiemi
- hospodaření s energií u elektrických vozidel pro VHD, která jsou schopna výměny přebytkové energie
- využívání vodíku jako nosiče pro skladování energie a řízení poptávky po energiích pomocí informačních a komunikačních technologií včetně využívání prognózy poptávky v reálném čase.

DALŠÍ PODKLADY

Dalšími relevantními podklady pro tvorbu PUMM Ústí nad Labem, vycházejícími ze zadání PUMM, které jsou obecně nařízeními o společných pravidlech v dopravě pro Evropskou unii, jsou:

- Nařízení EP a Rady (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici,
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007, ze dne 23. 10. 2007, o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě,
- Nařízení Rady (EHS) č. 1893/91 týkající se závazků z koncepce z veřejné služby v dopravě železniční, silniční a vnitrozemské vodní,
- Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR) 11/1975,
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85,
- Nařízení Rady (EHS) č. 881/1992, o přístupu na trh silniční přepravy zboží uvnitř Společenství na území nebo z území členského státu nebo procházející územím jednoho nebo více členských států,
- Nařízení EPaR (ES) č.1071/2009, kterým se zavádějí společná pravidla týkající se závazných podmínek pro výkon povolání podnikatele v silniční dopravě,
- Nařízení EPaR (ES) č.1072/2009, o společných pravidlech pro přístup na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy,
- Nařízení EPaR (ES) č.1073/2009, o společných pravidlech pro přístup na mezinárodní trh autokarové a autobusové dopravy a o změně nařízení (ES) č. 561/2006,
- Nařízení Komise (EU) č. 581/2010; o stanovení maximálních časových úseků pro stahování příslušných údajů z přístroje ve vozidle a z karty řidiče.

Národní úroveň

DOPRAVNÍ POLITIKA ČR 2014-2020 S VÝHLEDEM NA ROK 2050 (2013)

Dopravní politika ČR (2013) je ústředním dokumentem na národní úrovni v oblasti dopravy, schváleným v roce 2013. Jedná se o vrcholný strategický dokument Vlády ČR pro sektor doprava a institucí odpovědnou za její implementaci je Ministerstvo dopravy. Dokument navazuje na důležité evropské (*Bílá kniha o dopravě*, *Strategie Evropa 2020*, *Politika soudržnosti EU*, *Společný evropský referenční rámec*) a národní strategické dokumenty (*Strategický rámec udržitelného rozvoje*, *Strategie mezinárodní konkurenceschopnosti*, *Strategie regionálního rozvoje pro období 2014–2020*, *Politika územního rozvoje ČR*, *Státní politika životního prostředí*, *Státní energetická koncepce*, *Surovinová politika*, *Koncepce státní politiky cestovního ruchu v ČR na období 2014–2020*). *Dopravní politika* představuje dlouhodobou a střednědobou vizi (viz kap. 3), deset základních priorit (kap. 3) a dále své hlavní a specifické cíle (kap. 3). Dále se *Politika* věnuje nástrojům (finanční, legislativní) k naplnění dříve definovaných cílů. V závěru představuje strukturu navazujících strategických dokumentů, řešících dílčí oblasti dopravy:

- Dopravní infrastruktury a jejího financování
- Dopravní obslužnosti
- Bezpečnosti silničního provozu
- ITS a moderních technologií
- Nákladní dopravy a logistiky
- Zpoplatnění provozu a internalizaci externalit
- Letecké dopravy
- Vodní dopravy
- Cyklistické dopravy
- Přípravy výstavby tratí Rychlých spojení
- Kosmické technologie v sektoru doprava
- Čistá mobilita

STRATEGICKÝ RÁMEC ROZVOJE ČR 2030 (2016)

Dokument vytváří základní rámec pro ostatní strategické dokumenty na národní, krajské i místní úrovni, nahrazuje *Strategický rámec udržitelného rozvoje* z roku 2010. Vytváří rovněž podklad pro tvorbu regionálních programů rozvoje, blíže rozepsaných v kapitole 1.3

AKČNÍ PLÁN ROZVOJE ITS V ČR DO ROKU 2020 (2015)

Dokument *Akční plán rozvoje inteligentních dopravních systémů (ITS) v ČR do roku 2020* (s výhledem do roku 2050), zkráceně AP ITS, shrnuje současný stav ITS v ČR, definuje vize ideálního stavu ITS a stanovuje strategické cíle a návazná opatření v různých tematických oblastech.

Dokument podrobně nerozvádí problematiku ITS na krajské a obecní úrovni, jelikož tato problematika není v kompetenci MD. Pro PUMM Ústí nad Labem jsou v dokumentu relevantní následující témata a podněty:

systémy ITS na silniční síti ve městech – zvláště v případě napojení silniční infrastruktury na TEN-T v daných městech je třeba definovat úroveň základní vybavenosti ITS, tj. bezpečnostních prvků (měření rychlosti, detekce jízdy na červenou, železniční přejezdy, automatické rychlostní váhy, informace o nebezpečných nákladech apod.), monitorovacích prvků (meteorologické stanice, kamerové systémy, automatické sčítače dopravy, sledování zásilek) a řídících prvků (proměnné informační tabule, proměnné dopravní značky),

městská dopravní informační centra – zvláště v případě měst napojených silniční sítí na TEN-T by měla být zřízena dopravní informační centra, která by shromažďovala a vyhodnocovala informace ze senzorových sítí ITS a předávala dále do jiných informačních středisek a poskytovala účastníkům dopravního provozu v reálném čase,

integrace dat do NDIC – do NDIC by měla být integrována data z městských dopravních informačních center; dále by se měly vytvořit postupy pro sběr a předávání dat o nepravidelnostech železničního provozu do NDIC,

národní přístupový bod – mělo by být zřízeno datové distribuční rozhraní k poskytování dat o parkovací infrastruktuře a minimálních dopravních informací,

dynamické prognózy dopravy a systémy řízení dopravy – s využitím prvků ITS na silniční infrastruktuře by měly být vytvářeny krátkodobé predikce vývoje dopravního proudu a pomocí navigačních systémů usměrňovat tok dopravního proudu tak, aby došlo k optimalizacím z hlediska plynulosti a bezpečnosti dopravy; zvýšení plynulosti dopravy je jedním z opatření podpory čisté mobility,

CIS JŘ – měly by se podporovat služby a multimodální plánovače cest založené na centrálním informačním systému o jízdních řádech; do daných služeb by se měly ve větší míře integrovat i tarifní informace,

CISReal – data o aktuální poloze a charakteristiky vozidel veřejné dopravy (nízkopodlažnost, dopravce, typ apod.) by měla být shromažďována a poskytována do Celostátního informačního systému informací v reálném čase, který by měl rozšířit stávající CIS JŘ ,

dispečinky veřejné osobní dopravy – podporován by měl být rozvoj ITS pro monitorování a řízení VOD; dispečinky by si měly vyměňovat data i s dalšími systémy ITS (ITS v silniční dopravě, ITS ve statické dopravě, ITS v železniční dopravě) a předávat cestujícím (např. inteligentní zastávky, mobilní aplikace),

preference vozidel VOD – prostřednictvím prvků ITS může být zvyšována plynulost provozu zvláště ve městech, čímž dojde ke zvýšení atraktivity VHD pro cestující,

elektronické odbavení cestujících (EOC) – na celostátní úrovni je potřeba standardizovat elektronické odbavení cestujících (EOC) tak, aby byla zajištěna interoperabilita mezi prvky uvnitř vozidel, tak i s okolními systémy,

parkovací infrastruktura – parkovací infrastruktura by měla být vybavována systémy ITS, zvláště pak pokud jde o poskytování informací o napájecích a dobíjecích stanicích pro alternativní pohony; poskytování informací o vybavenosti a prostorové dostupnosti těchto stanic jsou předpokladem pro rozvoj čisté mobility v osobní i nákladní dopravě,

prostorová data – v dané oblasti je potřeba zajistit především interoperabilitu různých formátů tak, aby mohla být prostorová data sdílena mezi systémy a středisky ITS; kladen je dále důraz na implementaci jednotného formátu dle směrnice INSPIRE a vytváření příslušných metadat; na celostátní úrovni bude provedena konsolidace infrastruktur prostorových dat a v návaznosti rozvíjen datový fond prostorových dat; prostorová data jsou podmínkou rozvoje automatizovaných systémů dopravě.

Zásady a principy formulovatelné v dané oblasti jsou popsány v kap. 3, vize a cíle relevantní pro ITS v městské dopravě jsou popsány v kap. 3.

BÍLÁ KNIHA: KONCEPCE VEŘEJNÉ DOPRAVY 2015–2020 (2015)

Bílá kniha koncepce veřejné dopravy je výchozím strategickým dokumentem Ministerstva dopravy pro oblast veřejné hromadné dopravy. Vychází z dopravně-politických dokumentů evropské i české dopravní politiky, nástrojů finančního plánování státního rozpočtu a vydaných usnesení vlády.

Vytvoření Bílé knihy předcházelo projednání šesti témat týkajících se veřejné hromadné dopravy se zástupci odborné veřejnosti v rámci dokumentu *Zelená kniha: Koncepce veřejné dopravy* (2014).

STŘEDNĚDOBÁ STRATEGIE ZLEPŠOVÁNÍ KVALITY OVZDUŠÍ DO ROKU 2020 (2015)

Strategický dokument Střednědobá strategie (do roku 2020) zlepšení kvality ovzduší v ČR je základní dokument MŽP k problematice kvality ovzduší. Dokument je základním podkladem pro nastavení OPŽP. Dokument stanovuje hlavní obecná východiska (viz kap. 3), principy (kap. 2) a globální a specifické cíle (kap. 3) v oblasti zlepšení kvality ovzduší. Za hlavní problém jsou považovány imise látek PM2.5, B(a)P a přízemního ozónu. Cílů, které dokument stanovuje, by mělo být dosaženo skrze snižování emisí, tedy implementaci komplexní sady opatření v oblasti energetiky, průmyslu, dopravy a zemědělství (viz *Národní plán snižování emisí* (NPSE) a *Programy zlepšování kvality ovzduší* (PZKO) vytvářené pro jednotlivé regiony, viz dále). Vedle národní a krajských koncepcí dokument výslovně zmiňuje i plány udržitelné městské mobility jako dokumenty, které by měly zohledňovat strategii a priority obsažené v národním dokumentu, na dotčeném území. Dokument uvádí hlavní typy opatření v oblasti silniční dopravy ekonomická, infrastrukturní, dopravně-technická a vzdělávací, které by měla veřejná správa implementovat za účelem zlepšení kvality ovzduší. Konkrétně se jedná o tyto typy opatření:

- parkovací politika, podpora P&R, atp.
- ekonomická podpora VHD, integrace dopravních systémů
- podpora urychlení obměny vozového parku osobních vozidel a demonstrace využívání alternativních pohonů (včetně výstavby související infrastruktury),

- omezování vjezdu do center měst, konkrétně zpoplatnění vjezdu, nízkoemisní zóny nebo selektivní/úplné zákazy vjezdu,
- výstavba silniční dopravní infrastruktury; zvláště se jedná o výstavbu obchvatů, odstraňování bariér a problémových míst na silniční síti, rekonstrukce železničních tratí,
- výstavba infrastruktury pro VHD a nemotorovou dopravu (včetně preference těchto dopravních módů na dopravní síti), podpora pěší a cyklistické dopravy.
- Omezení emisí z provozů ve veřejném sektoru, využití nízkoemisních a bezemisních pohonů v IAD a VHD,
- zvyšování plynulosti dopravy v intravilánu,
- úklid a údržba komunikací a snižování prašnosti,
- zlepšení funkčnosti systému technických kontrol vozidel,
- informační kampaně a demonstrace pilotních inovativních technologií, vč. carsharingu.

NÁRODNÍ PROGRAM SNIŽOVÁNÍ EMISÍ

Program MŽP specifikuje konkrétní plán podpory opatření zaměřených na snižování emisí. Program byl vytvořen za účelem naplňování zákona o ochraně ovzduší (201/2012 Sb.), zajištění mezinárodních závazků ČR (Göteborský protokol), s ohledem na očekávanou změnu evropské legislativy a s ohledem na neplnění imisních limitů látek PM_{10}, $PM_{2.5}$, troposférického ozónu a benzo(a)pyrenu, které mají negativní dopady na lidské zdraví. Program snižování emisí je stanoven pro období do roku 2020 s výhledem do roku 2030. Program se zaměřuje na plnění imisních limitů (SO_2, NO_2, NO_X, PM_{10}, $PM_{2.5}$, O_3, CO, benzen, olovo, arsen, kadmium, nikl a benzo(a)pyren) a národních emisních stropů (SO_2, NO_X, NM-VOC, amoniak, $PM_{2.5}$. Program detailně rozpracovává dostupná opatření ke snižování emisí v sektoru dopravy. Proto bude tento dokument detailněji rozpracován v rámci návrhové části PUMM Ústí nad Labem. Vzhledem k tomu, že významným znečišťovatelem ovzduší je sektor dopravy, za navazující dokument rozpracovávající problematiku obměny vozového parku je *Národní akční plán čisté mobility* (viz níže).

NÁRODNÍ AKČNÍ PLÁN ČISTÉ MOBILITY (2015)

Národní akční plán čisté mobility je strategickým dokumentem [2] Ministerstva průmyslu a obchodu pro oblast podpory alternativních paliv v silniční dopravě, který je aktualizován v tříleté periodě. Strategie implementuje požadavky evropské směrnice (2014/94/EU) o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva, konkrétně pro elektromobilitu, CNG a vodík. Vedle stanovení konkrétních strategických a specifických cílů (kap. 3), strategie prioritizuje podporu alternativních paliv, stanovuje strategický a legislativní rámec na úrovni EU a ČR, analyzuje dotační programy pro podporu alternativních paliv a jmenuje mechanismy podpory alternativních paliv využívaných v zahraničí. Z hlediska budoucího vývoje dokument zdůrazňuje postupný „náběh“ využívání jednotlivých technologií, konkrétně se očekává nejdříve nástup elektromobility a CNG, následně LNG a nakonec vodíkového pohonu.

[2] Vychází z multisektorového dokumentu SEK (*Státní energetická koncepce*), který specifikuje energetické cíle pro dopravu.

Ve vztahu k problematice plánů udržitelné městské mobility strategie uvádí jasnou zodpovědnost na úrovni měst a obcí, které by měly v rámci SUMP či SUMF stanovit priority v oblasti dopravní obslužnosti, v rámci které by měly řešit i otázky spojené s alternativními zdroji paliv v dopravě. Je čistě pouze v gesci jednotlivých měst, zda využití opatření na podporu rozvoje nízkoemisní dopravy a využijí k tomu dostupné dotační programy. Dokument uvádí tyto typy mechanismů podpory alternativních paliv v dopravě:

- dotace na nákup vozidel, výstavbu infrastruktury a nabíjení vozidel na veřejných parkovištích zdarma,
- daňové zvýhodnění ULEV (*Ultra Low Emission Vehicle* – ultra-nízkoemisní vozidla),
- podpora vybavenosti nabíjecími stanicemi u nových realitních projektů (např. nákupní centra, administrativní budovy apod.),
- preference ULEV na pozemních komunikacích prostřednictvím vyhrazování parkovacích míst, jízdních pruhů, povolení vjezdu apod.,
- podpora výzkumu a vývoje,
- osvěta, mediální kampaně a financování pilotních projektů s demonstrativním účinkem,
- preference ULEV ve flotilách vozidel veřejné správy.

DOPRAVNÍ SEKTOROVÉ STRATEGIE 1. FÁZE (2009)

Dopravní sektorové strategie 1. fáze jsou zpracovány pro střednědobý horizont do roku 2013 a slouží jako základ pro vypracování druhé fáze dokumentu. Cílem je definice cílů a plánu k naplnění klíčových oblastí dopravy operačního programu Doprava a doplnění cílů Dopravní politiky ČR.

DOPRAVNÍ SEKTOROVÉ STRATEGIE 2. FÁZE (2013)

Dopravní sektorové strategie 2. fáze (dále DSS2) definují zásady pro efektivní a kvalitní zajištění provozování existující dopravní infrastruktury a obsahují principy pro určení prioritizace připravovaných rozvojových projektů při konkrétní výši finančního rámce.

NÁRODNÍ STRATEGIE ROZVOJE CYKLISTICKÉ DOPRAVY (2013)

Dokument Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy stanovuje politiku státu v oblasti rozvoje tohoto dopravního módu do roku 2020. Cyklostrategie stanovuje globální a specifické cíle (kap. 3) a konkrétní opatření včetně zdrojů financování. Hlavní témata diskutovaná v dokumentu jsou následující:

- způsoby podpory výstavby infrastruktury pro cyklistickou dopravu,
- zajištění bezpečnosti cyklistů,
- podpora vzdělávacích (Cyklistická akademie) a marketingových (Česko jede) programů a iniciativ.
- Popularizací cyklistické dopravy lze podle dokumentu dosáhnout širokých společenských přínosů. Tyto předpoklady byly zařazeny mezi zásady PUMM Ústí nad Labem (viz kap. 2).

INTEGROVANÝ REGIONÁLNÍ OPERAČNÍ PROGRAM (2014–2020)

„Strategie Integrovaného regionálního operačního programu je založena na kombinaci a synergickém propojení vhodně volených intervencí regionálního charakteru, doplněných o intervence na národní úrovni s výrazným průmětem do území, jako prostředku posílení regionální konkurenceschopnosti a kvality života obyvatel s významným dopadem na vyvážený rozvoj území. Důležitým aspektem strategie je zohlednění zvolených řešení s ohledem na různorodost potřeb v jednotlivých typech území.“

IROP v souvislosti s mobilitou nastiňuje dvě investiční priority:

Zvyšování regionální mobility prostřednictvím připojení sekundárních a terciárních uzlů k infrastruktuře sítě TEN-T, včetně multimodálních uzlů, s cílem lepšího regionálního a národního propojení s Evropou. Napojení regionálních uzlů na evropskou síť TEN-T přináší přímé přínosy v podobě rychlejší, bezpečnější a efektivnější mobility a na ně navazující nepřímé socioekonomické a environmentální přínosy. Dokument rovněž přináší souhrn příkladů navrhovaných opatření, které budou podrobněji analyzovány v návrhové části, a jejich indikátory.

Rozvoj a zlepšování dopravních systémů šetrných k životnímu prostředí se specifickým cílem zvýšení podílu udržitelných forem dopravy, který zahrnuje dílčí cíle a jejich indikátory:

- posílit přepravní výkony veřejné dopravy,
- snížit zátěže plynoucí z IAD,
- rozvinout vozový park městských autobusů s alternativním pohonem,
- rozvinout a provázat IDS v silničním provozu ve městech a aglomeracích,
- zajistit potřeby specifických skupin obyvatel v dopravě,
- zajistit bezpečnost a bezbariérovost dopravy v zájmu zvýšení podílu udržitelných forem dopravy,
- zajistit dopravní dostupnost práce, služeb a vzdělání,
- využít potenciál nemotorové dopravy k mobilitě pracovních sil,
- vytvořit podmínky pro mobilitu a optimalizaci sítě cyklostezek a cyklotras.

Dokument rovněž přináší souhrn příkladů navrhovaných opatření, které budou podrobněji analyzovány v návrhové části.

NÁRODNÍ STRATEGIE BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU (2011)

Národní strategie bezpečnosti silničního provozu je ústřední dokument Ministerstva dopravy ČR vymezující politiku státu v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Národní strategie přebírá cíle stanovené v Bílé knize o dopravě, stanovuje vizi, strategické cíle (kap. 3) a dílčí cíle zaměřené na specifické skupiny účastníků silničního provozu. Tyto skupiny tvoří: děti, chodci, cyklisté, motocyklisté, mladí a noví řidiči, stárnoucí populace, osoby řídící pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek, osoby překračující přiměřenou rychlost jízdy a osoby dopouštějící se agresivní jízdy. Dále strategie uvádí základní 3 pilíře bezpečnosti silničního provozu, které jsou:

- bezpečné chování,
- bezpečná pozemní komunikace,
- bezpečné dopravní prostředky.

Každý z těchto pilířů obsahuje soubor opatření, která podporují bezpečnost v daném ohledu. Silniční infrastruktura a technologie dopravních prostředků mají především rámovat chování účastníků provozu tak, aby bylo bezpečné. Dále mezi pilíři existuje i vzájemná zastupitelnost, která napomáhá zvyšovat bezpečnost. Obecný předpokladem je fakt, že člověk chybuje a z tohoto důvodu je smyslem silniční infrastruktury a dopravních prostředků maximálně zastoupit či alespoň minimalizovat škody plynoucí z dopravní nehody (především ochrana zdraví). Zodpovědnost za naplňování národní strategie na nejnižší úrovni mají města a obce prostřednictvím regionálních a lokálních plánů organizace dopravy, tedy plánů udržitelné městské mobility, a skrze koordinaci investic do projektů v oblasti infrastruktury.

NÁRODNÍ PROGRAM REFOREM ČR (2017)

Je výročným koncepčním dokumentem vlády ČR v oblasti hospodářské politiky, který je každoročně předkládán Evropské komisi s cílem koordinace hospodářských politik členských států. Definuje hlavní programové priority vlády a strategie jejich naplňování. V oblasti dopravy definuje prioritní témata a projekty rozvoje s cílem zvýšení konkurenceschopnosti, ekonomického růstu, dobudování páteřní infrastruktury a dopravního napojení průmyslových center a regionů.

POLITIKA ÚZEMNÍHO ROZVOJE ČR (AKTUALIZACE 1. 2015)

PÚR ČR definuje strategie a cíle v oblasti územního plánování pro území České republiky, vymezuje oblasti se specifickými hodnotami a problémy a koridory dopravní infrastruktury, čímž určuje možnosti plánování a realizace dopravních staveb.

DALŠÍ PODKLADY

Dalšími relevantními podklady na úrovni zákonů a vyhlášek České republiky dle zadání PUMM Ústí nad Labem jsou:

- Zákon č.111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů (obdobně u dalších)
- Prováděcí vyhláška č. 478/2000 Sb., k zákonu o silniční dopravě, ve znění vyhlášky č. 281/2007 Sb.,
- Vyhláška č. 522/2006 Sb., o státním odborném dozoru a kontrolách v silniční dopravě,
- Zákon č. 266/1994 Sb. o dráhách,
- Zákon č. 129/2000 Sb. o krajích,
- Zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích,
- Zákon č. 361/2000 Sb. O provozu na pozemních komunikacích,
- Zákon č. 361/2006 Sb., o dopravním informování,
- Zákon o Policii ČR,
- Zákon o obecní policii,

- Zákon č. 129/2000 Sb., o krajích, ze dne 12. 4. 2000 (v souladu s § 35, písm. g) tohoto zákona, zastupitelé kraje stanovují rozsah základní dopravní obslužnosti pro území kraje),
- Zákon č. 250/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech územních rozpočtů, ze dne 7. 7. 2000 (v souladu s § 3 zastupitelé kraje stanovují pro střednědobé finanční plánování rozvoje hospodářství kraje rozpočtový výhled na základě uzavřených smluvních vztahů a přijatých závazků zpravidla na 2 až 5 let následujících po roce, na který se sestavuje roční rozpočet),
- Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a změně dal-ších zákonů, ze dne 20. 5. 2010,
- K realizaci zákona č. 265/1991 Sb., o působnosti orgánů České republiky v oblasti cen, byly vydány tyto předpisy: Výměr Ministerstva financí č. 01/2010, ze dne 8. 12. 2009, Výměr Ministerstva financí č. 05/2010, ze dne 26. 11. 2010,
- K realizaci zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, byl vydán tento předpis: Na-řízení vlády č. 493/2004 Sb., kterým se upravuje prokazatelná ztráta ve veřejné linkové dopravě,
- K realizaci zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, byl vydán tento předpis: Vyhláška č. 241/2005 Sb., o prokazatelné ztrátě ve veřejné drážní osobní dopravě a o vymezení souběžné veřejné osobní dopravy,
- K realizaci zákona č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících, byly vydány tyto předpisy Nařízení vlády č. 295/2010 Sb., ze dne 20. 10. 2010, o stanovení požadavků a postupů pro zajištění propojitelnosti elektronických systémů plateb a odbavení cestujících, Vyhláška č. 296/2010 Sb. Ministerstva dopravy, ze dne 20. 10. 2010, o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace, Vyhláška č. 297/2010 Sb. Ministerstva dopravy, ze dne 20. 10. 2010, o stanovení vzoru formuláře pro uveřejnění oznámení o zahájení nabídkové-ho řízení pro výběr dopravce k uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících, Nařízení vlády č. 63/2011 Sb., ze dne 9. února 2011, o stanovení minimálních hodnot a ukazatelů standardů kvality a bezpečnosti a o způsobu jejich prokazování v souvislosti s poskytováním veřejných služeb v přepravě cestujících.

Krajská a regionální úroveň

ZÚR ÚSTECKÉHO KRAJE

ZÚR ÚK stanovují priority rozvoje území z hlediska udržitelného rozvoje a zvýšení atraktivity kraje v oblastech životního prostředí, hospodářského rozvoje, rozvojových a specifických oblastí, dopravní a technické infrastruktury, sídelní soustavy a rekreace, sociální soudržnosti obyvatel, ochrany území před potenciálními riziky a přírodními katastrofami a pokrytí území územními plány.

Z hlediska dopravní sítě ZÚR UK vymezuje koridory silniční, železniční a cyklistické dopravy. Dále ZÚR ÚK vymezuje plochy (biocentra) a koridory (biokoridory) nadregionálního a regionálního ÚSES (*Územního systému ekologické stability*) krajiny a stanovují úkoly pro jejich plánování a využívání.

Ochrana a rozvoj přírodních, kulturních a civilizačních hodnot území kraje je v dokumentu pokládána za základ pro dosažení trvale udržitelného rozvoje kraje.

PROGRAM ZLEPŠOVÁNÍ KVALITY OVZDUŠÍ ZÓNA SEVEROZÁPAD – CZ04 (2016)

Program zlepšování kvality ovzduší pro zónu CZ04 – Severozápad je vypracován s cílem identifikace příčin znečištění a dosažení cílových limitů v rámci projektu *Střednědobá strategie (do roku 2020) ke zlepšení kvality ovzduší v ČR* na základě zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší.

Město Ústí nad Labem je z hlediska priorit zlepšování kvality ovzduší zařazeno do kategorie Prioritní města a obce, kam jsou zařazeny obce nad 1000 obyvatel, ve kterých v 5letém období 2007–2011, došlo k překročení více než 1 imisního limitu.

Jelikož hlavním cílem PZKO a SZKO je snížit imisní zátěž znečišťujícími látkami pod zákonem stanovenou hranici (platné imisní limity dle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší), PUMM Ústí nad Labem převezme indikátory znečištění ovzduší z těchto dokumentů.

Kromě analýzy emisní a imisní situace program vymezuje cíle a konkrétní opatření směřující ke zlepšování kvality ovzduší. Dokument obsahuje detailní rozbor opatření v oblasti snižování emisí ze silniční dopravy, které jsou obcím doporučena k zavedení a možnosti financování těchto opatření. Analýza doporučovaných opatření v těchto dokumentech bude využita v rámci návrhové části PUMM Ústí nad Labem.

Město Ústí nad Labem v roce 2003 vypracovalo dokument Koncepce snižování emisí a imisí města Ústí nad Labem.

PROGRAM ROZVOJE ÚSTECKÉHO KRAJE 2014-2020 (2012)

Program rozvoje představuje vizi rozvoje a jeho pilíře – hospodářský rozvoj a lidský kapitál, a infrastruktura, vybavenost a životní prostředí. Na základě problémové analýzy těchto pilířů stanovuje priority pro rozvoj kraje:

- Konkurenceschopnost a stabilizovaná ekonomika
- Sociální kapitál a kvalita veřejných služeb
- Infrastruktura a životní prostředí
- Atraktivní města
- Životaschopné venkovské kraje.

Každý z těchto pilířů navrhuje soubor opatření s navazujícími cíli, aktivitami a monitorovacími indikátory naplňování na třech úrovních (dopadu, výsledku a výstupu).

Opatření 4.4. se specificky věnuje šetrnější dopravě ve městech s cílem snížit její negativní dopady a městské mobility se přímo rovněž týká opatření 3.1. (Páteřní infrastruktura kraje). Odpovědnost za naplňování těchto opatření mají kromě dedikovaných odborů rovněž města a obce.

Na návrhovou část Programu rozvoje ÚK navazuje krátkodobý akční plán.

STRATEGIE ROZVOJE ÚSTECKÉHO KRAJE DO ROKU 2027

Dokument kromě podrobného analytického profilu kraje utváří stromy hlavních problémů a cílů, opatření a strategie rozvoje pro jednotlivé regiony.

PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI ÚSTECKÉHO KRAJE 2017–2021

Plán dopravní obslužnosti (PDO ÚK) je koncepčním dokumentem, analyzujícím současný přepravních charakteristik stav a detailně představujícím plány Ústeckého kraje pro dopravní rozvoj a obslužnost VHD ve výhledovém období pro všechny dotčené subjekty. Plán rovněž transparentně uvádí principy a standardy, na nichž jsou dopravní rozvoj, obslužnost aj. založeny.

Místní úroveň

Zásadními strategickými podklady pro budoucí dopravní plánování jsou Strategie rozvoje města, Územní plán, Generel udržitelné dopravy města Ústí nad Labem, Akční plán Rozvoj cyklistické dopravy v Ústí nad Labem a Generel cyklodopravy.

STRATEGIE ROZVOJE MĚSTA ÚSTÍ NAD LABEM 2015-2020

Strategie rozvoje města poskytuje rámec pro PUMM Ústí nad Labem z hlediska dlouhodobého budoucího rozvoje města, realizovaných analýz silných a slabých stránek a podkladových dat, cílů a priorit, ze kterých lze dále čerpat při tvorbě PUMM. Dále poskytuje možnost návaznosti participace veřejnosti na tvorbě Plánu udržitelné městské mobility, který je na Strategii rozvoje úzce navázán. V tomto ohledu budou výstupy strategického plánu podrobněji analyzovány v rámci návrhové části.

ÚZEMNÍ PLÁN MĚSTA ÚSTÍ NAD LABEM

Územní plán města je základním dokumentem regulačním koncepčním dokumentem pro vymezení rozvoje území, tj. ploch obytné a neobytné zástavby, vedení potenciální dopravní infrastruktury atd.. Tyto informace jsou základními podkladovými daty pro tvorbu dopravního modelu v analytické fázi tvorby PUMM. Dokument stanovuje konkrétní návrhy infrastrukturních projektů s omezujícími podmínkami případné realizace. Dále územní plán města Ústí nad Labem stanovuje vize v oblasti územního rozvoje, které jsou blíže uvedeny v kapitole Vize a cíle udržitelné městské mobility. Územní plán spolu s předpokladem rozvoje území do roku 2030 bude podrobně analyzován v návrhové části PUMM Ústí nad Labem.

GENEREL UDRŽITELNÉ DOPRAVY MĚSTA ÚSTÍ NAD LABEM: ANALÝZA STÁVAJÍCÍ SITUACE (2012)

Generel je obsáhlou analýzou dopravní situace v Ústí nad Labem, metodicky a zaměřením příbuznou s plány udržitelné mobility. Základním cílem *Generelu* je analýza stávající dopravní situace a jejich dopadů na společnost, životní prostředí, ekonomiku, kvalitu života a další oblasti, které definují udržitelnost. Generel v rámci návrhové části přináší návrhy konkrétních opatření a investic pro jednotlivé složky dopravy. Generel zahrnuje rovněž dopravní model, v rámci něhož byly posuzovány návrhové varianty v různých oblastech (snížení hluku, hypotetické ohrožení kritické infrastruktury a pod.).

AKČNÍ PLÁN ROZVOJ CYKLISTICKÉ DOPRAVY V ÚSTÍ NAD LABEM (2012) A GENEREL CYKLISTICKÉ DOPRAVY

Akční plán Rozvoj cyklistické dopravy v Ústí nad Labem byl zpracován jako součást Generelu udržitelné dopravy. Stanovuje zásadní mechanismy podpory cyklistické dopravy ve městě, včetně vytvoření cyklistické platformy, cyklokoordinátora a pracovní skupiny pro cyklistickou dopravu, kde je potřebné pro participační aktivity PUMM zachovat kontinuitu fungujících stávajících sítí – tedy budovat na sítích, které jsou již etablované a fungují. Dalšími cennými vstupy pro PUMM jsou datové a analytické podklady, které byly v rámci AP a Generelu zpracovány, které usnadňují specifičtější a hlubší zaměření analýz pro potřeby PUMM. Nakonec AP hraje důležitou roli v podpoře cyklodopravy ve městě a okolí, čímž usnadňuje její podporu v navazujících fázích tvorby implementace PUMM.

1.4.2 Zásady a principy udržitelné městské mobility

Zásady a principy udržitelné mobility, které se objevují v nadřazených strategických dokumentech, jsou nejzákladnějším rámcem, jímž se vize a cíle udržitelné mobility v Ústí nad Labem řídí. Pojem udržitelnosti se v průběhu 21. století zásadně rozšířil z oblasti spotřeby zdrojů na široké a integrované společenské, ekonomické a environmentální oblasti. Dotýká se nejenom voleb dopravních prostředků a technologických řešení efektivity a environmentálních dopadů dopravy, ale rovněž společenské a ekonomické rovnosti a blahobytu, včetně zachování kulturních a komunitních hodnot, lidského a ekosystémového zdraví, klimatických změn aj. Širší definice udržitelnosti umožňuje koordinované řešení různých, vzájemně provázaných problémů [3].

Dle zákona 17/1992 Sb. o životním prostředí, je trvale udržitelný rozvoj definován jako rozvoj, který uspokojí základní životní potřeby společnosti a zároveň nesnižuje rozmanitost přírody a zachovává funkce ekosystému. Prostřednictvím tohoto principu je tak podporován takový rozvoj, který zachovává hodnoty životního prostřední (*environmentální pilíř*), a přitom uspokojuje ekonomické a sociální potřeby společnosti (*ekonomický a sociální pilíř*). Výsledkem je rovnovážný stav 3 základních pilířů udržitelnosti, tedy environmentálního, ekonomického a sociálního (zákon 17/1992).

Udržitelná mobilita uspokojuje ekonomické a sociální potřeby společnosti, a přitom zachovává a zlepšuje environmentální hodnoty (tj. zmírňuje negativní dopady dopravy). Podmínkou pro posilování udržitelné mobility je však i ekonomická udržitelnost dopravního systému. V kontextu rozvoje udržitelné městské mobility v Ústí nad Labem je hlavním cílem nalézt takové řešení organizace dopravy ve městě, aby provoz dopravního systému byl z dlouhodobého hlediska financovatelný, nevzrůstaly negativní externality v oblasti ovzduší, hluku, fragmentace a ohrožení ekosystémů, posílila se bezpečnost dopravy, a dopravní obslužnost byla zajištěna spravedlivě pro všechny společenské skupiny obyvatel.

Zásady a principy PUMM podle *Balíčku městské mobility*

Hlavním dokumentem, ustanovujícím a uvádějícím principy a zásady městské udržitelné mobility v Evropě je Příloha 1 k *Balíčku městské mobility* (2013). Plány udržitelné mobility usilují o dopravní systém, který:

a) je dostupný pro všechny,

b) naplňuje různé druhy dopravní poptávky občanů, podniků a průmyslu,

c) rozvíjí se vyváženě a integruje různé dopravní mody,

d) naplňuje požadavky udržitelnosti (vyvažuje všechny tři pilíře),

e) optimalizuje náklady a efektivitu,

f) lépe využívá městský prostor a existující infrastrukturu a služby,

g) zlepšuje atraktivitu městského prostředí, kvalitu života a veřejné zdraví,

h) zlepšuje dopravní bezpečnost,

i) snižuje hlukové znečištění a znečištění ovzduší, uhlíkovou stopu a spotřebu energie,

j) přispívá k funkčnosti TEN-T a dopravního systému Evropy.

[Příloha 1 k Balíčku městské mobility, 2013]

VYVÁŽENÝ A INTEGROVANÝ ROZVOJ VŠECH MÓDŮ DOPRAVY

PUMM by měl v této oblasti:

a) vytvořit **strategii podpory VHD –** zlepšení kvality, bezpečí, integrace a dostupnosti služeb

b) vytvořit **strategii podpory ne-motorové dopravy –** pro zlepšení a výstavbu nové infrastruktury pro pěší a cyklistickou dopravu, zaměřené na zkracování cest a zvyšování bezpečnosti, a další opatření.

c) Zabezpečit **multimodální integraci,**

d) Zlepšit **bezpečnost** cest prostřednictvím adresování konkrétních problematických míst,

e) Optimalizovat **využití silnic** pro statickou a dynamickou dopravu – zvyšovat prostor pro nemotorovou dopravu, a nacházet nová využití pro prostor, zabírán pro parkování.

f) Zvýšit **efektivitu městské logistiky,** redukovat její externality,

g) Zapojit místní instituce, zaměstnavatele aj. do **managementu mobility,** pobízet k udržitelnějšímu dopravnímu chování,

h) Zavádět **inteligentní dopravní systémy (ITS),** jejichž implementace umožňuje lepší naplňování a sledování cílů a indikátorů PUMM.

HORIZONTÁLNÍ A VERTIKÁLNÍ INTEGRACE

Vypracování a realizace PUMM probíhá v integraci s relevantními orgány všech úrovní samosprávy a veřejné správy a dalších institucí v regionu a sousedících regionech. PUMM bere v potaz existující plány, strategie a projekty rozvoje a jejich vztahy a návaznost na cíle PUMM.

PARTICIPATIVNÍ PŘÍSTUP

Vypracování a realizace PUMM zahrnuje v průběhu celého procesu zapojení relevantních aktérů z řad veřejnosti a odborníků, institucí, podniků atd.

1.4.3 Další principy a zásady udržitelné městské mobility

Další zásady a principy udržitelně městské mobility jsou zde rozděleny v rámci tří pilířů udržitelnosti na základní oblasti udržitelné dopravy: **efektivitu, dostupnost, bezpečnost, kvalitu života a dopravních služeb, emise** a **využití zdrojů** (energetické náklady, pohonné hmoty, neobnovitelné zdroje).

Tabulka 7 Rámec pro vyhodnocování udržitelnosti dopravních systémů, upraveno dle Toth-Szabo & Várhelyi [2]

Ekonomická	Společenská				Environmentální	
Efektivita	Dostupnost Logistická / Osobní	Bezpečnost	Kvalita života	Kvalita dopravních služeb	Emise	Využití zdrojů

Efektivita dopravy

MĚSTSKÁ FORMA A INFRASTRUKTURA UTVÁŘÍ MOBILITU

Investice do infrastruktury utváří dopravní poptávku. Pokud plynou investice do dopravní infrastruktury určitého módu dopravy, dopravní poptávka tohoto módu bude růst (Bílá kniha o dopravě, 2011). Dopravní poptávku rovněž ovlivňuje městská forma – města, která udržují průměrné délky cest pod hranicí běžného využití chůze nebo kola, tvoří lepší dostupnost a kvalitnější prostředí pro všechny [4] (Akční plán pro městskou mobilitu 2009).

SYNERGIE MEZI NEMOTOROVOU A MOTOROVOU DOPRAVOU

Udržitelné plánování vytváří dopravní systém založený na synergickém vyvážení paralelních modů dopravy, které zlepšují nejenom rychlost cest, ale také jejich bezpečnost a pohodlnost, spolehlivost, cenu aj.

V případě podpory nemotorových módů dopravy, které se na současné dělbě přepravní práce podílí nízkým podílem, poroste užívání těchto módů, a to v konečném důsledku povede k úbytku dopravní poptávky v IAD. Snížení nároků dopravní poptávky zlepší plynulost provozu a zvýší a zkrátí cestovní čas. Podpora cyklistické dopravy bude mít proto přínos i pro automobilovou dopravu.

Cyklistická doprava na krátké cesty (do 5 km) zároveň slouží jako efektivní prostředek první/poslední míle pro prostředky veřejné hromadné dopravy, čímž podporuje jejich využití. Pro podporu cyklistické dopravy je tedy rovněž vhodné zavedení bezpečných a krytých parkovacích míst pro kola na místech terminálů VHD pro celodenní parkování.

DOPRAVNÍ PLÁNOVÁNÍ A STABILIZACE FINANCÍ

Dopravní plánování vyžaduje stabilizaci financí plynoucích do sektoru dopravy. Bez stabilního financování nelze realizovat systematickou a efektivní dopravní politiku či implementovat dopravní plán (Bílá kniha: Koncepce VHD, 2015). Na financování v případě dobře fungující dopravní sítě, jsou kladeny vysoké nároky. Možností je diverzifikace zdrojů, využití potenciálu soukromých zdrojů, ale také stanovování správných cen a sjednocení tržních voleb s potřebami udržitelnosti (internalizace externalit, odstranění daňové nerovnováhy a neoprávněných subvencí, svobodná a nenarušená hospodářská soutěž) (Bílá kniha o dopravě, 2011).

Dopravní dostupnost

PRINCIPY INTER-, MULTI- A KO-MODALITY

Princip *komodality* **v nákladní dopravě** stanovuje, že přeprava by měla využívat plynulé, standardizované a efektivní propojení různých modů dopravy pro maximální ekonomické, environmentální a sociální přínosy (Bílá kniha o dopravě, 2001), (Dopravní politika ČR, 2013). *Intermodalita* v nákladní dopravě navíc využívá standardizovaný typ jednotek/kontejnerů, které je možné plynule překládat mezi různými prostředky. V *Bílé knize o dopravě* z roku 2011 je termín komodality nahrazen termínem *multimodality,* tedy využitím dvou a více modů dopravy při převozu zboží, vč. horizontální spolupráce a koordinace při převozu. Cílem je redukce negativních dopadů nákladní dopravy (kongesce, emise

skleníkových plynů a plynů a částic, ohrožujících lidské zdraví, nehodovost, míru využití (dopravních) prostředků atp.).

V **osobní dopravě** se tyto principy zaměřují na plánování dopravních systémů způsobem, který umožňuje rychlou, pohodlnou, plynulou, bezpečnou a efektivní multimodální dopravu ode dveří ke dveřím (dostupnost a návaznost modů, atp.) Evropské projekty LINK, CIVITAS atd.

OMEZOVÁNÍ MOBILITY NENÍ ŘEŠENÍM

Politika omezování mobility není řešením problémů souvisejících s dopravou. Měly by se hledat způsoby, jak zajistit mobilitu obyvatelstva, avšak minimalizovat externality, které z dopravy plynou (Bílá kniha o dopravě, 2011).

Na druhé straně, v městském prostoru principy udržitelné dopravy preferují *dostupnost* před *mobilitou:* cílem rozvoje by mělo být zkracování vzdáleností tak, aby naplňovalo sociální potřeby bez nutnosti nadbytečné mobility (oproštěním od nutnosti podstoupit cestu, nebo redukcí vzdáleností) [4]. Principy udržitelné městské mobility tedy podporují vzor města krátkých cest a plynulých meziměstských sítí (Akční plán pro městskou mobilitu 2009).

Prioritou plánu udržitelné dopravy by neměla být pouze minimalizace přepravních dob, ale spíše jejich *spolehlivost,* bezpečnost dopravy, její dopady na zdraví a životní prostředí, sociální a kulturní zázemí města, dostupnost aj..

PODPORA DEPRIVOVANÝCH OBLASTÍ

V rámci politiky rozvoje území by měl platit princip solidarity, na základě kterého budou podporovány deprivované či vyloučené části města například zlepšením dopravní dostupnosti. Podpora vyloučených čtvrtí města povede ke zlepšení celého města a v samotné čtvrti dojde k gentrifikaci a tím i ke snížení nákladů na sanaci problémů dané čtvrti (Lipská charta, 2007).

Bezpečnost dopravy

INFRASTRUKTURA BEZPEČNÁ PRO VŠECHNY

Tvorba infrastruktury by se měla řídit pravidlem *„Sdílet, kde je to možné, oddělovat, kde je to nezbytné“.* Infrastruktura by měla být do nejvyšší možné míry přístupná cyklistům a chodcům, prostřednictvím poskytnutí husté spojité sítě tichých, bezpečných cest se zklidněnou dopravou (do 30, max. do 50 km/h). Potřeba budovat oddělenou infrastrukturu (cyklostezky nebo cyklopruhy) tak zůstává pro dopravní tepny, ve kterých zklidnění není možné (Principy zpracování generelu cyklistické dopravy).

Primárním principem tvorby cyklistických tras by mělo být: *„nejkratší cesta je rovněž ta nejbezpečnější“* [Schéma pro 4. akční program silniční bezpečnosti EU, 2008]. Důraz by měl být rovněž kladen na vytvoření bezpečných cest do škol a dalších institucí pro ohrožené osoby (nemocnice, …).

PODPORA NOVÝCH TECHNOLOGIÍ V BEZPEČNOSTI DOPRAVY

Nové technologie umožňují lepší řízení dopravní poptávky a pohybu a koordinace vozidel, umožňuje tak předcházet kongescím, nehodám, přestupkům (překročení povolené rychlosti aj.). Významným přínosem je zejména zvyšování bezpečnosti mobility osob se specifickými potřebami, a ochrana zranitelných účastníků provozu, chodců aj..

OCHRANA SBĚRU DAT V ITS

Při sběru dat v rámci ITS je třeba zajistit, aby data byla ochráněna proti riziku zneužití osobních údajů nebo údajů získaných v obchodním styku (AP ITS ČR, 2015). Obecně lze předpokládat, že naplněním této zásady a transparentní komunikací směrem k veřejnosti budou i veřejnost a zainteresované subjekty ochotnější přijímat inovativní sběry dat a jejich využívání k účelům dopravního plánování.

Kvalita života

NOVÉ TECHNOLOGIE A OSOBY SE SPECIFICKÝMI POTŘEBAMI

Při zavádění inovativních technologií by se vždy mělo myslet i na využití osobami se specifickými potřebami (AP ITS ČR, 2015).

PREFERENCE ZDRAVÉ DOPRAVY

Pravidelná každodenní jízda na kole je považována za prevenci proti obezitě a chronickým neinfekčním onemocněním. Nedostatek pohybu je jedním z hlavních rizikových faktorů srdečně-cévních onemocnění.

Udržitelná městská mobilita se zaměřuje rovněž na snížení expozice imisím z IAD a nákladní dopravy, která je dalším významným zdravotním rizikem, zejména pro děti a seniory. Kromě snižování objemu emisí z dopravy se udržitelná mobilita zaměřuje na prostorovou segregaci zdrojů znečištění, zejména v okolí institucí (škol, nemocnic, …) – prostřednictvím zelených bariér, prostorovým oddělením infrastruktury pro chodce, kola a MHD, vylučováním znečisťující nebo motorové dopravy z hustě obydlených zón (nízkoemisní zóny, obchvaty) aj..

KVALITA DOPRAVNÍCH SLUŽEB

Kvalita dopravních služeb je jedním z hlavních cílů a indikátorů plánů udržitelné mobility dle *Balíčku městské mobility.*

Emise

UŽIVATEL A ZNEČIŠŤOVATEL PLATÍ

Princip (17/1992 Sb.) přenáší zodpovědnost za způsobenou škodu na původce škody (ekologická újma, produkce odpadů). Aby byla v dopravním sektoru zajištěna konkurence schopnost jednotlivých dopravních módů a zajištěna rovnováha na dopravním trhu, je třeba internalizovat externality těchto dopravních módů. Platí tak pravidlo, že uživatel a znečišťovatel platí za externality, které daný dopravní mód svým provozem způsobuje (Bílá kniha o dopravě, 2011).

Internalizace dopadů dopravy v městském prostředí může probíhat skrze regulační nástroje v rámci měst, například prostřednictvím zavedení NEZ, omezení tranzitu nákladní dopravy, omezení bezplatného parkování a další opatření.

PRINCIP PREVENCE

Princip je obecným principem práva, nicméně v kontextu práva životního prostředí stanovuje povinnost předcházet znečišťování nebo poškozování životního prostředí (17/1992 Sb.). Prostředkem realizace v tohoto principu jsou posouzení vlivu na životní prostředí u strategických (SEA) a projektových (EIA) dokumentací. Součástí PUMM Ústí nad Labem bude taktéž posudek SEA vypracovaný nezávislou autorizovanou osobou, která vyhodnotí konkrétní zvolené investice v rámci PUMM z hlediska vlivu na ŽP.

Využití zdrojů

PODPORA NOVÝCH TECHNOLOGIÍ A INOVACÍ PRO VOZIDLA A ŘÍZENÍ PROVOZU

Skrze nové technologie pro automobilovou dopravu a zavádění řízení provozu v silniční dopravě lze snižovat emise ze silniční dopravy a zvyšovat její energetickou efektivitu (Bílá kniha o dopravě, 2011).

PODPORA SNIŽOVÁNÍ ENERGETICKÝCH NÁROKŮ DOPRAVY

Je možné docílit prostřednictvím zvyšování podílů nemotorové dopravy, zvyšováním obsazenosti vozů IAD a VHD, podporou služeb sdílení jízd a prostředků (bikesharing, carsharing, carpooling), zlepšením úrovně dostupnosti, zvyšováním plynulosti dopravy, obměnou vozového parku, sdílením zkušeností v energeticky efektivní jízdě pro řidiče IAD a VHD aj..

SDÍLENÍ DAT

Data, která jsou sbírána veřejným sektorem za veřejné prostředky, by měla být zpřístupněna nejen veřejnosti, ale i subjektům ze soukromého sektoru, což napomáhá k rozvoji dopravních služeb s přidanou hodnotou a služeb souvisejících. (AP ITS ČR, 2015)

STANDARDIZAČNÍ KOMPETENCE

Subjekt, který má ve veřejné dopravě standardizační kompetenci například ke stanovení kritérií kvality přepravy, má i finanční odpovědnost za realizaci dopravní obslužnosti v území. (Bílá kniha: Koncepce VHD, 2015)

LOKALIZACE LOGISTICKÝCH CENTER

Logistická centra by měla být lokalizována jak u silniční, tak železniční infrastruktury, aby nedocházelo ke znevýhodňování dopravních módů.

PRINCIP TECHNOLOGICKÉ NEUTRALITY

Podpora ze strany veřejného sektoru by měla směřovat všem technologiím, avšak míra a charakter této podpory by měla odrážet fázi, ve které se dané technologie nachází. Tedy zda těsně před komercionalizací (CNG, LPG, elektromobilita) nebo zda ve fázi výzkumu a vývoje.

PRINCIP PŘEDBĚŽNÉ OPATRNOSTI

Princip vychází z práva životního prostředí (17/1992 Sb.) stanovuje, že činnosti, u kterých nelze dopředu zjistit způsobené následky, a jsou potenciálně nebezpečné, by neměly být provozovány. (SZKO, 2015)

1.4.4 Vize a cíle udržitelné městské mobility

Tato kapitola prvně představuje současné vize na místní, regionální a nad/národní úrovni, týkající se rozvoje města Ústí nad Labem a udržitelné dopravy. Uvádí obecné cíle udržitelné dopravy ve městě, pro které jsou následně rozpracovány podrobnější indikátory, které umožňují vyhodnotit jejich naplňování.

Dalšími kritérii, které vyplývají z metodologie pro tvorbu PUMM, jsou tzv. „**SMART cíle“:**

Specifické: cíle jsou kvalitativně a/nebo kvantitativně definovány a srozumitelné pro všechny stakeholdery.

Měřitelné: cíle jsou založeny na znalosti současné situace a obsahují nástroje pro měření a zjišťování změn.

Dosažitelné: cíle jsou založeny na technických, operačních a finančních možnostech a konsenzu a závazcích klíčových stakeholderů.

Relevantní: cíle jsou zvoleny tak, aby povzbuzovali udržitelnou městskou mobilitu a byli v souladu s dalšími cíli.

Termínově závazné: cíle mají jasně stanovený časový rámec naplnění.

Vize udržitelné městské mobility

VIZE NA MÍSTNÍ A REGIONÁLNÍ ÚROVNI: VIZE ÚSTÍ NAD LABEM

Strategie rozvoje města Ústí nad Labem uvádí tyto vize, které vznikli participativně: práci a diskusemi s veřejností a pracovními skupinami:

„**Krátká vize:** *Metropole spojující přírodu a průmysl.*“

„**Dlouhá vize:** *Ústí nad Labem – živé město ve strategické poloze mezi Prahou a Drážďany, v malebné krajině Českého středohoří, konkurenceschopné krajské centrum s velmi dobrou dopravní dostupností, s průmyslovou tradicí i rozvojovým potenciálem, s kvalitními podmínkami pro důstojný a zdravý život všech obyvatel, univerzitní město, město sportu, vzdělávání a živé kultury, místo zajímavých turistických cílů a křižovatka dějin.*“

Z hlediska dopravy se tato vize promítá do konkrétních cílů, které jsou blíže představeny v kapitole Cíle a opatření udržitelné městské mobility.

Další dokumenty včetně *Generelu udržitelné dopravy města Ústí nad Labem* nepřináší další vize rozvoje města.

Evropské a národní vize plánování udržitelné městské mobility

BALÍČEK MĚSTSKÉ MOBILITY (2013)

Dokument uvádí dlouhodobou vizi jako jeden ze základních principů PUMM. Tato vize by však měla být dobře propojena s jasným plánem svého provádění.

PUMM by měl předložit dlouhodobou strategii pro rozvoj městské oblasti, ale také strategii budoucího rozvoje infrastruktury a služeb v oblasti dopravy a mobility, respektive navazovat na takovou již existující strategii. Vedle dlouhodobé strategie by měl být stanoven plán pro realizace v krátkodobém horizontu. Součástí strategie by měl být:

- Harmonogram a rozpočtový plán,
- Rozdělení odpovědností a stanovení zdrojů.

BÍLÁ KNIHA O DOPRAVĚ (2011)

V Bílé knize o dopravě (2011) je stanoveny čtyři základní vize konkurenceschopného a udržitelného dopravního systému (kap. 2).

- Snížení emisí o 60 % v kontextu rostoucí dopravy a podpory mobility,
- Účinná hlavní síť pro multimodální meziměstskou dopravu a přepravu,
- Globální rovnocenné podmínky pro dopravu na dlouhé vzdálenosti a mezikontinentální přepravu nákladu,
- Čistá městská doprava a dojíždění.

Na tyto vize je navázáno deset cílů, projednaných v kapitole, věnující se cílům a opatřením udržitelné městské mobility.

STRATEGIE EVROPA 2020 (2010)

Strategie Evropa 2020 (2010) sice nepracuje s pojmem vize ve vztahu k městské mobilitě, v obecné podobě však načrtává směřování v rámci jedné ze tří priorit, v „Udržitelném růstu“. Představuje budoucí Evropu jako prostor „udržitelné a konkurenceschopné ekonomiky méně náročné na zdroje, plné využívání vedoucího postavení Evropy v soutěži o vývoj nových postupů a technologií, a to včetně ekologických technologií“. Součástí tohoto obrazu je i také inteligentní, modernizovaná a plně propojená dopravní a energetická infrastruktura, která vedle ekonomických přínosů a pozitivního vlivu na životní prostředí podpoří také hospodářskou, sociální a územní soudržnost.

LIPSKÁ CHARTA O UDRŽITELNÝCH EVROPSKÝCH MĚSTECH (2007)

Lipská charta (2007) nedefinuje vize explicitně, ale jejich obsah nalezneme ve dvou již zmíněných doporučeních, která popisují podobu fungujícího města budoucnosti:

- Konsenzus mezi státem, regiony, občany a hospodářskými aktéry,
- zvýšení efektivity nedostatkových veřejných prostředků sdílením znalostí a finančních zdrojů,
- zvýšení aktivní role občanů,
- zvýšení jistoty investic,

- rovné partnerství mezi městy a venkovskými oblastmi, respektive menšími městy a velkoměsty,
- města těsněji propojená v síti na evropské úrovni,
- sociálně soudržná města.

ÚZEMNÍ AGENDA EVROPSKÉ UNIE 2020 (2011)

Územní agenda Evropské unie 2020 své vize formuluje zejména ve vztahu k hospodářské, sociální a územní soudržnosti. Ta je klíčem k:

- vyváženému, efektivnímu a udržitelnému územnímu rozvoji,
- rovným příležitostem pro občany a podniky,
- plnému využití územního potenciálu,

V souvislosti se soudržností (propojováním) zdůrazňuje Agenda význam jedinečnosti (osobitosti) míst a regionů, neboť rozmanitost územních celků představuje potenciál pro rozvoj.

„Lepší využívání území může pozitivně přispět k rozvoji hospodářství, spravedlivému přístupu k službám obecného zájmu, infrastruktuře a veřejným statkům a k uvážlivému řízení přírodních a kulturních výhod“.

DOPRAVNÍ POLITIKA ČR 2014–2020 (2013)

Dokument Dopravní politika ČR 2014–2020 (2013) si stanovuje deset priorit, který se má dopravní politika ČR řídit.

- **Uživatelé** – doprava musí uspokojit přepravní potřeby svých uživatelů, ať už jde o občany, podnikatelské subjekty či samosprávné celky.
- **Provoz a bezpečnost dopravy** – řešení ztrát způsobených dopravní nehodovostí.
- **Zdroje pro dopravu** – jak zdroje finanční (např. zpoplatnění), tak problematika energií.
- **Dopravní infrastruktura** – investiční zdroje ale také příprava a realizace projektů.
- **Moderní technologie, výzkum a inovace, kosmické technologie** – důraz na výzkumnou činnost, moderní systémy řízení a regulace dopravy či systémy ITS.
- **Snižování dopadu na ŽP a zdraví.**
- **Sociální otázky a zaměstnanost** – zejména dostupnost dopravy.
- **Dlouhodobé vize** – důraz na dlouhodobost a kontinuitu a vizí a plánování.
- **Subsidiarita, odpovědnost jednotlivých úrovní** – provázanost celostátní a regionální dopravní politiky.

Další témata a navázané dílčí cíle a opatření (s důrazem na relevanci pro PUMM) jsou podrobněji rozepsány v kapitole 3.2.

AKČNÍ PLÁN ROZVOJE ITS DO ROKU 2020 (2015)

Akční plán (2015) se ve vizi primárně nezabývá budoucností ITS v krajích a městech, neboť rozvoj ITS v nich není v gesci MD. Vize je nicméně rozsáhlá a v řadě bodů se měst, krajů či jejich propojení dotýká.

Obecná vize pro ITS je následující:

„ITS se stane rozhodujícím nástrojem pro integraci jednotlivých druhů dopravy v ČR, pro zajištění návaznosti dopravy mezi městy a regiony s okolními zeměmi, pro řízení dopravní infrastruktury a souvisejících služeb a pro řešení dopravy v klidu. Doprava bude tvořit ucelený vzájemně provázaný systém tvořený inteligentní dopravní infrastrukturou, bezpečnějšími a k životnímu prostředí šetrnějšími vozidly, a lépe informovanými uživateli – řidiči a cestujícími. Veřejný a privátní sektor budou disponovat zaručenými informacemi o aktuálním stavu a výhledu chování dopravních proudů v ČR. ITS bude konkrétním měřitelným přínosem pro národní hospodářství. ČR se stane jednou z nejvyspělejší zemí Evropy v oblasti mobility „Door-to-Door“, která představuje organizaci cestovní trasy s přestupními uzly tak, aby s celkovým časem cestujícího bylo naloženo efektivně, pokud možno beze ztrát při čekání na spoj. Komplexní logistický servis bude v nákladní přepravě využívat elektronického přenosu dat, a to na základě vzájemného propojení informačních systémů ve všech druzích dopravy. Pro efektivní plánování a nasazení dopravních prostředků budou ve větší míře využívány informační systémy pro zlepšení využití vozidlového parku. Pro český obor ITS vzniknou nové obchodní příležitosti v zahraničí.“

Z hlediska koncových uživatelů, řidičů a cestujících pak načrtává tyto podoby vize (stručný výběr relevantních bodů):

- Přehled o aktuální situaci – získávání prostřednictvím mobilních aplikací,
- vybavení silniční sítě senzory,
- na kapacitních silnicích fungování řízení dopravy (PDZ, informace do palubních zařízení),
- existují dostupná kvalitní základní prostorová data v jednotném formátu,
- informace o aktuální dopravní situace jsou v reálném čase vyhodnocovány a využívány zpět pro řízení provozu za účelem zvýšení plynulosti,
- správci dopravní infrastruktury mají v reálném čase přehled o stavu provozu na dopravní síti
- sledování přepravy nadměrných a nadrozměrných zásilek a zvlášť nebezpečných věcí; mimořádné události jsou řešeny prostřednictvím distribuce informace účastníkům provozu a bezpečnostním složkám,
- informace o krizových událostech jsou předávány uživatelům včasným a srozumitelným způsobem,
- uživatelé VHD získávají informace prostřednictvím různých kanálů (informační prvky na stanicích a vozidlech MHD, mobilní aplikace; díky těmto systémům je VHD považováno za atraktivní a je široce využíváno,

- jsou sjednoceny zavedené systémy pro EOC a jsou propojeny systémy odbavení cestujících; cestující má možnost zakoupit si na jednom místě univerzální multimodální jízdenku (online v době plánování cesty; na bezkontaktní čipové kartě nebo mobilním telefonu); propojení odbavovacích systémů využívají i objednatelé VHD (úspora nákladů, optimalizace, zefektivnění a zrychlení odbavení vlivem bezhotovostních plateb, kontrole finančních procesů, zjištění informací o tržbách a následné rozdělení mezi dopravce),
- vysoká bezpečnost silničního provozu díky varovným systémům upozorňujícím na nestandardní podmínky (kongesce, vozovka),
- nová vozidla jsou vybavována technologiemi, které varují před nebezpečnou situací,
- řidiči vozidel jsou podporováni palubními systémy (automatizovanými), které využívají ITS (vozidlo-infrastruktura),
- široké využívání GNSS v ITS: lokalizace na železničních tratích, navigace pro leteckou záchrannou službu, navigace ve vnitrozemské plavbě, lokalizace ve VHD, preference MHD se zohledněním aktuální dopravní situace,
- široké využívání předpovědní a výstražné meteorologické služby,
- jsou postupně nasazována do provozu autonomní vozidla, která přispívají k plynulosti a efektivnosti provozu (nižší kongesce, nižší emise) a bezpečnosti,
- data z ITS jsou využívána pro plánování organizace dopravu a přípravu koncepčních změn.

BÍLÁ KNIHA: KONCEPCE VEŘEJNÉ DOPRAVY 2015–2020 (2015)

Vizi v Bílé knize (2015) do velké míry reprezentuje doplňující komentář k hlavnímu cíl, který načrtává celkovou podobu systému veřejné hromadné dopravy. Hlavním cílem koncepce je „vytvářet takové podmínky, aby mohl být systém veřejné dopravy v České republice vnímán jako kvalitní alternativa k individuální dopravě“. Jako vizi lze pak chápat nástin chtěného stavu: „V České republice by měl být v souladu s reálnou i latentní poptávkou po přepravě, kvalitou disponibilní infrastruktury a možnostmi veřejných rozpočtů, zajištěn stabilní, hierarchický systém rychlé, pravidelné a konkurenceschopné intervalové a přístupné veřejné dopravy, vhodně a systémově provázaný mezi jednotlivými přepravními segmenty.“

Bílá kniha pak definuje šest hlavních priority ve veřejné dopravě pro plánovací období:

- Hierarchický systém dopravní obslužnosti,
- Zkvalitnění plánování dopravní obslužnosti,
- Uzavírání smluv o veřejných službách,
- Interoperabilita systému,
- Optimalizovaný vztah veřejných služeb a komerčních služeb,
- Optimalizovaný vztah veřejných služeb k infrastruktuře.

Pro každou z priorit Bílá kniha stanovuje specifické cíle.

1.4.5 Cíle a opatření udržitelné městské mobility

Tato kapitola představuje souhrn obecných cílů a opatření udržitelné městské mobility, které jsou v současnosti v platnosti (tedy cílů a opatření, které jsou navržené pro současné programové období) na různých úrovních.

Jelikož cíle udržitelné městské mobility dokumentů vyšších úrovní se dosud nemuseli odrážet v místních plánech a strategiích, cílem PUMM Ústí nad Labem je vytvořit bližší soulad mezi cíli udržitelné městské mobility na různých úrovních tak, aby byly hlavní cíle a principy udržitelné městské mobility v PUMM Ústí nad Labem zachovány a dodržovány.

Cíle na městské a regionální úrovni

STRATEGIE ROZVOJE MĚSTA ÚSTÍ NAD LABEM 2015-2020

V rámci *Strategie* se oblast udržitelné dopravy odráží v těchto cílech a pilířích rozvoje:

Pilíř 2: Doprava

2.1 Optimalizovat a zkvalitnit dopravní infrastrukturu města a regionu:

- zkvalitnění pozemních komunikací (např. zlepšení povrchů) a
- zlepšení bezpečnosti a komfortu účastníků,
- řešení problematiky parkování
- a zahrnuje nemotorovou dopravu: navrhuje vytvořit kvalitní cyklistické a pěší trasy, propojení nemotorové dopravy s IDS a omezit interakci s automobilovou dopravou,
- a nakonec zkvalitnění vodních cest s cílem zvýšit množství splavných dní.

2.2 Optimalizovat dopravní systém města, posílit multimodální mobilitu

- zaměření přednostně na nemotorovou dopravu a VHD,
- zavedení IDS,
- kvalitní podmínky pro motorovou dopravu, zlepšení plynulosti, bezpečnosti a omezení negativních dopadů,
- využití moderních technologií a ITS.

2.3 Zkvalitnit a více ekologizovat MHD

- úsilí o ekologizaci MHD: zavádění CNG a trolejbusů,
- a zkvalitnění: preferenci MHD, zkvalitnění informačního servisu, lepší plánování dopravy, dispečerské řízení a větší bezbariérovost

2.4 Aktivně se zapojovat do přípravy vysokorychlostní tratě Praha-Drážďany se zastávkou v Ústí nad Labem

- Město usiluje o vybudování této tratě do roku 2030.

GENEREL UDRŽITELNÉ DOPRAVY MĚSTA ÚSTÍ NAD LABEM (2012)

Generel je hlavním dokumentem, který přináší principy a cíle udržitelné městské dopravy do plánů města Ústí nad Labem. Základní tezí *Generelu* je: *„Základem udržitelné dopravy je vytvoření optimalizovaného prostředí pro všechny druhy dopravy tak, aby byla zaručena mobilita, chráněno životní prostředí a zachovány ekonomické funkce města“.*

A nástroje dosažení cílů udržitelné dopravy:

- Změna přepravní práce z IAD na VHD, MHD a nemotoristické formy dopravy, kterou je cyklistická a pěší doprava.
- Podpora VHD a MHD.
- Omezení IAD.
- Rozvoj zklidněných zón.
- Podpora cyklistické dopravy.
- Rozvíjení městské zeleně a ploch k odpočinku obyvatel.
- Modernizace vozového parku.
- Alternativní paliva.

Generel tím definuje hlavní oblasti rozvoje a zavádění opatření. Kvůli relevanci pro PUMM Ústí nad Labem přinášíme podrobný rozpis hlavních cílů, kterých naplnění si *Generel* klade za cíl v jednotlivých oblastech:

Tabulka 8 Cíle udržitelné městské mobility. Zdroj: Generel udržitelné městské dopravy města Ústí nad Labem

Cíle	Podcíle
Zlepšeni podminek pro motorovou dopravu	• Zvýšení bezpečnosti infrastruktury – omezení dopravních rizik a potenciálně nebezpečných lokalit. • Zvýšení plynulosti – zvýšení propustnosti komunikací a uzlů a zajištění plynulého pohybu proudu vozidel, omezení tvorby kongescí, řešení mimořádných situací (typicky dopravní situace při povodních). • Doprava v klidu – zlepšení podmínek pro parkování i odstavování vozidel rezidentů, abonentů a návštěvníků.
Zlepšeni životniho prostředi	• Zklidnění centra – hlavním úkolem je omezení dopravní zátěže v centru města a vytvoření oblasti, kde budou moci obyvatelé a návštěvníci nalézt klidné místo pro relaxaci a trávení volného času. • Snížení emisí – omezení negativního dopadu motorové dopravy. Zejména jde o omezení emisí hluku, škodlivých plynů (CO2, CO, NOX, SO, HC), pevných částic a počtu dopravních nehod s jejich následky – zranění, úmrtí a hmotné škody.
Podpora cyklisticke dopravy	• Rozšiřování cyklistických možností – budování nových cyklistických komunikací či vedení cyklistických tras po komunikacích s malou intenzitou motorové dopravy.

Cíle	Podcíle
	Vhodné je trasování cyklistických komunikací v zeleni, aby byla eliminována rizika střetu s vozidly, zejména s ohledem na dětské cyklisty. • Alternativa k IAD – zlepšování podmínek pro cyklistickou dopravu budováním zázemí pro pravidelné i rekreační cyklisty (např. stojany) a realizace cyklistické infrastruktury, která může být do jisté míry v interakci s motorovou dopravou. Síť cyklistické infrastruktury musí být spojitá. • Propagace a vzdělávání – poskytování informací • možnostech cyklistiky, službách a zájmových oblastech, organizace cyklistických událostí, výuka dětí v rámci dopravní výchovy, ale i výchova řidičů motorových vozidel. • Dohled nad cyklistickou dopravou – zvýšení dohledu Policie ČR a Městské policie nad chováním řidičů motorových vozidel vůči cyklistům, ale i kontrola cyklistů. • Propagace a šíření informací – informování veřejnosti • výhodách, službách a přínosech VHD a MHD.
Podpora a preference MHD / VHD	• Zlepšování a zkvalitňování služeb VHD a MHD – tak, aby VHD a MHD byly pro veřejnost atraktivní alternativou k osobním automobilům. • Preference MHD – zajištění preference MHD před IAD na komunikacích s velkou dopravní zátěží a častou tvorbou kongescí a zajištění tak pravidelnosti a spolehlivosti spojů MHD. • Integrace služeb VHD – společný tarif a přepravní podmínky pro MHD a regionální autobusy a vlaky.
Podpora pěších	• Zvýšení bezpečnosti – zlepšování pěších cest a jejich oddělování od motorové dopravy. • Budování bezpečných přechodů pro chodce – důraz na místa s vysokým výskytem chodců (centra, náměstí) a dětí (typicky u škol). • Zklidňování prostranství – vytvoření ploch vhodných k odpočinku pěších pomocí urbanistických prvků (zeleň, lavičky) na veřejných prostranstvích; usměrnění dopravy tak, aby neomezovala využití prostranství pěšími. Interakce pěších s motorovou dopravou musí být provedena jednoznačně a respektovat zásady pro zachování bezpečnostní úrovně ohrožených skupin.
Zlepšeni podmínek pro železniční dopravu	• Rozvoj a modernizace železniční infrastruktury - zvýšení atraktivity vůči osobním automobilům. • Zlepšování a zkvalitňování služeb – zajistit, aby byla železniční doprava konkurenceschopná oproti ostatním

Cíle	Podcíle
	druhům dopravy.
Zlepšeni podmínek pro vodní dopravu	• Rozvoj vnitrozemské vodní dopravy – zvyšování spolehlivosti vodní dopravy. • Využití potenciálu Labe.
Zajištěni udržitelného rozvoje dopravy	• Podpora rozvoje nemotoristických způsobů dopravy (pěších a cyklistů). • Respektování potřeb území a zachování možnosti zásobování. • Respektování potřeb obyvatel města a návštěvníků. • Podpora environmentálního myšlení.

Součástí *Generelu* je zároveň návrhová část, která obsahuje přehled doporučených opatření v oblasti udržitelné městské mobility. Pro každé z těchto opatření je zároveň vypracována kapitola, resp. dedikovaná část v Akčním plánu. Podrobnější analýze těchto opatření se bude věnovat Analytická část PUMM Ústí nad Labem.

Tabulka 9 Oblasti opatření a opatření definovaná v Generelu. Zdroj: Generel udržitelné městské dopravy města Ústí nad Labem

Hlavní oblast opatření	Podoblasti opatření	Konkrétní opatření
5.1.1 Mobilita a dopravní chování obyvatelstva		• Zvýšení možností mobility obyvatel ve městě a informovanosti • Zlepšení podmínek pro pěší a cyklistickou dopravu • Zvýšení dostupnosti hlavních destinací ve městě (podpora hromadné dopravy, rozšiřování bezbariérových tras) • Podpora mobility se zaměřením na zvyšování bezpečnosti
5.1.2 Rozvoj dopravy a dopravní infrastruktury	5.1.2.1 Rozvoj silniční dopravy	• Redukce IAD ve prospěch hromadné dopravy • Dokončení dálnice D8 a odvedení zbytné dopravy z města • Eliminace zbytné dopravy, zavedení lepší organizace nákladní dopravy, využití nástrojů regulace dopravy a územního rozvoje • Snížení negativních vlivů motorové dopravy • Vybudování dalších komunikačních propojení • Možnosti odvedení dopravní zátěže z centra • Podpora MHD a nemotorové mobility, omezení IAD (poplatky za parkování, vjezd do centra, P+G, emisní zóny, pěší zóny, eliminace transitní dopravy, atd.) • Návrhy na zvýšení výkonnosti a bezpečnosti křižovatek • Analýza nedostatků, porovnání jednotlivých druhů křižovatek, prognóza saturace křižovatek pro rok 2025 a 2040, doporučená opatření • Návrhy na úpravu místních komunikací, mostů, podjezdů,

Hlavní oblast opatření	Podoblasti opatření	Konkrétní opatření
		tunelů
	5.1.2.2 Rozvoj železniční dopravy	• Rekonstrukce a modernizace železničních tratí, nádraží a zastávek ve městě (rekonstrukce nejvytíženějších tratí, zvětšení poloměru směrového oblouku, atd.) • Redukce přebytečných kolejí • Nové železniční zastávky • Představení návrhu vysokorychlostní tratě
	5.1.2.3 Rozvoj vodní dopravy	• Zlepšení podmínek pro nákladní vodní dopravu • Zatraktivnění vodní dopravy pro sportovní a rekreační využití • Zachování a rozvíjení zařízení umožňující využívat řeku Labe
	5.1.2.4 Rozvoj letecké dopravy	• Zachovat stávající provoz místního letiště i možnosti jeho využití
	5.1.2.5 Rozvoj veřejné hromadné dopravy	• Přeliv uživatelů z IAD do MHD díky restrikcím • Integrace služeb MHD s ostatními módy • Zlepšení a modernizace služeb hromadné dopravy • Preference MHD v městském provozu • Návrh pro rozvoj MHD (potenciál pro rozvoj v oblasti: časová koordinace, přizpůsobení nabídky poptávce, nízkokapacitní vozidla, optimalizace stávajících linek, rozšíření trolejbusových tras) • Návrh na úpravu silniční sítě zvýhodňující MHD • Možnosti spolupráce dopravců MHD a VHD • Zhodnocení možnosti obsluhy území železniční dopravou
	5.1.2.6 Organizace a regulace parkování	• Regulace parkování v centru, zavedení parkovacích zón a restrikcí pro motorovou dopravu • Zavedení záchytných parkovišť a hromadných garáží na okraji centra (systém P+G) • Zefektivnění současných parkovacích míst, • Efektivní využití uličního prostoru z pohledu dopravy v klidu (kolmá a šikmá stání, zjednosměrnění ulic a stání po obou stranách, atd.) • Realizace nových hromadných garáží v lokalitách, kde není možno realizovat dostatek stání v ulicích
	5.1.2.7 Rozvoj pěší dopravy	• Zlepšení podmínek pro pěší (vybudování nových pěších tras, údržba a zvyšování bezpečnosti stávajících pěších tras apod.) • Zajištění potřeb pěších se specifi ckým omezením (rodiče s kočárky, senioři, vozíčkáři, hendikepovaní)
	5.1.2.8 Rozvoj cyklistické dopravy	• Spojitá a rozvinutá cyklistická síť ve městě, napojená na nadregionální cyklotrasy v okolí • Propagace cyklistiky a zapojení města a občanů do cyklo-aktivit • Nabídka služeb a vybavení pro cyklisty

Hlavní oblast opatření	Podoblasti opatření	Konkrétní opatření
		• Zvýšení bezpečnosti cyklistů na místních komunikacích • Podpora rozvoje cyklistické dopravy pro každodenní využívání • Vytvoření prostoru a postupné budování spojité sítě cyklostezek, cyklotras a příslušného vybavení s vazbou na okolní obce a hlavní cyklistické destinace v regionu • Zajištění finančních zdrojů pro rozvoj cyklistické dopravy, s přispěním krajského a městského rozpočtu a fondů Evropské unie • Poskytnutí dostatku příležitostí pro cyklistiku • Přispění ke zkvalitnění životního prostředí a rozvoji cestovního ruchu • Poskytnutí veřejnosti příležitost aktivně se zapojit do realizace cyklistické politiky a rozvoje informací a služeb pro cyklistiku.
5.1.3 Využití telematiky pro zkvalitnění řízení dopravy		• Zefektivnění řízení dopravy a integrace jednotlivých prvků díky dopravně řídící centrále • Aplikace telematiky a inteligentního řízení prostřednictvím moderních technologií • Řízení provozu světelnou signalizací: budování dalších světelně řízených křižovatek, koordinované skupiny (propojení), vyšší stupeň řízení díky dopravně řídící centrále • Organizace provozu proměnným dopravním značením a světelnými signály: vybrané úseky (centrum a sběrné komunikace), protipovodňová vana • Řízení provozu při mimořádných událostech: připraveny dopravní scénáře, programy SSZ odpovídající změně intenzit, příkladem jsou povodně • Dopravní management města: součástí řídícího centra, dopravní inženýr zajistí analýzu a optimalizaci probíhajícího řízení
5.1.5 Zlepšení spolehlivosti dopravního systému		• Zajištění provozuschopnosti kritických dopravních uzlů • Zlepšení monitoringu, kontroly, ochrany a prevence
5.1.6 Doprava, zdraví a životní prostředí		• Redukce environmentálních vlivů dopravy na město - opatření pro snížení emisí: hromadná doprava: elektrická trakce, alternativní paliva, modernizace; integrace dopravních systémů a optimalizace, obchvaty umožňující odvedení zbytné dopravy, zavedení nízko-emisních zón, záchytná parkoviště, omezení nákladní dopravy, poplatky v centru města, obnova vozového parku

Hlavní oblast opatření	Podoblasti opatření	Konkrétní opatření
		- opatření pro snížení hluku z dopravy: u zdroje (tiché pneumatiky, povrch vozovky, atd.), proti šíření hluku (protihlukové stěny, izolace, atd.), organizační (telematika, omezení dopravy, atd.)

STRATEGIE ROZVOJE ÚK (2015)

Ústí nad Labem je v rámci *Strategií rozvoje ÚK* (SRÚK) vedeno jako krajské funkční obslužné centrum ležící na významné dopravní ose, s významnou rolí podnikatelských aktivit a útlumem průmyslu, atraktivní rekreační oblast díky přilehlým cenným přírodním chráněným oblastem, s vysokým podílem nezaměstnaných a sociálně vyloučených obyvatel.

Strategické cíle pro oblast Ústí nad Labem (Jádrová oblast):

Vybrány cíle, které se dotýkají oblasti dopravy:

- **Cíl J.1: Zlepšit kvalitu životního prostředí:** i když většina analyzovaných problémů se týká ekologické zátěže způsobené průmyslem, součástí cíle je i zatížení území intenzivní silniční dopravou a tedy zhoršená kvalita ovzduší.

Dalšími vyjmenovanými cíli je **realizace VRT Praha-Drážďany** s propojkou na Ústí nad Labem.

PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI ÚSTECKÉHO KRAJE 2017-2021 (2016)

Mezi hlavní cíle plánu patří:

- **Plně integrovat dopravu** v Ústeckém kraji a tarifně sjednotit autobusovou, železniční a městskou dopravu, včetně integrace měst s vlastním systémem MHD.
- **Zvyšovat objem a spokojenost** zákazníků VHD a poskytovat služby VHD jako atraktivní alternativu k individuální dopravě.
- **Posílit spolehlivost** dopravních systémů a maximalizovat jejich cenovou a časovou efektivitu.

Plán dopravní obslužnosti dále stanovuje konkrétní standardy úrovně obsluhy, plán prioritizace a zabezpečení minimálních standardů dopravní obslužnosti regionální dopravy mimo aglomerace, plány tarifního řešení, parametrů kvality, infrastruktury dopravní obslužnosti, prvků pro posílení spolehlivosti, marketingové záměry a plány finančních a smluvních řešení, které představují podrobný plán naplňovaní stanovených cílů.

Cíle na národní a evropské úrovni

BALÍČEK MĚSTSKÉ MOBILITY (2013)

Balíček městské mobility stanovuje jako hlavní cíl PUMM:

- zlepšit dostupnost městských oblastí a zajistit vysoce kvalitní a udržitelnou mobilitu a dopravu uvnitř městských oblastí i jejich spojení s okolím.
- V této souvislosti definuje pomocí specifických cílů udržitelný městský dopravní systém:
- je dostupný a splňuje základní potřeby všech uživatelů v oblasti mobility,
- vyvažuje různé požadavky občanů, podniků a průmyslu ohledně služeb mobility a dopravy a reaguje na ně,
- doprovází vyvážený rozvoj a lepší integraci různých druhů dopravy,
- splňuje požadavky udržitelnosti a zároveň hledá rovnováhu mezi potřebami týkajícími se hospodářské životaschopnosti, sociální spravedlnosti, zdraví a kvality životního prostředí,
- optimalizuje účinnost a efektivitu nákladů,
- lépe využívá městský prostor a stávající dopravní infrastrukturu a služby,
- zvyšuje přitažlivost městského prostředí, kvalitu života a zlepšuje veřejné zdraví,
- zlepšuje bezpečnost silničního provozu a jeho zabezpečení,
- snižuje znečištění ovzduší, hluk, emise skleníkových plynů a spotřebu energie
- přispívá ke zlepšení celkové výkonnosti transevropské dopravní sítě a evropského dopravního systému jako celku.

BÍLÁ KNIHA O DOPRAVĚ (2011)

V *Bílé knize o dopravě* je stanoveno deset cílů pro konkurenceschopný dopravní systém účinně využívající zdrojů. Uvedeny jsou čtyři cíle (v rámci dvou oblastí) relevantní pro PUMM Ústí nad Labem:

Vývoj a využívání nových a udržitelných paliv a pohonných systémů:

- Snížit používání „konvenčně poháněných“ automobilů v městské dopravě do roku 2030 na polovinu; postupně je vyřadit z provozu ve městech do roku 2050; do roku 2030 dosáhnout ve velkých městech zavedení městské logistiky v podstatě bez obsahu CO2.
- Používání udržitelných nízkouhlíkových paliv v letectví by do roku 2050 mělo dosáhnout 40 %.

Zvyšování účinnosti dopravy a využívání infrastruktury prostřednictvím informačních systémů a tržně orientovaných stimulů:

- Snížit do roku 2050 počet úmrtí v silniční dopravě téměř na nulu. V souladu s tímto cílem usiluje EU o snížení dopravních nehod do roku 2020 na polovinu. Zajistit vedoucí postavení EU v oblasti bezpečnosti a ochrany dopravy ve všech jejích druzích.

- Začít plně uplatňovat zásady „uživatel platí“ a „znečišťovatel platí“ a více zapojit soukromý sektor do odstraňování nesouladu, včetně škodlivých dotací, do vytváření zisků a zajišťování financování budoucích dopravních investic.

NAŘÍZENÍ O HLAVNÍCH SMĚRECH UNIE PRO ROZVOJ TRANSEVROPSKÉ DOPRAVNÍ SÍTĚ (2013)

Nařízení o hlavních směrech Unie pro rozvoj Transevropské dopravní sítě si vytyčuje dva hlavní, obecné cíle:

- Přispívat v souladu se *Strategií Evropa 2020* k inteligentnímu, udržitelnému růstu podporujícímu začlenění budováním moderních a vysoce výkonných transevropských sítí, které zohlední očekávané budoucí dopravní toky.
- Umožnit Unii dosáhnout cílů udržitelného rozvoje včetně minimálně 20 % snížení emisí skleníkových plynů oproti úrovním z roku 1990, 20 % zvýšení energetické účinnosti a zvýšení podílu energie z obnovitelných zdrojů na 20 % do roku 2020.
- Nařízení dále stanovuje konkrétní odvětvové cíle, pro dopravu tyto:
- odstranění úzkých míst, zlepšení interoperability železnic, doplnění chybějících spojení, a zejména zlepšování přeshraničních úseků,
- zajištění dlouhodobě udržitelných a účinných dopravních systémů v rámci přípravy na očekávané budoucí dopravní toky, jakož i umožnění snížení emisí uhlíku u všech druhů dopravy prostřednictvím přechodu na inovativní nízkouhlíkové a energeticky účinné dopravní technologie při současné optimalizaci bezpečnosti,
- optimalizace integrace a propojení druhů dopravy a zlepšení interoperability dopravních služeb při zajištění dostupnosti dopravních infrastruktur.

STRATEGIE EVROPA 2020 (2010)

Hlavní cíl týkající se PUMM a potažmo dopravy *Strategie Evropa 2020* definuje:

- Snížit emise skleníkových plynů oproti úrovním roku 1990 nejméně o 20 % nebo, pokud budou podmínky příznivé, o 30 %; zvýšit podíl obnovitelných zdrojů energie v naší konečné spotřebě energie na 20 % a zvýšit energetickou účinnost o 20 %.

Tohoto cíle se Strategie dotýká v prioritě „Udržitelný růst“, konkrétně v iniciativě „Evropa méně náročná na zdroje“. Vybrané záměry v rámci iniciativy na vnitrostátní úrovni, které se dotýkají PUMM, s důrazem poslední uvedený bod:

- vyvinout inteligentní, modernizovanou a plně propojenou dopravní a energetickou infrastrukturu a plně využívat IKT,
- zajistit v rámci základní sítě EU koordinované provádění projektů v oblasti infrastruktury, jež zásadním způsobem přispívají k účinnosti celkového dopravního systému EU,
- zaměřit se na městský rozměr dopravy, kde vzniká značná část dopravního přetížení a emisí.

LIPSKÁ CHARTA O UDRŽITELNÝCH EVROPSKÝCH MĚSTECH (2007)

V Lipské chartě (2007) jsou v rámci dvou výše zmíněných doporučení vyjmenována související opatření, respektive strategie. Vybrána jsou jen ta s vazbou na PUMM:

Integrované přístupy v rozvojové politice měst:

- vytváření a zajištění vysoce kvalitního veřejného prostoru,
- modernizace infrastrukturních sítí a zlepšení energetické účinnosti.

Věnování pozornosti deprivovaným/upadajícím čtvrtím v rámci města jako celku:

- Podpora cenově dostupné/sociálně únosné a efektivní městské dopravy.

ÚZEMNÍ AGENDA EVROPSKÉ UNIE 2020 (2011)

Územní agenda Evropské unie (2011) formuluje celkem pět priorit územního rozvoje EU, pro dopravu jsou klíčové následující tři z nich. Pro cíle PUMM je dobrou pobídkou k chápání města jako zasazeného do širších územních sítí a také významu regionálních center pro vyvážený územní rozvoj.

Podpora polycentrického rozvoje

- polycentrický a vyvážený územní rozvoj jako klíčový prvek k dosažení územní soudržnosti,
- snížení silné územní polarizace hospodářských výsledků, vyvarování se velkých regionálních rozdílů,
- důležitá úloha malých a středně velkých měst.

Podpora integrovaného rozvoje měst a venkova

- uplatnění integrovaného a víceúrovňového přístupu (viz Lipská charta),
- zdůraznění jedinečnosti venkovských oblastí,
- zvýšení provázanosti mezi městem a venkovem, dostupnost pracovních příležitostí a služeb obecného zájmu,
- metropolitní oblasti odpovědné za rozvoj širšího okolí.

Zlepšení územního propojení pro jednotlivce, komunity a podniky.

- zlepšení konkurenceschopnosti a udržitelný a vyvážený územní rozvoj odstraněním infrastrukturních bariér,
- účinná intermodální dopravní řešení, vazba na TEN-T,
- rozvinuté silnice 2. třídy,
- městská centra snadno přístupná z okrajových oblastí.

DOPRAVNÍ POLITIKA ČR 2014–2020 (2013)

Dopravní politika (2013) si stanovuje celou řadu dílčích cílů, které strukturuje pod svých deset základních priorit. U dílčích cílů relevantních pro potřeby PUMM, případně u cílů s doporučeními pro samosprávu (zvýrazněny podtržením) jsou uvedena i opatření.

- **Uživatelé**
  - Vytváření podmínek pro konkurenceschopnost ČR
  - Vytváření podmínek pro soudržnost regionů
  - Nákladní doprava jako součást logistického procesu
  - Veřejná služba v přepravě cestujících
    - Zajistit mezi všemi významnými aglomeracemi v České republice pravidelnou a konkurenceschopnou intervalovou veřejnou dopravu.
    - Zajistit podle ekonomických možností jednotlivých krajů a státu integraci veřejné dopravy na celém území krajů, integrace musí zahrnovat propojení jízdních řádů všech segmentů veřejné dopravy na bázi páteřního a rozvozového systému, integraci tarifní a informační.
      - Zajistit propojení veřejných služeb v přepravě cestujících s dopravou nemotorovou a individuální (obsluha rozptýleného osídlení).
      - Zajistit prolínání obslužnosti jednotlivých krajů – horizontální (občané mají významné přepravní potřeby i do sousedních krajů), jakož i vertikální (provázanost celostátní, krajské a obecní objednávky).
      - Zajistit prostřednictvím objednatelů veřejných služeb v přepravě cestujících a prostřednictvím plánů dopravní obslužnosti, aby obsluha na páteřních linkách byla v odpovídajícím intervalu celodenní a celotýdenní.
      - Veřejné služby v přepravě cestujících zadávat postupně na základě jasného harmonogramu v souladu s principy Bílé knihy EU, tj. zejména prostřednictvím otevřených nabídkových řízení.
      - Zajistit odpovídající ochranu veřejných služeb v prostředí otevírajícího se dopravního trhu v oblasti drážní i silniční dopravy.
      - Zajištění práv cestujících
  - Vytváření podmínek pro rozvoj cestovního ruchu

Provoz a bezpečnost dopravy

- Vytváření podmínek pro kvalitní poskytování služeb
- Snižování dopadů z nepravidelností provozu
- Nákladní doprava dle principu komodality
- Funkční systém osobní dopravy
  - Změnit strukturu objednávání veřejných služeb v osobní dopravě dle dokumentu Koncepce veřejné dopravy a k tomu zajistit příslušnou legislativu.
  - Zajistit integrovaný tarif na úrovni krajů. Výši tarifů na úrovni krajů (resp. podobně i na celostátní úrovni) sjednat s ohledem na dělbu výnosových rizik i ve spolupráci s dopravci. Podpořit vznik smluv o vzájemném uznávání tarifu mezi dopravci.
  - Při sjednávání smluv o veřejných službách, zejména v oblasti železniční dopravy, usilovat o tarifní soudržnost, která maximálně usnadní cestování mezi dvěma místy na české železniční síti na jeden přepravní doklad.
  - Při dalším postupu železniční reformy usilovat o maximálně nediskriminační přístup k zařízení služeb. Usilovat o navázání ustanovení zákona o veřejných zakázkách na specifické postupy v rámci nabídkových řízení, spojené např. s pořízením vozidel.
  - Dopravní plány krajů odvíjet od celostátní objednávky.
  - Postupně zavádět dopravní preferenci veřejné dopravy, dopravní plánování včetně kritérií výkonnosti a kvality, dopravní, provozní, informační, tarifní a odbavovací integraci veřejné dopravy tak, aby kolejová doprava tvořila páteř systému.
  - Realizovat nezbytná řešení centrálního řízení veřejné dopravy na úrovni krajů.
  - Na úrovni MD ČR ve spolupráci s krajskými objednateli dále usilovat o integraci mezi dálkovou železniční dopravou a regionálním integrovanými dopravními systémy
  - Spolupracovat na vzájemné koordinaci regionálních integrovaných dopravních systémů.

- Ve veřejné dopravě v následujícím období věnovat pozornost postupnému otevírání trhu ve všech druzích dopravy, řešení problematiky dopravního plánování, problematice financování veřejné dopravy a problematice integrovaných dopravních systémů včetně elektronického jízdného.
- Zavést ochranu veřejných služeb poskytovaných v závazku veřejné služby, a současně nedopustit zmaření soukromých investic do systému veřejné dopravy.
- Nastavit standardy služeb ve veřejné dopravě pro jednotlivé části veřejné dopravy příslušným objednatelem, smluvně zajistit naplnění těchto standardů a požadovat je při realizaci veřejné služby.
- Při výběru dopravce na provozování osobní dopravy ve veřejném zájmu zohlednit schopnost dopravce poskytovat služby ve stanovené kvalitě z pohledu uživatele a investovat v potřebné míře do vozidlového parku.
- Vytvářet podmínky pro zpřístupnění všech druhů veřejné přepravy osobám s omezenou schopností pohybu nebo orientace.
- Zavádět alternativní systémy obsluhy méně osídlených území
- Vytvořit celostátní elektronický standard karet užívaných v rámci jednotlivých IDS s cílem zajištění integrace veřejných služeb v celostátním rozsahu.
- Provázat plánování dopravní obslužnosti a plánování rozvoje dopravní
- infrastruktury, při tom brát v úvahu dopravní plány krajů a státu, zejména jejich nejvyšší priority.
- Na základě zohlednění místních podmínek zaměřit v systému regionální
- obslužnosti železniční objednávku přednostně na rychlou páteřní dopravu.
- Obsluhu malých obcí autobusovou dopravou řešit dopravními prostředky
- s odpovídající kapacitou a se zajištěním podpory obnovy autobusů, které slouží pro závazek veřejné služby, a to

s ekologickým pohonem a dostupností pro osoby se sníženou mobilitou.

- Do systému integrovaného systému veřejné dopravy zahrnout přívozy na větších vodních tocích.
- Budovat systémy parkovišť P+R, B+R a K+R, a to zejména u železničních stanic s intervalovou dopravou na předměstích měst
- Vytvářet podmínky pro větší využívání nemotorové dopravy v systému dopravní obslužnosti.
- Objednávku regionální dopravy řešit rovněž s ohledem na potřeby občanů dojíždět přes hranice kraje.
- Podporovat koncepty *„car sharing“* a *„car pooling“*, rozvíjet informační systémy o těchto konceptech a navrhnout metodickou podporu pro vyhodnocování vhodnosti realizace v konkrétních oblastech.
- Rozvojem služeb v železniční dopravě přispět ke koordinaci s leteckou dopravou.

- Řešení problémů dopravy ve městech
  - Ve spolupráci orgánů státní správy a samosprávy nadále usilovat o zlepšení provázanosti veřejné dopravy nabídkou společně nabízených služeb, koordinovat objednávky dálkové, regionální a obecní dopravy.
  - Snižovat negativní dopady suburbanizace na krajinu zaváděním atraktivní a spolehlivé příměstské veřejné hromadné dopravy jako alternativy individuální automobilové dopravy přetěžující silniční síť s cílem maximalizovat dělbu přepravní práce ve prospěch hromadné dopravy včetně její vnitřní diferenciace dle kapacitních potřeb včetně jejího výhledu.
  - V rámci EU spolupracovat na realizaci opatření obsažených v Akčním plánu pro městskou mobilitu a využívat získané pozitivní zkušenosti a postupy v této oblasti pro zlepšování udržitelnosti a bezpečnosti mobility v městských oblastech ČR.
  - Zavádět účinné systémy řízení městského silničního provozu a informování účastníků dopravy.

- Místní úpravou silničního provozu na pozemní komunikaci usměrňovat těžkou nákladní dopravu, vytvářet systém ochrany center měst před zbytnou automobilovou dopravou zavedením zón a ulic s omezeným přístupem a omezené rychlosti automobilové dopravy, městské komunikace přizpůsobovat potřebám pěšího pohybu a života ve městech, rozvíjet cyklistické stezky ve městech a pěší zóny, na okrajích měst budovat pro individuální automobilovou dopravu záchytná parkoviště P+R (*Park&Ride*) a K+R (*Kiss&Ride*) s návazností na MHD.
- Rozvíjet stávající síť ucelených tras pro nemotorovou dopravu, zajišťujících relativně rychlé a hlavně bezpečné propojení důležitých cílů cest, nejen rekreačních, ale především z bydliště na pracoviště nebo do školy.
- Na úrovni místních orgánů v obcích zpracovat resp. aktualizovat, kde je to účelné, koncepce cyklistické dopravy, v rámci kterých bude mimo jiné třeba dle místních podmínek v intravilánech přehodnotit využití současných chodníků pro cyklistickou dopravu a prostor pro cyklistickou dopravu vymezovat dle místních podmínek také na úrovni vozovky.
- Při řešení cyklistické dopravy budou odpovědné orgány využívat veřejně projednanou Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy ČR.
- Vytvářet řešení dopravního prostoru s respektováním požadavků pro osoby tělesně postižené (bezpečnost, bezbariérovost).
- Ve městech střední velikosti (přibližně 15–40 tis. ob.) zapojit integrovanou příměstskou dopravu do jejich obsluhy, a to v kombinaci s MHD (pro dosažení intervalu na úrovni „nepřetržité obsluhy“), nebo i samostatně (plnohodnotná náhrada MHD).
- Účinně podpořit rozvoj systémů průjezdní městské železniční dopravy v největších aglomeracích, a za tím účelem modernizovat, rozšiřovat a elektrizovat infrastrukturu tratí dosud pokládaných za tratě regionálního významu.

- Zvyšování bezpečnosti dopravy (jen relevantní opatření)
  - Podporovat implementaci inteligentních dopravních systémů, které zvyšují bezpečnost a plynulost dopravy

- V extravilánech v závislosti na intenzitě provozu od sebe navzájem oddělovat nemotorovou dopravu (cyklistické pruhy a stezky, fyzicky oddělené chodníky), upravit legislativu pro využívání sdružených stezek dotčenými účastníky provozu na pozemních komunikacích.
- Postupně upravovat identifikované nehodové lokality, pružně realizovat opatření s nízkými náklady (včasné odstraňování vzrostlé vegetace z výhledu, opravy výtluků apod.).
- Realizovat průtahy obcemi podle platných zásad a opatření pro dopravní zklidnění na pozemních komunikacích, realizovat opatření pro změnu způsobu jízdy na vjezdu do obcí, zklidňovat dopravu v obcích a realizovat bezpečnostní prvky na infrastruktuře v obydlených oblastech.
- Zajistit vhodné užití dopravního značení (proměnné dopravní značky, obnova vodorovného dopravního značení).
- V rámci výstavby nových dálnic a rychlostních silnic realizovat jako jejich nedílnou součást objekty a prostranství bezprostředně sloužící k zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu.
- Podporovat výstavbu odstavných ploch pro silniční nákladní vozidla.
- Využít možností družicových navigačních systémů pro lokalizaci nehodových míst a upozornění řidičů.
- Zavést automatický systém pro odhalování a postihování přestupků proti bezpečnosti silničního provozu, využít k tomu připravovanou Centrální evidenci přestupků a zpřístupnit registr vozidel v odpovídajícím rozsahu správním úřadům.
- Při výstavbě silniční infrastruktury zřizovat kontrolní místa.
- Zvyšovat bezpečnostní parametry na železničních přejezdech.

- Dokončení restrukturalizace systému železniční dopravy

Zdroje pro dopravu

- Zajištění zdrojů prostřednictvím klasického financování
- Zajištění zdrojů prostřednictvím alternativního financování
- Internalizace externích nákladů jako inovativní zdroj financování

- Zajištění zdrojů pro financování dopravní obslužnosti
    - Optimalizovat rozsah veřejné dopravy a vytvářet podmínky pro její stabilizaci prostřednictvím systémových organizačních, právních, technických a finančních opatření; v zájmu dosažení vyšší finanční efektivnosti preferovat komerční veřejnou dopravu v těch případech, kdy vytváří ucelenou a stabilní nabídku služeb.
- Rozdělování zdrojů
- Zajištění energií pro dopravu (jen relevantní opatření)
    - Podporu směřovat zejména na vybudování veřejných napájecích systémů ve větších městech pro hromadnou dopravu.
    - Zvyšovat podíl energeticky efektivní veřejné hromadné dopravy (s nižší spotřebou energií a s větším podílem alternativních energií) na celostátní, regionální i místní úrovni. V případě nákladní dopravy důsledně uplatňovat princip komodality.
    - V systému výkonového zpoplatnění užití infrastruktury zvýhodňovat dopravní prostředky s nižší měrnou spotřebou energie a nižší úrovní emisí. Rozpracovat a implementovat rozdělení tarifů za užití infrastruktury pro různé kategorie vozidel i podle jejich měrné spotřeby.
    - Pokračovat v elektrizaci železniční a městské dopravy; snižovat podíl přeprav zboží a osob využívajících k přemístění zboží energii z ropy a postupný přechod k přepravním systémům postaveným na vyšším podílu energií získatelných z obnovitelných zdrojů.

Dopravní infrastruktura

- Kvalitní údržba a provozování dopravní infrastruktury
- Rozvoj dopravní infrastruktury
- Urychlení přípravy staveb
- Dosažení úspor při přípravě a realizaci staveb
- Zvýšení kvality staveb v dopravě

Moderní technologie, výzkum a inovace, kosmické technologie

- Moderní technologie, výzkum, vývoj a inovace
- Využití kosmických technologií v sektoru doprava
  - Snižování dopadu na ŽP a zdraví
  - Sociální otázky a zaměstnanost
  - Dlouhodobé vize
  - Subsidiarita, odpovědnost jednotlivých úrovní

AKČNÍ PLÁN ROZVOJE ITS DO ROKU 2020 (2015)

Akční plán rozvoje ITS stanovuje globální cíl a dále osm cílů strategických. Těm pak podřazuje cíle věcné specifické. Globálním cílem *Akčního plánu* je „prostřednictvím ITS trvale zvyšovat efektivitu dopravního systému v ČR“.

Strategické cíle definuje *Akční plán* takto:

- Efektivní, inteligentní a dopravní infrastruktura s kvalifikovaným obslužným personálem
- Zajištění plynulosti dopravního provozu a s tím spojené snížení celkových časových ztrát v dopravním provozu
- Zvýšení bezpečnosti dopravního provozu
- Snížení závažného porušování pravidel silničního provozu a zamezení závažného protiprávního jednání v dopravě
- Rozvíjet systémy ITS harmonizovaným způsobem
- Podpora rozvoje společensky žádoucích technologií a služeb
- Podpora vzdělávacích a výcvikových programů
- Podpora rozvoje standardizovaných systémů ITS pro železniční dopravu v rámci EU a podpora rozvoje standardizované výměny dat mezi provozovateli železniční infrastruktury a dopravci

BÍLÁ KNIHA: KONCEPCE VEŘEJNÉ DOPRAVY 2015–2020 (2015)

Bílá kniha definuje šest hlavních priorit a pro každou z nich pak stanovuje specifické cíle. Doplněna jsou opatření relevantní pro řešení PUMM, ačkoli se často týkají doporučení na úrovni krajů. Opatření, kde je gestorem (případně adresátem doporučení) obec, jsou vyznačena podtržením. Pro PUMM jsou zejména relevantní cíle a opatření spojená s prioritou II (Zkvalitnění plánování dopravní obslužnosti) a III (Uzavírání smluv o veřejných službách).

PI: Hierarchický systém dopravní obslužnosti

- CI/1: Zajištění vhodného způsobu organizace veřejných služeb

- CI/2: Spolupráce mezi objednateli
  - OI/2.1: Objednávku regionální dopravy řešit rovněž s ohledem na potřeby občanů dojíždět přes hranice kraje
  - OI/2.2: Prověřit v závislosti na způsobu organizace dopravní obslužnosti možnosti a potřebnost koordinační úlohy pro zajištění kvalitnějšího prolínání obslužnosti jednotlivých krajů – horizontální (občané mají významné přepravní potřeby i do sousedních krajů), jakož i vertikální (provázanost celostátní, krajské a obecní objednávky)

PII: Zkvalitnění plánování dopravní obslužnosti

- CII/1: Zkvalitnění obsahu plánů dopravní obslužnosti území
  - OII/1.1: Optimalizovat rozsah veřejné dopravy v plánech dopravní obslužnosti území a vytvářet podmínky pro její stabilizaci a vzájemnou koordinaci prostřednictvím systémových organizačních, právních, technických a finančních opatření. Provázat problematiku financování s dopravně-inženýrským obsahem dopravního plánu.
  - OII/1.2: Na základě zohlednění místních podmínek zaměřit v systému regionální obslužnosti železniční objednávku přednostně na rychlou páteřní dopravu, včetně kapacitní a atraktivní dopravní obslužnosti hustě osídlených celků.
  - **OII/1.4:** Obsluhu malých obcí autobusovou dopravou řešit dopravními prostředky s odpovídající kapacitou. Zavádět alternativní systémy obsluhy méně osídlených území
- CII/2: Požadavky na zajištění kvantitativních a kvalitativních standardů
  - **OII/2.1:** Nastavit standardy služeb ve veřejné dopravě pro jednotlivé části veřejné dopravy příslušným objednatelem, smluvně zajistit naplnění těchto standardů a požadovat je při realizaci veřejné služby. Přizpůsobit minimální hodnoty celostátních standardů kvality a bezpečnosti reálným potřebám trhu.
  - **OII/2.2:** Zajistit podle ekonomických možností jednotlivých krajů a státu integraci veřejné dopravy na celém území krajů, integrace by měla zahrnovat propojení jízdních řádů všech segmentů veřejné dopravy na bázi páteřního a rozvozového systému, integraci tarifní a informační.

- **OII/2.3:** Zajistit objednateli veřejných služeb v přepravě cestujících a prostřednictvím plánů dopravní obslužnosti, aby obsluha na páteřních linkách byla v odpovídajícím intervalu celodenní a celotýdenní.

PIII: Uzavírání smluv o veřejných službách

- CIII/1: Způsob výběru dopravce
  - **OIII/1.1:** Veřejné služby v přepravě cestujících zadávat postupně na základě jasného harmonogramu a v souladu s principy Bílé knihy EU. V oblasti železnice vymezit jednotlivými objednateli způsob zadání prostřednictvím soutěže a prostřednictvím přímého zadání.
  - **OIII/1.2:** V rámci nabídkových řízení stanovit požadované standardy dopravní obslužnosti, a to dle možností veřejně, předem ještě před zahájením nabídkového řízení, nediskriminačním a transparentním způsobem.
  - **OIII/1.3:** Při uzavírání smluv o veřejných službách předem jednoznačně stanovit rozsah a četnost objednávky a způsob stanovení výše kompenzace po celou dobu jejich účinnosti.
- CIII/2: Problematika investic do vozidlového parku
  - **OIII/2.1:** Při výběru dopravce na provozování osobní dopravy ve veřejném zájmu zohlednit schopnost dopravce poskytovat služby ve stanovené kvalitě z pohledu uživatele a investovat v potřebné míře do vozidlového parku.
  - **OIII/2.2**: Při obnově vozidlového parku v krátkodobém časovém horizontu využívat vícezdrojové financování, včetně případného využití fondů EU, a to v souladu s investicemi do rozvoje infrastruktury na příslušné lince.

PIV: Interoperabilita systému

- CIV/1: Tarifní a přepravní integrace území ČR
- CIV/2: Standardizace technických podmínek
- CIV/3: Informační systém o jízdních řádech

PV: Optimalizovaný vztah veřejných služeb a komerčních služeb

- CV/1: Řízení vztahu veřejných a komerčních služeb v oblasti linkové silniční osobní dopravy

- CV/2: Řízení vztahu veřejných a komerčních služeb v oblasti veřejné drážní osobní dopravy

PVI: Optimalizovaný vztah veřejných služeb k infrastruktuře

- CVI/1: Zpoplatnění osobní dopravy
- CVI/2: Vztah mezi údržbou, modernizací a objednávkou
- CVI/3: Dopravní terminály

1.5 Bibliografie

Hollander, Y., 2016. *Transport modelling for a complete beginner.* místo neznámé:CTthink!.

JASPERS, 2015. *Metodické pokyny: Příprava místních a regionálních plánů rozvoje dopravy (TMP) - pomocné metodické pokyny vypracované JSPERS pro zadavatele v České republice ,* Vídeň: autor neznámý

Mulíček, O. & Kozel, J., 2012. *Metodika vymezení vztahově uzavřených funkčních regionů.* místo neznámé:Masarykova univerzita, Brno, Geografický ústav, Centrum pro regionální rozvoj, Výzkumný projekt č. WD-40-07-1 "Podpora polycentrického regionálního rozvoje". Osvědčení č. 13-ÚÚR-177-2012/01-WD-40-07-1..

Ondráčková, J., Hofhansl , P. & Melzer, Z., 2017. *Metodika pro tvorbu a hodnocení makroskopických dopravních modelů: Minimální standardy návrhů modelů pro dopravní plánování.* Brno: Centrum dopravního výzkumu, v. v. i..

Willumsen, J. d. D. O. a. L. G., 2011. *Modelling transport 4th Edition.* místo neznámé: Chichester: Wiley.

[1] R. Jordová, Z. Sperat, H. Brůhová Foltýnová, and J. Martinek, “Metodika pro přípravu plánů udržitelné mobility měst České republiky,” 2015.

[2] F. WEFERING, S. RUPPRECHT, S. BUHRMANN, and S. BOHLER-BAEDECKER, “Guidelines - Developing and implementing a sustainable urban mobility plan,” *Eltisplus*, p. 150, 2013.

[3] T. Litman and D. Burwell, “Issues in sustainable transportation,” vol. 6, no. 4, 2006.

[4] D. Banister, “The sustainable mobility paradigm,” *Transp. Policy*, vol. 15, no. 2, pp. 73–80, 2008.

1.6 Seznam tabulek a obrázků

Seznam tabulek

Tabulka 1 Harmonogram zpracování a projednání PUMM Ústí nad Labem 11

Tabulka 2 Možné zainteresované strany k zapojení do procesu SUMP 13

Tabulka 3 Oblasti a témata pro návrhovou část PUMM Ústí nad Labem 18

Tabulka 4 Obsah Komunikační strategie 21

Tabulka 5 Data pro dopravní model Ústí nad Labem 27

Tabulka 6 Dopravní módy zahrnuté v dopravním modelu Ústí nad Labem 30

Tabulka 7 Rámec pro vyhodnocování udržitelnosti dopravních systémů, upraveno dle Toth-Szabo & Várhelyi [2] 54

Tabulka 8 Cíle udržitelné městské mobility. Zdroj: Generel udržitelné městské dopravy města Ústí nad Labem 65

Tabulka 9 Oblasti opatření a opatření definovaná v Generelu. Zdroj: Generel udržitelné městské dopravy města Ústí nad Labem.....67

Seznam obrázků

Obrázek 1 Proces tvorby a realizace analytické fáze PUMM dle Metodiky PUMM ČR .23

Obrázek 2 Schéma procesu tvorby PUMM v bodu B Analýza dopravy a dalších oblastí 24

Obrázek 3 Hranice okresu Ústí nad Labem a TTWA 80 (Travel-To-Work-Areas).....28



Ústí nad Labem

PLÁN UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY MĚSTA ÚSTÍ NAD LABEM

B - Analytická část

díl I. Dopravní průzkumy

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

PLÁN UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY MĚSTA ÚSTÍ NAD LABEM

Analytická část

Červenec 2018

B – Analytická část

díl I. – Dopravní průzkumy

Zpracovatel:

HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r.o.
Sokolovská 100/94
186 00 Praha 8 – Karlín
www.rhdhv.cz
dhvcr@rhdhv.com

OBSAH

1 ÚVODNÍ KAPITOLA 4

2 DOPRAVNÍ PRŮZKUMY AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY 5

2.1 SMĚROVÝ DOPRAVNÍ PRŮZKUM 5

2.2 PROFILOVÝ A KŘIŽOVATKOVÝ PRŮZKUM 10

2.3 PRŮZKUM STATICKÉ DOPRAVY 12

2.4 PRŮZKUM CYKLISTICKÉ A PĚŠÍ DOPRAVY 21

2.5 PRŮZKUM PŘEPRAVNÍCH VZTAHŮ V MHD 21

2.6 SOCIODOPRAVNÍ PRŮZKUM 27

3 SEZNAM ZKRATEK, OBRÁZKŮ, TABULEK A PŘÍLOH 36

3.1 SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK 36

3.2 SEZNAM OBRÁZKŮ 37

3.3 SEZNAM TABULEK 38

3.4 SEZNAM PŘÍLOH 39

PŘÍLOHA Č. 1 VÝSLEDKY SMĚROVÉHO DOPRAVNÍHO PRŮZKUMU 40

PŘÍLOHA Č. 2 VÝSLEDKY KŘIŽOVATKOVÉHO A PROFILOVÉHO DOPRAVNÍHO PRŮZKUMU 58

PŘÍLOHA Č. 3 VÝSLEDKY PRŮZKUMU STATICKÉ DOPRAVY 82

PŘÍLOHA Č. 4 VÝSLEDKY PRŮZKUMU PĚŠÍ DOPRAVY 88

PŘÍLOHA Č. 5 VÝSLEDKY PRŮZKUMU CYKLISTICKÉ DOPRAVY 91

PŘÍLOHA Č. 6 VÝSLEDKY PRŮZKUMU PŘEPRAVNÍCH VZTAHŮ V MHD 98

PŘÍLOHA Č. 7 SOCIODOPRAVNÍ PRŮZKUM – TECHNICKÁ ZPRÁVA 266

PŘÍLOHA Č. 8 VÝSLEDKY SOCIODOPRAVNÍHO PRŮZKUMU – ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA 267

PŘÍLOHA Č. 9 VÝSLEDKY SOCIODOPRAVNÍHO PRŮZKUMU – TŘÍDĚNÉ TABULKY ODPOVĚDÍ ZA JEDNOTLIVÉ DOMÁCNOSTI 268

PŘÍLOHA Č. 10 VÝSLEDKY SOCIODOPRAVNÍHO PRŮZKUMU – TŘÍDĚNÉ TABULKY ODPOVĚDÍ ZA JEDNOTLIVÉ OSOBY 269

PŘÍLOHA Č. 11 VÝSLEDKY SOCIODOPRAVNÍHO PRŮZKUMU – MATICE VÝSLEDKŮ CESTOVNÍHO DENÍKU (PŘÍLOHA NA CD) 270

PŘÍLOHA Č. 12 VÝSLEDKY SOCIODOPRAVNÍHO PRŮZKUMU – ODPOVĚDI RESPONDENTŮ NA OTÁZKU „MÁTE NĚJAKÉ NÁMĚTY K DOPRAVĚ V ÚSTÍ NAD LABEM?“ 271

1 ÚVODNÍ KAPITOLA

Plán udržitelné mobility pro město Ústí nad Labem je strategickým dokumentem, jehož cílem je vytvořit podmínky pro uspokojení potřeb mobility lidí i zboží ve městě a jeho okolí. Zpracovaný dokument je koncepční studií všech subsystémů dopravy na území města Ústí nad Labem. Dokument bude sloužit k naplnění vize Statutárního města Ústí nad Labem, jako dostupného a prostupného města s multimodální dopravou, odpovědným dopravním chováním a ekologickou veřejnou dopravou.

Důvodem pro pořízení tohoto dokumentu je potřeba analyzovat stávající stav a navrhnout odpovídající rozvoj dopravních systémů v podrobnosti, v jaké by to v rámci územního plánu nebylo možné.

Hlavním cílem dokumentu je vytvářet podmínky pro rozvoj kvalitní dopravní soustavy postavené na využití technicko – ekonomických vlastností jednotlivých druhů dopravy, vytvářet předpoklady pro snižování emisí, hluku a jiných škodlivých látek v plném souladu s evropskými právními předpisy s ohledem na minimalizaci dopadů na veřejné zdraví a životní prostředí.

Cílem analytické části je shromáždění a analýza dostupných informací o stavu a možnostech rozvoje všech dopravních subsystémů a provedení dopravních průzkumů za účelem zjištění nabídky a poptávky všech systémů. Poznatky z analýzy budou pak využity při zpracování návrhové části. Součástí analýzy je SWOT analýza všech subsystémů a celého systému dopravy a vlivu na životní prostředí.

Základním podkladem pro dopravně-inženýrské analýzy jsou mimo jiné dopravní průzkumy. V rámci analytické části zpracovávaného dokumentu bylo uskutečněno velké množství průzkumů, kterým se věnuje tato zpráva. Všechny provedené dopravní i sociodopravní průzkumy jsou podrobně v této zprávě popsány a jsou zde prezentovány jejich výsledky.

V rámci analýzy stávajícího stavu dynamické a statické dopravy byly na území města Ústí nad Labem provedeny dopravní průzkumy. Při průzkumech byly zjištěny intenzity automobilové dopravy na vybraných komunikacích. Dále byly sledovány intenzity cyklistické a pěší dopravy na vybraných pěších a cyklistických koridorech. Současně byl proveden průzkum statické dopravy na celém území města. Z podkladů dopravního podniku města Ústí nad Labem, byla provedena analýza přepravních vztahů v prostředcích veřejné hromadné dopravy.

2 DOPRAVNÍ PRŮZKUMY AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY

Při průzkumech automobilové dopravy byl proveden směrový průzkum, v rámci kterého byla nasčítána vozidla na vnějším kordonu města. Z detekčních smyček, která jsou umístěna na vybraných světelně řízených křižovatkách, byla vyhodnocena data pro běžný pracovní den. Dalším sledovaným parametrem automobilové dopravy bylo sledování dopravy v klidu, tzn. byl proveden pomocí kamerového systému umístěného na vozidle průzkum parkujících vozidel.

2.1 SMĚROVÝ DOPRAVNÍ PRŮZKUM

Při směrovém dopravním průzkumu byl proveden kordonový dopravní průzkum tranzitní dopravy ve městě Ústí nad Labem. Průzkum byl proveden v úterý 26. 6. 2018 na 7 stanovištích na hranicích města silnic I. a vybraných II. tříd.

Cílem bylo zjistit počet a druh vozidel v čase, trasy vozidel a podíl tranzitní dopravy. Výsledky budou sloužit jako podklad pro kalibraci stávající i plánování výhledové dopravní sítě.

Kordonový průzkum byl prováděn digitálními kamerami, které pracují ve viditelném spektru záření. Každý pruh vozovky je snímán jednou kamerou namířenou na čela vozidel z boku (z krajnice) nebo z vrchu (lávky, mostu). V případě snímání dvou stejnosměrných pruhů je třeba volit snímání z vrchu nebo počítat s možnými zákryty vnitřního pruhu. Kamera má úložiště a napájení na 11 hodin záznamu a je umístěna na stativu ve výšce registračních značek vozidel. Stativ je stabilizován balastem nebo je připevněn k jiné pevné konstrukci u komunikace.

Kameru instaloval pověřený pracovník na předem určeném místě, po celou dobu ji dozoroval a po 15 min cyklicky kontroloval proškolený brigádník. V případě selhání některé části bylo připraveno a instalováno náhradní zařízení nebo jeho část.

Po průzkumu byl z digitálních kamer zkopírován záznam z úložiště do serveru, kde bylo provedeno strojové čtení údajů. Došlo k automatizovanému přečtení registrační značky vozidla a poté ke kategorizaci vozidla (osobní, dodávka, lehké nákladní, těžké nákladní, autobus). Registrační značky vozidel jsou ihned po přečtení nahrazena hash tagem typu sha256 a dále se pracuje jen s tímto tagem.

Zpracovatel provedl měření přesnosti a spolehlivosti strojového čtení údajů. Na hodinovém vzorku lze konstatovat 95 % úspěšnost čtení RZ. Cca polovina neúspěšných přečtení jde na vrub vzájemného zákrytu RZ – vozidla jedou téměř bez odstupu. Druhá polovina na nečitelné RZ se týkala traktorů a speciálních strojů s atypickým umístěním RZ. Co se týče úspěšnosti určení druhu vozidla na přečtených RZ, je zde také 95 % úspěšnost, drtivá většina odchylek je o jednu hodnotu v hierarchii osobní až těžké nákladní.

Nakonec dojde k vytvoření cest jednotlivých vozidel nad databází přečtených údajů, který pracuje buď s nejdelší časovou délkou cesty přes území nebo s časem mezi jednotlivými zónami uvnitř průzkumované oblasti.

V souladu s doporučením TP 189 Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích/II. EDIP 2012 byl průzkum proveden v úterý 26. 6. 2018, 10 hodin nepřetržitě, tj. 7:00-16:59. Bylo postaveno 7 stanovišť na hranicích zástavby města, 3 stanoviště na silnicích I. třídy (2× I/30 a I/62) a 4 stanoviště na silnicích II. třídy (2× II/261, II/528, II/613) a žádné vnitroměstské stanoviště. Silnice II/253 a II/258 byly, vzhledem k nízkým intenzitám vozidel a existence souběžné dálnice D8, zanedbány. Stanoviště 1 na silnici II/613 bylo umístěno v Trmicích, protože snímací zařízení lze spolehlivě provozovat na 4 pruhu pouze do nižších intenzit vozidel. Maximální časová délka cesty mezi stanovišti byla určena na 25 min (20 min + 5 min na odchylky časové základny kamer).

Seznam stanovišť (proti směru hodinových ručiček):

- II/613 Žižkova (pěší lávka)
- I/30 Pražská (jih)
- I/261 Sebuzínská (jih)
- I/261 Vítězná (východ)
- I/62 Havířská (východ)
- I/30 Opletalova (západ)
- II/528 Petrovická (sever)

Seznam vnitřních zón:

- z00 – město

Pro určení druhu vozidel bylo pracováno s těmito typy vozidel:

- osobní
- dodávky
- lehká nákladní
- těžká nákladní
- autobusy

V době průzkumu probíhala dlouhodobá uzavírka poloviny dálnice D8 tak, že nebylo možno použít sjezd na 68 km ve směru z Prahy a na Drážďany.
V datech nebyly zjištěny žádné anomálie jako např. kongesce, nehoda nebo výpadek technologie. V den průzkumu bylo polojasno, beze srážek, došlo k výpadku kamery na stanovišti č. 4 do města mezi 14:10 a 14:25, chybějící počty vozidel byly doplněny interpolací.
Pro přepočet na 24 hodin a RPDI byly dle TP189/II použity ve všech případech koeficienty pro silnice I. třídy – jarní – všechna vozidla, dle kapitol 2.6 denní (67,12 %), 4.6 týdenní (105,2 %), 5.6 roční (105,2 %). Hodnoty pro silnice II. třídy – hospodářské nebyly použity, protože se liší jen o 2,5 %, což lze považovat za zanedbatelnou chybu.

Tabulka 1 Rozdělení typu cest v matici

zdroj \cil	'1	'2	'3	'4	z01	z02
'1	tranzitní				cílová	
'2						
'3						
'4						
z01	zdrojová				vnitřní	
z02						

Tabulka 2 Matice přepravních vztahů CELKOVÉ dopravy 7.00-16.59 hod

zdroj\cil	'1	'2	'3	'4	'5	'6	'7	z00	podíl tranzitu
'1	180	75	31	216	1039	10	10	3068	15 %
'2	57	17	1	29	229	4	10	1238	10 %
'3	35	3	42	25	95	15	15	1261	6 %
'4	214	32	37	25	47	12	16	1540	9 %
'5	1103	253	95	42	159	68	17	4032	14 %
'6	4	3	8	11	83	466	51	4326	2 %
'7	7	10	18	8	30	43	71	1532	3 %
z00	3146	1321	1440	1707	4335	4505	1477	1103	

Tabulka 3 Matice přepravních vztahů NÁKLADNÍ dopravy LN/TN 7.00-16.59 hod

zdroj\cil	'1	'2	'3	'4	'5	'6	'7	'z00	podíl tranzitu	podíl LN/TN
'1	14	33	2	32	230	1	0	277	26 %	12 %
'2	29	0	0	11	66	0	1	119	24 %	14 %
'3	2	0	0	1	4	0	0	10	19 %	1 %
'4	25	11	1	2	9	0	0	33	25 %	5 %
'5	236	57	4	5	4	17	0	207	31 %	9 %
'6	1	0	0	2	17	104	5	302	3 %	8 %
'7	0	0	0	0	5	3	2	28	13 %	2 %
'z00	246	120	13	53	184	313	17	99		

Tabulka 4 Matice přepravních vztahů CELKOVÉ dopravy 24 hod

zdroj\cil	'1	'2	'3	'4	'5	'6	'7	z00
'1	268	112	46	322	1548	15	15	4571
'2	85	25	1	43	341	6	15	1844
'3	52	4	63	37	142	22	22	1879
'4	319	48	55	37	70	18	24	2294
'5	1643	377	142	63	237	101	25	6007
'6	6	4	12	16	124	694	76	6445
'7	10	15	27	12	45	64	106	2282
z00	4687	1968	2145	2543	6459	6712	2201	1643

Tabulka 5 Matice přepravních vztahů NÁKLADNÍ dopravy LN/TN 24 hod

zdroj\cil	'1	'2	'3	'4	'5	'6	'7	'z00
'1	21	49	3	48	343	1	0	413
'2	43	0	0	16	99	0	1	178
'3	3	0	0	1	6	0	0	15
'4	37	16	1	3	13	0	0	49
'5	352	85	6	7	6	25	0	309
'6	1	0	0	3	25	155	7	451
'7	0	0	0	0	7	4	3	42
'z00	367	179	19	79	275	467	25	148

Podíl tranzitní dopravy na stanovištích je od 2 do 15 % u celkové dopravy, od 3 do 30 % u nákladní dopravy. Hlavní tranzitní směr celkové dopravy za 24 h je západ-východ (stanoviště 1-5 a 1-4) 3 191 cest a 718 cest za 24 hodin. Další významnější tranzit je podél Labe na silnici I. třídy (stanoviště 2-4) 641 cest za 24 hodin.

U nákladní dopravy za 24 h je první pořadí stejné západ-východ (stanoviště 1-5 a 1-4) 695 cest a 85 cest za 24 hodin. Další významnější tranzit je podél Labe na silnici I. třídy (stanoviště 2-4) 184 cest za 24 hodin.

Tabulka 6 Trojúhelníková matice přepravních vztahů CELKOVÉ dopravy 24 hod

zdroj\cil	'1	'2	'3	'4	'5	'6	'7	z00
'1	268	197	98	641	3191	21	25	9258
'2		25	5	91	718	10	30	3812
'3			63	92	284	34	49	4024
'4				37	133	34	36	4837
'5					237	225	70	12466
'6						694	140	13157
'7							106	4483
z00								1643

Tabulka 7 Trojúhelníková matice přepravních vztahů NÁKLADNÍ dopravy LN/TN 24 hod

zdroj\cil	'1	'2	'3	'4	'5	'6	'7	z00
'1	21	92	6	85	695	2	0	780
'2		0	0	32	184	0	1	357
'3			0	2	12	0	0	34
'4				3	20	3	0	128
'5					6	50	7	584
'6						155	11	918
'7							3	67
z00								148

Na profilech jednotlivých stanovišť na hranicích města byly zaznamenány intenzity od 5 do 20 tisíc vozidel za 24 h.

Podíl tranzitu na zaznamenaných cestách byl průměrně 12 %. Podíl nákladní dopravy (LN+TN) průměrně 8 %, podíl tranzitu nákladní dopravy 22 %. V osobní i nákladní dopravě dominuje tranzit východ (Trmice)-západ (Děčín po obou březích) s počtem 3 909 cest všech vozidel za 24 hod, z toho nákladní doprava 780 cest za 24 hodin.

2.2 PROFILOVÝ A KŘIŽOVATKOVÝ PRŮZKUM

V rámci analýzy stávajícího stavu byla společností NTD Group poskytnuta data z automatických sčítačů (detekčních smyček) umístěných před křižovatkami nebo na profilech řízených světelným signalizačním zařízením. Data byla poskytnuta pro období 16. – 22. dubna 2018. Pro potřeby dalšího využití dat byly vypočteny průměrné hodnoty pro období běžného pracovního dne (úterý až čtvrtek). Získána byla data z následujících křižovatek a profilů vybavených automatickými sčítači.

Tabulka 8 Sledované křižovatky a profily s automatickými sčítači

Automatické sčítače	
K02	Předmostí – Důlce
K03	Hrnčířská – Přístavní
K05	Pražská – Přístavní
K06	Přechod pro chodce před budovou hl. nádr.
K07	Malá Hradební – U Trati – Spojka
K08	Panská – Revoluční
K09	Panská – Brněnská
K10	Klišská – Panská – Špitálské nám.
K11	Bělehradská – Soc. péče – Stará
K12	Sociální péče – Mezní
K13	Malátova – Hoření
K14	Masarykova – Stará – Sadová
K15	Masarykova – Štefánikova
K19	Fibichova
P02	Přechod Bílinská
P03	Přechod pro chodce protipovodňová vana

Výsledky z detekčních smyček jsou uvedeny v PŘÍLOZE 2. Pro každou sledovanou lokalitu je v mapce uveden červeně údaj o počtu projíždějících vozidel za 24 hodin v běžný pracovní den, a to pro jednotlivé řadící pruhy v křižovatce (profilu).

V rámci směrového průzkumu byly zjištěny intenzity na významných příjezdových trasách do sledované oblasti. Na profilech jednotlivých stanovišť byly zaznamenány intenzity od 5 do 20 tisíc vozidel za 24 h. Ve srovnání s CSD2018 před otevřením dálnice D8, klesly intenzity na I/30 východ na méně než polovinu, mírný pokles na II/261 na obou koncích a mírný nárůst na II/613, I/62 a I/30 západ.

Tabulka 9 Přehled profilových intenzit dopravy na stanovištích za 24 h.

č. stanoviště	název	počet voz. za 24 h	RPDI 2018	RPDI CSD 2016	č. úseku CSD
1	II/613 Žižkova (pěší lávka)	14 669	13 255	11 754	4-3073
2	I/30 Pražská (jih)	5 061	4 573	12 396	4-2181
3	I/261 Sebuzínská (jih)	5 498	4 968	5 422	4-2200
4	I/261 Vítězná (východ)	6 357	5 744	7 328	4-0882
5	I/62 Havířská (východ)	19 099	17 258	15 763	4-0890
6	I/30 Opletalova (západ)	16 044	14 497	11 992	4-2190
7	II/528 Petrovická (sever)	5 498	4 968	4 111	4-4520

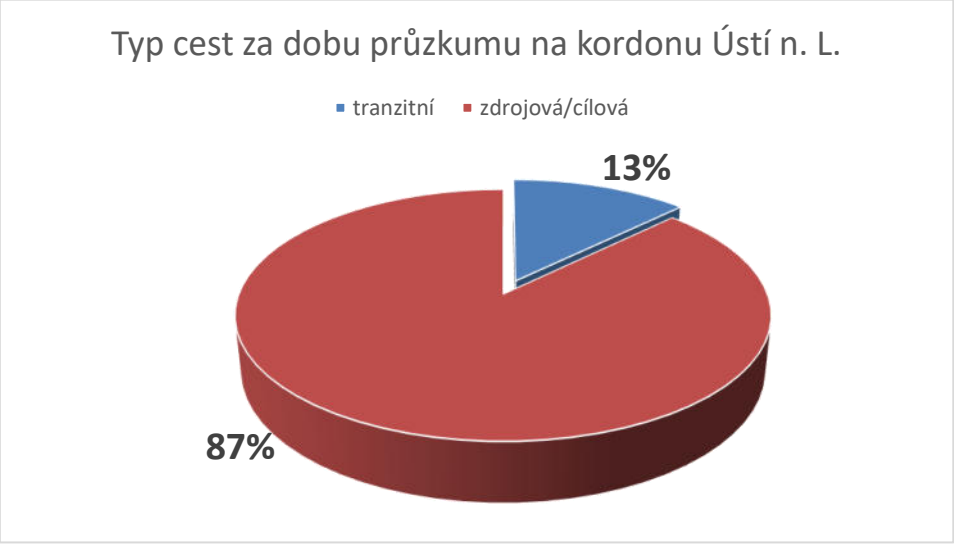
Pozn: sčítací místa CSD a tohoto průzkumu nejsou identická

Za dobu průzkumu (7-16 hod) bylo na 7 stanovištích detekováno 48 000 vozidel, unikátních RZ pak bylo 25 800, ty uskutečnily 41 000 cest, tj. průměrně 1,6 cesty na vozidlo. Podíl tranzitu na zaznamenaných cestách byl průměrně 12 %. Podíl nákladní dopravy (LN+TN) byl průměrně 8 %, podíl tranzitu nákladní dopravy 22 %.

Tabulka 10 Přehled typu cest za dobu průzkumu vzhledem k městu Ústí nad Labem

Druh cesty	*7-16 h*	*podíl*
tranzitní	*5 071*	*12 %*
zdrojová/cílová	*34 928*	*85 %*
vnitřní	-	-
celkem	*41 102*	*100 %*

Pro přepočet je používán koeficient TP189/II, kdy průzkum tvoří 67,12 % dopravy celého dne. Za pracovní den jde pak o 61 200 cest, z toho 4 400 jsou cesty nákladní dopravy.



Obrázek 1 Rozdělení typu cest na kordonu Ústí nad Labem

2.3 PRŮZKUM STATICKÉ DOPRAVY

Cílem průzkumu bylo pro potřeby strategického dokumentu popsat stav a využití parkovací infrastruktury. Na základě výsledků bude možné v návrhové části strategického dokumentu PUMM navrhnout úpravy a rozvoj systému parkování.

2.3.1 Stávající stav a metodika

Stávající organizace centra města

Centrum je regulovanou parkovací zónou od roku 1997 (OZV. č. 47/1997) s aktuálními pravidly a rozsahem z roku 2004 (nařízení města č. 3/2003) a cenovou politikou z roku 2017 v působnosti rady města (tzv. Cenové podmínky placeného stání motorových vozidel). Centrum lze definovat jako souvisle zastavěnou oblast s obchodním využitím ve středu města o výměře cca 60 ha bez jasné hranice vymezitelná sídlištěm Hornická-Stará, sídlištěm Skřivánek, Mariánským vrchem, řekou Labe, železniční stanicí Ústí nad Labem západ a Městskými sady.

Zde je možné parkovat na **2 877 místech** zdarma i za poplatek, nebo si místo nechat vyhradit, na soukromých plochách nebo v ulicích či garážích, podrobněji viz následující tabulka. Čtvrtina parkovacích míst je na soukromých plochách, z nichž polovina je na ulici a druhá polovina v garážích. Asi 80 % míst je zpoplatněno hodinově, desetina je nezpoplatněna a desetina je vyhrazena zpravidla organizaci.

Hodinový poplatek za stání se uplatňuje od pondělí do pátku, mezi 7:00 a 18:00 a v sobotu mezi 8:00 a 13:00 za cenu 20 Kč/hod, mimo centrum za sníženou sazbu 10 Kč/hod, v jádru centra je cenová progrese. Krátkodobou platbu je možné uskutečnit skrze 28 parkovacích automatů, z toho 5 umožňuje platbu kartou. Další možností je platba prémiovou SMS nebo přes jednu konkrétní aplikaci „Sejf“ chytrého telefonu. Hodinový poplatek může místní rezident zaplatit ročním poplatkem 400 Kč, místní abonent poplatkem 10 000 Kč.

Z přehledu plyne, že cenový rozdíl mezi garážemi a ulicí je u hodinové platby malý a u roční platby téměř žádný. Přestože by mohlo být ambicí města motivovat řidiče zaplnit primárně místa v garáži k tomu určené teprve poté prostor na ulici, který lze využít i městotvorně. Garáž zpravidla představuje delší cestovní časy do skutečného cíle než stání na ulici a tento rozdíl je třeba dorovnat cenou.

Poměrně rozsáhlá parkovací kapacita je vyhrazena institucím a je tedy po určitou dobu nevyužitelná jinak. Další část není zpoplatněna vůbec, což pak uživatelům ukazuje velkou rozkolísanost v ceně za parkování na jedné lokalitě a nevítaný pocit nerovnosti na trhu.

Tabulka 11 Přehled základních kapacit a cen na placených veřejných prostranstvích a v hromadných garážích

lokalita (vjezd)	placená doba	kapacita	návštěvník			rezident #	abonent #
			doba zdarma	1. placená hod	2. a další placená hod		
uliční placená stání – jádro centra (ul. Bratislavská, Dlouhá, Velká Hradební, Pařížská)	11 h	190	-	20 Kč/h	**50 Kč/h** **max. 200 Kč/den**	400 Kč/rok druhé auto v domácnosti 2000 Kč/rok třetí a další 4000 Kč/rok	10 000 Kč/rok
uliční placená stání – centrum	11 h	499	-	20 Kč/h	20 Kč/h max. 100 Kč/den		
uliční placená stání – ostatní (ul. Masarykova, Raisova, Žukovova)	11 h	100	-	10 Kč/h	10 Kč/h, max. 70 Kč/den		
uliční vyhrazená stání	24 h	280	-	-	-	9 090 Kč/rok	9 090 Kč/rok
uliční neplacená	-	160	-	-	-	-	-
garáže Magistrát města UL (ul. Dlouhá	24 h	175	-	20 Kč/h	**25 Kč/h** **max. 209 Kč/den**	29 000 Kč/rok	29 000 Kč/rok
garáže Mariánské (ul. Předmostí)	24 h	426	-	10 Kč/h 5 Kč/h noc	10 Kč/h 5 Kč/h noc max. 80 Kč/den	8 900 Kč/rok	8 900 Kč/rok
garáže Zanádraží (ul. U Nádraží)	24 h	76	3 h	20 Kč/h	20 Kč/h max. 100 Kč/den	-	-
soukromé parkoviště BUS.COM (ul. Malá Hradební)	*24 h*	*154*	-	*10 Kč/h*	*10 Kč/h*	*9 600 Kč/rok*	*9 600 Kč/rok*
soukromé parkoviště Schneilberg (ul. Dlouhá)	*10 h*	*32*	-	*20 Kč/h*	*20 Kč/h*	*ano, cena nezjištěna*	*ano, cena nezjištěna*
soukromé garáže Palác Zdar (ul. Dlouhá)	*24 h*	*145*	-	*30 Kč/h* *10 Kč/h noc*	*20 Kč/h* *10 Kč/h noc*	*ano, cena nezjištěna*	*ano, cena nezjištěna*
soukromé garáže OC Forum (ul. Malá Hradební)	*24 h*	*640*	*1,5 h*	*30 Kč/h první a druhou hod*	***60 Kč/h třetí a další hod***	-	-
celkem		**2 877**					

Rezident je fyzická osoba bydlící v lokalitě, abonent je osoba podnikající v lokalitě.

Na pěti nejnovějších parkomatech, kde lze platit kartou, je možné provést podrobnou analýzu plateb. Z analýzy plyne, že se na těchto automatech ročně vybere přes 2,2 mil. Kč a z toho 90 % formou mincí.

Výběr na jedno parkovací místo za den se pohybuje od 20-55 Kč, nejvyšší výběr za měsíc je zpravidla listopad, případně říjen či květen, nejnižší výběr je leden.

Počet vydaných parkovacích lístků a vybrané obnosy na vybraných 5 parkovacích automatech jsou uvedeny v následujících tabulkách.

Tabulka 12 Statistické vyhodnocení výnosů vybraných parkovacích automatů

lokace	počet míst	cena 1 hod	cena další hod	denní výnos na 1 PM	počet lístků	obnos
Ulice W. Churchilla	84	10 Kč		23 Kč	49 184	706 191 Kč
Ulice Vaníčkova	38	10 Kč		33 Kč	30 757	458 225 Kč
Ulice Pařížská	12	20 Kč	50 Kč	39 Kč	9 266	168 940 Kč
Ulice Dlouhá	47	20 Kč	50 Kč	21 Kč	18 227	359 515 Kč
Ulice Velká Hradební	26	20 Kč	50 Kč	55 Kč	24 868	518 710 Kč
celkem	207			29 Kč	132 302	2 211 581 Kč

Tabulka 13 Způsob platby na vybraných 5 parkovacích automatech

obnos	platební karty	mince	bankovky
2 211 581 Kč	64 080 Kč	1 989 713 Kč	157 788 Kč
Celkem	3%	90%	7%

Stávající organizace zbytku města

Ve zbytku města je parkování na veřejných pozemcích především neregulované, tj. na legálních plochách vymezených značkou nebo ze zákona (§ 25 361/2000 Sb.) lze volně parkovat. Na jednotlivých sídlištích jsou závorová parkoviště, kde si lze zakoupit vyhrazené místo, z celkové kapacity však jde o jednotky procent. U obchodních center parkování zpoplatněné není.

Pasportizace parkovacích kapacit

Pasportizace je výchozí činnost, pro naplánování průzkumů a jejich vyhodnocení. Jde o digitální pasportizaci všech legálních i nelegálních míst na území města. Město předalo zpracovateli svůj pasport pouze v rozsahu regulovaného centra města. Zpracovatel proto provedl jednotně i na zbytku území.

Prvním krokem bylo vytvoření geografické databáze veřejných parkovacích stání na území celého města. Formálně půjde o jednu vrstvu obsahující liniové prvky (polyline). Vhodnou jednotkou je parkovací úsek, což je prvek v ose parkujících vozidel jednoho typu stání (šikmé / kolmé / podélné) pro jednu parkující řadu:

- uliční stání – prvek typicky rovnoběžný s ulicí, nejvýše o délce uličního bloku, případně kratší úsek vycházející z místní úpravy, nebo rozdělní do zón,
- nebo část parkoviště – kde není vyznačeno vodorovným značením tak, aby odpovídal typickému uspořádání a kapacitě.

Tuto vrstvu je možné získat primárně z ortofotomap (kolmé letecké nebo družicové snímkování), katastrálních map a digitálních technických map, zejména jejich polohových parametrů. Dále budou získané informace ověřené v Google StreetView nebo Seznam Panorama. V poslední řadě budou získaná data aktualizována na skutečný stav při terénních průzkumech mobilním sběrem dat např. tabletem.

Sledované atributy každého prvku parkovacích stání:

- id – unikátní číselný identifikátor
- zóna – příslušnost do zóny (více viz kapitola dále)
- typ stání
  - šikmé,
  - kolmé,
  - podélné,
  - jiné.
- celková kapacita – legální (tj. dle místní nebo obecné zákonné úpravy) celkový počet parkovacích míst, a to buď primárně dle vodorovného značení, nebo kapacita typicky využívaná (zpravidla u nevyznačeného podélného stání lidé zaparkují úsporněji, než je normový předpoklad) nebo nejméně častěji dle výpočtu příslušných norem (ČSN 73 6110, ČSN 73 6056 a ČSN 73 6158). Dále je nutné zejména u uličního stání systémově odečítat ztracenou kapacitu plynoucí z existence vjezdů, a to dle geodetického zaměření, místního šetření nebo odborným odhadem. Dále je nutno z kapacity vyčlenit specifické skupiny:
  - z toho placené – typicky placené skrze parkomat nebo závorovým systémem,
  - z toho vyhrazeno obecně – typicky pro firmy, zákazníky, zvláštní užití, nebo osoby na RZ,
  - z toho zásobování – krátkodobá stání pro vyložení a naložení nákladu nebo osob,
  - z toho pro invalidy na RZ – pro každé místo je osazena zvláštní značka na konkrétní RZ,
  - z toho pro invalidy obecně – jedná se o přizpůsobená stání typicky na parkovištích, nebo dedikovaných uličních plochách.
- délka prvku – v metrech.

Rozdělení města do zón

Pasport parkovacích úseků (a následně průzkumy a návrhy) je vhodné seskupit do parkovacích zón, které mohou vycházet např. z urbanů nebo ze základních sídelních jednotek. Ve skutečnosti ale musí být upraveny tak, aby pasportizované úseky jednoznačně a logicky spadaly do vytvořených zón. Formálně jsou parkovací zóny plošné prvky (polygony), pokrývající zastavěné území celého města.

Rozdělení města do zón má respektovat funkčního využití města z hlediska zástavby, jako jsou:

- bydlení individuální
- bydlení hromadné
- výroba, průmysl
- obchod, služby
- širší centrum
- historické centrum (MPR)
- případně významná místa občanské vybavenosti

Toto dělení má dále respektovat základní urbanistické členění města bariérami (železnice, silnice, řeky) a stávající regulaci parkování (např. zpoplatněné oblasti). Centrum s vysokou poptávkou a obrátkou je vhodné rozdělit do menších zón zpravidla ulic, skupin ulic, nebo pokud jsou ulice dlouhé pak naopak jen jejich částí. Zóny zároveň předurčují podrobnost řešení analýzy a umožňují problematiku přehledně uchopit. Zároveň se vytvoření každé zóny, zejména její rozloha, má vhodně volit tak, aby nabídka parkovacích míst byla v příhodné vzdálenosti vůči typickým zdrojům/cílů cest. Např. rozsáhlé parkování u sportovního stadionu zahrnuté do zóny sídliště, zvýší formálně nabídku na sídlišti, kterou ale obyvatele sídlišť nechtějí používat. Naopak není možné zajistit parkování každému obyvateli před dveřmi jeho domu.
Pro vyhodnocení byly vytvořeny oblasti na základě Základních sídelních jednotek a Sčítacích obvodů, charakterizující zástavbu dané oblasti a rozložení parkování, ale nejsou z nich skladebné.

Metodika průzkumů

Předmětem průzkumů je popsání stavu dopravy v klidu na území o města. Průzkumové práce byly rozděleny na tři části:

- centrum,
- spojitě urbanizované území,
- a zbytek města.

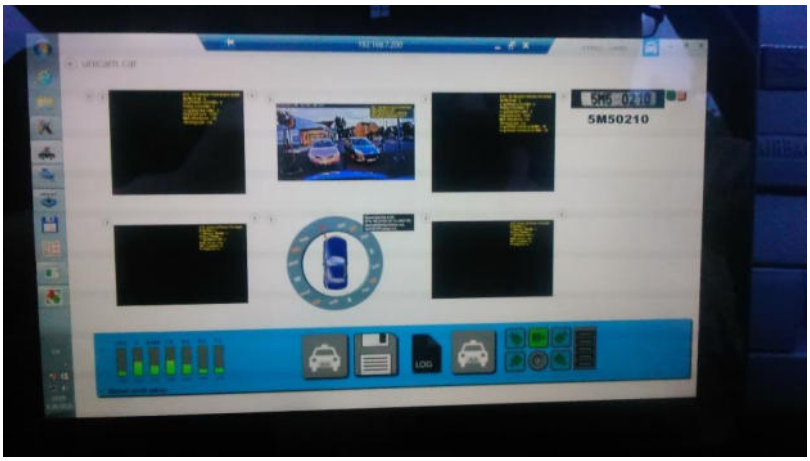
Sběr dat proběhl automatizovaně za pomoci speciálně vybaveného osobního vozidla s 4 infračervenými kamerami s infračerveným přisvícením a GPS detekující a zapisující digitálně RZ na veřejně přístupných plochách. Jízda vozidla proběhla podle předem naplánované zohledňující uliční parkování i parkoviště. Rozlišovány byly atributy:

- RZ,
- typ parkování (šikmé, kolmé, podélné),
- poloha vozidla (GPS),
- orientace vozidla v prostoru,
- čas.

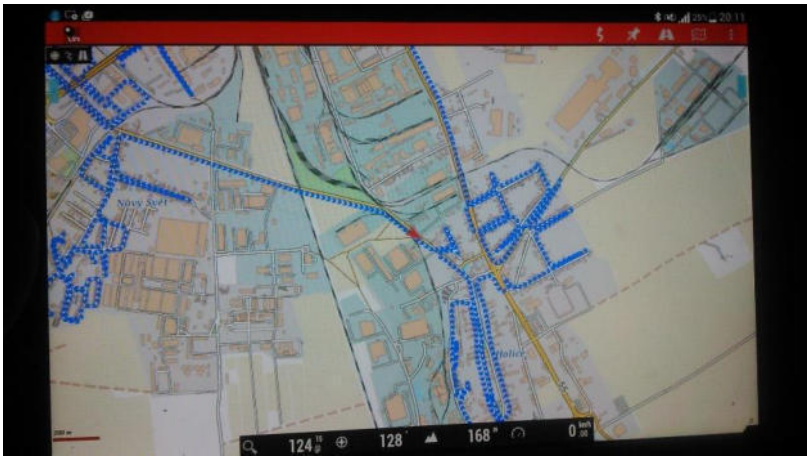
Průzkumy v centru byly organizovány v jeden den ve středu 20. 6. 2018 v čase 5-21 hod. v pravidelných jízdních cyklech 2 hodiny.
Průzkumy na spojitě urbanizovaném území byly provedeny průzkumy v úterky, středy, čtvrtky 12. - 19. 6. 2018 v časových obdobích pro den (9-15 h) a pro noc (21-04 h).
Od průzkumů na zbývajícím území tvořící periferii města bylo upuštěno, neboť se jedná o řídkou a roztroušenou solitérní zástavbu, často i terénně stísněných podmínkách, bez existence typické ulice a tím místa k zaparkování, nebo o dříve samostatné obce, kde auta parkující ve veřejném prostoru dosahují jen jednotek na kilometr.



Obrázek 2 Vozidlo pro automatizovanou detekci parkujících vozidel



Obrázek 3 Ovládací software ve vozidle



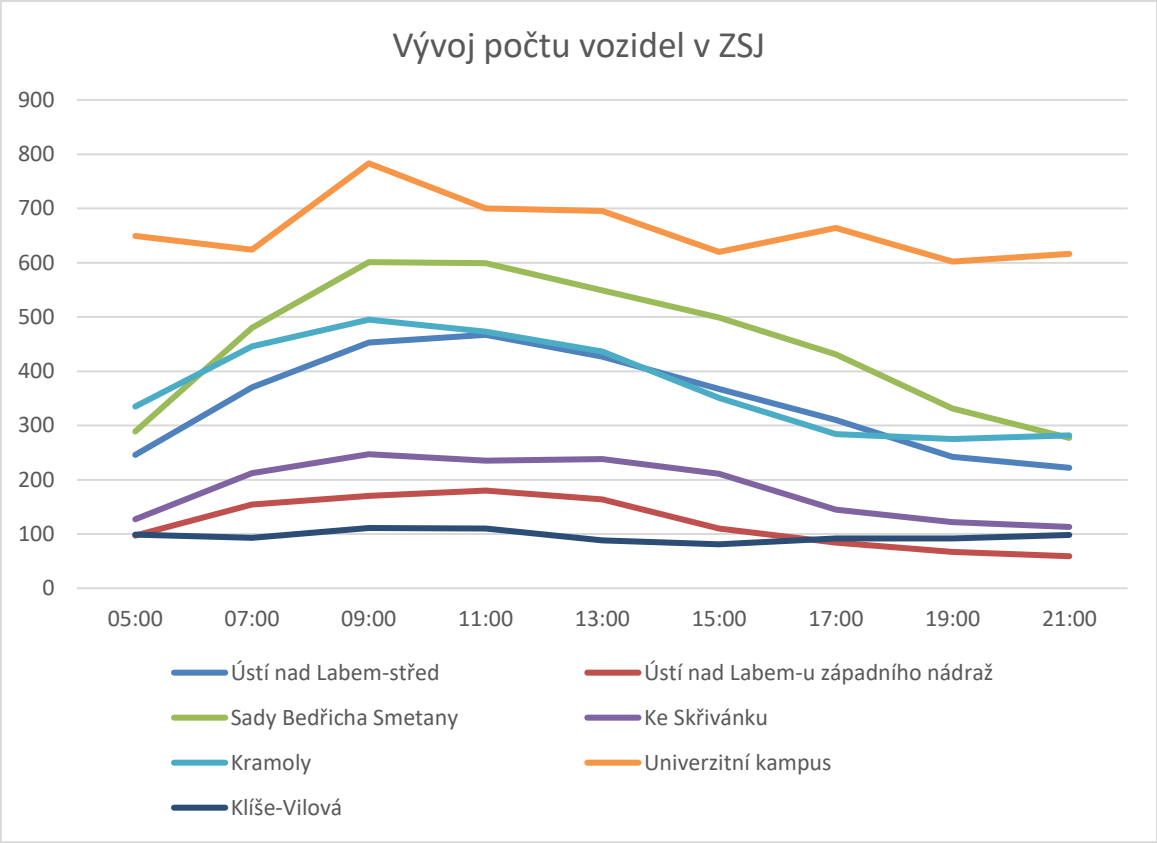
Obrázek 4 Navigace po plánované trase průzkumu

2.3.2 Výsledky průzkumů

Průzkum v centru

Oblast centra odpovídá zóně s regulovaným stáním s mírným rozšířením i na plochy neregulované. Během průzkumů byly z důvodu rekonstrukce zcela uzavřeny ulice Stroupežnického, Velká Hradební v úseku Pařížská – Bratislavská, Moskevská v úseku Londýnská-Prokopa Diviše a Londýnská v úseku Růžový Palouček-Moskevská. Kapacity těchto ulic nejsou do vyhodnocení započítány.

Během 18 hod. průzkumu bylo zachyceno na veřejných prostranstvích 12 500 parkujících vozidel, z toho 32 % vozidel stálo déle než 2 hodiny. Nejvytíženější doba byla 11 hodina.

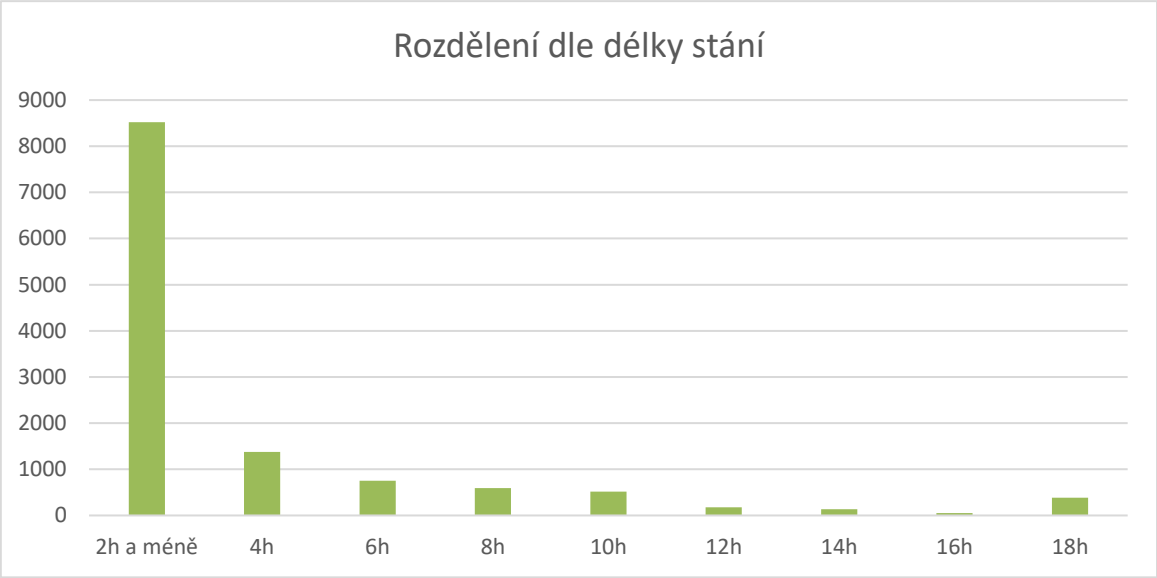


Obrázek 5 Vývoj počtu parkujících vozidel v jednotlivých ZSJ v centru města

Tabulka 14 Počty parkujících vozidel v jednotlivých ZSJ v centru města v jednotlivých hodinách

Název ZSJ	05 h	07 h	09 h	11 h	13 h	15 h	17 h	19 h	21 h
Ústí nad Labem-střed	246	370	453	467	427	367	310	242	222
Ústí nad Labem-u západního nádraží	97	154	170	180	164	110	84	67	59
Sady Bedřicha Smetany	289	480	601	599	549	499	431	331	277
Ke Skřivánku	127	212	247	235	238	211	145	122	113
Kramoly	335	446	495	473	436	351	284	275	282
Univerzitní kampus	649	624	783	700	695	620	664	602	616
Klíše-Vilová	99	93	111	110	88	81	92	92	98
Hlavní nádraží	12	15	25	25	27	10	17	6	3
Skřivánek	20	17	14	13	18	19	22	18	18
Celkem	**1874**	**2411**	**2899**	**2802**	**2642**	**2268**	**2049**	**1755**	**1688**

Gateway to solutions



Obrázek 6 Grafické znázornění rozdělení dle délky stání

Tabulka 15 Počty parkujících vozidel v jednotlivých ZSJ v centru města dle délky stání

Název ZSJ	Podíl stání 4 h a více	2h a méně	4h	6h	8h	10h	12h	14h	16h	18h	průměrná délka (h)
Ústí nad Labem-střed	29%	1522	265	119	78	77	26	21	6	34	3,5
Ústí nad Labem-u západního nádraž	39%	360	65	39	51	33	12	8	4	19	4,4
Sady Bedřicha Smetany	28%	1970	322	133	121	94	32	25	9	48	3,5
Ke Skřivánku	39%	512	83	45	44	70	27	12	4	39	4,7
Kramoly	36%	1175	153	128	126	121	24	25	8	73	4,4
Univerzitní kampus	31%	2534	404	238	147	101	49	36	20	139	3,9
Klíše-Vilová	34%	339	67	40	19	15	8	4	1	23	4
Hlavní nádraží	31%	57	8	5	4	4	1	3	0	1	3,9
Skřivánek	35%	51	8	4	4	2	0	1	0	8	4,7
Celkem	32%	8520	1375	751	594	517	179	135	52	384	3,9

Průzkum spojitě urbanizovaného území

Z pasportu bylo vyhodnoceno 17 900 legálních parkovacích míst na průzkumovaném území města. Během průzkumů bylo zaznamenáno na veřejných prostranstvích (tj. vč. centra) přes den 15 800 vozidel a přes noc 19 500 vozidel.

Mezi oblasti s největší kapacitou patří sídliště, nad 1000 míst: Severní Terasa, sídliště Dobětice, sídliště Krásné Březno.

Z denní obsazenosti plyne zatížení ZSJ v centru vč Kramoly a Klíše-Vilová a vyprázdnění některých sídlišť jako Krásné Březno, Neštěmická, Skalka, Všebořice.

Z noční obsazenosti plyne přetížení sídlišť zejména Stříbrníky, Dobětice, Březno, Neštěmická, Skalka a odlehčení centra vč. Kramoly. Naopak ZSJ Univerzitní kampus zůstává zatížena stejně ve dne i v noci.

Z analýzy provedených průzkumů vychází, že přes den dochází k zatěžování zejména centra a v noci dojde k odlehčení centra a zatížení sídlišť a obytných čtvrtí. Průzkum se podrobněji

zabýval centrem města, kde špička je okolo 11 hodiny. Na základě těchto dat a informací bude možné v návrhové části navrhnout přístup k tomuto dopravnímu subsystému.

Výsledky průzkumů převedené do grafické podoby jsou uvedeny v PŘÍLOZE č. 3.

2.4 PRŮZKUM CYKLISTICKÉ A PĚŠÍ DOPRAVY

Průzkum cyklistické a pěší dopravy byl proveden na 11 profilech, které se nacházejí především v centru města. Průzkum byl proveden v ranní špičce (7:30 – 9:30) a poledním sedlu (11:00 – 13:00). Při průzkumu byly sledovány především hlavní směry mezi dopravním uzlem Hlavní nádraží a zastávkami městské hromadné dopravy v ulici Hrnčířská. Na vstupu a výstupu z budovy nádraží bylo během průzkumu nasčítáno 2 092 osob. Další sledované frekventované trasy byly např. mezi Mírovým náměstím a Kostelním náměstím, levým a pravým břehem řeky Labe přes most Dr. Edvarda Beneše. Výsledky průzkumu jsou uvedeny v grafické PŘÍLOZE č. 4.

Na cyklostezce č. 2 byly umístěny sčítací radary Sierzega, které zaznamenaly intenzity pěších a cyklistů. Měřící stanoviště byla umístěna u železničního mostu a u podjezdu pod Mariánským mostem. Během 24 hodin pracovního dne bylo na profilu u železničního mostu zaznamenáno 160 cyklistů a 135 pěších. V neděli to bylo 186 cyklistů a 155 pěších. Na profilu pod Mariánským mostem bylo ve všední den zaznamenáno 151 cyklistů a 152 pěších. Během neděle projelo profilem 191 cyklistů a prošlo 168 pěších.

Grafické a tabulkové vyhodnocení cyklistické dopravy na území města Ústí nad Labem zjištěné v rámci celostátního sčítání dopravy na sledované komunikační síti jsou uvedeny v PŘÍLOZE č. 5.

Výsledky z provedených průzkumů jsou uvedeny v PŘÍLOZE č. 5.

2.5 PRŮZKUM PŘEPRAVNÍCH VZTAHŮ V MHD

V rámci analýzy stávajícího stavu přepravních vztahů byla dopravním podnikem města Ústí nad Labem poskytnuta data o nástupech a výstupech cestujících na jednotlivých linkách městské dopravy.

Poskytnutá data byla získána pomocí sčítacích zařízení, které jsou umístěny ve dveřních rámech vybraných vozidel. Sčítací rámy zaznamenávají nastupující a vystupující cestující na jednotlivých zastávkách. Vozidla vybavená těmito sčítacími rámy jsou střídavě vypravována na různá pořadí jednotlivých linek tak, aby se kontinuálně zajistilo co nejširší pokrytí výkonů na všech spojích všech linek. Dopravní podnik tímto způsobem dokáže periodicky získávat data o využití jednotlivých spojů jednotlivých linek v průběhu celého roku.

Dopravní podnik poskytl velké množství dat, která následně zpracovatel vyhodnocoval pro účely analytické i návrhové části dokumentu SUMP.

Data byla vyhodnocena ve třech časových profilech:

- pracovní den, ranní špička v čase 5:30 až 8:30 hod.
- pracovní den, odpolední špička v čase 14:00 až 17:00 hod.
- neděle, večerní špička 18:00 až 21:00 hod.

Časové profily byly vybrány na základě odborného odhadu dopravních špiček zadavatelem a následném potvrzení od poskytovatele dat.

Data nebyla vyhodnocena pro autobusovou linku č. 23, pro noční linky č. 41, 42, 43 a 46, ani pro sezónní turistické linky (skibus – linka č. 10 a cyklobusy – linka č. 20 a č. 21). Tyto linky nejsou ve sledovaných časových profilech provozovány. Data z autobusové linky č. 2 a trolejbusové linky č. 53 byla vyhodnocena pouze pro pracovní den (o víkendu nejsou tyto linky provozovány).

Sčítací rámy však nevykazují stoprocentní spolehlivost a je třeba počítat s určitou chybovostí dat. Ta však není větší než jednotky procent. Vyhodnocená data je tedy třeba brát ne zcela jako přesná na jednotky cestujících. Při větší výměně cestujících na vysoce frekventovaných zastávkách mohly vzniknout nepřesnosti ve sčítání nastupujících a vystupujících cestující.

Sběr dat na trolejbusových linkách probíhal v období od září 2017 do února 2018. Sčítací zařízení jsou umístěna ve vozidlech Škoda 28Tr s evidenčním číslem 410 (15metrové sólo vozidlo) a Škoda 27Tr s evidenčním číslem 610 (18metrové kloubové vozidlo).

Sběr dat na autobusových linkách probíhal od prosince 2016 do února 2018 s výjimkou letních měsíců. Sčítací zařízení na autobusových linkách jsou umístěna ve vozidle Iveco Urbanway 12M CNG s evidenčním číslem 75. Jde o 12metrové sólo vozidlo.

Výsledky sběru dat z autobusových a trolejbusových linek v podrobnosti pro jednotlivé linky jsou uvedeny v PŘÍLOZE č. 6**.**

Z dat byla také vyhodnocena obrátkovost (součet vystupujících a nastupujících cestujících) na vybraných zastávkách v centru i mimo centrum města. Výsledky vyhodnocení pro jednotlivé zastávky a jednotlivá období ukazuje následující tabulka.

Legenda: RŠ – ranní špička pracovního dne (5:30 – 8:30); OŠ – odpolední špička (14:00 – 17:00); NŠ – nedělní špička (18:00 – 21:00); všední den – celé provozní období (0:00 – 24:00); dc – směr do centra; zc – směr z centra

Tabulka 16 Obrat cestujících na vybraných zastávkách v centru města

Název zastávky	Období	Směr	Obrat cestujících
Revoluční	**RŠ**		1789
	OŠ		2218
	všední den		**9275**
	NŠ		439
Hlavní nádraží	**RŠ**		665
	OŠ		720
	všední den		**3206**
	NŠ		170
Mírové náměstí	**RŠ**	dc (Rev)	4589
		zc	1170
		celkem	5759
	OŠ	dc (Rev)	3818
		zc	2923
		celkem	6741
	všední den	dc	19459
		zc	9474
		celkem	**28933**
	NŠ	dc	739
		zc	439
		celkem	1178
Hraničář	**RŠ**	dc	1049
		zc	984
		celkem	2033
	OŠ	dc	2010
		zc	1521
		celkem	3531
	všední den	dc	7081
		zc	5799
		celkem	**12880**
	NŠ	dc	272
		zc	233
		celkem	505
Poliklinika	**RŠ**	dc	469
		zc	798
		celkem	1267
	OŠ	dc	572
		zc	363
		celkem	935
	všední den	dc	2410
		zc	2688
		celkem	**5098**
	NŠ	dc	80
		zc	93

Název zastávky	Období	Směr	Obrat cestujících
		celkem	173
Masarykova nemocnice	RŠ	dc (jz)	385
		zc (sv)	342
		celkem	727
	OŠ	dc	335
		zc	307
		celkem	642
	všední den	dc	1667
		zc	1503
		celkem	**3170**
	NŠ	dc	42
		zc	58
		celkem	100
Divadlo	RŠ	dc	2646
		zc	938
		celkem	3584
	OŠ	dc	4123
		zc	949
		celkem	5072
	všední den	dc	15668
		zc	4368
		celkem	**20036**
	NŠ	dc	597
		zc	217
		celkem	814

Tabulka 17 Obrat cestujících na vybraných zastávkách mimo centrum města

Název zastávky	Období	Směr	Obrat cestujících
Stříbrníky	RŠ	dc (s)	532
		zc (j)	623
		celkem	1155
	OŠ	dc	355
		zc	670
		celkem	1025
	všední den	dc	2054
		zc	2993
		celkem	**5047**
	NŠ	dc	70
		zc	97
		celkem	167

Název zastávky	Období	Směr	Obrat cestujících
Krásné Březno	**RŠ**	dc (s)	602
		zc (j)	195
		celkem	797
	OŠ	dc	534
		zc	270
		celkem	804
	všední den	dc	2630
		zc	1077
		celkem	**3707**
	NŠ	dc	55
		zc	61
		celkem	116
Severní Terasa	**RŠ**	dc (z)	261
		zc (v)	222
		celkem	483
	OŠ	dc	219
		zc	263
		celkem	482
	všední den	dc	1112
		zc	1123
		celkem	**2235**
	NŠ	dc	62
		zc	103
		celkem	165
OD Květ	**RŠ**	dc	573
		zc	244
		celkem	817
	OŠ	dc	374
		zc	664
		celkem	1038
	všední den	dc	2192
		zc	2102
		celkem	**4294**
	NŠ	dc	30
		zc	95
		celkem	125
Krajský soud	**RŠ**	dc (v)	285
		zc (z)	375
		celkem	660
	OŠ	dc	379
		zc	339
		celkem	718
	všední den	dc	1537
		zc	1653

Název zastávky	Období	Směr	Obrat cestujících
		celkem	**3190**
	NŠ	dc	40
		zc	57
		celkem	97
Kamenný vrch	**RŠ**	dc	164
		zc	73
		celkem	237
	OŠ	dc	135
		zc	239
		celkem	374
	všední den	dc	693
		zc	723
		celkem	**1416**
	NŠ	dc	17
		zc	44
		celkem	61
Lipová	**RŠ**	dc	126
		zc	54
		celkem	180
	OŠ	dc	63
		zc	104
		celkem	167
	všední den	dc	438
		zc	366
		celkem	**804**
	NŠ	dc	20
		zc	19
		celkem	39
Dukelských hrdinů	**RŠ**	dc	268
		zc	149
		celkem	417
	OŠ	dc	153
		zc	287
		celkem	440
	všední den	dc	975
		zc	1010
		celkem	**1985**
	NŠ	dc	59
		zc	77
		celkem	136

2.6 SOCIODOPRAVNÍ PRŮZKUM

Sociodopravní průzkum byl proveden společností NMS Market Research, která se specializuje na anketní dotazovací průzkumy.

Cílem průzkumu dopravního chování bylo zjistit základní charakteristiky o domácnostech a jednotlivcích, které mají trvalé bydliště na území města Ústí nad Labem a v nejbližším okolí. Za domácnosti byly zjišťovány údaje o vlastnictví dopravních prostředků a časových jízdenek. Za jednotlivce v domácnostech od věku 6 let byly primárně zjišťovány všechny uskutečněné cesty v průběhu jednoho pracovního dne a také pravidelné cesty v nepracovní den. U jednotlivců bylo také zjišťováno využívání jednotlivých dopravních prostředků, které jsou v domácnostech k dispozici.

Technická zpráva průběhu sociodopravního průzkumu je součástí PŘÍLOHY č. 7.

Závěrečná zpráva sociodopravního průzkumu je součástí PŘÍLOHY č. 8.

Tříděné tabulky s výsledky sociodopravního průzkumu za domácnosti jsou součástí PŘÍLOHY č. 9.

Tříděné tabulky s výsledky sociodopravního průzkumu za osoby jsou součástí PŘÍLOHY č. 10.

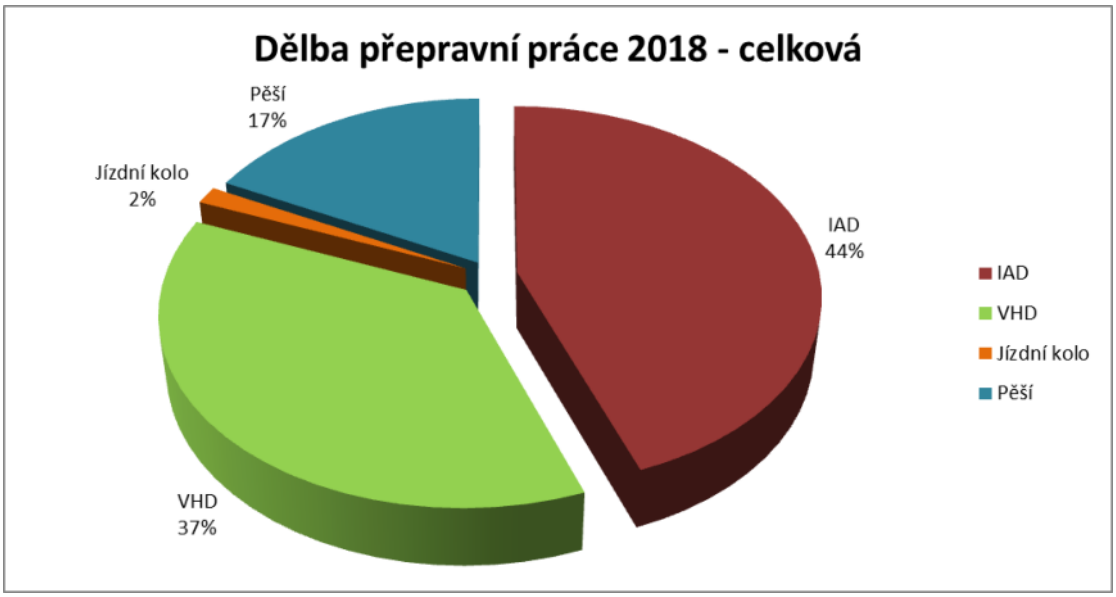
Matice výsledků cestovního deníku je součástí PŘÍLOHY č. 11.

Poměr využívání různých dopravních je prezentován dělbou přepravní práce. Dělba přepravní práce charakterizuje právě každodenní dopravní chování obyvatel města. Z průzkumu byly vyhodnoceny dělby přepravní práce pro různé druhy cest:

- Celková dělba přepravní práce (vnitřní i vnější cesty)
- Dělba přepravní práce pro vnitřní cesty v Ústí nad Labem (cesty se začátkem i koncem na území města)
- Dělba přepravní práce se zdrojem či cílem mimo Ústí nad Labem (cesty začínající na území města, ale končící mimo území města, resp. naopak)
- Dělba přepravní práce pro cesty do/ze zaměstnání (cesty jejichž začátek či konec byl v zaměstnání respondenta)
- Dělba přepravní práce pro cesty do/ze zaměstnání či školy (cesty jejichž začátek či konec byl v zaměstnání respondenta nebo ve školském zařízení)

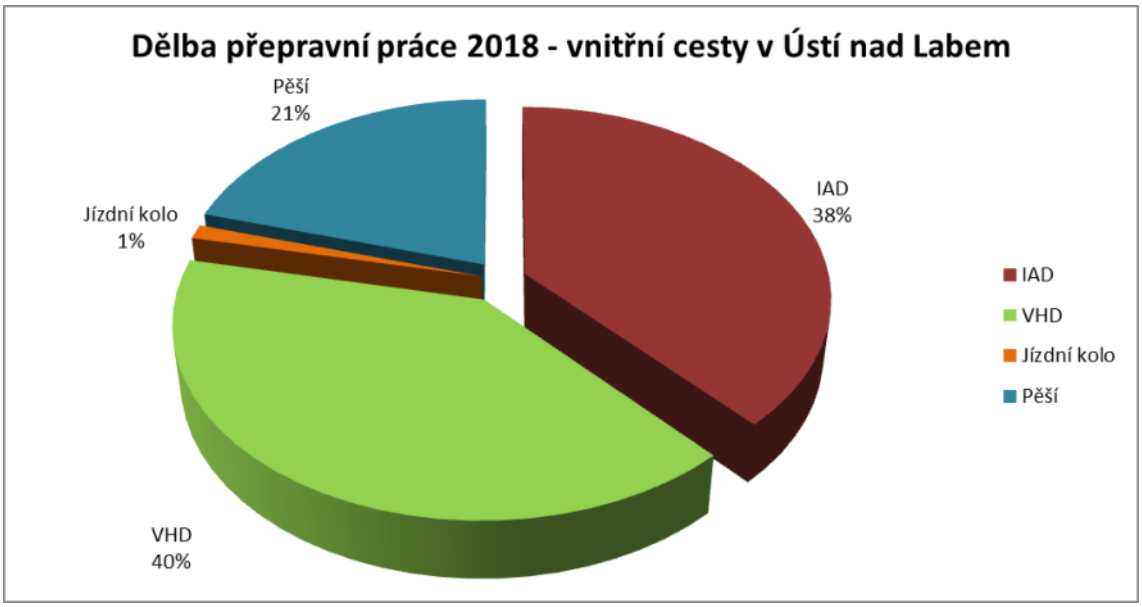
Jednotlivé dělby přepravní práce vyobrazují grafy na obrázcích níže.

Během průzkumu byla zjištěna celková přepravní práce pomocí individuální automobilové dopravy 44 % a 37 % se podílela veřejná hromadná doprava.



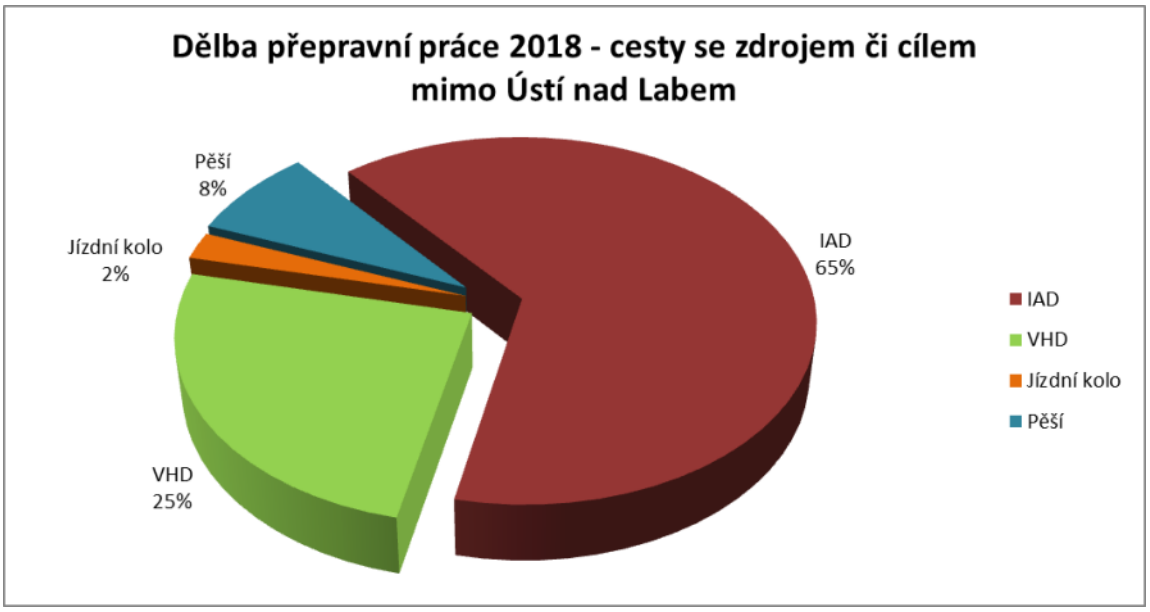
Obrázek 7 Celková dělba přepravní práce v Ústí nad Labem

Cesty vykonané pouze na území města (vnitřní cesty) byly uskutečněny v 38 % procentech pomocí individuální automobilové dopravy, 40 % veřejnou hromadnou dopravou, 15 % cest bylo pěších a pouze 1 % se podílela na přepravních vztazích cyklistická doprava.



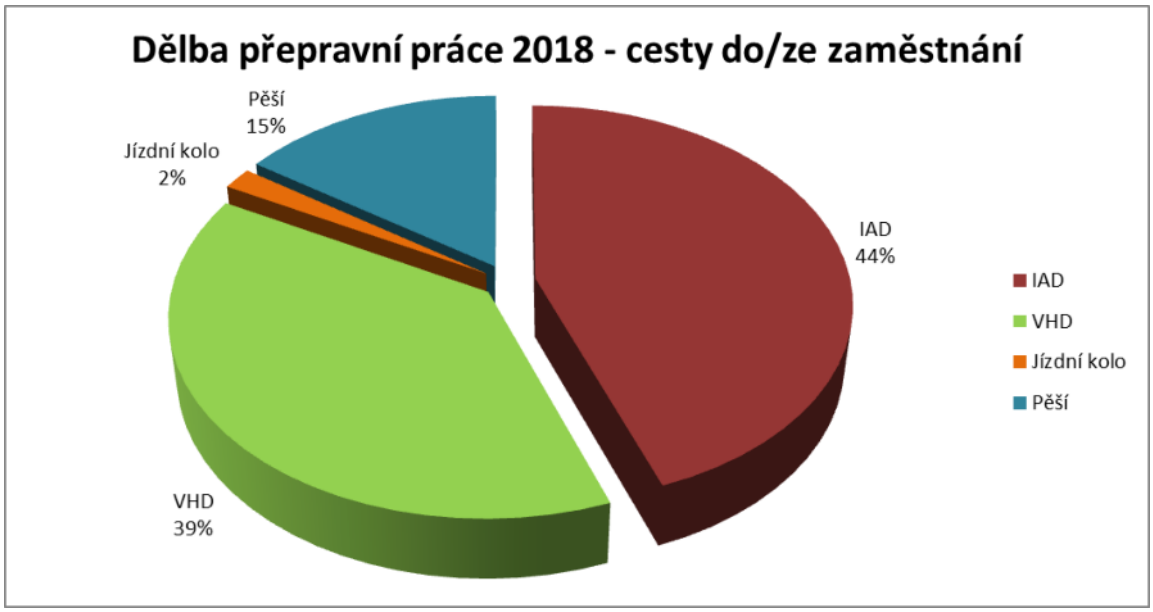
Obrázek 8 Dělba přepravní práce v Ústí nad Labem pro vnitřní cesty

Cesty jejíž počátek nebo konec byl na území mimo město Ústí nad Labem byly uskutečněny převážně individuální automobilovou dopravou. Podíl veřejné hromadné dopravy na objemu cest je oproti individuální automobilové dopravě výrazněji nižší. Podílela se pouze 25 % na celkovém objemu cest.



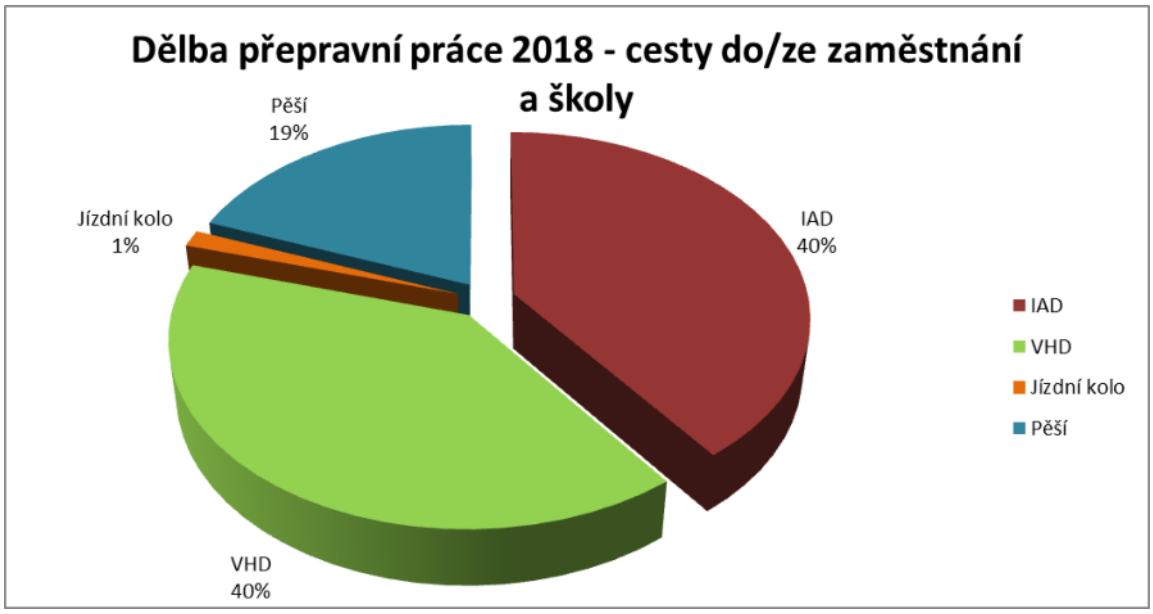
Obrázek 9 Dělba přepravní práce se zdrojem či cílem mimo Ústí nad Labem

Přepravní vztahy, kdy byl začátek nebo konec cesty v zaměstnání, je využití veřejné hromadné dopravy o 5 % nižší než využití individuální automobilové dopravy. Pěší cesty se podílely 15 % z celkového objemu cest. Jízdní kolo využily 2 % respondentů.



Obrázek 10Dělba přepravní práce pro cesty do/ze zaměstnání

Při vyhodnocení přepravních vztahů, kdy byl začátek nebo konec cesty v zaměstnání a\ve\škole je využití veřejné hromadné dopravy a individuální automobilové dopravy naprosto shodné. Pěší cesty se podílely 19 % z celkového objemu cest.



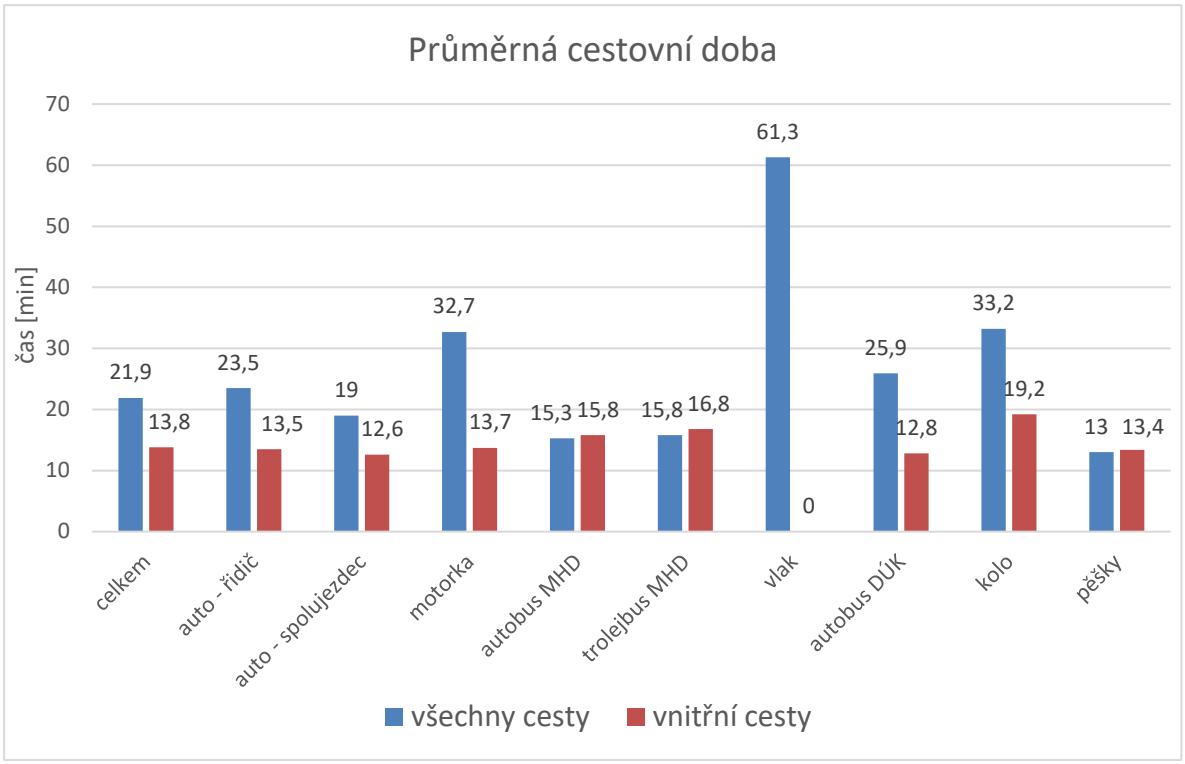
Obrázek 11 Dělba přepravní práce pro cesty do/ze zaměstnání a školy

Následující obrázek zobrazuje statistiku průměrné cestovní doby jedné jízdy při použití jednotlivých druhů dopravních prostředků. Graf zobrazuje odděleně průměrnou cestovní dobu pro všechny zaznamenané cesty (tedy pro vnější i vnitřní cesty) a odděleně pouze pro vnitřní cesty (tedy pro cesty se zdrojem a cílem na území města Ústí nad Labem).

Celková průměrná cestovní doba v rámci všech cest (tedy vnějších i vnitřních) dosahovala hodnoty 21,9 minut, v případě pouze vnitřních cest poté 13,8 minut.

V případě všech cest stráví průměrně nejdelší dobu cestující ve vlaku (61,3 minut) a na jízdním kole (33,2 minut), nejkratší dobu pak cestováním prostředky MHD (15,3 minut v autobuse MHD a 15,8 minut v trolejbuse MHD) a chůzí (13,0 minut).

V případě vnitřních cest stráví průměrně nejdelší dobu na svých cestách pomocí jízdního kola (19,2 minut) a v prostředcích MHD (16,8 minut v trolejbuse a 15,8 minut v autobuse MHD). Naopak nejkratší průměrnou cestovní dobu má dopravní mód autobus DÚK (12,8 minut), jízda automobilem (12,6 minut jako spolujezdec, 13,5 minut jako řidič) a chůze (13,4 minut).



Obrázek 12 Průměrná cestovní doba jednotlivými druhy dopravních prostředků

Z anketního průzkumu byly vyhodnoceny připomínky k městské hromadné dopravě, cyklistické dopravě, individuální automobilové dopravě a spokojenosti parkování na území města. Níže jsou shrnuty obecné a opakující se poznatky z průzkumu.

Konkrétní znění všech připomínek, námětů či názorů k jednotlivým dopravním módům je součástí PŘÍLOHY č. 12.

Otázky týkající se spokojenosti s městskou hromadnou dopravou

V námětech, připomínkách či stížnostech k hromadné dopravě se objevilo celkem 454 odpovědí. Odpovědi byly roztřízeny do několika kategorií dle podobnosti. Jedná se o:

- *Intervaly (102)*
  - Nejhojněji se vyskytujícími atributy v této kategorii odpovědí byly:
    - stížnost na příliš dlouhé intervaly mezi jednotlivými odjezdy (27)
    - špatná návaznost spojů (24)
    - málo nočních spojů (8)
    - fakt, že MHD nejezdí podle jízdního řádu (13)
  - V odpovědích se vyskytovaly nejčastěji komentáře k různým linkám a jejich dlouhým intervalům v různých obdobích, popř. připomínky k lepšímu trasování linek (konkrétně byly nejčastěji zmíněny linky 58, 15, 57, 18, 7, 5)
- *Vozidla*

- Čistota (100)
  - Čistota vyplynula z dotazníku jako jeden z atributů s největším počtem komentářů, co se spokojenosti s městskou hromadnou dopravou týče, lze tedy konstatovat, že je pro obyvatele města poměrně palčivým problémem.
  - Všichni respondenti, kteří se k tomuto tématu vyjádřili, byli s úrovní čistoty v MHD Ústí nad Labem nespokojeni.
- Cestující (51)
  - Z kategorie cestujících jsou respondenti nejvíce nespokojeni s kontrolou přepravních dokladů (34), zejména u sociálně slabších skupin a obyvatel romského etnika.
  - Ve spojitosti s výše zmíněnou skupinou cestujících respondenti hojně poukazovali také na neohleduplnost v prostředcích městské hromadné dopravy.
  - V souvislosti s problematikou revize jízdenek někteří respondenti navrhují nástup do vozidel MHD pouze předními dveřmi.
- Řidiči (14)
  - Vesměs se jedná o vyjádření nespokojenosti s chováním a ohleduplností řidičů MHD Ústí nad Labem.
- Vozový park (62)
  - Většina dotazovaných respondentů si stěžuje na zastaralý vozový park (22) a s tím související technologie ovlivňující komfort jízdy jako je například klimatizace (13), bezbariérový přístup (6), větší možnosti při nákupu jízdenky apod.
  - S vlnou kritiky se setkal také poměrně nově zavedený poptávkový systém otevírání dveří a příliš hlasitá signalizace

- *Cena*
  - Další významnou kategorií byly připomínky k ceně jízdného, ke které se objevilo celkem 41 názorů. Všichni respondenti z této kategorie se shodli na tom, že je jízdné příliš drahé nebo neodpovídá kvalitě přepravních služeb (3). Ojediněle se objevily také názory, že jízdné by mělo být více zvýhodněné pro studenty.

Otázky týkající se spokojenosti s cyklistickou dopravou

V námětech, připomínkách či stížnostech k cyklistické dopravě se objevilo 257 odpovědí. Odpovědi byly roztřízeny do několika kategorií dle podobnosti. Jedná se o:

- *Trasy cyklostezek, cyklotras (149)*
    - Nejvíce odpovědí bylo zaznamenáno k síti cyklostezek, cyklotras a cyklopruhů. 119 respondentů se shodlo na nutnosti rozšíření stávajícího stavu sítě cyklostezek v rámci celého města a blízkého okolí. Náměty byly také vzneseny k lepšímu propojení stávající sítě (30). Konkrétně byly nejčastěji zmíněny napojení na cyklostezku podél Labe a také napojení městských částí Krásné Březno a Neštěmice, resp. vybudování cyklostezky po obou tocích Labe.
    - Nutnost úpravy povrchu stávajících cyklostezek (5).
    - Několik respondentů také dle svých odpovědí zastává názor, že velká část Ústí nad Labem je díky své geomorfologii nevhodná k jízdě na kole.
- *Příslušenství (20)*
    - Nejčastěji respondenti zmínili nutnost výstavby stojanů a dalšího příslušenství na parkování kol. Dále jim vadí špatné značení cyklistických tras a cyklostezek a volají také po kratších intervalech cyklobusů.
- *Bezpečnost (34)*
    - Nejčastějšími důvody k nespokojenosti respondentů s cyklistickou dopravou z hlediska bezpečnosti jsou špatný stav cyklostezek a jejich nedostatečná údržba, střety chodců a cyklistů a všeobecně apel na zvýšení bezpečnosti cyklodopravy na cyklostezkách, silnicích a křižovatkách a na zvyšování podílu cyklostezek oproti cyklopruhům ve vozovce.

Otázky týkající se spokojenosti s automobilovou dopravou

V námětech, připomínkách či stížnostech k automobilové dopravě se objevilo 263 odpovědí. Odpovědi byly roztříděny dle podobnosti do jednotlivých kategorií.

- *Problémy s infrastrukturou (168)*
    - Drtivá většina odpovědí se týkala dopravní infrastruktury města a špatného stavu komunikací. Nutnost oprav zmínilo ve svých odpovědích 87 respondentů, 6 z nich poté uvedlo, že stávající opravy a uzavírky trvají příliš dlouho.
    - Odpovědi se také týkaly dopravního příslušenství, zejména světelné signalizace. V odpovědích se v otázkách světelné signalizace kriticky vyjádřilo 19 respondentů. Jako důvod uváděli hlavně synchronizaci světelné signalizace a nefunkčnost tzv. zelené vlny. Dále se odpovědi týkaly svislého (8)

a vodorovného (7) dopravního značení, např. nevhodně umístěných přechodů pro chodce a také nevhodně umístěných ostrůvků (5).

- Nedostatek parkovacích míst (20) byla v souvislosti s dopravní infrastrukturou další z častých odpovědí respondentů.

- *Provoz na silnicích (46)*
  - Respondenti si stěžovali zejména na hustý provoz osobních automobilů v centru města, obzvláště v ranních a odpoledních špičkách. V odpovědích se několikrát objevili návrhy respondentů na zlepšení situace. Nejvíce se shodovali na zlevnění MHD a s tím související zvýšení motivace k jejímu využití, stejně jako na zlepšení cyklistické infrastruktury s větším využitím jízdních kol.
- *Činnost policie (13)*
  - Respondenti požadovali ve svých odpovědích zejména větší četnost dopravních kontrol a měření předepsané rychlosti v obci.

Otázky týkající se spokojenosti s parkováním

V námětech, připomínkách či stížnostech k parkování se objevilo 473 odpovědí. Je tedy možno konstatovat, že oblast parkování je pro obyvatele Ústí nad Labem nejpalčivějším problémem. Odpovědi byly roztříděny podle podobnosti do jednotlivých kategorií.

- *Nedostatek parkovacích míst (385)*
  - Drtivé většině respondentů vadí nedostatek parkovacích míst. 47 z nich uvedlo, že je situace co do počtu parkovacích míst velice vážná v centru města, 66 respondentů poté zdůraznilo navýšení parkovacích kapacit na sídlištích.
  - Dalšími exponovanými oblastmi, které respondenti ve svých odpovědích uvedli, jsou:
    - Vzdělávací zařízení – kampus UJEP, mateřské školy a DDM (12)
    - Zdravotnická zařízení – nemocnice, poliklinika (10)
    - Městské části – Dobětice (13), Severní Terasa (8) a Klíše (5)
  - Doporučení:
    - Nejvíce respondentů na základě výsledků dotazníkového šetření volá po výstavbě parkovacích domů a podzemních garáží zejména v centru města (18) a dále po výstavbě záchytných parkovišť na jeho okraji (7). Zmíněny byly také připomínky k nedostatečné implementaci systému P+R a snaha o zamezení parkování komerčních subjektů v rezidenčních oblastech.

- *Cena parkování (25)*
    - Mnoho obyvatel vnímá ceny za parkování jako drahé a předražené, byli by rádi za zlevnění poplatků za parkování. Mnoho odpovědí se také týkalo rozšíření bezplatných míst k parkování.

3 SEZNAM ZKRATEK, OBRÁZKŮ, TABULEK A PŘÍLOH

3.1 SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

CNG	compressed natural gas (stlačený zemní plyn)
č.	číslo
ČSN	česká technická norma
DDM	dům dětí a mládeže
GPS	Global Positioning Systém (globální polohový systém)
h, hod.	hodina
IAD	individuální automobilová doprava
Kč	koruna česká
LN	lehká nákladní vozidla
MHD	městská hromadná doprava
mil.	milion
nám.	náměstí
např.	například
NŠ	nedělní špička
OD	obchodní dům
OŠ	odpolední špička
P+R	Park and Ride (zaparkuj a jdi)
RPDI	roční průměr denních intenzit
RŠ	ranní špička
RZ	registrační značka
Sb.	sbírka
SUMP	Sustainable Urban Mobility Plan (Plán udržitelné městské mobility)
tj.	to jest
TN	těžká nákladní vozidla
TP	technické podmínky
UJEP	Univerzita Jana Evangelisty Purkyně
ul.	ulice
vč.	včetně
VHD	veřejná hromadná doprava
ZSJ	základní sídelní jednotka

3.2 SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 Rozdělení typu cest na kordonu Ústí nad Labem 11

Obrázek 2 Vozidlo pro automatizovanou detekci parkujících vozidel 18

Obrázek 3 Ovládací software ve vozidle 18

Obrázek 4 Navigace po plánované trase průzkumu 18

Obrázek 5 Vývoj počtu parkujících vozidel v jednotlivých ZSJ v centru města 19

Obrázek 6 Grafické znázornění rozdělení dle délky stání 20

Obrázek 7 Celková dělba přepravní práce v Ústí nad Labem 28

Obrázek 8 Dělba přepravní práce v Ústí nad Labem pro vnitřní cesty 28

Obrázek 9 Dělba přepravní práce se zdrojem či cílem mimo Ústí nad Labem 29

Obrázek 10Dělba přepravní práce pro cesty do/ze zaměstnání 29

Obrázek 11 Dělba přepravní práce pro cesty do/ze zaměstnání a školy 30

Obrázek 13 Průměrná cestovní doba jednotlivými druhy dopravních prostředků 31

3.3 SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 Rozdělení typu cest v matici 7

Tabulka 2 Matice přepravních vztahů CELKOVÉ dopravy 7.00-16.59 hod 7

Tabulka 3 Matice přepravních vztahů NÁKLADNÍ dopravy LN/TN 7.00-16.59 hod 7

Tabulka 4 Matice přepravních vztahů CELKOVÉ dopravy 24 hod 8

Tabulka 5 Matice přepravních vztahů NÁKLADNÍ dopravy LN/TN 24 hod 8

Tabulka 6 Trojúhelníková matice přepravních vztahů CELKOVÉ dopravy 24 hod 8

Tabulka 7 Trojúhelníková matice přepravních vztahů NÁKLADNÍ dopravy LN/TN 24 hod 9

Tabulka 8 Sledované křižovatky a profily s automatickými sčítači 10

Tabulka 9 Přehled profilových intenzit dopravy na stanovištích za 24 h. 11

Tabulka 10 Přehled typu cest za dobu průzkumu vzhledem k městu Ústí nad Labem 11

Tabulka 11 Přehled základních kapacit a cen na placených veřejných prostranstvích a v hromadných garážích 13

Tabulka 12 Statistické vyhodnocení výnosů vybraných parkovacích automatů 14

Tabulka 13 Způsob platby na vybraných 5 parkovacích automatech 14

Tabulka 14 Počty parkujících vozidel v jednotlivých ZSJ v centru města v jednotlivých hodinách 19

Tabulka 15 Počty parkujících vozidel v jednotlivých ZSJ v centru města dle délky stání 20

Tabulka 16 Obrat cestujících na vybraných zastávkách v centru města 23

Tabulka 17 Obrat cestujících na vybraných zastávkách mimo centrum města 24

3.4 SEZNAM PŘÍLOH

PŘÍLOHA Č. 1: Výsledky směrového dopravního průzkumu

PŘÍLOHA Č. 2: Výsledky křižovatkového a profilového dopravního průzkumu

PŘÍLOHA Č. 3: Výsledky průzkumu statické dopravy

PŘÍLOHA Č. 4: Výsledky průzkumu pěší dopravy

PŘÍLOHA Č. 5: Výsledky průzkumu cyklistické dopravy

PŘÍLOHA Č. 6: Výsledky průzkumu přepravních vztahů v MHD

PŘÍLOHA Č. 7: Sociodopravní průzkum – technická zpráva

PŘÍLOHA Č. 8 Výsledky sociodopravního průzkumu – závěrečná zpráva

PŘÍLOHA Č. 9 Výsledky sociodopravního průzkumu – tříděné tabulky odpovědí za jednotlivé domácnosti

PŘÍLOHA Č. 10 Výsledky sociodopravního průzkumu – tříděné tabulky odpovědí za jednotlivé osoby

PŘÍLOHA Č. 11 Výsledky sociodopravního průzkumu – matice výsledků cestovního deníku (příloha na CD)

PŘÍLOHA Č. 12 Výsledky sociodopravního průzkumu – odpovědi respondentů na otázku „Máte nějaké náměty k dopravě v Děčíně?“

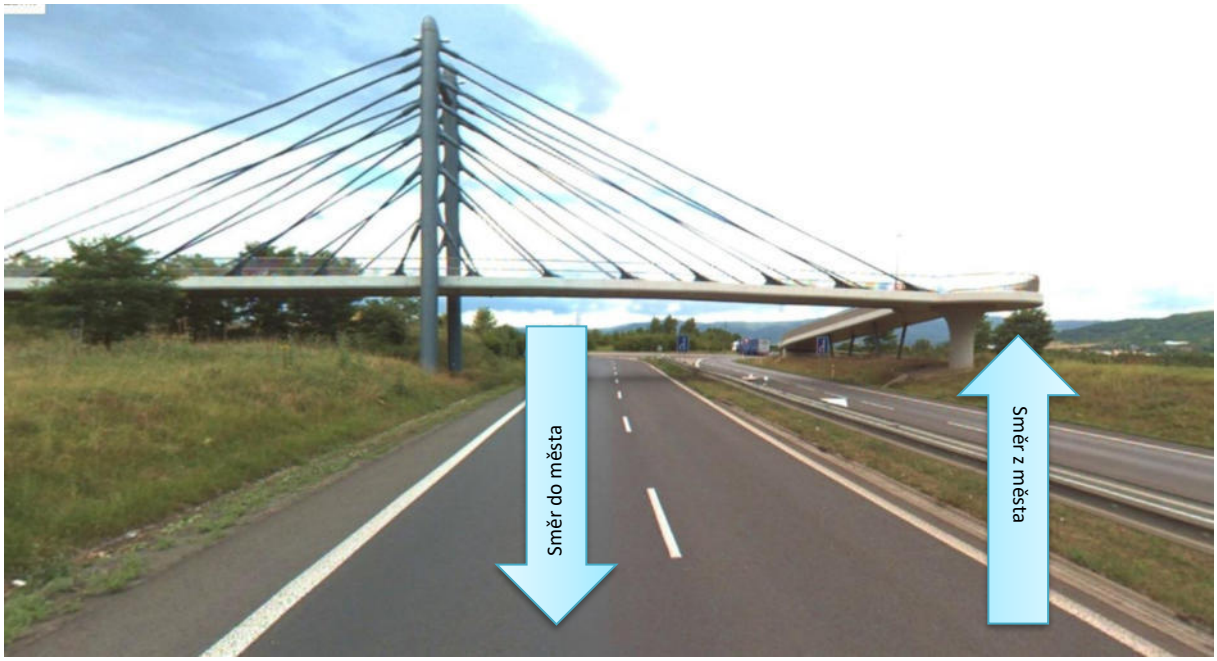
PŘÍLOHA Č. 1 Výsledky směrového dopravního průzkumu

Stanoviště 1

silnice II/613 (pěší lávka) - u Globusu



Zdroj: www.mapy.cz



Stanoviště 2

silnice I/30 (ul. Pražská) - zastávka autobusu Vaňov



Zdroj: www.mapy.cz



Pozice kamery směrem z města



Pozice kamery směrem do města

Stanoviště 3

ul. Sebuzínská - zastávka autobusu Brná



Zdroj: www.mapy.cz



Pozice kamery směrem z města



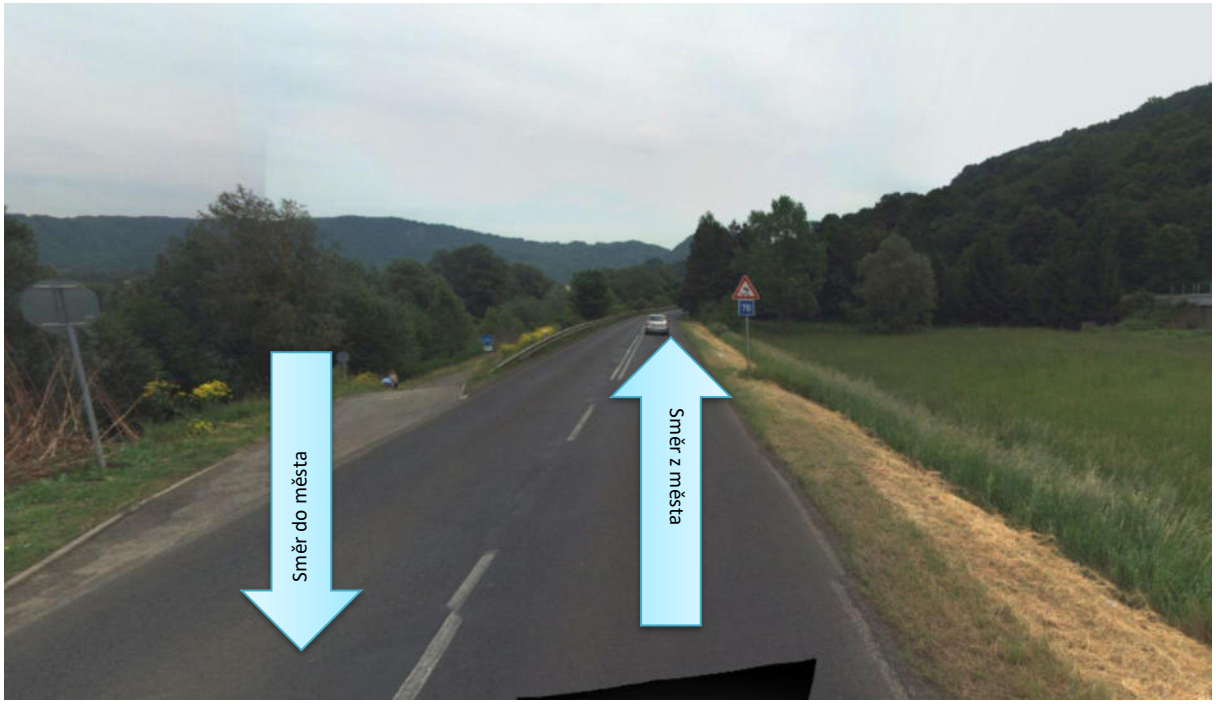
Pozice kamery směrem do města

Stanoviště 4

ul. Vítězná - zastávka autobusu Svádov nádraží



Zdroj: www.mapy.cz

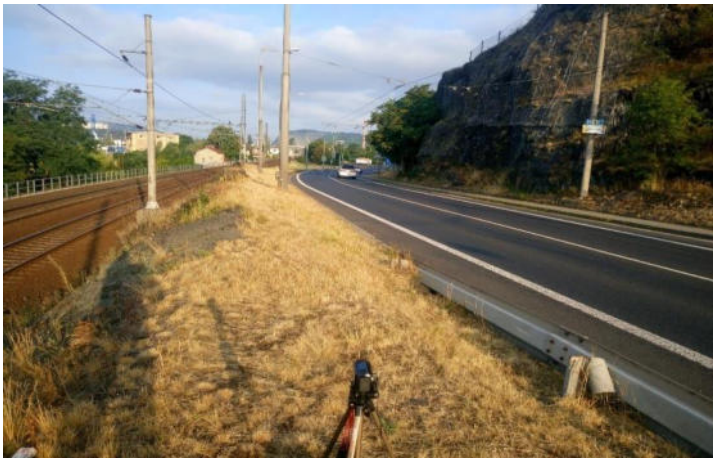


Stanoviště 5

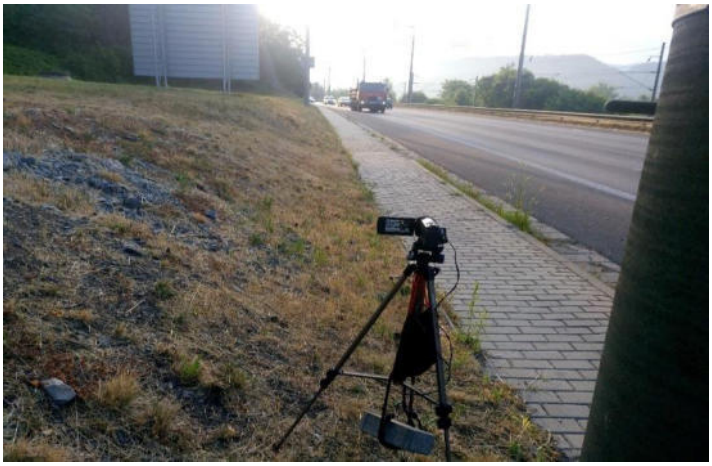
ul. Podmokelská - zastávka autobusu Svádovský přívoz



Zdroj: www.mapy.cz



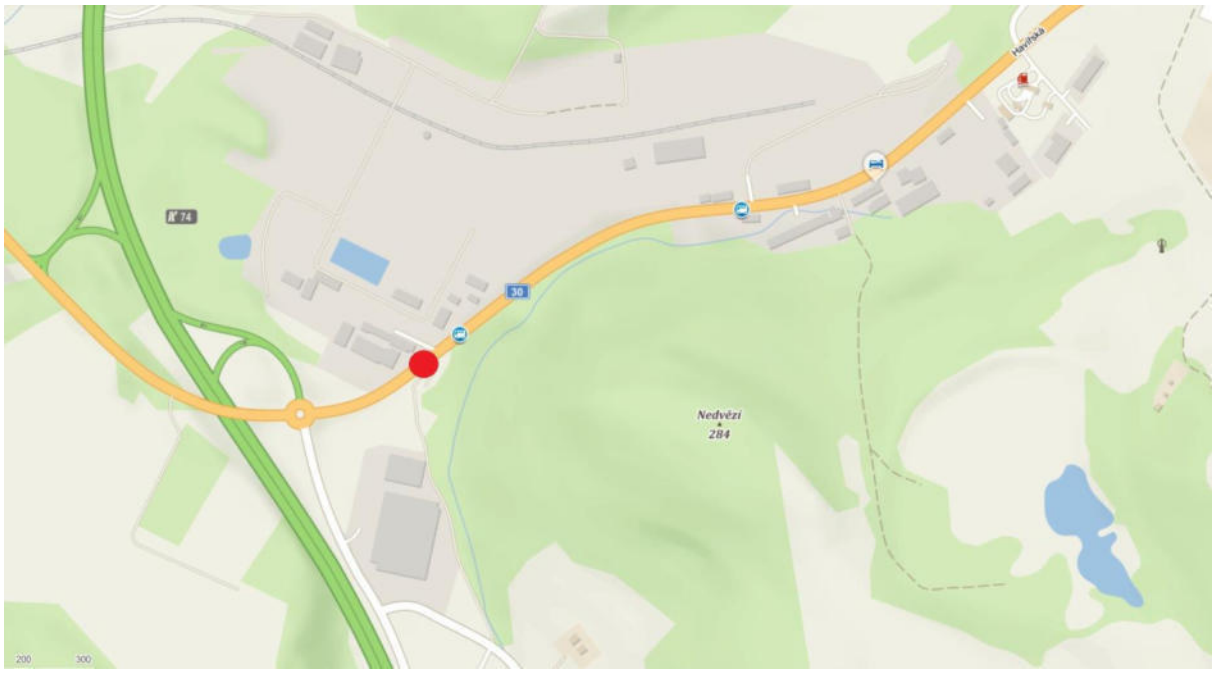
Pozice kamery směrem z města



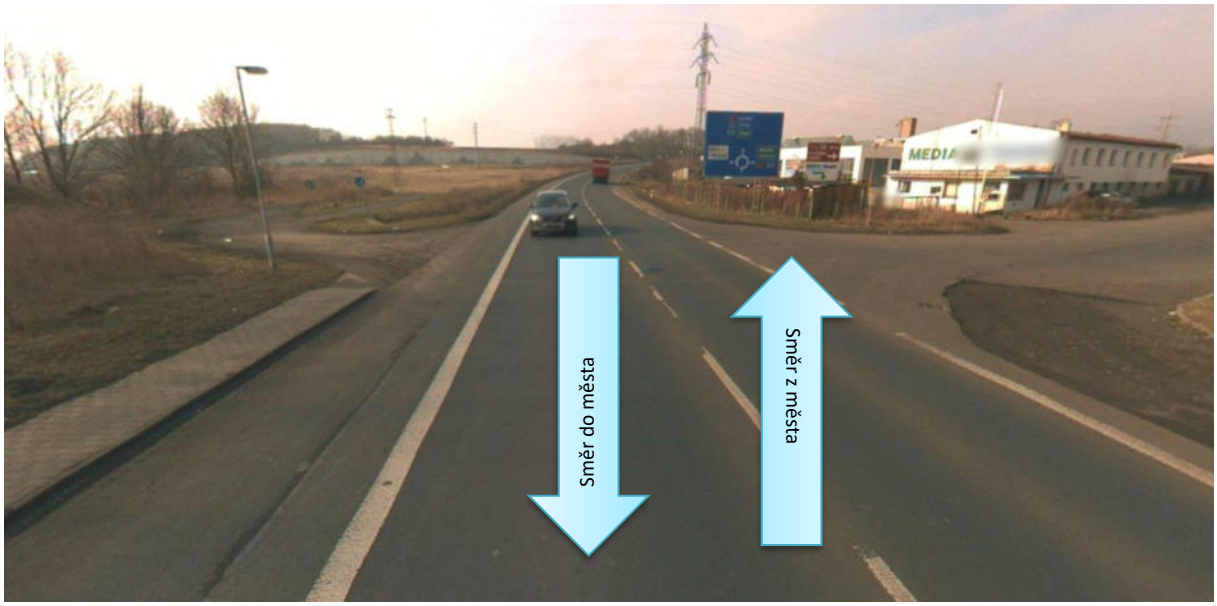
Pozice kamery směrem do města

Stanoviště 6

silnice I/30 - zastávka autobusu Úžín

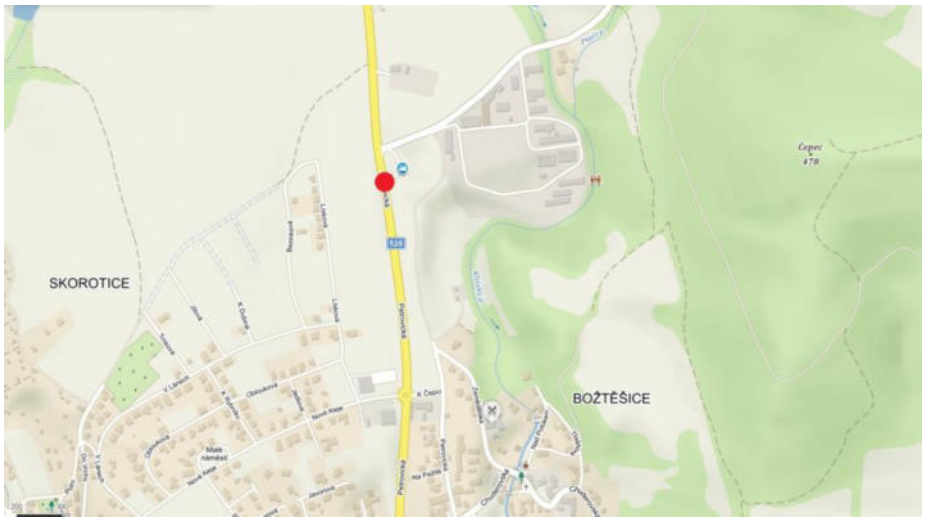


Zdroj: www.mapy.cz



Stanoviště 7

silnice II/528 (ul. Petrovická) - zastávka autobusu Neznabohy



Zdroj: www.mapy.cz



Pozice kamery směrem z města



Pozice kamery směrem do města

Dopravní informace

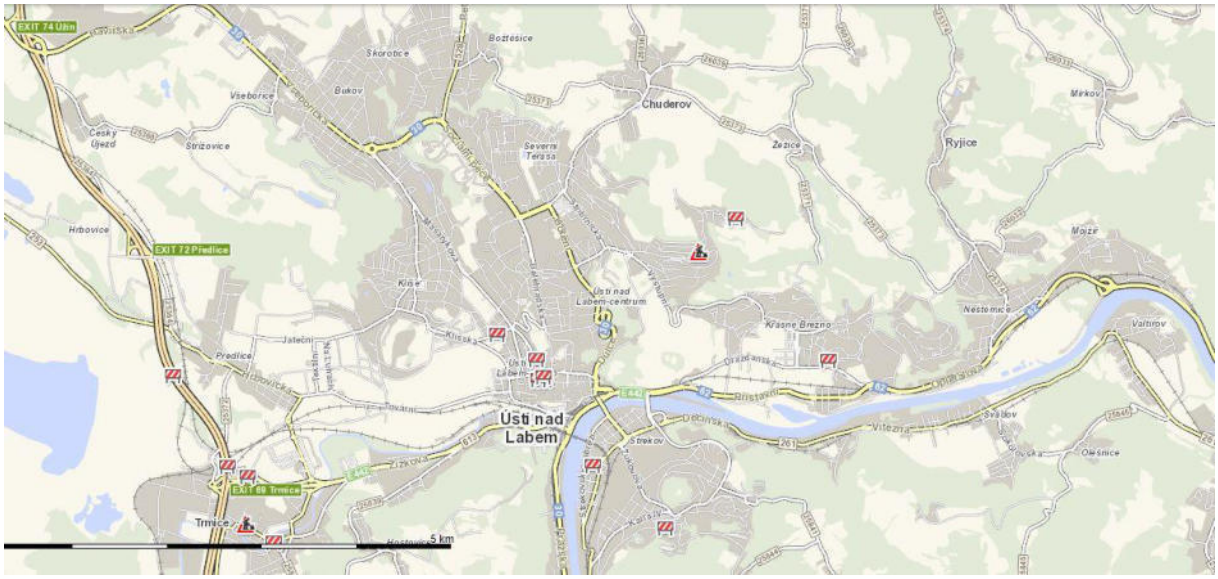
V den dopravního průzkumu nebyly evidované žádné dopravní nehody.

Dopravní omezení

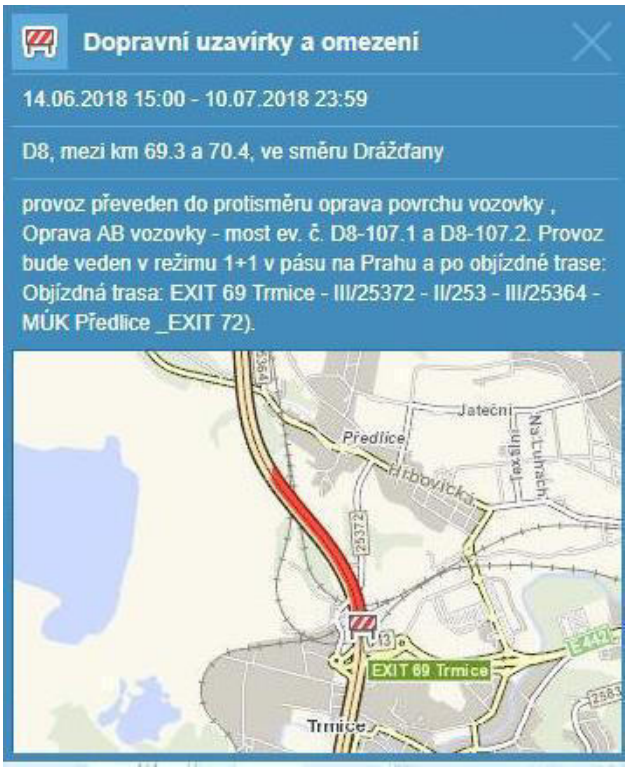
Informace o dopravních omezeních byly čerpány ze zdroje:

http://www.dopravniinfo.cz/?e=-795779,-794779,-985676,-986676&l=TI,TIU&d=27.6.2018&lang=cz

Přehledná mapa dopravních omezení ve městě Ústi nad Labem v průběhu směrového dopravního průzkumu



- D8



Z toho důvodu nebyl možný vjezd na dálnici přes EXIT 69 Trmice směr Drážďany.



- I/30



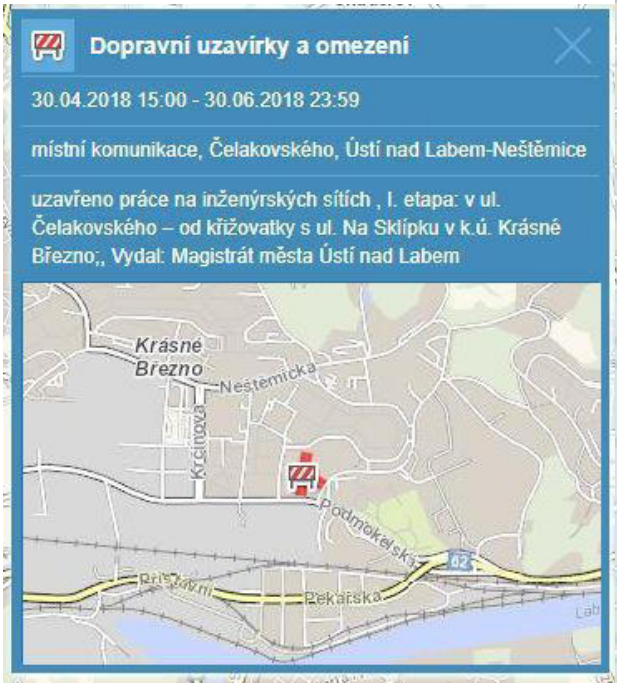
- ul. Fûgnerova, Trmice



Z důvodu této uzavírky byla přesunuta zastávka MHD.

Níže uvedené uzavírky komunikací neměly podstatný vliv na dopravu ve městě:

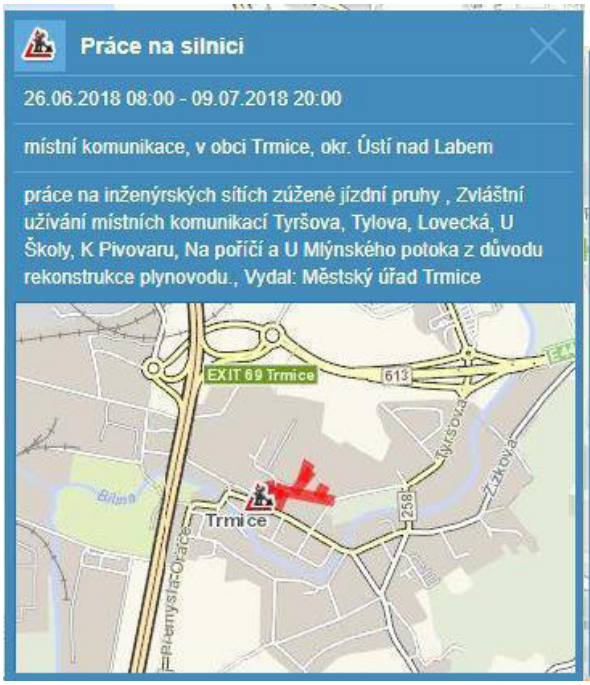
- ul. Těšínská, Ústi nad Labem – Střekov
- ul. Tyršova, Tylova, Lovecká, U školy, K Pivovaru, Na poříčí, U Mlýnského potoka; Trmice
- ul. Tolstého, Ústi nad Labem – Střekov
- Čelakovského, Ústi nad Labem – Neštěmice
- ul. Šrámkova, Ústi nad Labem – Severní Terasa
- ul. Rabasova, Ústi nad Labem – Severní Terasa
- ul. Moskevská, Londýnská; Ústi nad Labem – město
- ul. Stroupežnického, Ústi nad Labem – město
- ul. Pařížská, Ústi nad Labem – město
- ul. Velká Hradební, Ústi nad Labem – město
- ul. Dlouhá, Ústi nad Labem – město


Dopravní uzavírky a omezení
30.04.2018 15:00 - 30.06.2018 23:59
místní komunikace, Čelakovského, Ústí nad Labem-Neštěmice
uzavřeno práce na inženýrských sítích , I. etapa: v ul. Čelakovského – od křižovatky s ul. Na Sklípku v k.ú. Krásné Březno;, Vydal: Magistrát města Ústí nad Labem
Krásné Březno
Neštěmická
Krčínova
Podmokelská
Přístavní
Řekařská

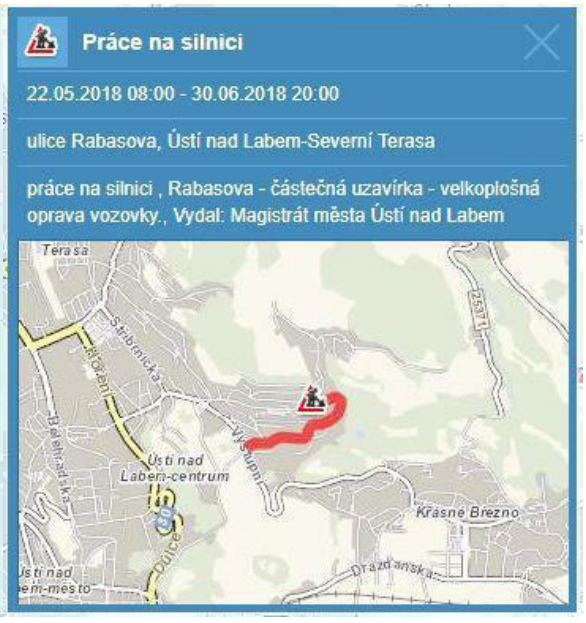

Dopravní uzavírky a omezení
01.06.2018 07:00 - 24.09.2018 23:59
ulice Moskevská, ulice Londýnská, Ústí nad Labem-město, Ústí nad Labem
uzavřeno stavební práce , Rekonstrukce parovodu; Objížďka - bez rozlišení: přes: ulice Masarykova, ulice Sadová, Vydal: Magistrát města Ústí nad Labem
Skřivánek
Klíšská
Masarykova
Pařížská
Velká Hradební
Ústí nad Labem-město


Dopravní uzavírky a omezení
05.03.2018 07:00 - 30.06.2018 23:59
ulice Stroupežnického, Ústí nad Labem - město
uzavřeno stavební práce , rekonstrukce vodovodu a kanalizace - etapa 2, pohyblivá uzavírka po částech od ul. W. Churchilla k ul. Bělehradská; Objížďka - bez rozlišení: ulice Bělehradská - ulice Stroupežnického, Ústí nad Labem-město, Ústí nad Labem, přes: ulice Elišky Krásnohorské, místní komunikace, Vydal: Magistrát města Ústí nad Labem
Skřivánek
Ústí nad Labem-centrum
Londýnská
Masarykova
Pařížská
Velká Hradební
Ústí nad Labem-město
U Trati

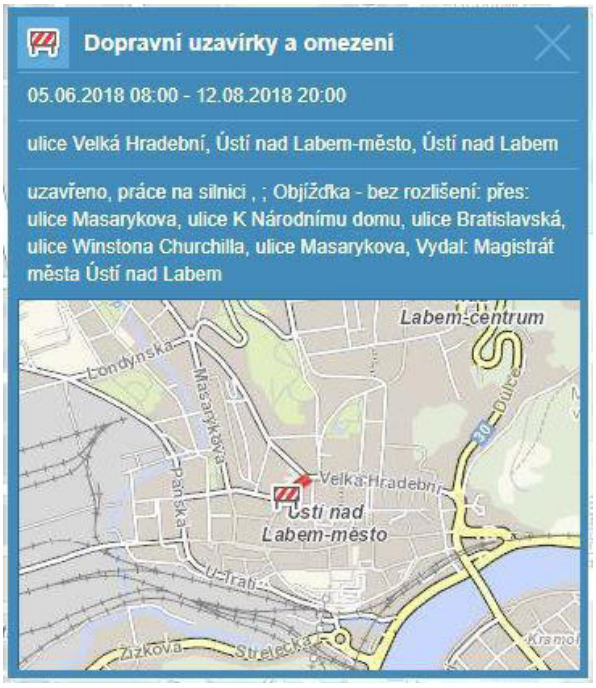

Dopravní uzavírky a omezení
27.06.2018 10:00 - 27.06.2018 23:59
ulice Šrámkova, Ústí nad Labem-Severní Terasa, Ústí nad Labem
uzavřeno stavební práce , ul. Šrámkova u p.p.č. 287 v k.ú. Dobětice, Vydal: Magistrát města Ústí nad Labem
Dobětice
Sídliště Dobětice

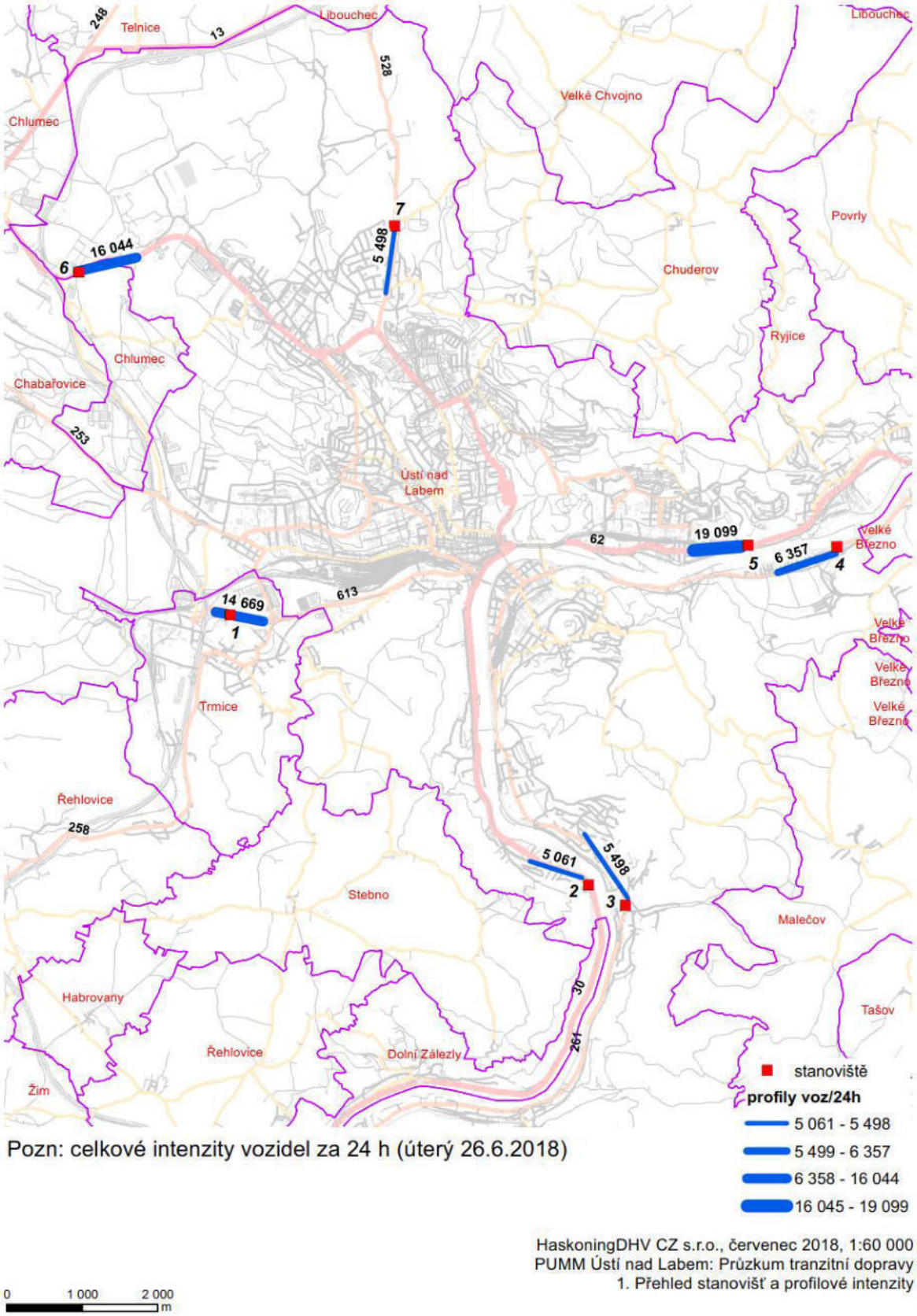

Práce na silnici
26.06.2018 08:00 - 09.07.2018 20:00
místní komunikace, v obci Trmice, okr. Ústí nad Labem
práce na inženýrských sítích zúžené jízdní pruhy , Zvláštní užívání místních komunikací Tyršova, Tylova, Lovecká, U Školy, K Pivovaru, Na pořící a U Mlýnského potoka z důvodu rekonstrukce plynovodu., Vydal: Městský úřad Trmice
EXIT 69 Trmice
613
Trmice
Tyršova
Zižkova
Bílina
Dopravní uzavírky a omezení
05.06.2018 08:00 - 12.08.2018 20:00
ulice Dlouhá, Ústí nad Labem-město, Ústí nad Labem
práce na silnici, pravý jízdní pruh uzavřen , , Vydal: Magistrát města Ústí nad Labem
Londýnská
Masarykova
Pánská
Velká Hradební
Ústí nad Labem-město
U Trati
Žižkova
Střelecká
Dlouhá


Dopravní uzavírky a omezení
05.06.2018 08:00 - 12.08.2018 20:00
ulice Pařížská, Ústí nad Labem-město, Ústí nad Labem
práce na silnici, pravý jízdní pruh uzavřen , , Vydal: Magistrát města Ústí nad Labem
Labem-centrum
Londýnská
Masarykova
Pánská
Velká Hradební
Ústí nad Labem-město
U Trati
Žižkova
Střelecká
Dlouhá


Práce na silnici
22.05.2018 08:00 - 30.06.2018 20:00
ulice Rabasova, Ústí nad Labem-Severní Terasa
práce na silnici , Rabasova - částečná uzavírka - velkoplošná oprava vozovky., Vydal: Magistrát města Ústí nad Labem
Terasa
Stříbrnická
Ústí nad Labem-centrum
Krásné Březno
Dražďanská
Dlouhá

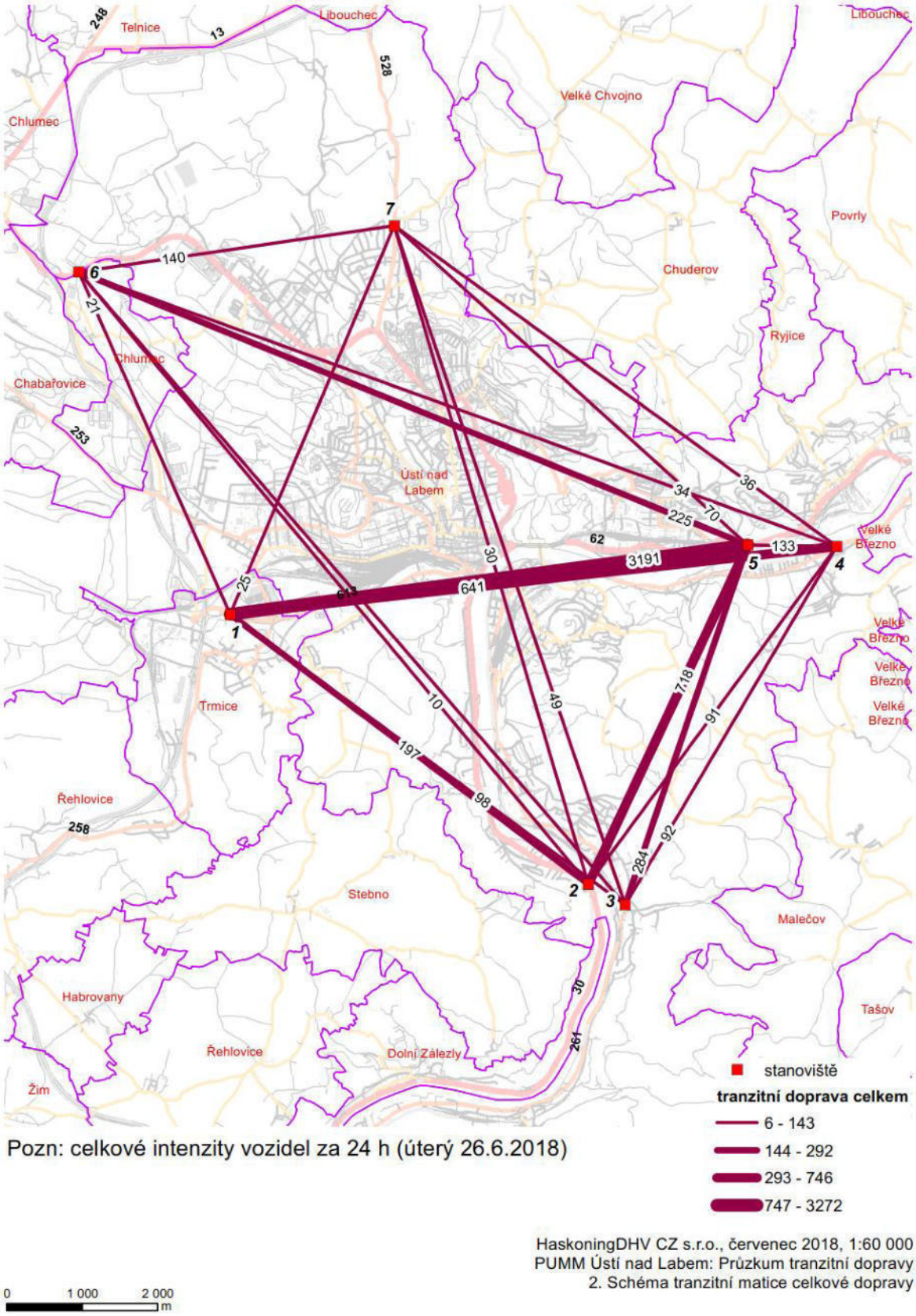

Dopravní uzavírky a omezení
23.06.2018 00:00 - 13.07.2018 23:59
ulice Těšínská, Ústí nad Labem-Střekov, Ústí nad Labem
uzavřeno stavební práce , Úplná uzavírka (II. etapa) místní komunikace - ul. Těšínská od p.p.č. 2255 ke křižovatce s ul. Třebízského v k.ú. Střekov. • , Vydal: Magistrát města Ústí nad Labem
Střekov
Dopravní uzavírky a omezení
18.06.2018 08:00 - 05.08.2018 20:00
ulice Tolstého, Ústí nad Labem-Střekov, Ústí nad Labem
uzavřeno stavební práce , Úplná uzavírka místní komunikace v ul. Tolstého mezi obj. č.p. 1196/1 a obj. č.p. 1182/31 v k.ú. Střekov z důvodu opravy rozvodů ÚT a TUV., Vydal: Magistrát města Ústí nad Labem
Sedlo (284)


Dopravní uzavírky a omezení
05.06.2018 08:00 - 12.08.2018 20:00
ulice Velká Hradební, Ústí nad Labem-město, Ústí nad Labem
uzavřeno, práce na silnici , ; Objížďka - bez rozlišení: přes: ulice Masarykova, ulice K Národnímu domu, ulice Bratislavská, ulice Winstona Churchilla, ulice Masarykova, Vydal: Magistrát města Ústí nad Labem
Labem-centrum
Velká Hradební
Ústí nad Labem-město



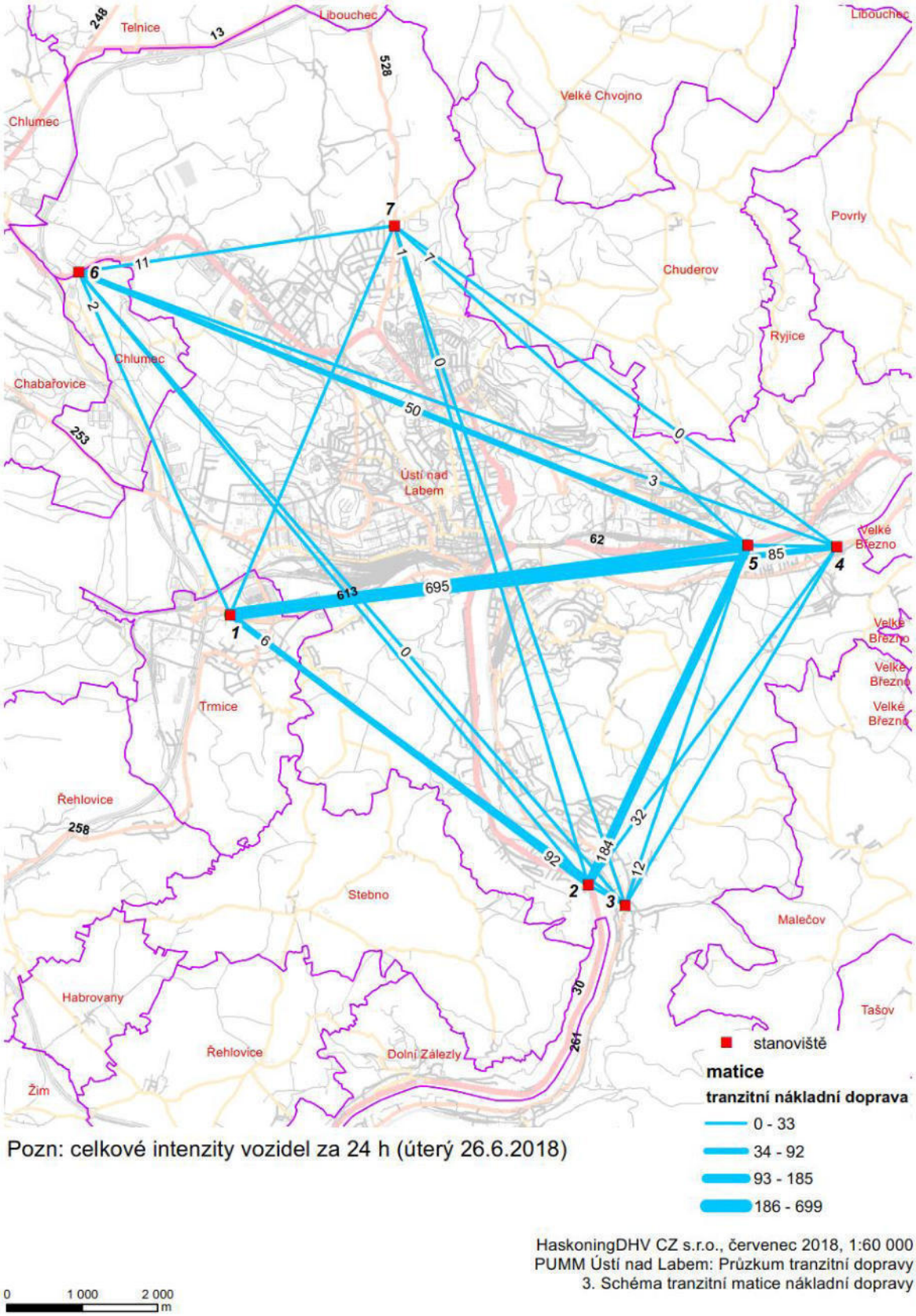
Pozn: celkové intenzity vozidel za 24 h (úterý 26.6.2018)

HaskoningDHV CZ s.r.o., červenec 2018, 1:60 000
PUMM Ústí nad Labem: Průzkum tranzitní dopravy
1. Přehled stanovišť a profilové intenzity



Pozn: celkové intenzity vozidel za 24 h (úterý 26.6.2018)

HaskoningDHV CZ s.r.o., červenec 2018, 1:60 000
PUMM Ústí nad Labem: Průzkum tranzitní dopravy
2. Schéma tranzitní matice celkové dopravy

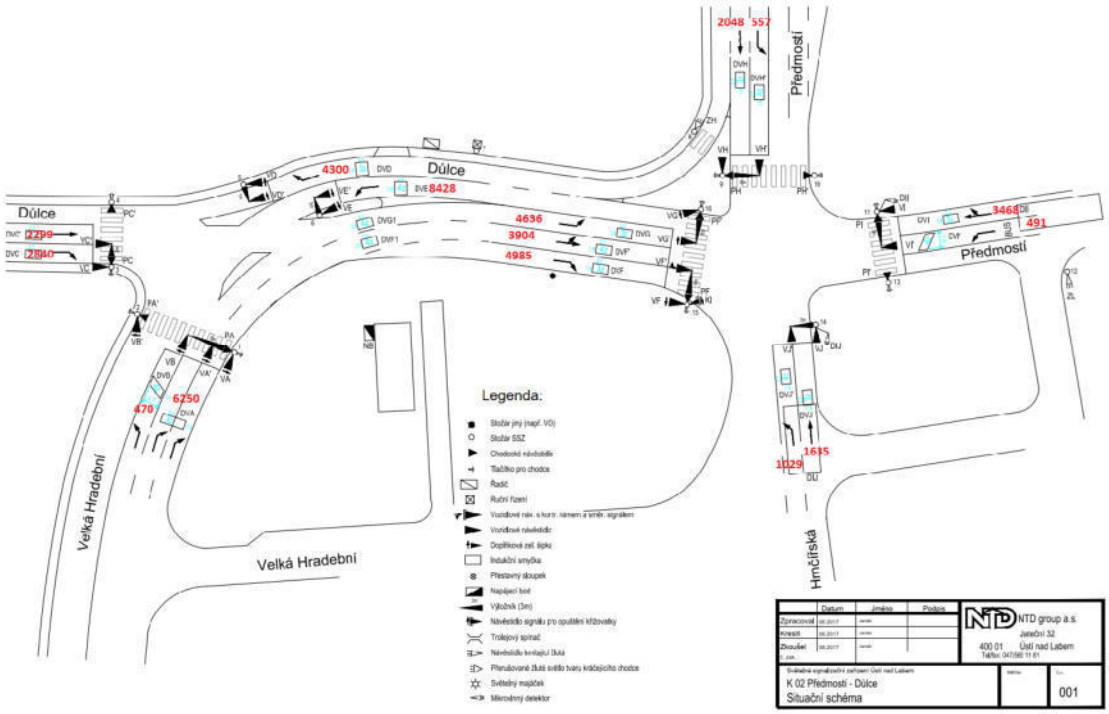

Telnice
Libouchec
Velké Chvojno
Chlumec
Povrly
Chuderov
Ryjice
Chabařovice
Ústí nad Labem
Velké Březno
Trmice
Řehlovice
Stebno
Malečov
Habrovany
Tašov
Dolní Zálezly
Žim
stanoviště
matice
tranzitní nákladní doprava
0 - 33
34 - 92
93 - 185
186 - 699
Pozn: celkové intenzity vozidel za 24 h (úterý 26.6.2018)
HaskoningDHV CZ s.r.o., červenec 2018, 1:60 000
PUMM Ústí nad Labem: Průzkum tranzitní dopravy
3. Schéma tranzitní matice nákladní dopravy
0
1 000
2 000
m

PŘÍLOHA Č. 2 Výsledky křižovatkového a profilového dopravního průzkumu

Pozn. Celodenní intenzity na jednotlivých ramenech křižovatek jsou zaznamenány červenou barvou přímo v daném schématu křižovatky.

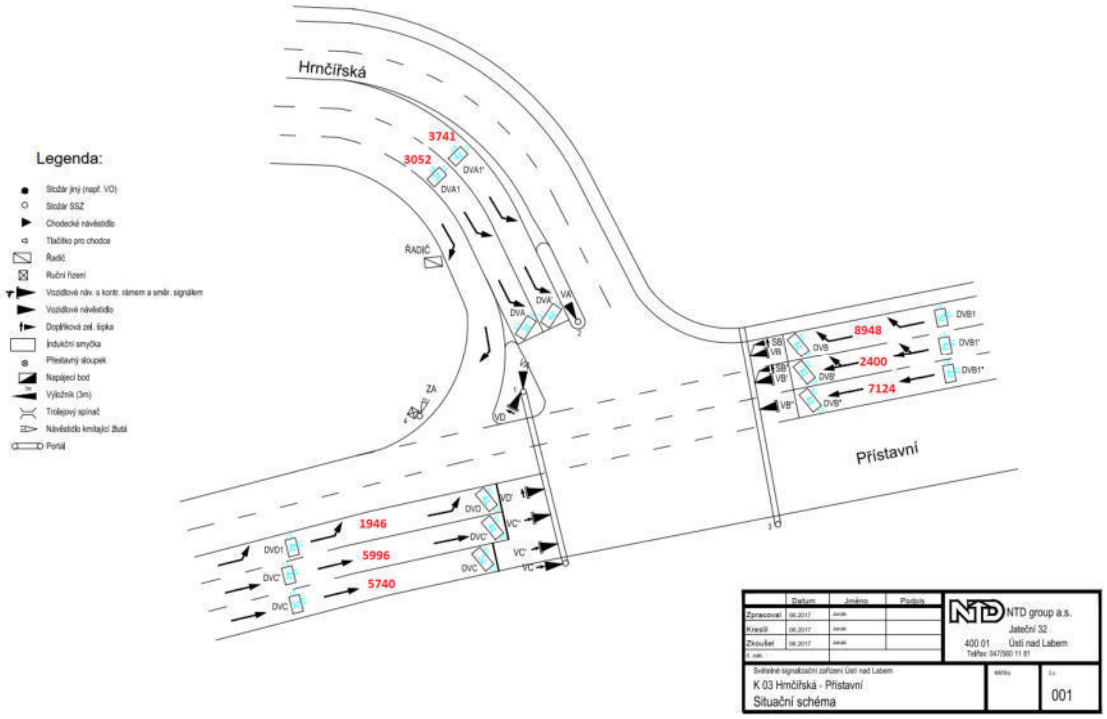
K02 Předmostí – Důlce





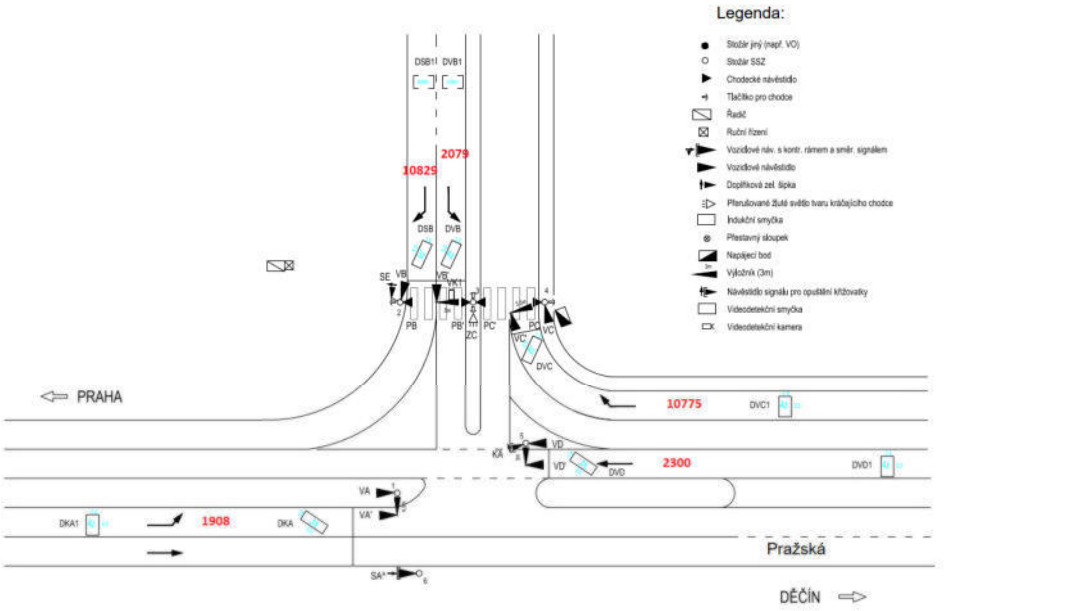
K03 Hrnčířská – Přístavní





K05 Pražská – Přístavní



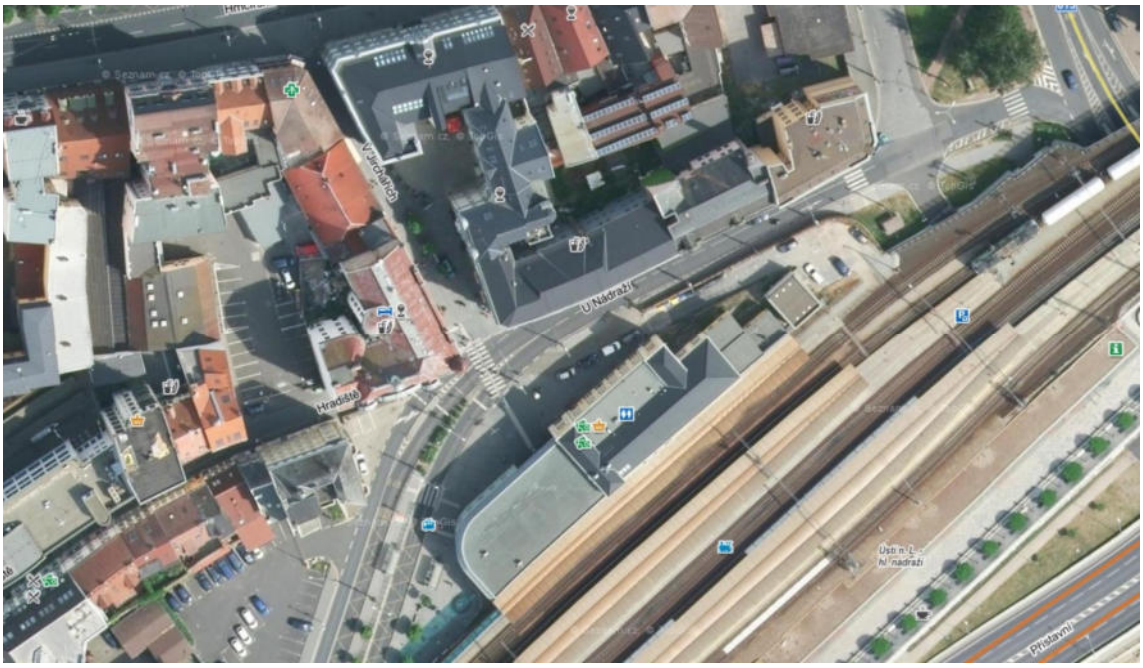


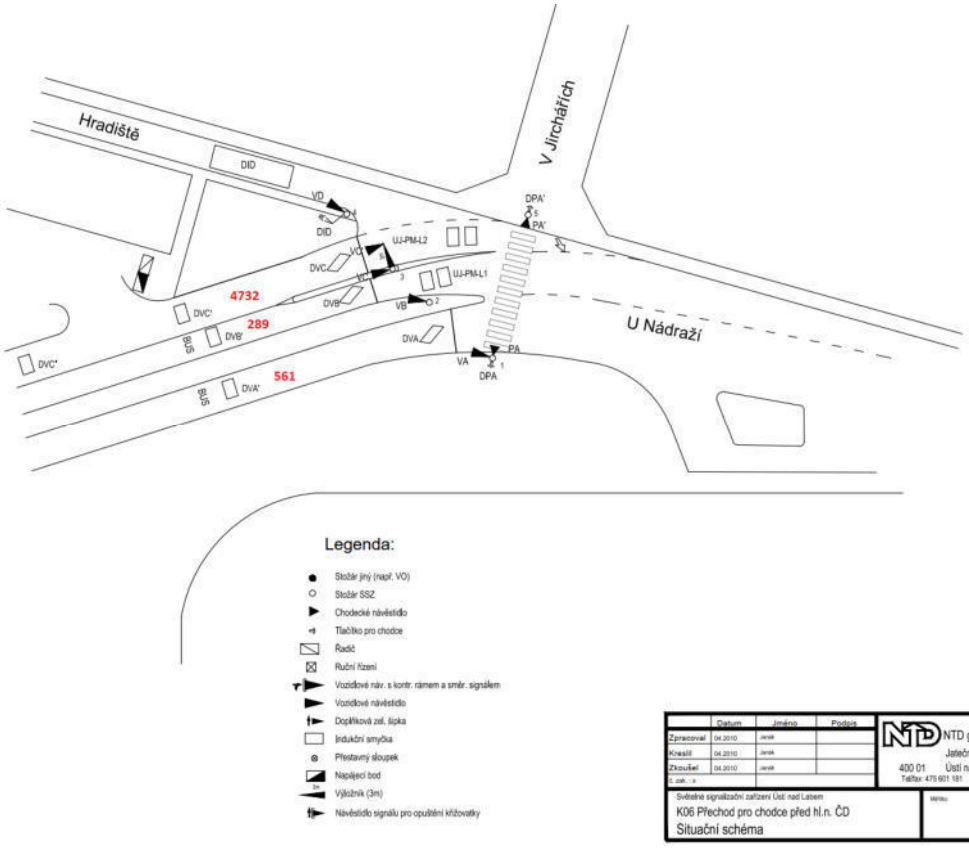
	Datum	Jméno	Podpis
Zpracoval	08.2017	D. Janák	
Kreslil	08.2017	D. Janák	
Zkoušel	08.2017	D. Janák	

NTD group a.s.
Jateční 32
400 01 Ústí nad Labem
Telefax: 047/560 11 81

Světelné signalizační zařízení Ústí nad Labem
K05 Pražská - Přístavní
Situační schéma
001

K06 Přechod pro chodce před budovou hlavního nádraží





	Datum	Jméno	Podpis
Zpracoval	04.2010	Janák	
Kreslil	04.2010	Janák	
Zkoušel	04.2010	Janák	

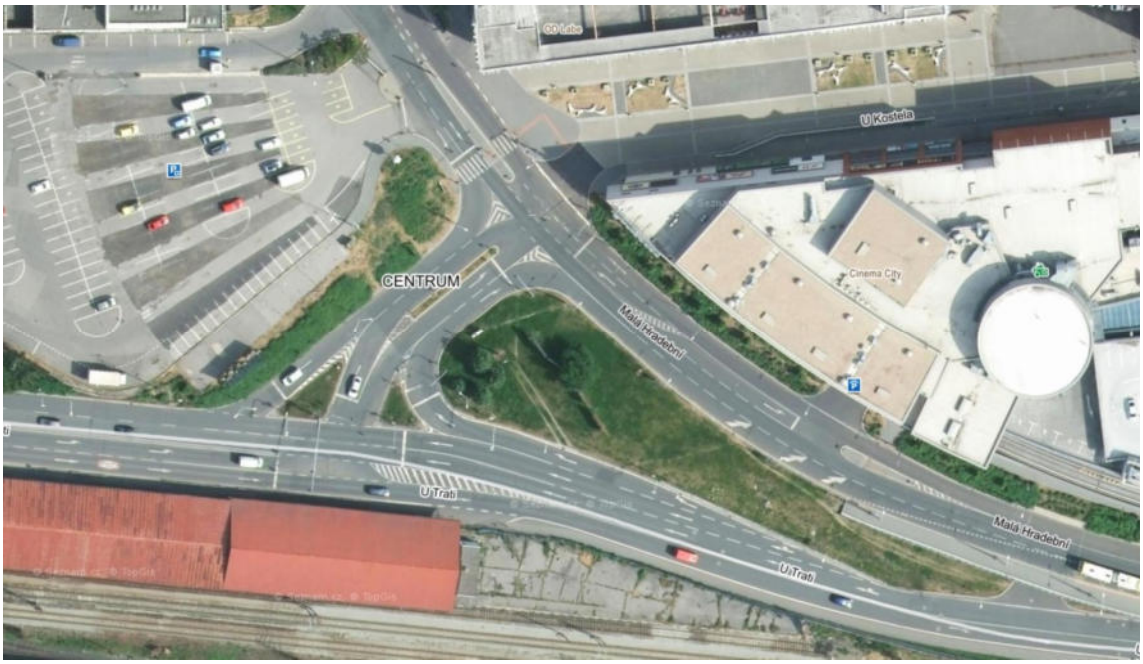
NTD group a.s.
Jateční 32
400 01 Ústí nad Labem
Telefax: 475 601 181

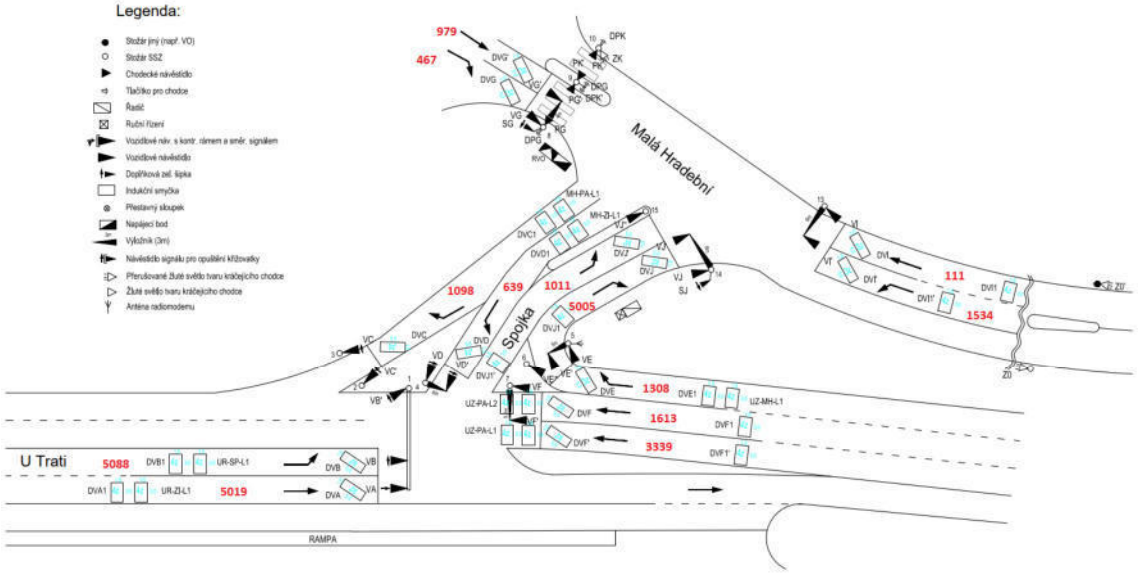
Světelné signalizační zařízení Ústí nad Labem
K06 Přechod pro chodce před hl.n. ČD
Situační schéma

Měřítko:

Č.: 001

K07 Malá Hradební – U Trati – Spojka





	Datum	Jméno	Podpis	
Zpracoval	04.2010			NTD group a.s.
Kreslil	04.2010			Jateční 32
Zkoušel	06.2017			400 01 Ústí nad Labem
				Tel/fax: 047/560 11 81

Světelné signalizační zařízení Ústí nad Labem

K07 Malá Hradební - U Trati - Spojka

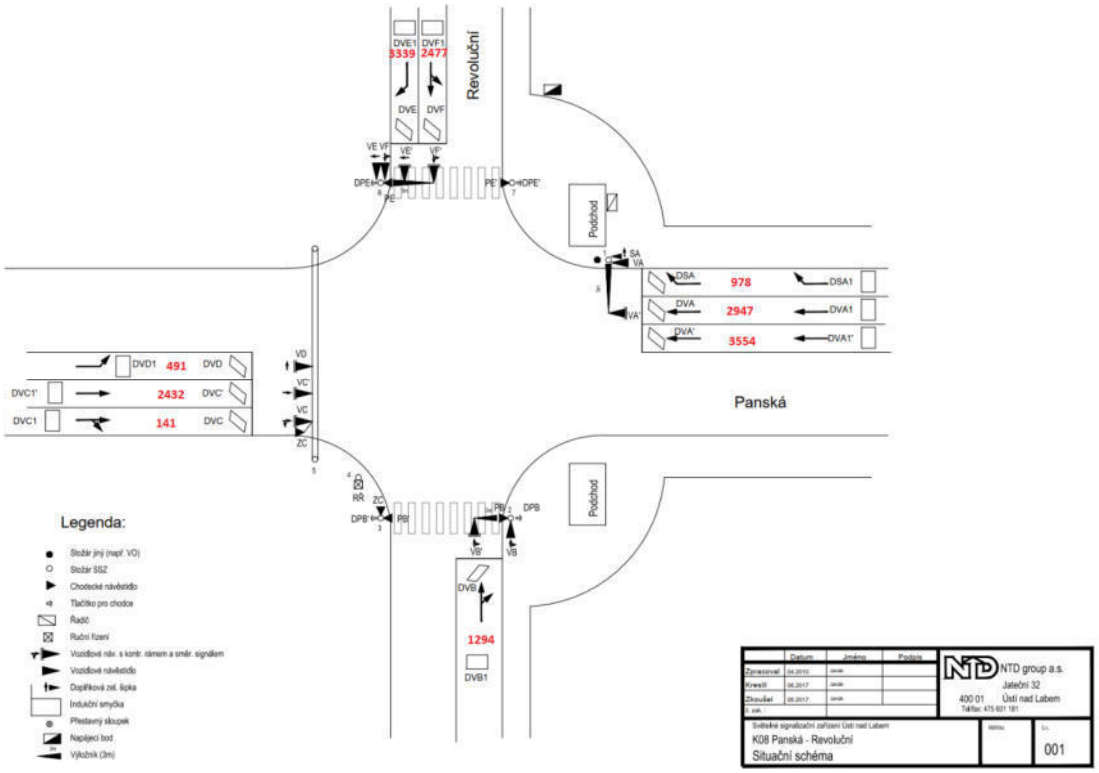
Situační schéma

Měřítko: —

č.: 001

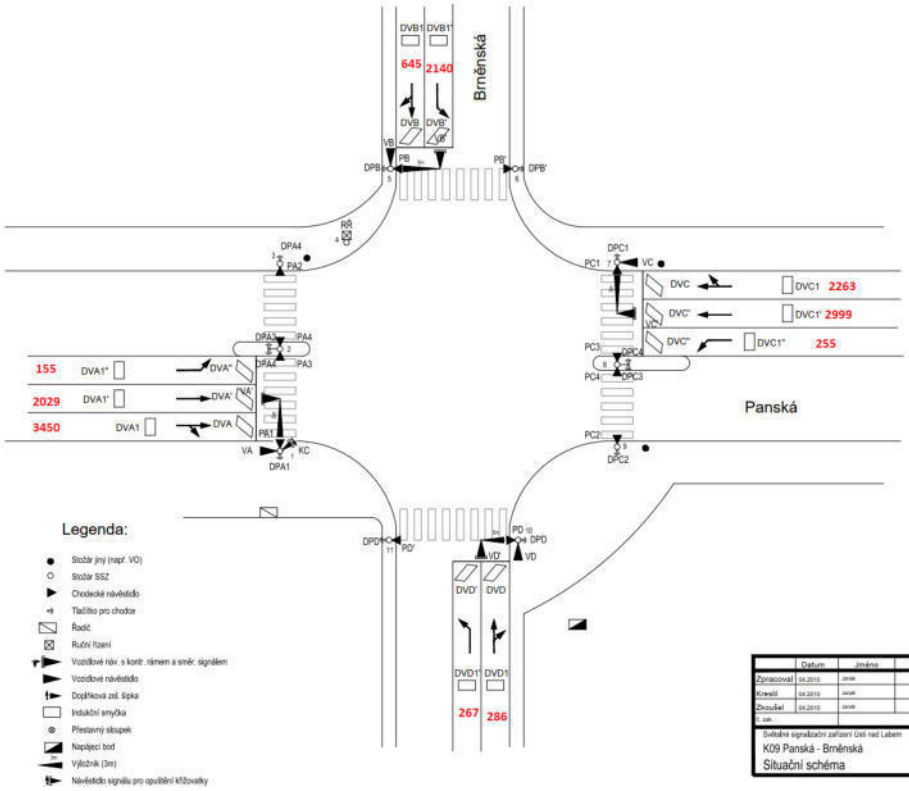
K08 Panská – Revoluční





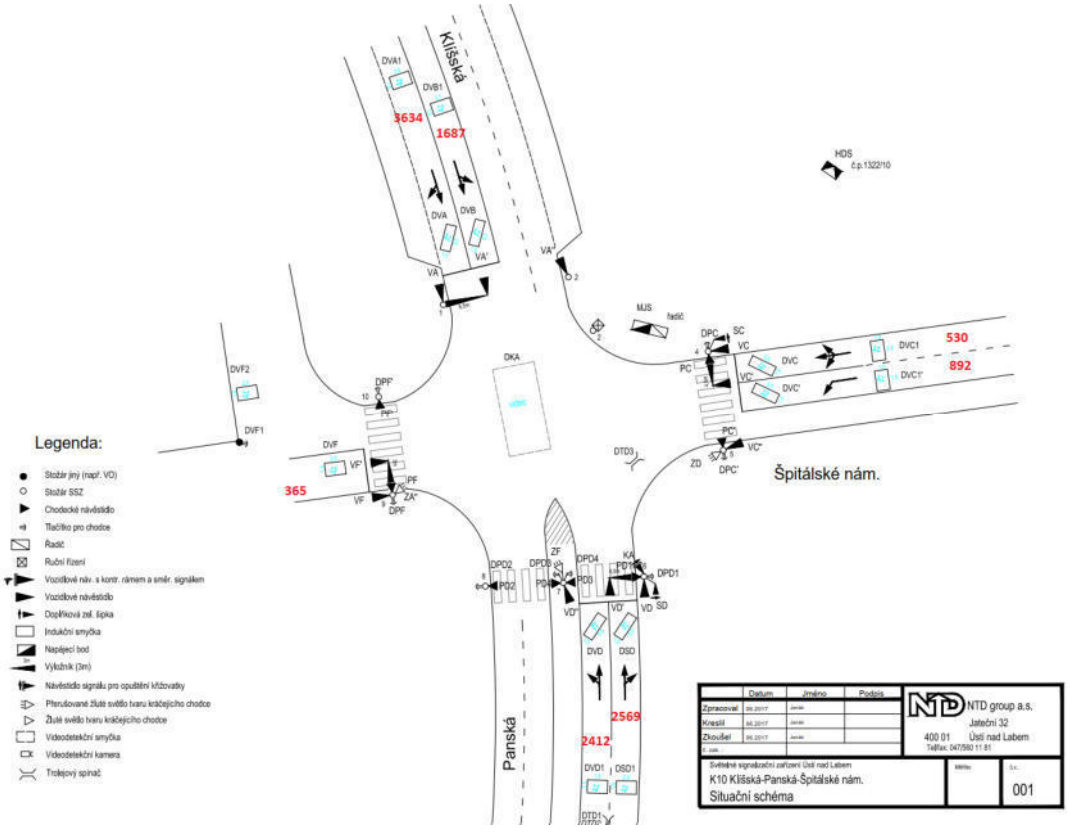
K09 Panská – Brněnská



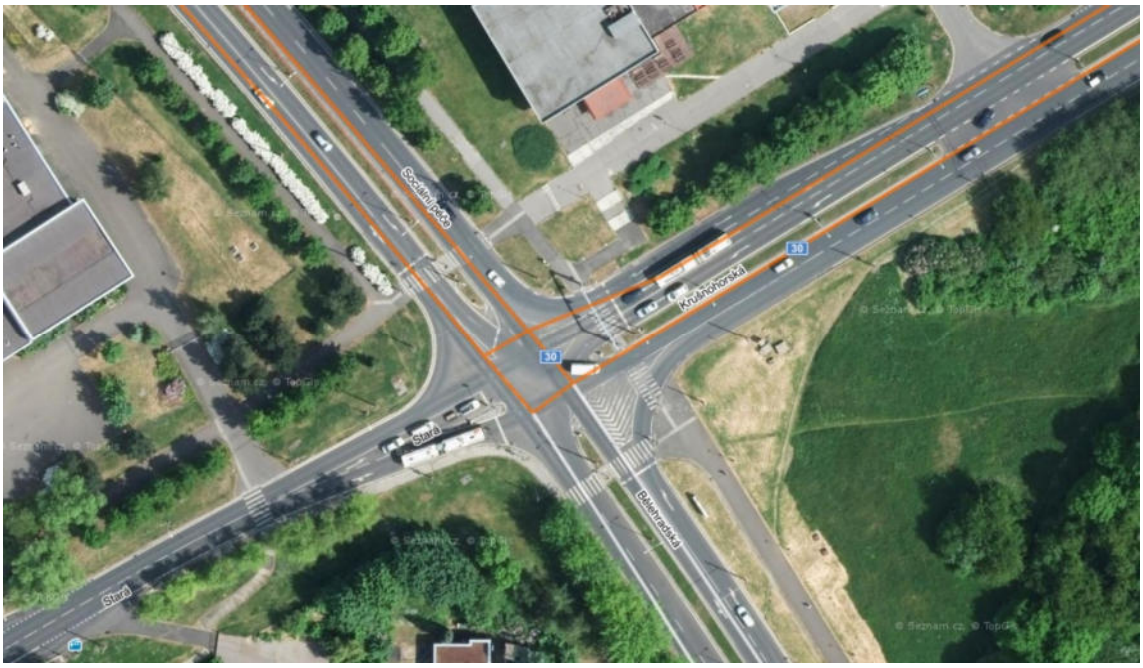


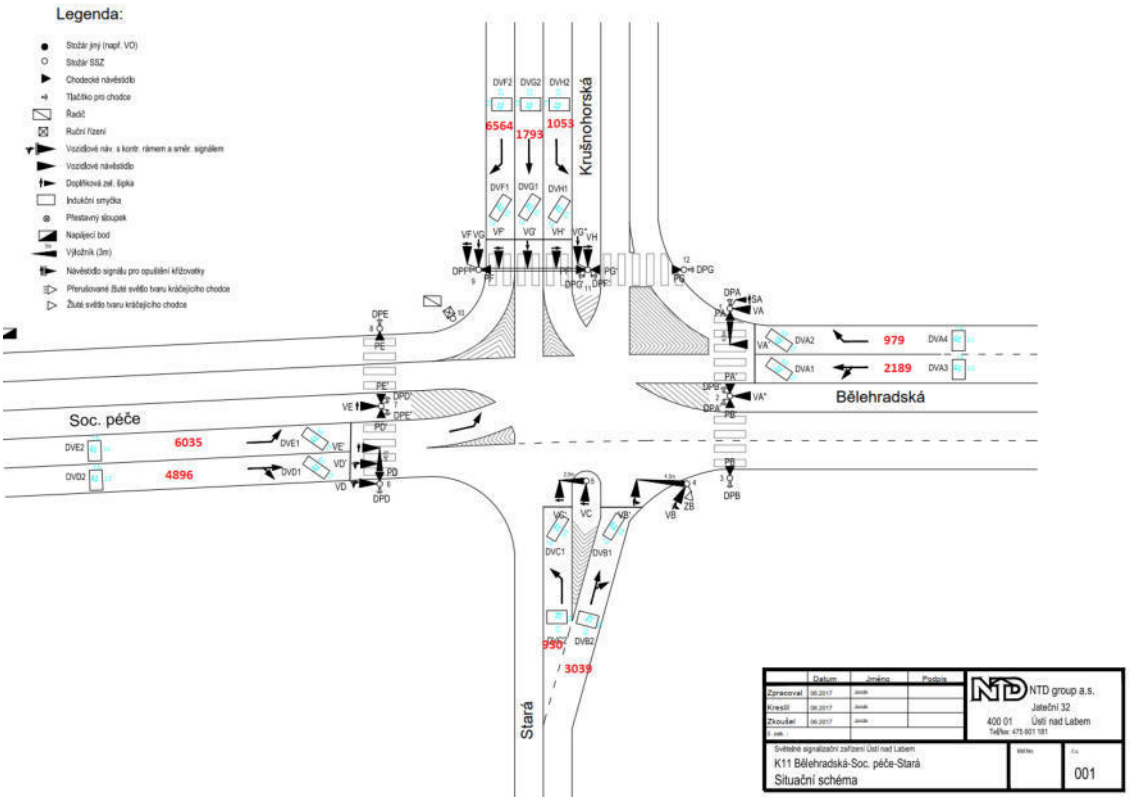
K10 Klišská – Panská – Špitálské nám.



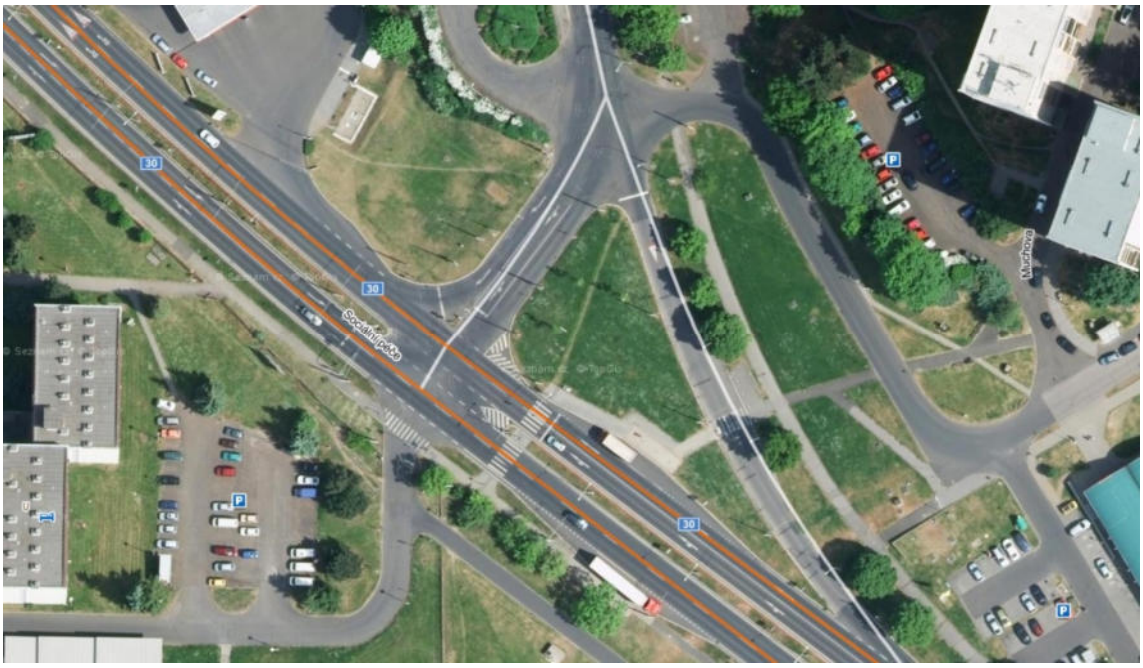


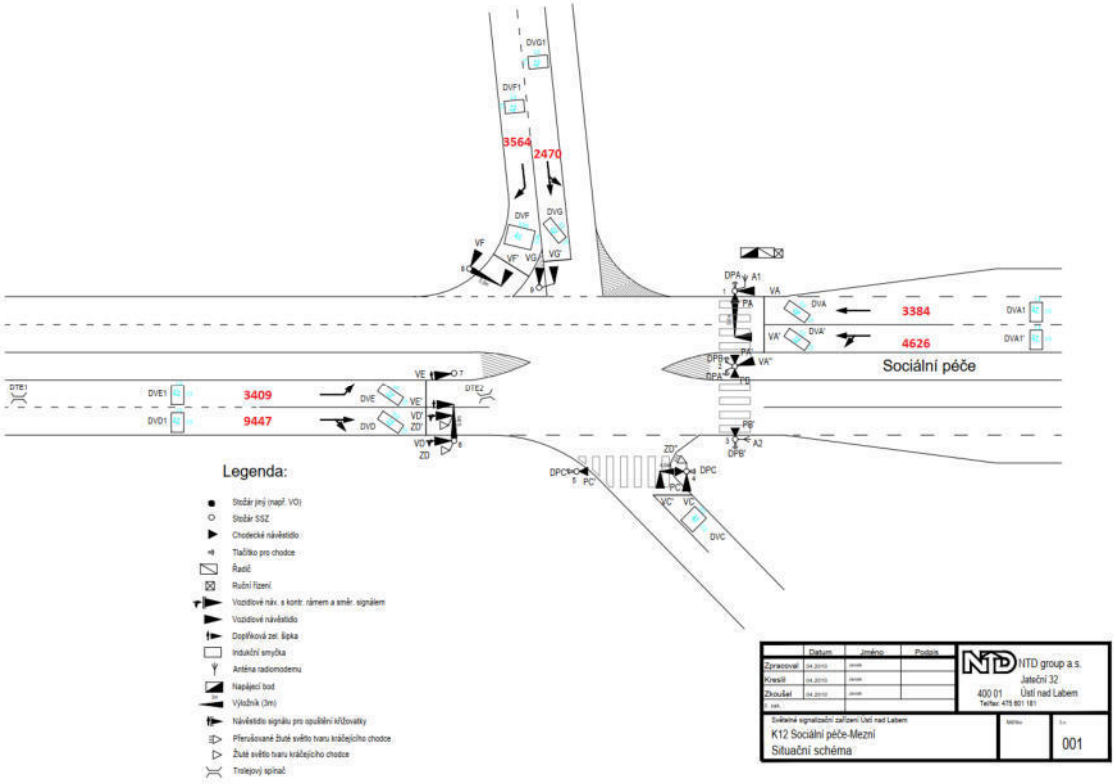
K11 Bělehradská – Soc. péče – Stará



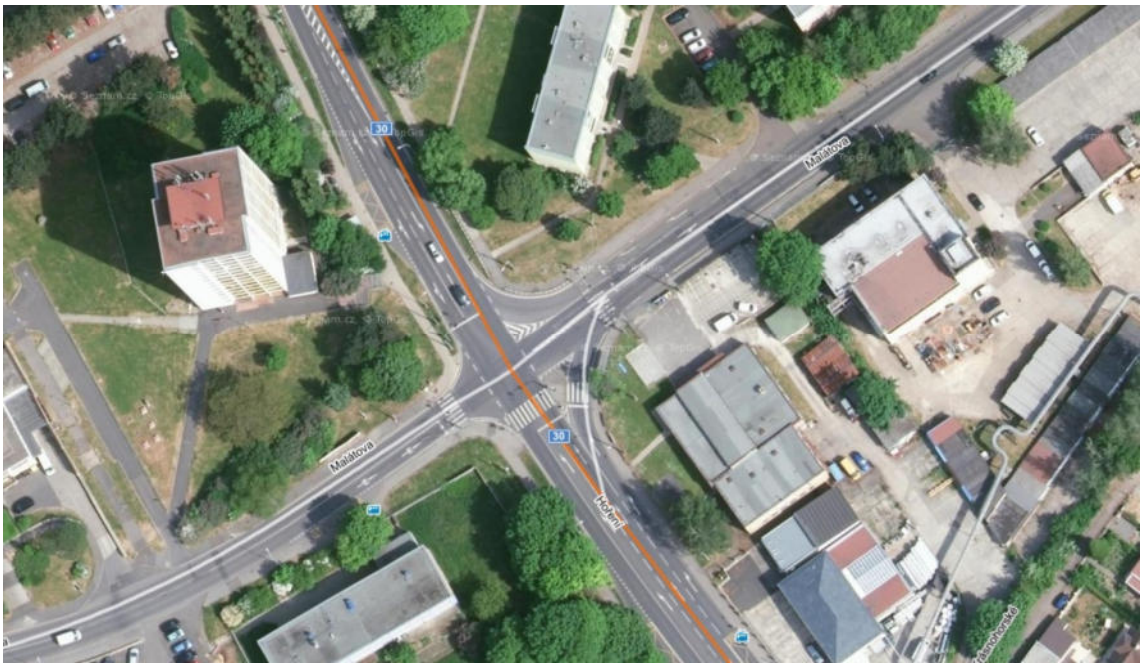


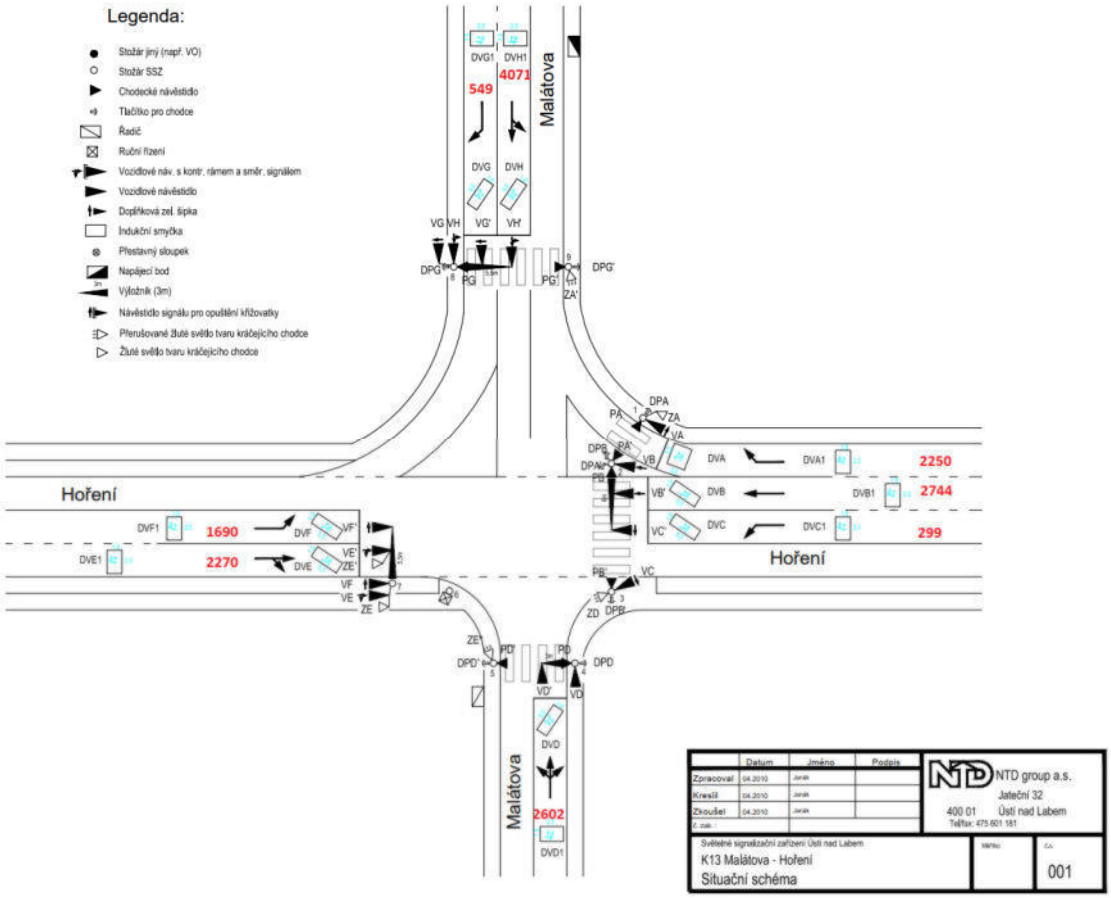
K12 Sociální péče – Mezní





K13 Malátova – Hoření

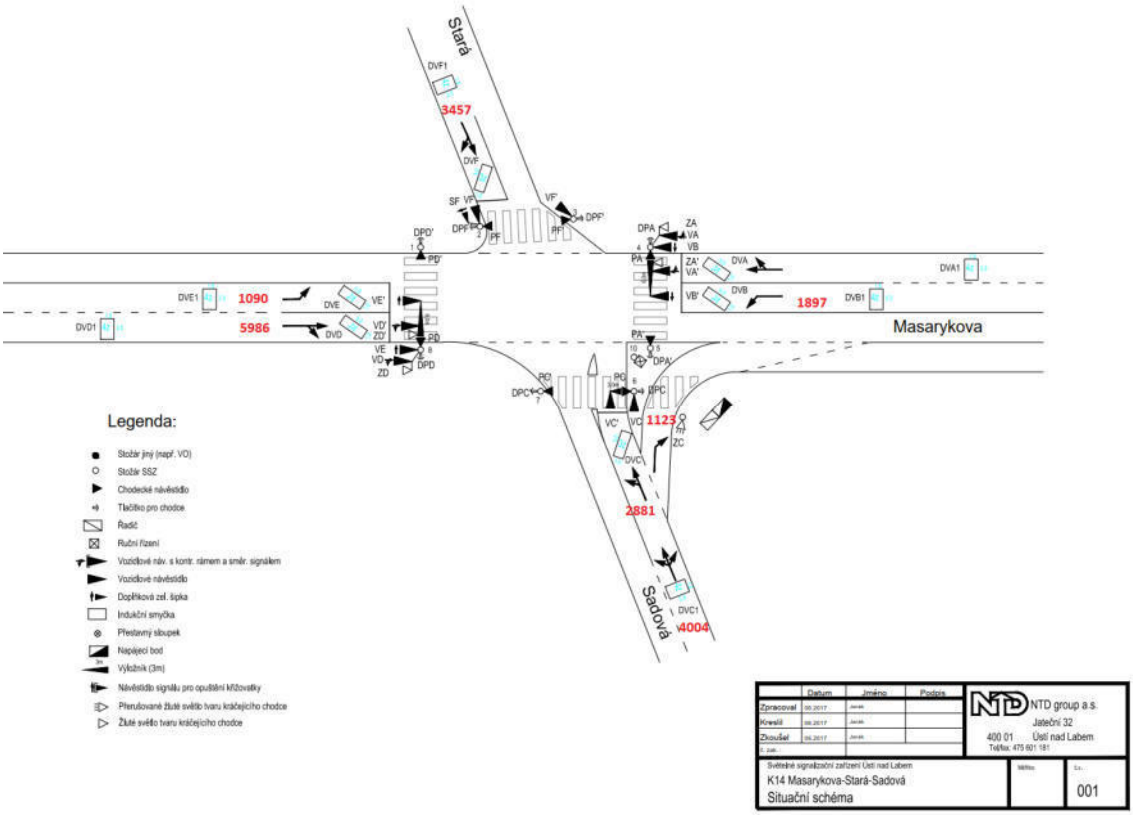




Gateway to solutions

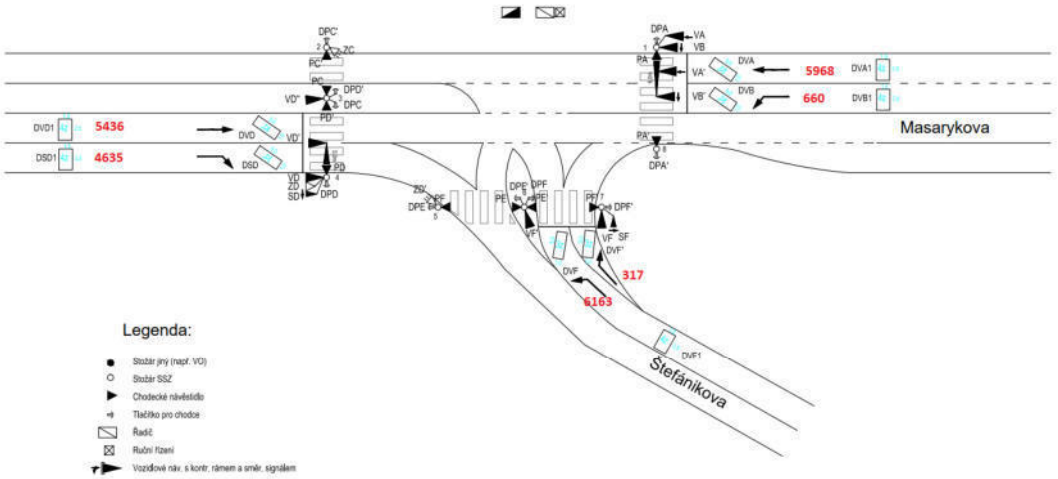
K14 Masarykova – Stará - Sadová





K15 Masarykova – Štefánikova





Legenda:

- Stožár jiný (např. VO)
- Stožár SSZ
- Chodecké návěstidlo
- Tlačítko pro chodce
- Řadič
- Ruční řízení
- Vozidlové náv. s kontr. rámem a směr. signálem
- Vozidlové návěstidlo
- Doplňková zel. šipka
- Indukční smyčka
- Přestavný sloupek
- Napájecí bod
- Výložník (3m)
- Návěstidlo signálu pro opuštění křižovatky
- Přerušované žluté světlo tvaru krátkého chodce
- Žluté světlo tvaru krátkého chodce

	Datum	Jméno	Podpis
Zpracoval	04.2010	Jarab	
Kreslil	04.2010	Jarab	
Zkoušel	04.2010	Jarab	

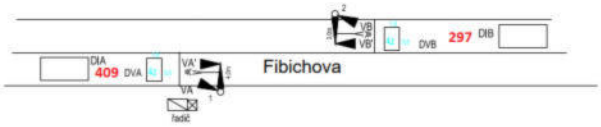
NTD group a.s.
Jateční 32
400 01 Ústí nad Labem
Tel/Fax: 475 601 181

Světelná signalizační zařízení Ústí nad Labem
K15 Masarykova-Štefánikova
Situační schéma

Měřítko: 001

K19 Fibichova





Legenda:

- Stožár jiný (např. VO)
- Stožár SSZ
- Chodecké návěstidlo
- Tlačítko pro chodce
- Řadič
- Ruční řízení
- Vozidlové náv. s kontr. rámem a směr. signálem
- Vozidlové návěstidlo
- Doplňková zel. šipka
- Indukční smyčka
- Napájecí bod
- Výložník (3m)
- Návěstidlo signálu pro opuštění křižovatky

	Datum	Jméno	Podpis
Zpracoval	04.2010	Jenák	
Kreslil	04.2010	Jenák	
Zkoušel	04.2010	Jenák	
č. zak.			

NTD group a.s.
Jateční 32
400 01 Ústí nad Labem
Telefax: 047/560 11 81

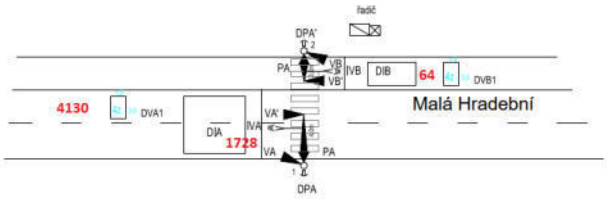
Světelné signalizační zařízení Ústí nad Labem
K19 Fibichova
Situační schéma

Měřítko: —
č.v.: 001

Gateway to solutions

P02 Přechod Bílinská





Legenda:

- Stožár jiný (např. VO)
- Stožár SSZ
- Chodecké návěstidlo
- Tlačítko pro chodce
- Řadič
- Ruční řízení
- Vozidlové náv. s kontr. rámem a směr. signálem
- Vozidlové návěstidlo
- Doplňková zel. šipka
- Indukční smyčka
- Napájecí bod
- Výložník (3m)
- Návěstidlo signálu pro opuštění křižovatky
- Mikrovlnný detektor

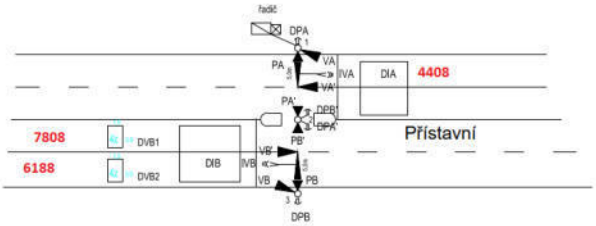
	Datum	Jméno	Podpis
Zpracoval	04.2010	Jarab	
Kreslil	04.2010	Jarab	
Zkoušel	04.2010	Jarab	
Č. zak.			

NTD group a.s.
Jateční 32
400 01 Ústí nad Labem
Telifax: 475 601 181

Světelné signalizační zařízení Ústí nad Labem
P02 přechod Bílinská
Situační schéma
Měřítko
č.v.
001

P03 Přechod pro chodce protipovodňová vana





Legenda:

- Stožár jmý (např. VO)
- Stožár SSZ
- Chodecké návěstidlo
- Tlačítko pro chodce
- Řadič
- Ruční řízení
- Vozidlové náv. s kontr. rámem a směr. signálem
- Vozidlové návěstidlo
- Doplňková zel. šipka
- Indukční smyčka
- Napájecí bod
- Výkližník (3m)
- Návěstidlo signálu pro opuštění křižovatky
- Mikrovlnný detektor

	Datum	Jméno	Podpis
Zpracoval	06.2017	Janák	
Kreslil	06.2017	Janák	
Zkoušel	06.2017	Janák	
Z. zak.			

NTD group a.s.
Jateční 32
400 01 Ústí nad Labem
Tel/fax: 475 601 181

Světelné signalizační zařízení Ústí nad Labem
P03 přechod pro chodce protipovodňová vana
Situační schéma

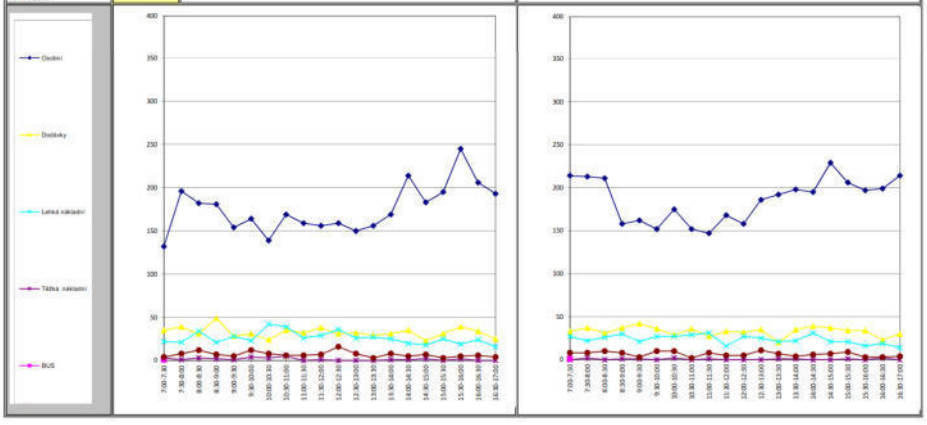
Měřítko
č.v. 001

Silnice II/613



HaskoningDHV CZ, s.r.o.
červen 2018

Místo	1	II/613 Žižkova (pěší lávka)										
Směr	in	do centra					out	z centra				
Čas	Vozidel celkem	Osobní	Dodávky	Lehká nákladní	Těžká nákladní	BUS	Vozidel celkem	Osobní	Dodávky	Lehká nákladní	Těžká nákladní	BUS
PRŮMĚRNÁ HODINA	242	175	33	7	26	1	250	186	33	7	24	1
7:00-7:30	196	132	35	4	22	3	282	214	33	8	27	0
7:30-8:00	265	196	39	8	21	1	282	213	37	8	22	2
8:00-8:30	262	182	31	12	34	3	278	211	31	10	26	0
8:30-9:00	260	181	49	7	21	2	234	158	37	8	30	1
9:00-9:30	216	154	28	5	28	1	229	162	42	3	21	1
9:30-10:00	234	164	31	12	23	4	225	152	36	10	27	0
10:00-10:30	216	139	24	8	42	3	243	175	29	10	27	2
10:30-11:00	254	169	35	6	39	5	219	152	36	2	29	0
11:00-11:30	223	159	32	6	26	0	214	147	27	8	31	1
11:30-12:00	231	156	38	7	29	1	222	168	33	5	16	0
12:00-12:30	242	159	31	16	36	0	222	158	32	5	27	0
12:30-13:00	216	150	32	8	26	0	257	186	35	11	25	0
13:00-13:30	215	156	29	3	27	0	241	192	20	7	21	1
13:30-14:00	234	169	31	8	25	1	260	198	35	4	22	1
14:00-14:30	275	214	35	5	20	1	271	195	39	6	31	0
14:30-15:00	233	183	23	7	18	2	294	229	37	7	21	0
15:00-15:30	254	195	31	3	25	0	271	206	34	9	21	1
15:30-16:00	310	245	39	5	19	2	250	197	34	3	16	0
16:00-16:30	270	206	34	6	24	0	246	199	23	3	19	2
16:30-17:00	238	193	25	4	16	0	262	214	30	4	14	0
VOZIDLA za 24hod dle TP189/II.	7 217						7 452					
VOZIDLA v obou směrech RPDI dle TP179/II.	13 255											

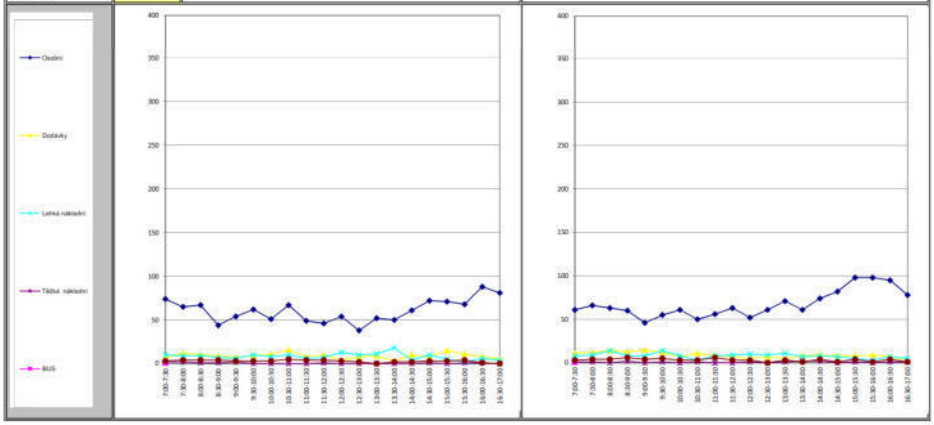


Silnice I/30 (Pražská)



HaskoningDHV CZ, s.r.o.
červen 2018

Místo	2	I/30 Pražská (jih)										
Směr	in	do centra					out	z centra				
Čas	Vozidel celkem	Osobní	Dodávky	Lehká nákladní	Těžká nákladní	BUS	Vozidel celkem	Osobní	Dodávky	Lehká nákladní	Těžká nákladní	BUS
PRŮMĚRNÁ HODINA	81	61	9	3	8	1	88	68	9	3	8	1
7:00-7:30	96	74	7	3	10	2	84	61	11	3	8	1
7:30-8:00	92	65	12	4	9	2	92	66	12	4	9	1
8:00-8:30	91	67	10	4	9	1	95	63	14	4	14	0
8:30-9:00	65	44	9	4	7	1	89	60	13	6	8	2
9:00-9:30	72	54	7	3	6	2	73	46	15	4	8	0
9:30-10:00	84	62	9	3	10	0	87	55	12	5	14	1
10:00-10:30	73	51	11	3	8	0	79	61	7	3	8	0
10:30-11:00	98	67	16	5	10	0	68	50	11	3	3	1
11:00-11:30	67	49	8	4	6	0	78	56	8	6	8	0
11:30-12:00	68	46	10	4	7	1	82	63	7	3	9	0
12:00-12:30	74	54	4	3	13	0	71	52	5	3	10	1
12:30-13:00	58	38	8	2	10	0	77	61	7	0	9	0
13:00-13:30	72	52	9	0	11	0	91	71	5	3	11	1
13:30-14:00	73	50	3	2	18	0	79	61	8	1	7	2
14:00-14:30	77	61	10	2	4	0	97	74	9	4	8	2
14:30-15:00	94	72	8	3	10	1	98	82	8	1	7	0
15:00-15:30	94	71	15	3	5	0	116	98	8	4	5	1
15:30-16:00	86	68	11	4	2	1	111	98	9	1	3	0
16:00-16:30	104	88	8	1	6	1	114	95	7	4	7	1
16:30-17:00	90	81	5	0	4	0	88	78	3	1	5	1
VOZIDLA za 24hod dle TP189/II.	2 426						2 636					
VOZIDLA v obou směrech RPDI dle TP179/II.	4 573											

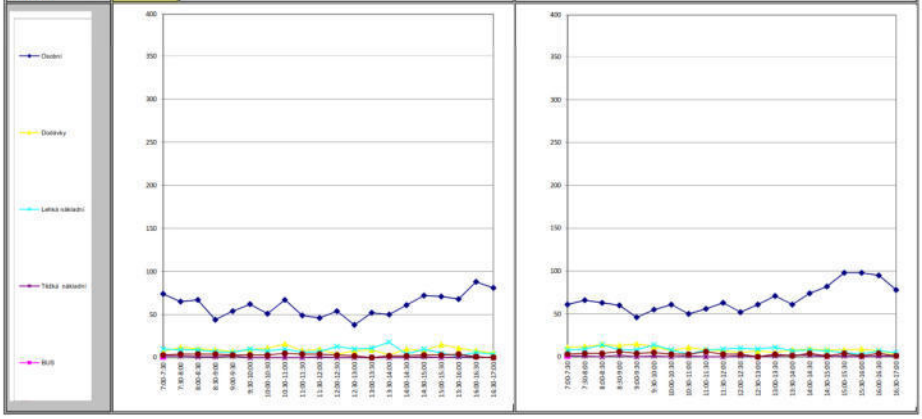


Silnice II/261 (Sebuzínská)



HaskoningDHV CZ, s.r.o.
červen 2018

Místo	3	II/261 Sebuzínská (jih)										
Směr	in	do centra					out	z centra				
Čas	Vozidel celkem	Osobní	Dodávky	Lehká nákladní	Těžká nákladní	BUS	Vozidel celkem	Osobní	Dodávky	Lehká nákladní	Těžká nákladní	BUS
PRŮMĚRNÁ HODINA	81	61	9	3	8	1	88	68	9	3	8	1
7:00-7:30	96	74	7	3	10	2	84	61	11	3	8	1
7:30-8:00	92	65	12	4	9	2	92	66	12	4	9	1
8:00-8:30	91	67	10	4	9	1	95	63	14	4	14	0
8:30-9:00	65	44	9	4	7	1	89	60	13	6	8	2
9:00-9:30	72	54	7	3	6	2	73	46	15	4	8	0
9:30-10:00	84	62	9	3	10	0	87	55	12	5	14	1
10:00-10:30	73	51	11	3	8	0	79	61	7	3	8	0
10:30-11:00	98	67	16	5	10	0	68	50	11	3	3	1
11:00-11:30	67	49	8	4	6	0	78	56	8	6	8	0
11:30-12:00	68	46	10	4	7	1	82	63	7	3	9	0
12:00-12:30	74	54	4	3	13	0	71	52	5	3	10	1
12:30-13:00	58	38	8	2	10	0	77	61	7	0	9	0
13:00-13:30	72	52	9	0	11	0	91	71	5	3	11	1
13:30-14:00	73	50	3	2	18	0	79	61	8	1	7	2
14:00-14:30	77	61	10	2	4	0	97	74	9	4	8	2
14:30-15:00	94	72	8	3	10	1	98	82	8	1	7	0
15:00-15:30	94	71	15	3	5	0	116	98	8	4	5	1
15:30-16:00	86	68	11	4	2	1	111	98	9	1	3	0
16:00-16:30	104	88	8	1	6	1	114	95	7	4	7	1
16:30-17:00	90	81	5	0	4	0	88	78	3	1	5	1
VOZIDLA za 24hod dle TP189/II.	2 426						2 636					
VOZIDLA v obou směrech RPDI dle TP179/II.	4 573											

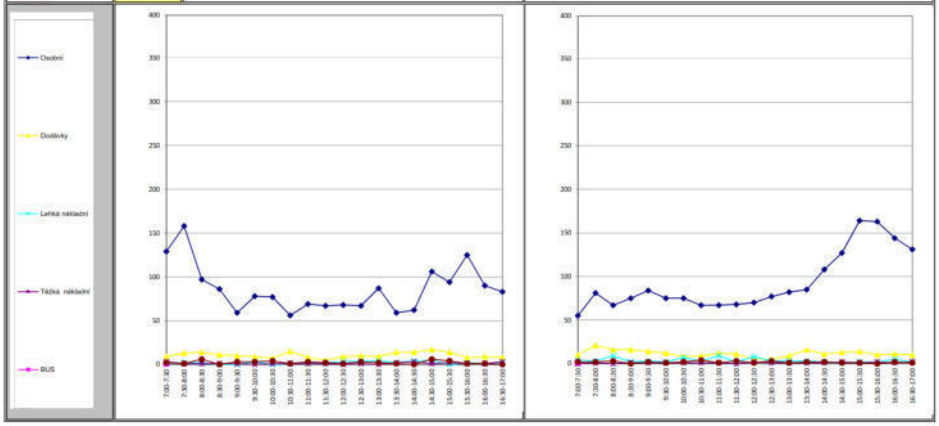


Silnice II/261 (Vítězná)



HaskoningDHV CZ, s.r.o.
červen 2018

Místo	4	II/261 Vítězná (východ)										
Směr	in	do centra					out	z centra				
Čas	Vozidel celkem	Osobní	Dodávky	Lehká nákladní	Těžká nákladní	BUS	Vozidel celkem	Osobní	Dodávky	Lehká nákladní	Těžká nákladní	BUS
PRŮMĚRNÁ HODINA	102	86	11	2	2	1	111	93	12	2	4	1
7:00-7:30	144	129	9	2	1	3	71	55	10	2	4	0
7:30-8:00	175	158	13	1	2	1	108	81	21	2	3	1
8:00-8:30	120	97	14	6	2	1	95	67	16	3	9	0
8:30-9:00	98	86	11	0	0	1	94	75	16	0	2	1
9:00-9:30	73	59	10	3	0	1	104	84	14	2	3	1
9:30-10:00	93	78	9	3	3	0	91	75	12	1	2	1
10:00-10:30	89	77	7	4	0	1	93	75	8	2	7	1
10:30-11:00	74	56	15	1	1	1	84	67	9	4	3	1
11:00-11:30	83	69	8	3	2	1	90	67	12	1	9	1
11:30-12:00	77	67	5	2	2	1	84	68	11	3	2	0
12:00-12:30	81	68	9	1	3	0	86	70	5	1	8	2
12:30-13:00	85	67	10	3	4	1	89	77	5	3	3	1
13:00-13:30	102	87	9	2	4	0	96	82	9	1	3	1
13:30-14:00	78	59	14	1	2	2	107	85	16	2	3	1
14:00-14:30	83	62	14	0	4	3	124	108	11	2	2	1
14:30-15:00	135	106	17	6	5	1	144	127	13	1	1	2
15:00-15:30	114	94	14	4	0	2	182	164	14	1	2	1
15:30-16:00	137	125	8	1	2	1	177	163	10	0	2	2
16:00-16:30	102	90	9	1	1	1	163	144	11	2	5	1
16:30-17:00	96	83	8	0	2	3	146	131	10	1	2	2
VOZIDLA za 24hod dle TP189/II.	3 038						3 319					
VOZIDLA v obou směrech RPDI dle TP179/II.	5 744											

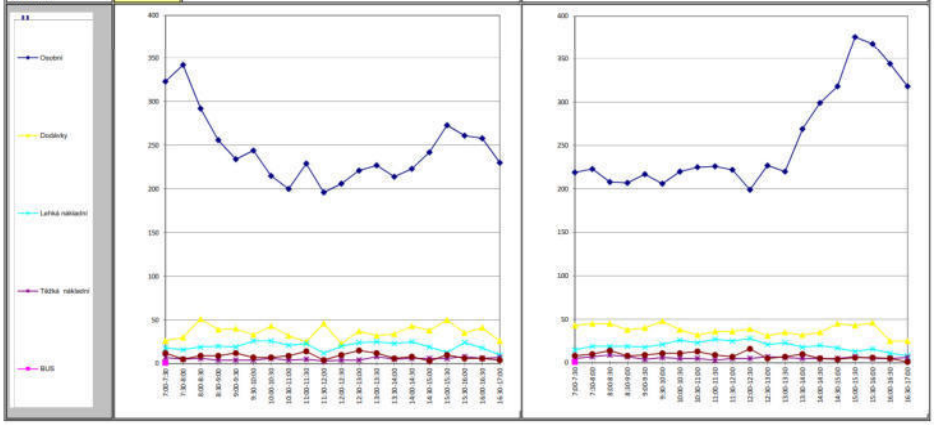


Silnice I/62 (Opletalova)



HaskoningDHV CZ, s.r.o.
červen 2018

Místo	5	I/62 Opletalova (východ)										
Směr	in	do centra					out	z centra				
Čas	Vozidel celkem	Osobní	Dodávky	Lehká nákladní	Těžká nákladní	BUS	Vozidel celkem	Osobní	Dodávky	Lehká nákladní	Těžká nákladní	BUS
PRŮMĚRNÁ HODINA	314	244	36	8	20	5	327	256	38	8	19	6
7:00-7:30	386	323	26	12	18	7	290	219	43	8	15	5
7:30-8:00	398	342	30	5	16	5	304	223	45	10	19	7
8:00-8:30	377	292	51	9	19	6	295	208	45	14	19	9
8:30-9:00	328	256	39	9	20	4	279	207	38	8	19	7
9:00-9:30	309	234	40	12	19	4	288	217	40	9	18	4
9:30-10:00	314	244	33	7	26	4	292	206	48	11	21	6
10:00-10:30	297	215	43	7	26	6	300	220	38	11	26	5
10:30-11:00	266	200	32	9	21	4	298	225	32	13	23	5
11:00-11:30	296	229	25	14	23	5	301	226	36	9	27	3
11:30-12:00	261	196	46	4	12	3	295	222	36	7	25	5
12:00-12:30	263	206	23	10	20	4	287	199	39	16	28	5
12:30-13:00	301	221	37	15	24	4	291	227	31	5	21	7
13:00-13:30	304	227	32	12	25	8	291	220	35	7	23	6
13:30-14:00	282	214	34	6	23	5	334	269	32	10	18	5
14:00-14:30	305	223	43	8	25	6	364	299	35	5	20	5
14:30-15:00	308	242	38	3	19	6	389	318	45	4	17	5
15:00-15:30	352	273	50	10	13	6	445	376	43	6	13	7
15:30-16:00	334	261	35	6	24	8	441	368	46	6	16	5
16:00-16:30	329	258	41	6	18	6	390	344	25	5	11	5
16:30-17:00	277	230	26	4	10	7	358	318	25	1	8	6
VOZIDLA za 24hod dle TP189/II.	9 367						9 732					
VOZIDLA v obou směrech RPDI dle TP179/II.	17 257											

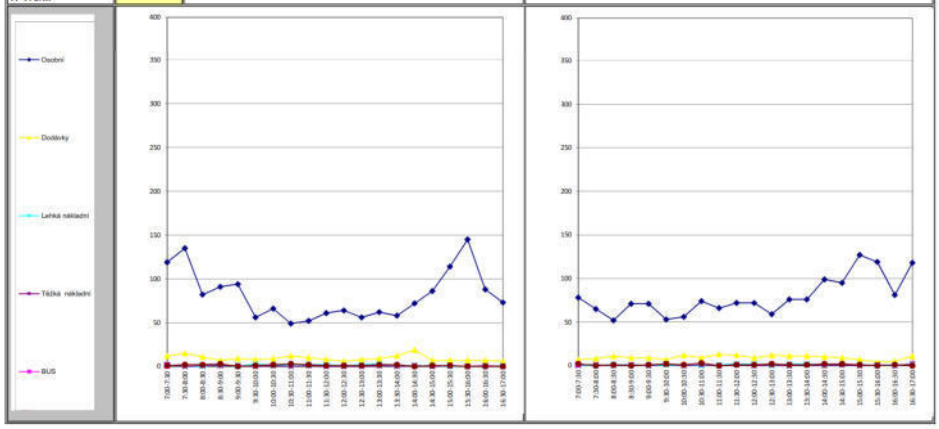


Silnice II/528 (Petrovická)



HaskoningDHV CZ, s.r.o.
červen 2018

Místo	5	II/528 Petrovická (sever)										
Směr	in	do centra					out	z centra				
Čas	Vozidel celkem	Osobní	Dodávky	Lehká nákladní	Těžká nákladní	BUS	Vozidel celkem	Osobní	Dodávky	Lehká nákladní	Těžká nákladní	BUS
PRŮMĚRNÁ HODINA	94	81	9	1	1	1	91	79	9	1	1	1
7:00-7:30	136	119	12	1	2	2	88	78	7	2	0	1
7:30-8:00	152	135	15	2	0	0	74	65	8	0	0	1
8:00-8:30	96	82	11	2	0	1	65	52	11	1	1	0
8:30-9:00	104	91	7	3	2	1	82	71	9	0	1	1
9:00-9:30	104	94	9	0	0	1	81	71	9	1	0	0
9:30-10:00	68	56	8	1	3	0	65	53	7	2	1	2
10:00-10:30	79	66	9	2	1	1	69	56	12	1	0	0
10:30-11:00	66	49	12	3	2	0	87	74	9	3	0	1
11:00-11:30	67	52	10	2	2	1	80	66	13	0	1	0
11:30-12:00	72	61	8	1	2	0	88	72	12	1	2	1
12:00-12:30	72	64	6	1	1	0	84	72	9	1	2	0
12:30-13:00	67	56	8	1	2	0	74	59	12	2	0	1
13:00-13:30	77	62	9	2	3	1	90	76	11	1	2	0
13:30-14:00	73	58	12	2	1	0	91	76	11	1	2	1
14:00-14:30	93	72	19	0	1	1	112	99	10	2	1	0
14:30-15:00	95	86	7	1	1	0	108	95	9	2	1	1
15:00-15:30	123	114	7	1	0	1	136	127	7	1	1	0
15:30-16:00	152	145	7	0	0	0	124	119	4	0	0	1
16:00-16:30	96	88	7	0	0	1	87	81	5	1	0	0
16:30-17:00	80	73	6	0	1	0	133	118	11	0	2	2
VOZIDLA za 24hod dle TP189/II.	2 789						2 709					
VOZIDLA v obou směrech RPDI dle TP179/II.	4 968											

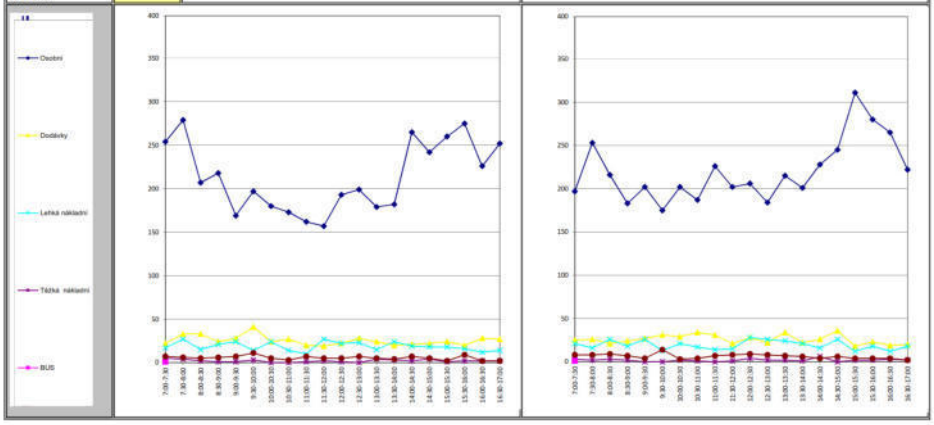


Silnice I/30 (Havířská)

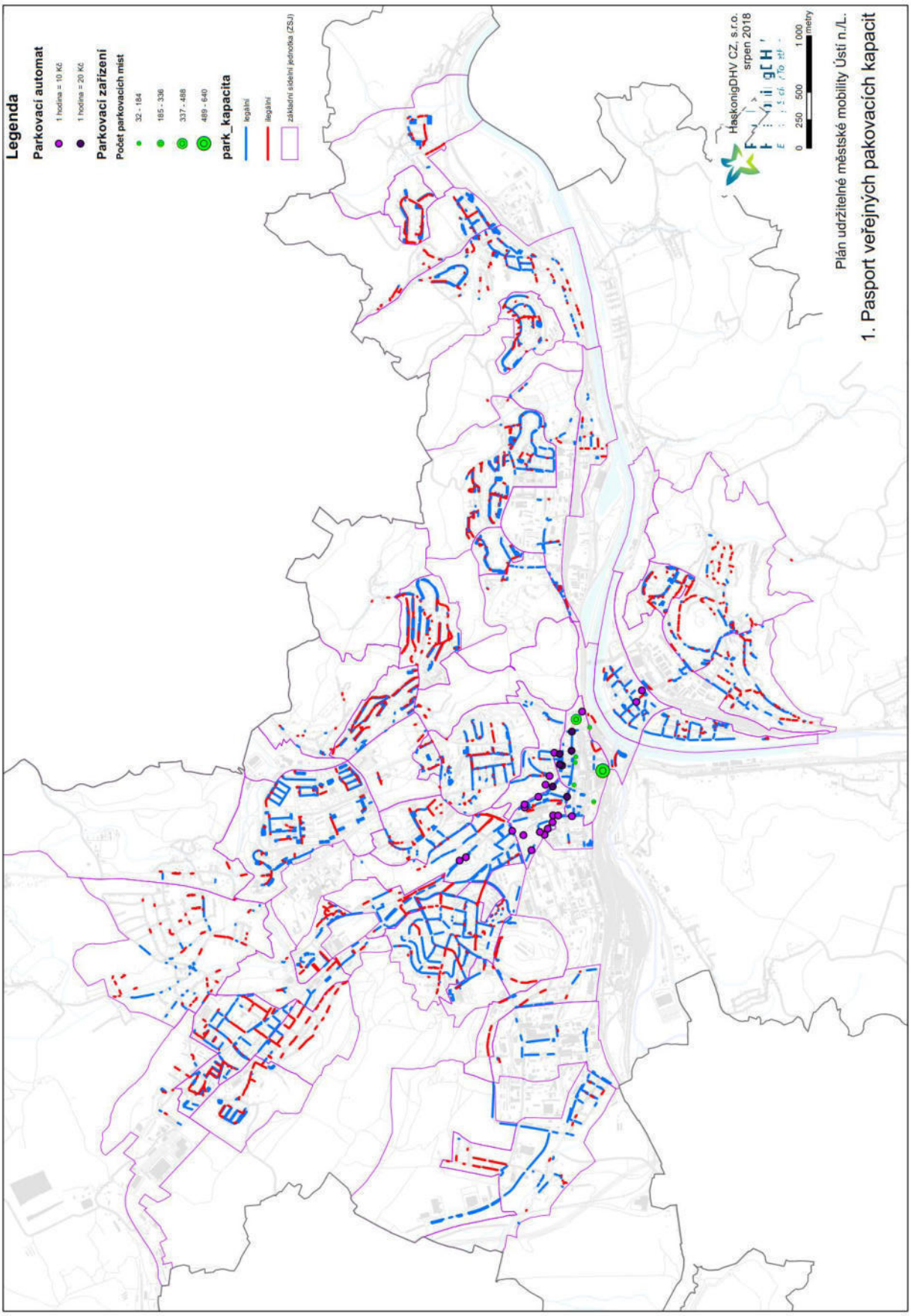


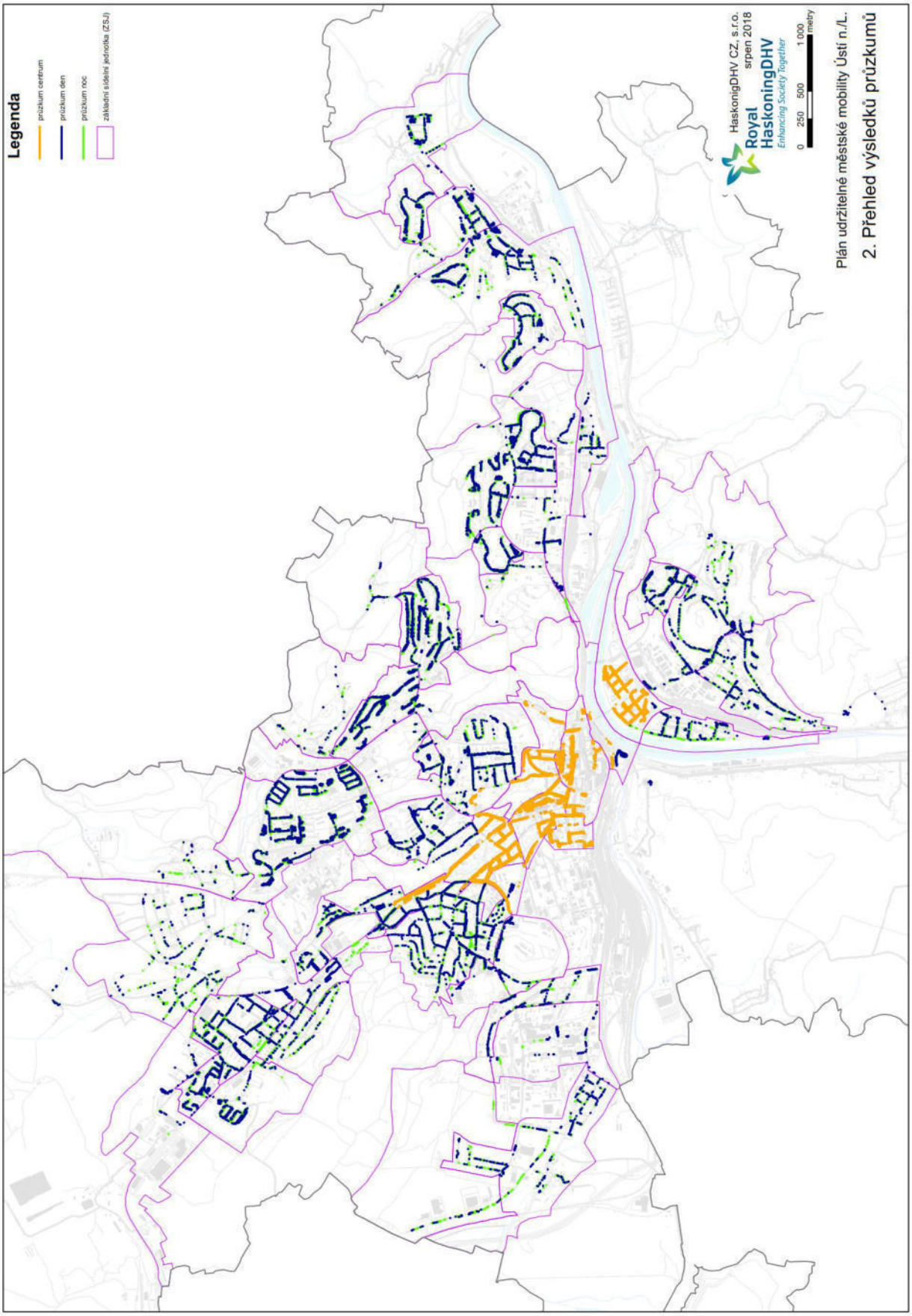
HaskoningDHV CZ, s.r.o.
červen 2018

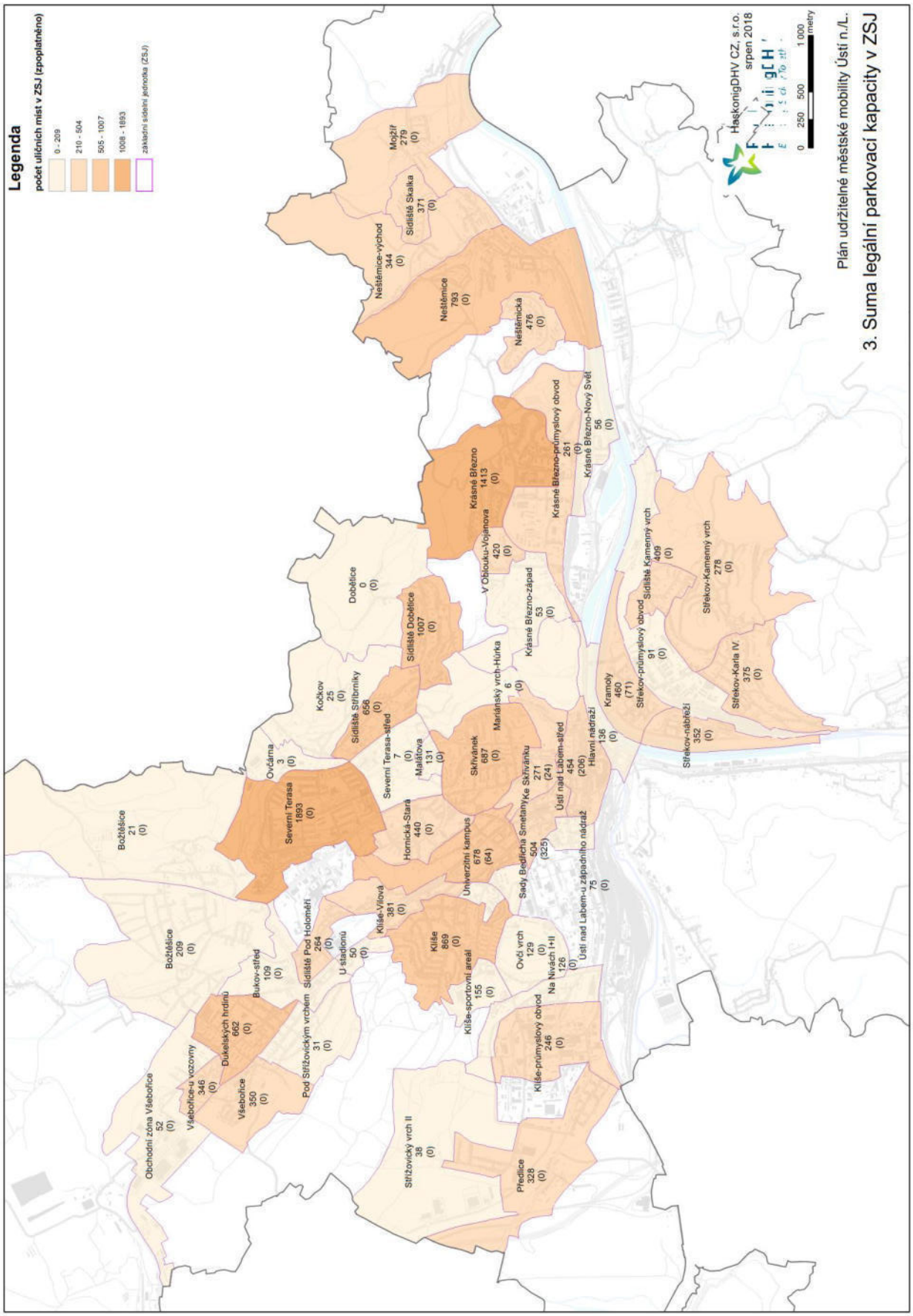
Místo	5	I/30 Havířská (západ)										
Směr	in	do centra					out	z centra				
Čas	Vozidel celkem	Osobní	Dodávky	Lehká nákladní	Těžká nákladní	BUS	Vozidel celkem	Osobní	Dodávky	Lehká nákladní	Těžká nákladní	BUS
PRŮMĚRNÁ HODINA	265	213	25	6	19	2	273	220	26	6	19	2
7:00-7:30	305	254	22	7	17	5	254	197	25	8	21	3
7:30-8:00	349	279	33	6	27	4	305	253	26	8	16	2
8:00-8:30	262	207	33	5	15	2	275	216	21	9	26	3
8:30-9:00	270	218	24	6	21	1	234	183	24	7	18	2
9:00-9:30	229	169	28	7	24	1	259	202	27	4	26	0
9:30-10:00	266	197	41	11	14	3	233	175	31	14	13	0
10:00-10:30	233	180	24	5	24	0	257	202	29	3	21	2
10:30-11:00	217	173	27	3	14	0	243	187	34	4	17	1
11:00-11:30	200	162	20	7	10	1	278	226	31	7	14	0
11:30-12:00	210	157	19	5	27	2	247	202	21	8	15	1
12:00-12:30	243	193	22	5	22	1	275	206	28	9	28	4
12:30-13:00	257	199	28	7	23	0	242	184	22	8	26	2
13:00-13:30	227	179	24	5	15	4	282	215	34	7	24	2
13:30-14:00	233	182	20	4	24	3	251	201	22	6	21	1
14:00-14:30	314	265	21	7	19	2	280	228	26	4	16	6
14:30-15:00	291	242	22	5	18	4	313	245	36	6	26	0
15:00-15:30	305	260	24	2	18	1	347	311	18	4	12	2
15:30-16:00	322	275	20	9	16	2	327	280	23	4	18	2
16:00-16:30	270	226	28	2	12	2	303	265	19	4	12	3
16:30-17:00	297	252	27	2	14	2	264	222	20	2	18	2
VOZIDLA za 24hod dle TP189/II.	7 896						8 148					
VOZIDLA v obou směrech RPDI dle TP179/II.	14 497											

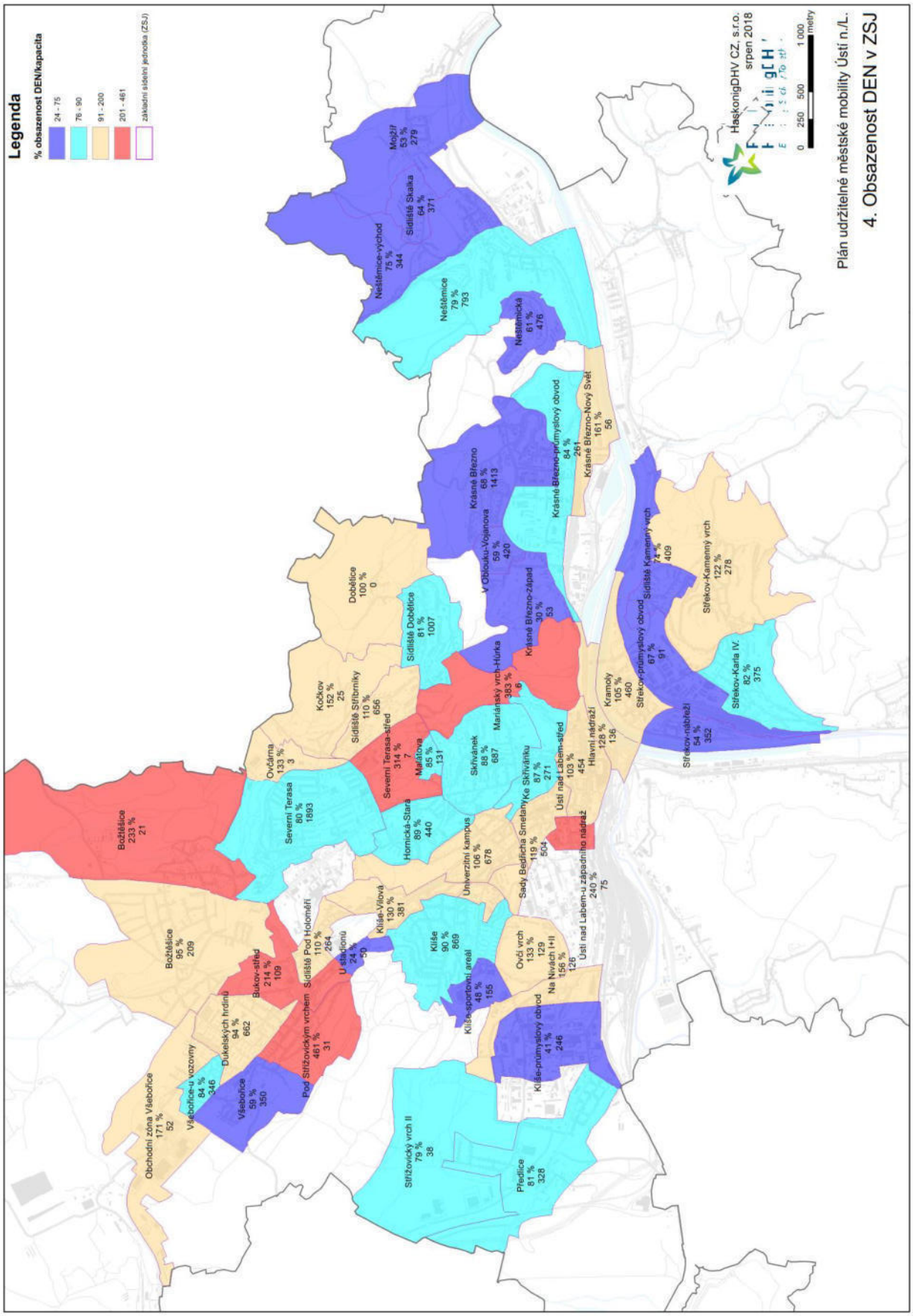


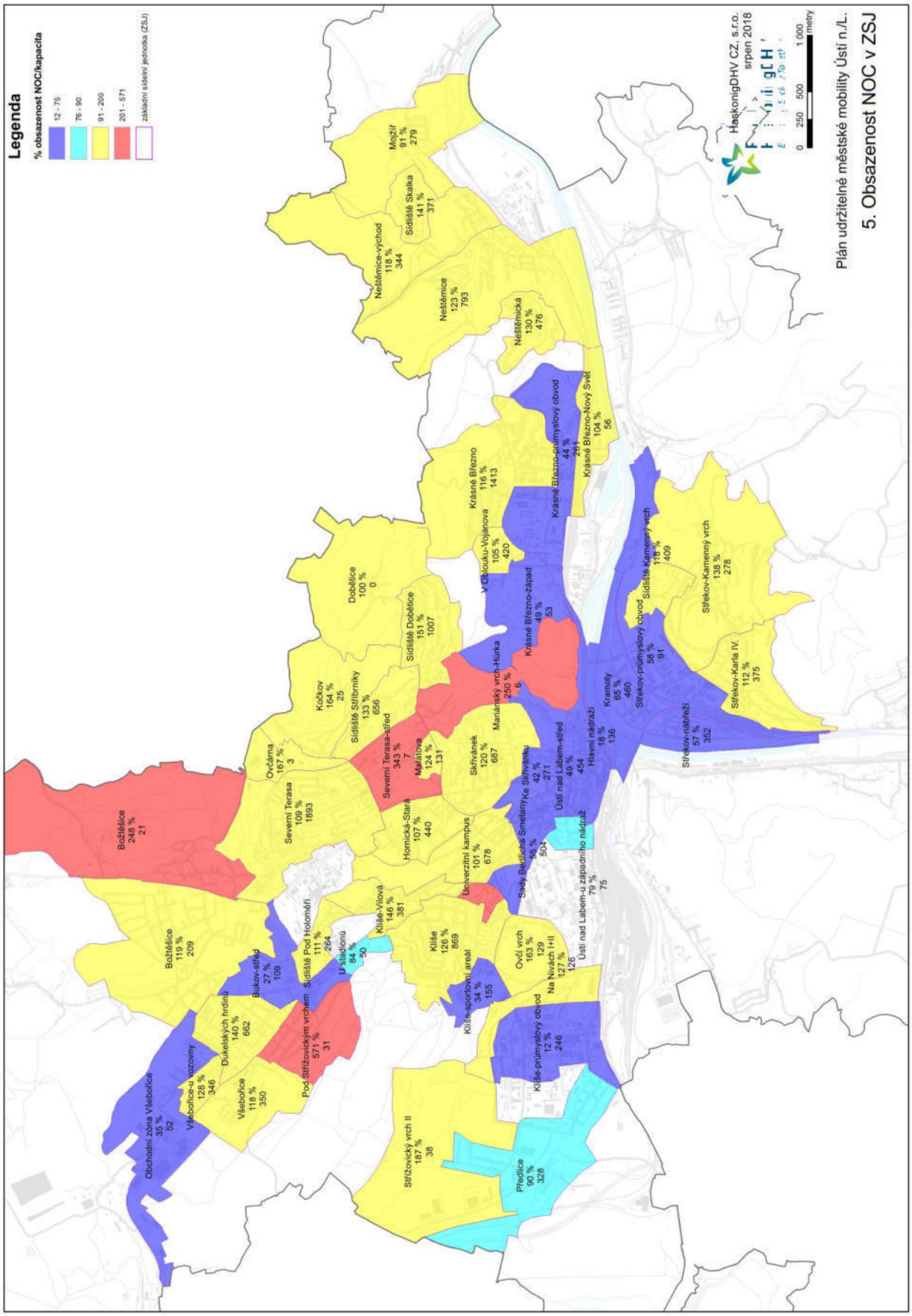
PŘÍLOHA Č. 3 Výsledky průzkumu statické dopravy


Legenda
Parkovací automat
1 hodina = 10 Kč
1 hodina = 20 Kč
Parkovací zařízení
Počet parkovacích míst
32 - 184
185 - 336
337 - 488
489 - 640
park_kapacita
legální
ilegální
základní sídelní jednotka (ZSJ)
HaskoningDHV CZ, s.r.o.
srpen 2018
0 250 500 1 000
metry
Plán udržitelné městské mobility Ústí n./L.
1. Pasport veřejných pakovacích kapacit


Legenda
průzkum centrum
průzkum den
průzkum noc
základní sídelní jednotka (ZSJ)
HaskoningDHV CZ, s.r.o.
srpen 2018
Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together
0 250 500 1 000 metry
Plán udržitelné městské mobility Ústí n./L.
2. Přehled výsledků průzkumů

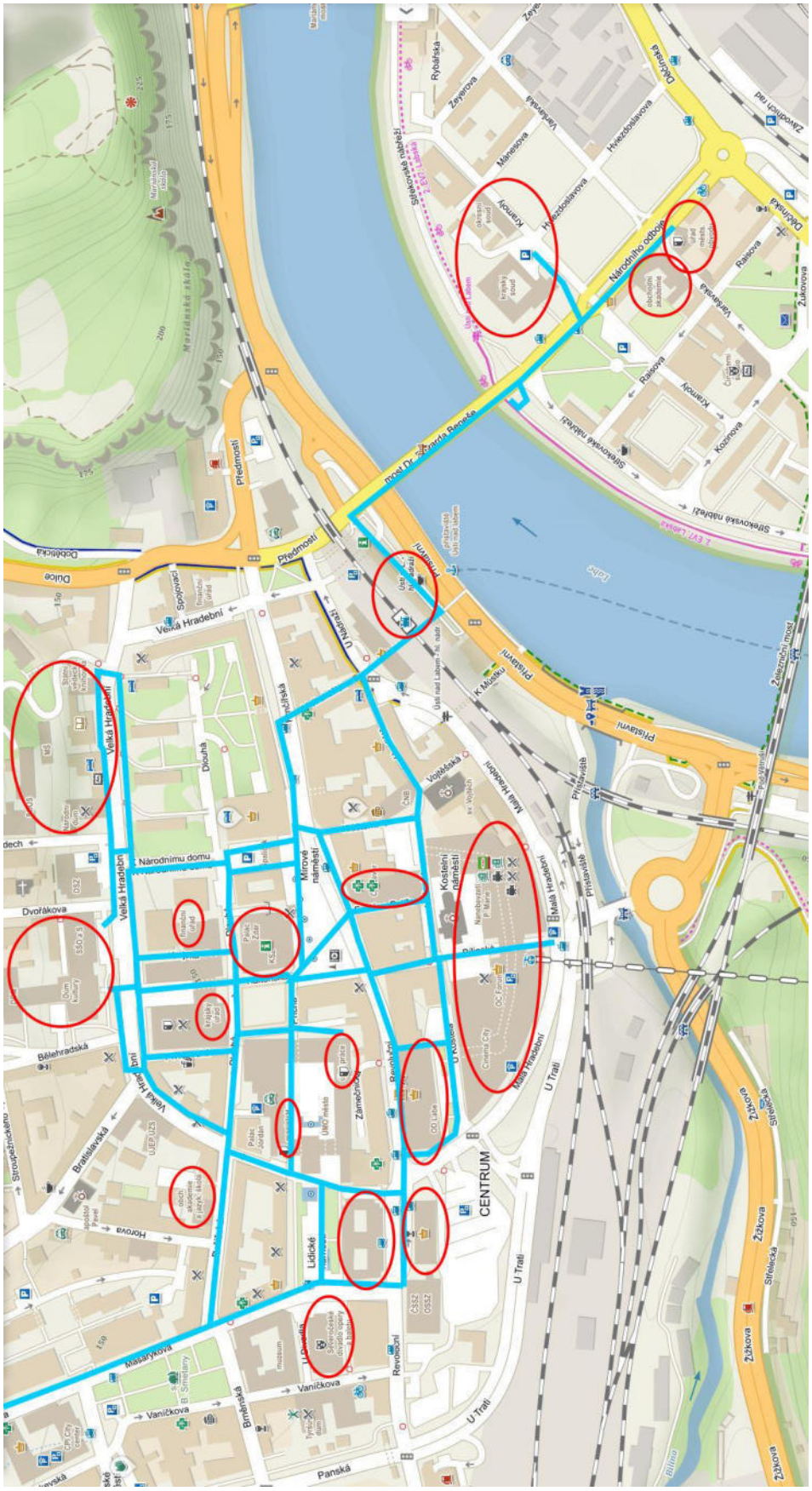

Legenda
počet uličních míst v ZSJ (zpoplatněno)
0 - 209
210 - 504
505 - 1007
1008 - 1693
základní sídelní jednotka (ZSJ)
HaskoningDHV CZ, s.r.o.
srpen 2018
0 250 500 1 000 metry
Plán udržitelné městské mobility Ústí n./L.
3. Suma legální parkovací kapacity v ZSJ
Mojžíř 279 (0)
Sídliště Skalka 371 (0)
Neštěmice-východ 344 (0)
Neštěmice 793 (0)
Neštěmická 476 (0)
Krásné Březno 1413 (0)
Krásné Březno-průmyslový obvod 261 (0)
Krásné Březno-Nový Svět 56 (0)
V Oblouku-Vojanova 420 (0)
Dobětice 0 (0)
Sídliště Dobětice 1007 (0)
Krásné Březno-západ 53 (0)
Mariánský vrch-Hůrka 6 (0)
Kočkov 25 (0)
Sídliště Stříbrníky 656 (0)
Ovčárna 3 (0)
Severní Terasa-střed 7 (0)
Malátova 131 (0)
Severní Terasa 1893 (0)
Skřivánek 687 (0)
Ke Skřivánku 271 (24)
Ústí nad Labem-střed 454 (206)
Hlavní nádraží 136 (0)
Kramoly 460 (71)
Střekov-průmyslový obvod 91 (0)
Sídliště Kamenný vrch 409 (0)
Střekov-Kamenný vrch 278 (0)
Střekov-Karla IV. 375 (0)
Střekov-nábřeží 352 (0)
Boťtěšice 21 (0)
Hornická-Stará 440 (0)
Univerzitní kampus 678 (64)
Sady Bedřicha Smetany 504 (325)
Ústí nad Labem-u západního nádraží 75 (0)
Boťtěšice 209 (0)
Bukov-střed 109 (0)
Sídliště Pod Holomětí 264 (0)
U stadionu 50 (0)
Kliše-Vilova 381 (0)
Kliše 869 (0)
Kliše-sportovní areál 155 (0)
Ovčí vrch 129 (0)
Na Nivách I+II 126 (0)
Dukelských hrdinů 662 (0)
Pod Střížovickým vrchem 31 (0)
Kliše-průmyslový obvod 246 (0)
Obchodní zóna Všebořice 52 (0)
Všebořice-u vozovny 346 (0)
Všebořice 350 (0)
Střížovický vrch II 38 (0)
Předlice 328 (0)


Legenda
% obsazenost DEN/kapacita
24 - 75
76 - 90
91 - 200
201 - 461
základní sídelní jednotka (ZSJ)
Plán udržitelné městské mobility Ústí n./L.
4. Obsazenost DEN v ZSJ
HaskoningDHV CZ, s.r.o.
srpen 2018
0 250 500 1 000 metry
Boží Dar 53 % 279
Sídliště Skalka 64 % 371
Nestemice-východ 75 % 344
Nestemice 79 % 793
Nestemická 61 % 476
Krásné Březno 68 % 1413
V Oblouku-Vojanova 59 % 420
Krásné Březno-průmyslový obvod 84 % 261
Krásné Březno-Nový Svět 161 % 56
Dobětice 100 % 0
Sídliště Dobětice 81 % 1007
Kočkov 152 % 25
Sídliště Stříbrníky 110 % 656
Severní Terasa-střed 314 % 7
Severní Terasa 80 % 1893
Ovčárna 133 % 3
Božtěšice 233 % 21
Božtěšice 95 % 209
Obchodní zóna Všebořice 171 % 52
Všebořice-u vozovny 84 % 346
Všebořice 59 % 350
Dukelských hrdinů 94 % 662
Bukov-střed 214 % 109
Pod Stříženským vrchem 461 % 31
Sídliště Pod Holomění 110 % 264
U stadionu 24 % 50
Kliše-Vilova 130 % 381
Kliše 90 % 869
Kliše-sportovní areál 48 % 155
Stříženský vrch II 79 % 38
Předlice 81 % 328
Kliše-průmyslový obvod 41 % 246
Ovčí vrch 133 % 129
Na Nivách I+II 156 % 126
Ústí nad Labem-u západního nádraží 240 % 75
Sady Bedřicha Smetany 119 % 504
Univerzitní kampus 106 % 678
Hornická-Stará 89 % 440
Skřivánek 88 % 687
Ke Skřivánku 87 % 271
Ústí nad Labem-střed 103 % 454
Hlavní nádraží 128 % 136
Mariánský vrch-Hůrka 383 % 6
Krásné Březno-západ 30 % 53
Malátova 85 % 131
Krámoly 105 % 460
Střekov-průmyslový obvod 67 % 91
Sídliště Kamenný vrch 74 % 409
Střekov-Kamenný vrch 122 % 278
Střekov-Karla IV. 82 % 375
Střekov-nábřeží 54 % 352

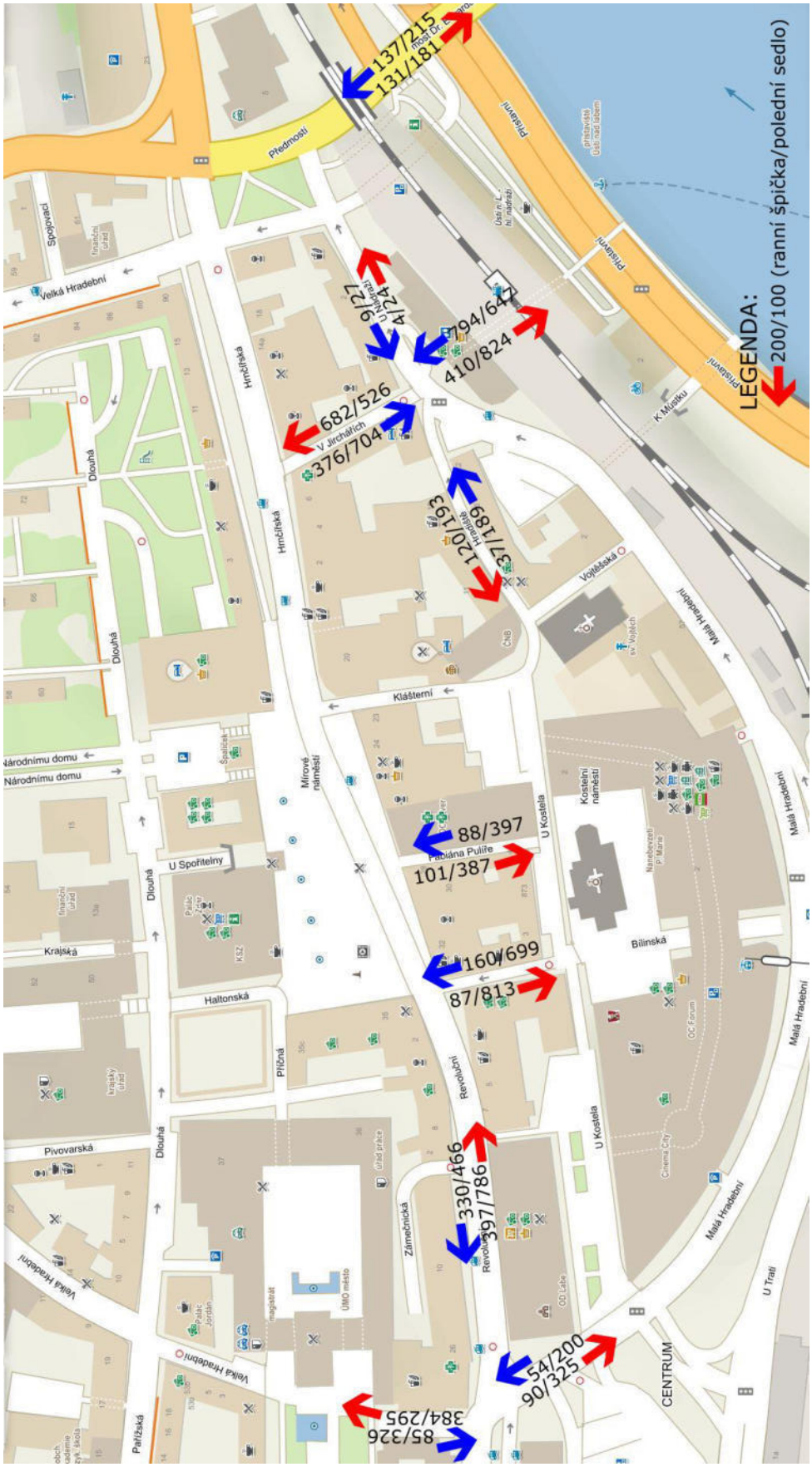

Legenda
% obsazenost NOC/kapacita
12 - 75
76 - 90
91 - 200
201 - 571
základní sídelní jednotka (ZSJ)
HaskoningDHV CZ, s.r.o.
srpen 2018
0 250 500 1 000 metry
Plán udržitelné městské mobility Ústí n./L.
5. Obsazenost NOC v ZSJ
Božtěšice 248 % 21
Božtěšice 119 % 209
Obchodní zóna Všebořice 35 % 52
Všebořice-u vozovny 128 % 346
Všebořice 118 % 350
Dukelských hrdinů 140 % 662
Bukov-střed 27 % 109
Pod Střížovickým vrchem 571 % 31
Střížovický vrch II 187 % 38
Sídliště Pod Holomění 111 % 264
U stadionu 84 % 50
Kliše-Vilova 146 % 381
Kliše 126 % 869
Kliše-sportovní areál 34 % 155
Předlice 90 % 328
Kliše-průmyslový obvod 12 % 246
Ovčárna 167 % 3
Severní Terasa 109 % 1893
Severní Terasa-střed 343 % 7
Malátova 124 % 131
Hornická-Stará 107 % 440
Univerzitní kampus 101 % 678
Sady Bedřicha Smetany 55 % 504
Ke Skřivánku 42 % 271
Skřivánek 120 % 687
Ovčí vrch 163 % 129
Na Nivách I+II 127 % 126
Ústí nad Labem-u západního nádraží 79 % 75
Ústí nad Labem-střed 49 % 454
Hlavní nádraží 18 % 136
Kočkov 164 % 25
Sídliště Stříbrníky 133 % 656
Dobětice 100 % 0
Sídliště Dobětice 151 % 1007
Mariánský vrch-Hůrka 250 % 6
Krásné Březno-západ 49 % 53
V Oblouku-Vojanova 105 % 420
Krásné Březno 116 % 1413
Krásné Březno-průmyslový obvod 44 % 28
Krásné Březno-Nový Svět 104 % 56
Neštěmice-východ 118 % 344
Sídliště Skalka 141 % 371
Mojžíř 91 % 279
Neštěmice 123 % 793
Neštěmická 130 % 476
Krasmoly 65 % 460
Střekov-průmyslový obvod 58 % 91
Sídliště Kamenný vrch 118 % 409
Střekov-Kamenný vrch 138 % 278
Střekov-Karla IV 112 % 375
Střekov-nábřeží 57 % 352

PŘÍLOHA Č. 4 Výsledky průzkumu pěší dopravy

Pěší cíle na území centra města



Intenzita na vybraných pěších trasách v centru města

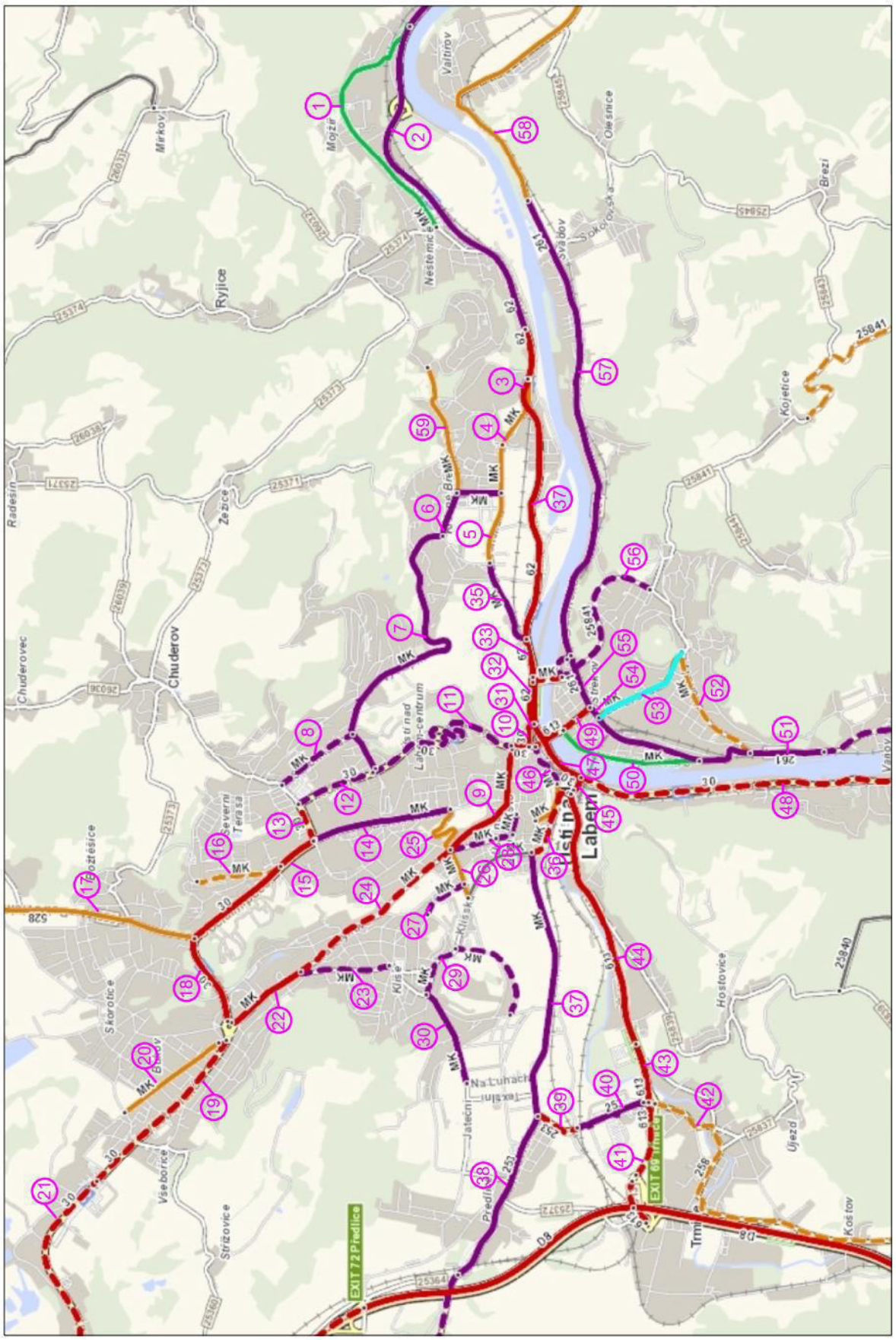


PŘÍLOHA č. 5 Výsledky průzkumu cyklistické dopravy

V následujícíc tabulce a obrázku jsou uvedeny intenzity cyklistické dopravy naměřené v rámci celostátního sčítání dopravy v roce 2016.

Celostátní sčítání

Úsek	Číslo sčítacího úseku	Začátek sčítacího úseku	Konec sčítacího úseku	Intenzita
1	4-4821	vyús.z 62	ul.U Lázní	56
2	4-0891	Neštěmice z.z.	Neštěmice k.z.	31
3	4-0890	Ústí n.L., zaús.ul.Drázďanské	Neštěmice z.z.	41
4	4-4674	zaús.ul.Krčínova	zaús.do 62	42
6	4-4685	vyús.z ul.Drážďanské	ul.Neštěmická	60
7	4-2184	ul.Neštěmická	zaús.do 30	27
8	4-4714	x E. Krásnohorské - Výstupní	zaús.do 26036	28
9	4-2185	x s ul.Londýnskou-Rooseveltovou	zaús.do 30	148
10	4-2193	Ústí n.L., ul.Velká hradební-most E.	Ústí n.L., ul.k Velké hradební	347
11	4-0885	Ústí n.L., ul.k Velké hradební	Ústí n.L., ul.Malátova	64
12	4-2194	Ústí n.L., ul.Malátova	Ústí n.L., zaús.26036 (ul.Kočkovská)	35
13	4-2195	Ústí n.L., zaús.26036 (ul.Kočkovská)	Ústí n.L., ul.Bělehradská	53
14	4-4673	vyús.z Velké hradební	zaús.do 30	14
15	4-2191	Ústí n.L., ul.Bělehradská	Ústí n.L., vyús.528	35
16	4-4713	vyús.ze 30	ul.Jana Zajíce	9
17	4-4520	Ústí n.L., vyús.ze 30	zaús.25361	147
18	4-0884	Ústí n.L., vyús.528	Ústí n.L., ul.Masarykova	98
19	4-2205	Ústí n.L., ul.Masarykova	Ústí n.Labem k.z.	48
20	4-4711	vyús.ze 30	ul.Plynárenská	34
21	4-2190	Ústí n.Labem k.z.	x s D8	48
22	4-2204	vyús.ze 30	vyús.ul.Štefánikova	152
24	4-2203	vyús.ul.Štefánikovy	x s Londýnskou-Rooseveltovou	142
26	4-4682	vyús.z ul.Masarykovy	zaús.ul.Moskevská	40
27	4-4712	ul.Londýnská	x České mládeže - Šaldova	61
29	4-4675	x Okružní-České mládeže	ul.Jateční	32
30	4-4681	x s Textilní	zaús.do ul.Klíšská	51
31	4-2192	Ústí n.L., vyús.62	Ústí n.L., ul.Velká hradební-most E.	106
32	4-0896	Ústí n.L., vyús.ze 30	Ústí n.L., Mariánský most	129
33	4-0892	Ústí n.L., Mariánský most	Ústí n.L., vyús.ul.Drázďanské	210
34	4-0895	Ústí n.L., vyús.ul.Drázďanské	Ústí n.L., zaús.ul.Drázďanské	197
35	4-0894	vyús.z 62	zaús.ul.Neštěmická	64
36	4-2732	vyús.ul.Panské	zaús.do 613	58
37	4-2731	vyús.z 253	vyús.ul.Panské	111
38	4-4701	Ústí n.Labem z.z.	Ústí n.L., ul.Tovární	71
39	4-2735	Ústí n.L., ul.Tovární	hranice Ústí n.L.a Trmic	140
40	4-2738	hranice Ústí n.L.a Trmic	x s 613	55
41	4-3073	okruž. x s D8	zaús.253	4
42	4-0880	Trmice z.z.	zaús.do 613	57
43	4-3072	zaús.253	Ústí n.Labem z.z.	29
44	4-0881	Ústí n.Labem z.z.	Ústí n.L., ul.U trati	29
45	4-2734	Ústí n.L., ul.U trati	Ústí n.L., zaús.do 30	50
46	4-4715	x s ul.U Trati	x s ul.Vojtěšská	98
47	4-0883	Ústí n.L., vyús.613	Ústí n.L., vyús.62	66
48	4-2181	Ústí n.Labem z.z.	Ústí n.L., vyús.613	48
49	4-2202	Ústí n.L., vyús.ze 30	Ústí n.L., zaús.do 261	242
50	4-4671	vyús.z 261	zaús.do 613	72
51	4-2201	Ústi n.Labem z.z.	Ústí n.L., ul.Žukovova	70
52	4-4672	vyús.z 261	zaús.do ul.Žukovovy	20
53	4-4704	vyús.z 261	ul.Karla IV.	56
54	4-0911	Ústí n.L., ul.Žukovova	Ústí n.L., zaús.613	70
56	4-4531	vyús.z 261	Kojetice	13
57	4-0882	Ústí n.L., Mariánský most	Ústí n.Labem k.z.	17
58	4-0910	Ústí n.Labem k.z.	zaús.260	41
59	4-4822	ul.Krčínova	x Sibiřská - Sefertova	27



zdroj: CSD 2016

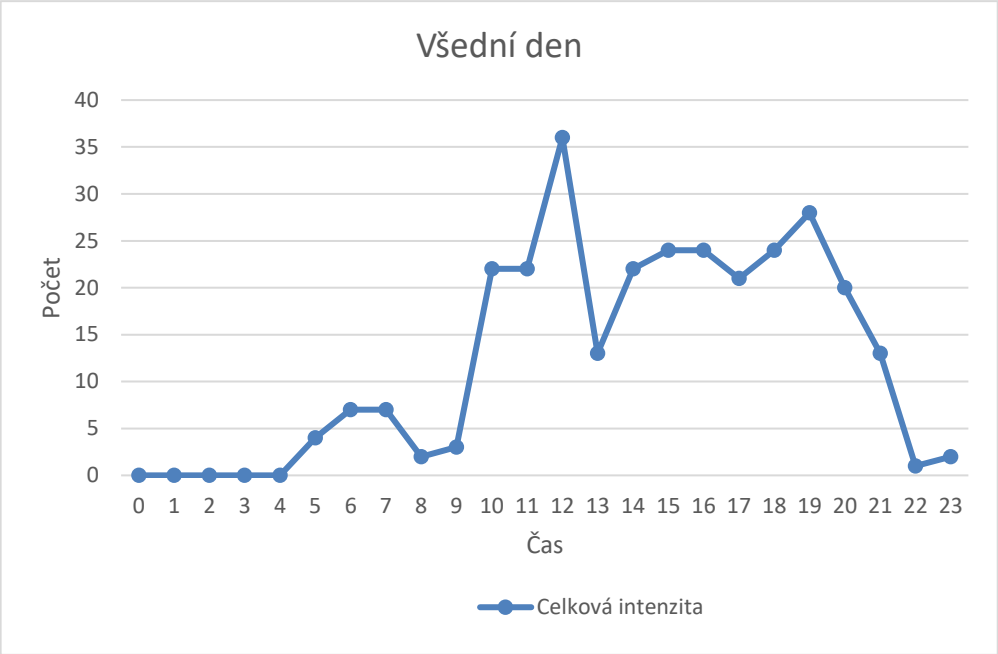
Intenzita pěších a cyklistů na cyklostezce č.2

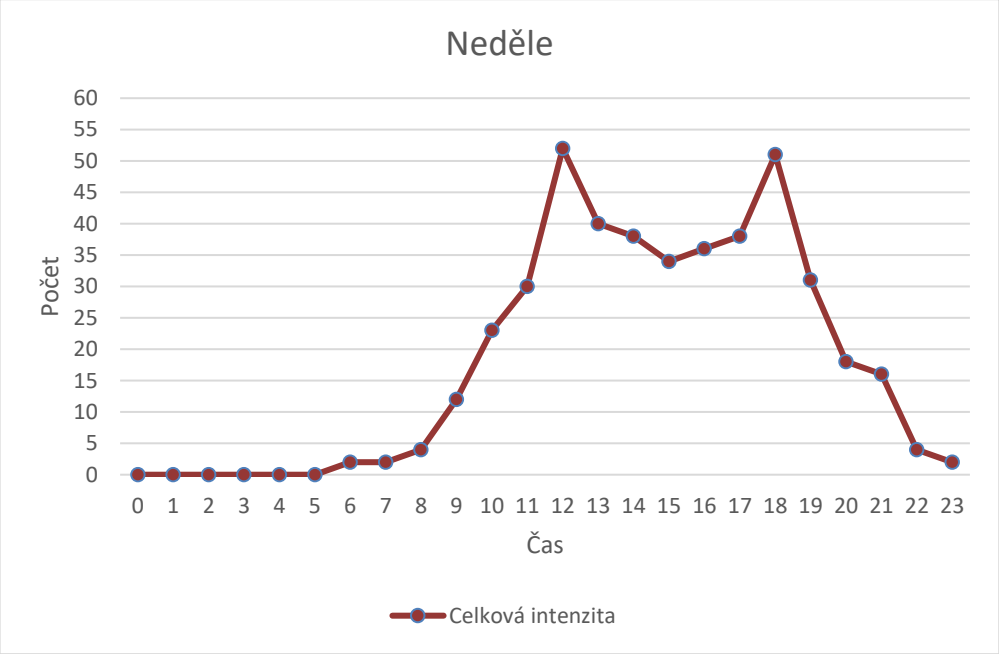
Stanoviště u železničního mostu



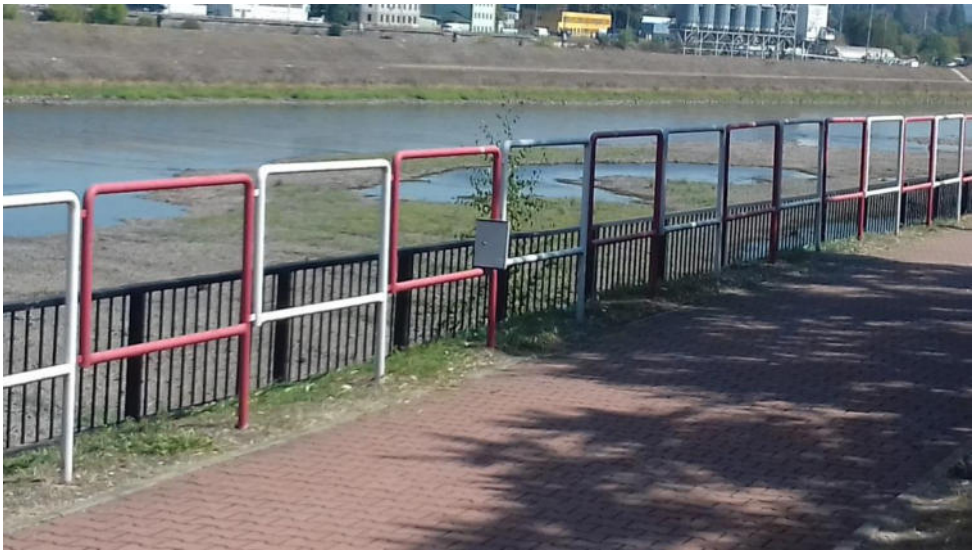
VŠEDNÍ DEN	
HOD	Celková intenzita
0	0
1	0
2	0
3	0
4	0
5	4
6	7
7	7
8	2
9	3
10	22
11	22
12	36
13	13
14	22
15	24
16	24
17	21
18	24
19	28
20	20
21	13
22	1
23	2
Součet	**295**

NEDĚLE	
HOD	Celková intenzita
0	0
1	0
2	0
3	0
4	0
5	0
6	2
7	2
8	4
9	12
10	23
11	30
12	52
13	40
14	38
15	34
16	36
17	38
18	51
19	31
20	18
21	16
22	4
23	2
Součet	**433**


Všední den
Počet
40
35
30
25
20
15
10
5
0
0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23
Čas
Celková intenzita

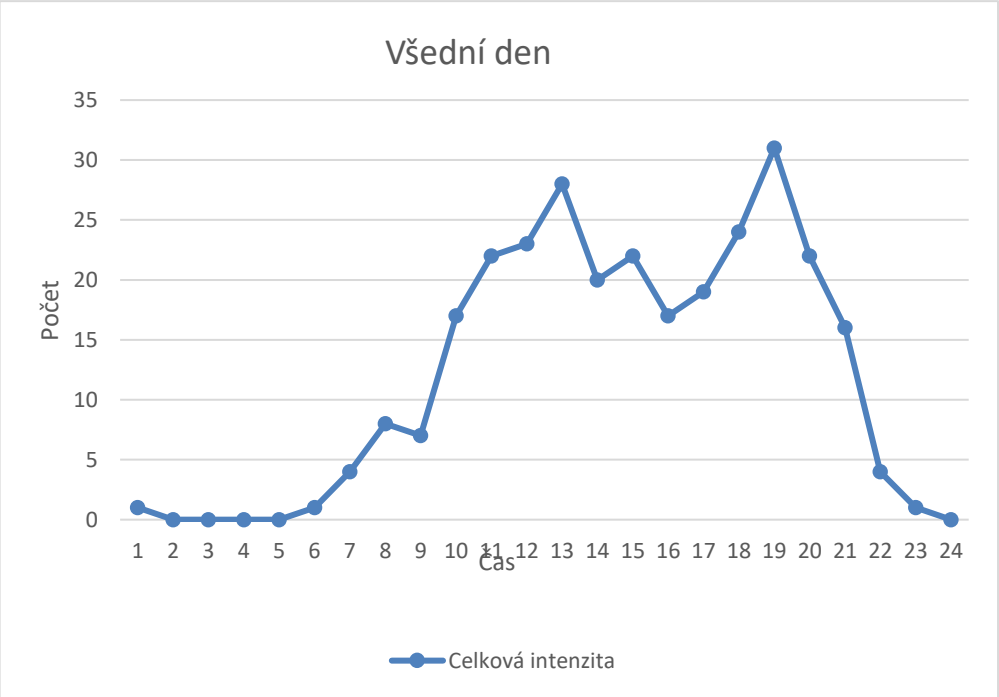

Neděle
Počet
60
55
50
45
40
35
30
25
20
15
10
5
0
0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23
Čas
Celková intenzita

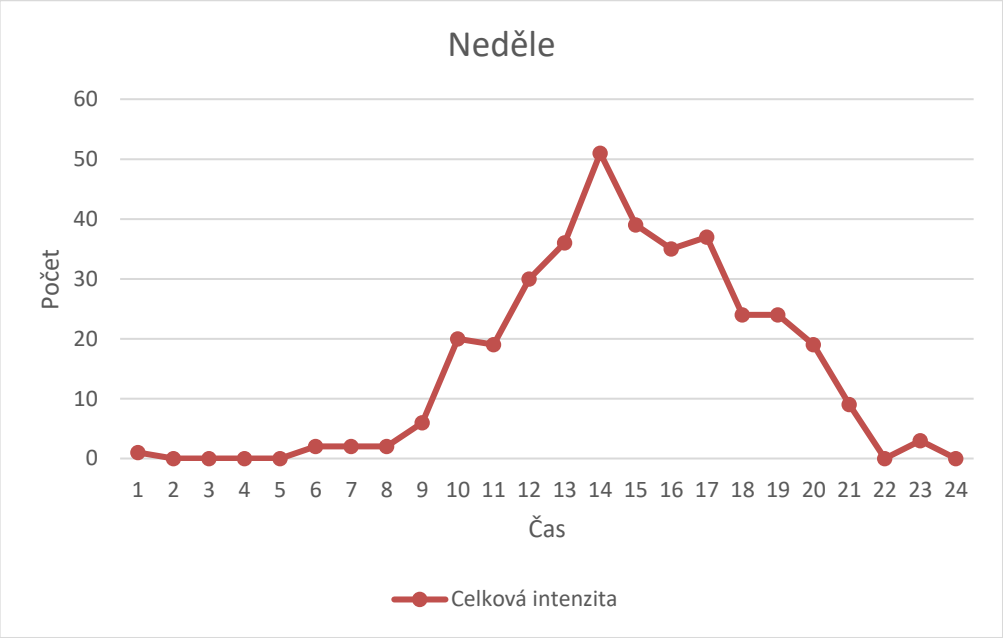
Stanoviště u Mariánského mostu



VŠEDNÍ DEN	
HOD	Celková intenzita
0	1
1	0
2	0
3	0
4	0
5	1
6	4
7	8
8	7
9	17
10	22
11	23
12	28
13	20
14	22
15	17
16	19
17	24
18	31
19	22
20	16
21	4
22	1
23	0
Součet	**303**

NEDĚLE	
HOD	Celková intenzita
0	1
1	0
2	0
3	0
4	0
5	2
6	2
7	2
8	6
9	20
10	19
11	30
12	36
13	51
14	39
15	35
16	37
17	24
18	24
19	19
20	9
21	0
22	3
23	0
Součet	**359**


Všední den
35
30
25
20
15
10
5
0
Počet
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24
Čas
Celková intenzita


Neděle
60
50
40
30
20
10
0
Počet
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24
Čas
Celková intenzita

PŘÍLOHA Č. 6 Výsledky průzkumu přepravních vztahů v MHD

Sledované autobusové linky

Autobusové linky	
2	Mírová - Hlavní nádraží (RŠ, OŠ)
	Mírové náměstí – Mírová (RŠ, OŠ)
3	Mírové náměstí - Koštov konečná (RŠ, OŠ, NŠ)
	Koštov konečná - Hlavní nádraží ČD (RŠ, OŠ, NŠ)
5	Všebořice OC - Krásné Březno (RŠ, OŠ, NŠ)
	Krásné Březno - Všebořice OC (RŠ, OŠ, NŠ)
7	Mírová - Václavské náměstí (RŠ, OŠ, *o víkendech nejezdí*)
	Václavské náměstí - Mírová (RŠ, OŠ, *o víkendech nejezdí*)
9	Vozovna DP - Vozovna DP (RŠ, OŠ, NŠ)
11	Přestanov – Chlumec – Hlavní nádraží (bez dat)
13	Divadlo – Olešnice (RŠ, OŠ, NŠ)
	Olešnice – Revoluční (RŠ, OŠ, NŠ)
15	Neznabohy - Dolní Zálezly (RŠ, OŠ, NŠ)
	Dolní Zálezly – Neznabohy (RŠ, OŠ, NŠ)
16	Všebořice – Neznabohy (RŠ, OŠ, *o víkendech nejezdí*)
	Neznabohy – Všebořice (RŠ, OŠ, *o víkendech nejezdí*)
17	Církvice – Předlická (RŠ, OŠ, NŠ)
	Předlická – Církvice (RŠ, OŠ, NŠ)
18	Všebořice OC - Václavské náměstí (RŠ, OŠ, *o víkendech nejezdí*)
	Václavské náměstí - Všebořice OC (RŠ, OŠ, *o víkendech nejezdí*)
19	Václavské náměstí – Ryjice (RŠ, OŠ, NŠ)
	Ryjice - Václavské náměstí (RŠ, OŠ, NŠ)
27	Brná – Brná (RŠ, OŠ, NŠ)

Vysvětlivky:

- RŠ – ranní špička
- OŠ – odpolední špička
- NŠ – nedělní špička

Sledované trolejbusové linky

Trolejbusové linky	
51	Skalka – Mírová (RŠ, OŠ, NŠ)
	Mírová – Skalka (RŠ, OŠ, NŠ)
52	Severní Terasa – Severní Terasa (RŠ, OŠ, NŠ)
53	Mírová – Mírová (RŠ, OŠ)
54	Všebořice – Všebořice (RŠ, OŠ, NŠ)
55	Severní Terasa – Žežická (RŠ, OŠ, NŠ)
	Žežická – Severní Terasa (RŠ, OŠ, NŠ)
56	Všebořice – Pod Vyhlídkou (RŠ, OŠ, NŠ)
	Pod Vyhlídkou – Všebořice (RŠ, OŠ, NŠ)
57	Mojžíř – Staré Předlice (RŠ, OŠ, *NŠ bez dat)*
	Staré Předlice – Mojžíř (RŠ, OŠ, *NŠ bez dat)*
58	Skalka – Skalka (RŠ, OŠ, *o víkendech nejezdí*)
59	Pod Vyhlídkou – Pod Vyhlídkou (RŠ, OŠ, *o víkendech nejezdí*)
60	Mírová – Karla IV. (RŠ, OŠ, NŠ)
	Karla IV. – Mírová (RŠ, OŠ, NŠ)
62	Globus – Karla IV. (RŠ, OŠ, *NŠ bez dat)*
	Karla IV. – Globus (RŠ, OŠ, *NŠ bez dat)*

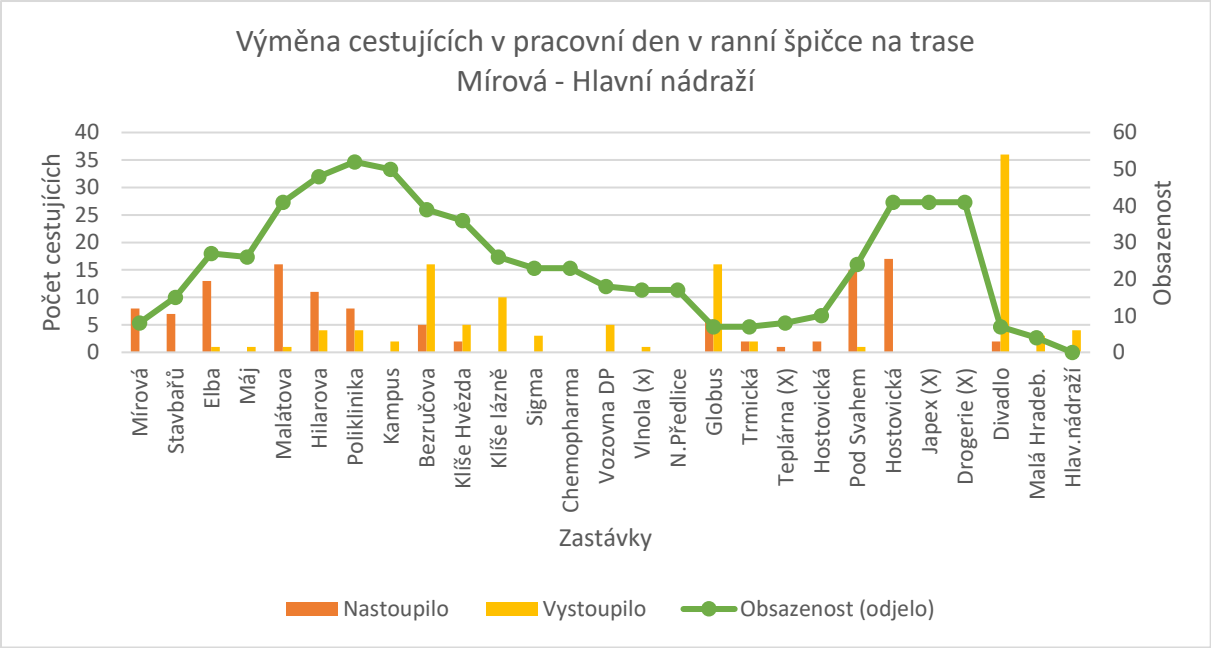
Vysvětlivky:

- RŠ – ranní špička
- OŠ – odpolední špička
- NŠ – nedělní špička

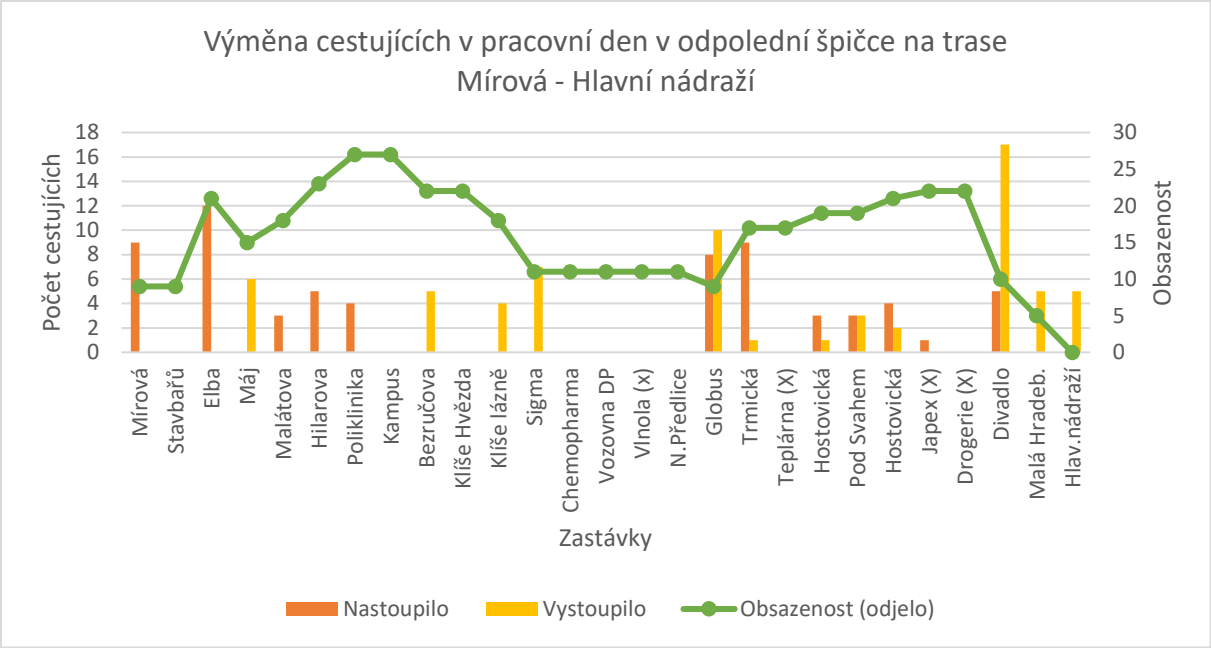
Linka č. 2

Pracovní den

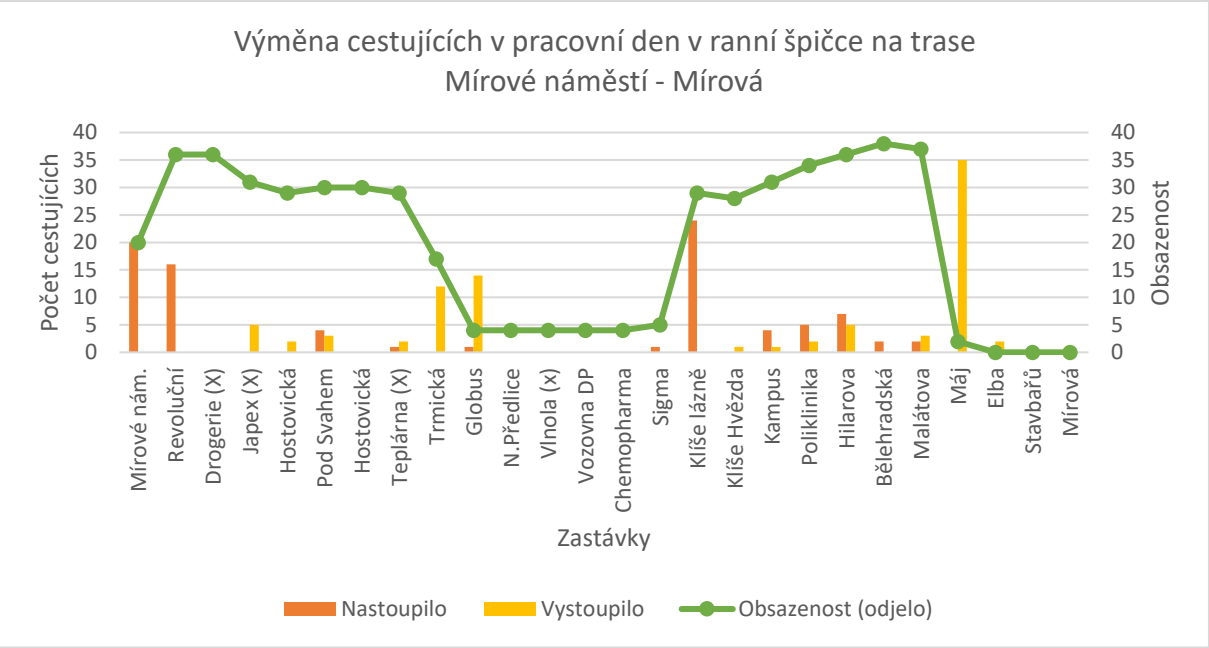
Mírová - Hlavní nádraží	**ranní špička 5:30 - 8:30** (7 spojů)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Mírová	8	0	8
Stavbařů	7	0	15
Elba	13	1	27
Máj	0	1	26
Malátova	16	1	41
Hilarova	11	4	48
Poliklinika	8	4	52
Kampus	0	2	50
Bezručova	5	16	39
Klíše Hvězda	2	5	36
Klíše lázně	0	10	26
Sigma	0	3	23
Chemopharma	0	0	23
Vozovna DP	0	5	18
Vlnola (x)	0	1	17
N.Předlice	0	0	17
Globus	6	16	7
Trmická	2	2	7
Teplárna (X)	1	0	8
Hostovická	2	0	10
Pod Svahem	15	1	24
Hostovická	17	0	41
Japex (X)	0	0	41
Drogerie (X)	0	0	41
Divadlo	2	36	7
Malá Hradeb.	0	3	4
Hlav.nádraží	0	4	0
Součet	**115**	**115**	**656**


Výměna cestujících v pracovní den v ranní špičce na trase
Mírová - Hlavní nádraží
Počet cestujících
Obsazenost
0
5
10
15
20
25
30
35
40
0
10
20
30
40
50
60
Mírová
Stavbařů
Elba
Máj
Malátova
Hilarova
Poliklinika
Kampus
Bezručova
Kliše Hvězda
Kliše lázně
Sigma
Chemopharma
Vozovna DP
Vlnola (x)
N.Předlice
Globus
Trmická
Teplárna (X)
Hostovická
Pod Svahem
Hostovická
Japex (X)
Drogerie (X)
Divadlo
Malá Hradeb.
Hlav.nádraží
Zastávky
Nastoupilo
Vystoupilo
Obsazenost (odjelo)

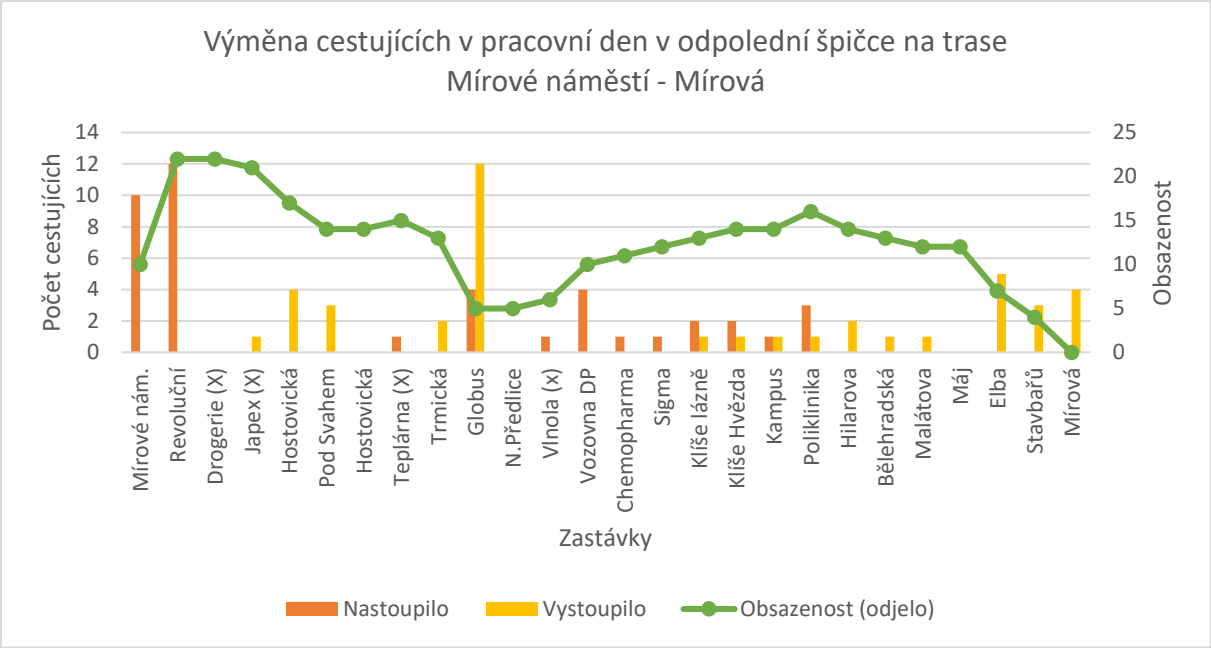
Mírová - Hlavní nádraží	odpolední špička 14:00 - 17:00 (7 spojů)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Mírová	9	0	9
Stavbařů	0	0	9
Elba	12	0	21
Máj	0	6	15
Malátova	3	0	18
Hilarova	5	0	23
Poliklinika	4	0	27
Kampus	0	0	27
Bezručova	0	5	22
Klíše Hvězda	0	0	22
Klíše lázně	0	4	18
Sigma	0	7	11
Chemopharma	0	0	11
Vozovna DP	0	0	11
Vlnola (x)	0	0	11
N.Předlice	0	0	11
Globus	8	10	9
Trmická	9	1	17
Teplárna (X)	0	0	17
Hostovická	3	1	19
Pod Svahem	3	3	19
Hostovická	4	2	21
Japex (X)	1	0	22
Drogerie (X)	0	0	22
Divadlo	5	17	10
Malá Hradeb.	0	5	5
Hlav.nádraží	0	5	0
Součet	**66**	**66**	**427**


Výměna cestujících v pracovní den v odpolední špičce na trase
Mírová - Hlavní nádraží
Počet cestujících
Obsazenost
0
2
4
6
8
10
12
14
16
18
0
5
10
15
20
25
30
Mírová
Stavbařů
Elba
Máj
Malátova
Hilarova
Poliklinika
Kampus
Bezručova
Kliše Hvězda
Kliše lázně
Sigma
Chemopharma
Vozovna DP
Vlnola (x)
N.Předlice
Globus
Trmická
Teplárna (X)
Hostovická
Pod Svahem
Hostovická
Japex (X)
Drogerie (X)
Divadlo
Malá Hradeb.
Hlav.nádraží
Zastávky
Nastoupilo
Vystoupilo
Obsazenost (odjelo)

Mírové náměstí - Mírová	ranní špička 5:30 - 8:30 (6 spojů)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Mírové nám.	20	0	20
Revoluční	16	0	36
Drogerie (X)	0	0	36
Japex (X)	0	5	31
Hostovická	0	2	29
Pod Svahem	4	3	30
Hostovická	0	0	30
Teplárna (X)	1	2	29
Trmická	0	12	17
Globus	1	14	4
N.Předlice	0	0	4
Vlnola (x)	0	0	4
Vozovna DP	0	0	4
Chemopharma	0	0	4
Sigma	1	0	5
Klíše lázně	24	0	29
Klíše Hvězda	0	1	28
Kampus	4	1	31
Poliklinika	5	2	34
Hilarova	7	5	36
Bělehradská	2	0	38
Malátova	2	3	37
Máj	0	35	2
Elba	0	2	0
Stavbařů	0	0	0
Mírová	0	0	0
Součet	**87**	**87**	**518**


Výměna cestujících v pracovní den v ranní špičce na trase
Mírové náměstí - Mírová
Počet cestujících
Obsazenost
0
5
10
15
20
25
30
35
40
Mírové nám.
Revoluční
Drogerie (X)
Japex (X)
Hostovická
Pod Svahem
Hostovická
Teplárna (X)
Trmická
Globus
N.Předlice
Vlnola (x)
Vozovna DP
Chemopharma
Sigma
Kliše lázně
Kliše Hvězda
Kampus
Poliklinika
Hilarova
Bělehradská
Malátova
Máj
Elba
Stavbařů
Mírová
Zastávky
Nastoupilo
Vystoupilo
Obsazenost (odjelo)

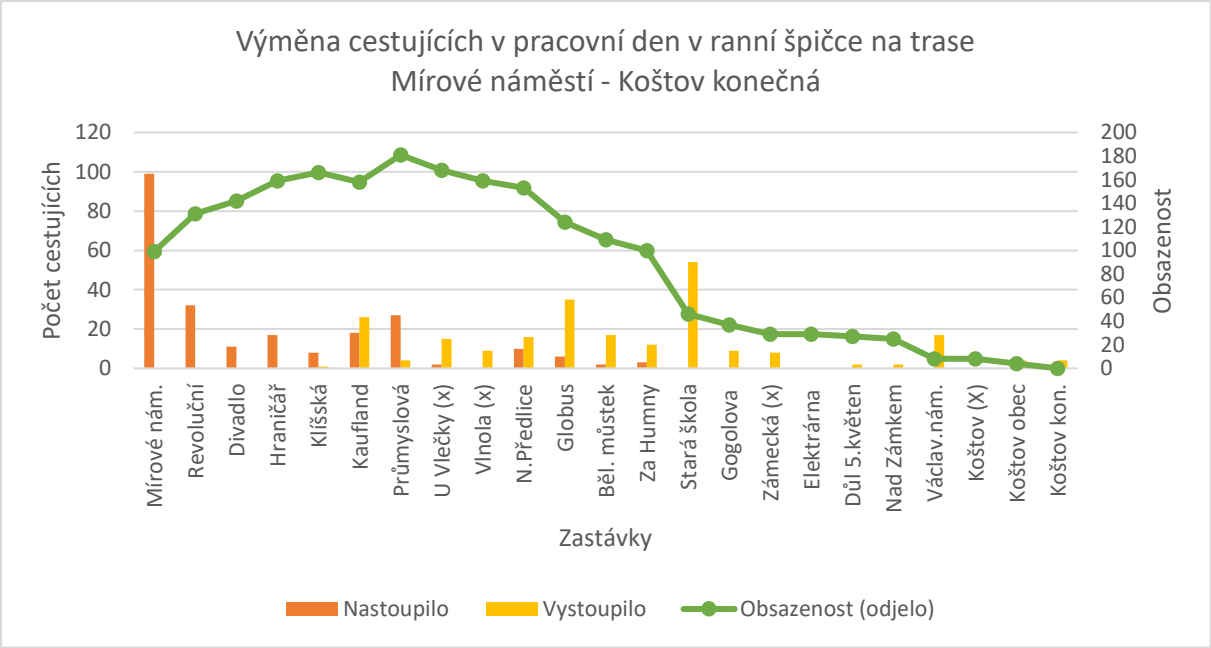
Mírové náměstí - Mírová	odpolední špička 14:00 - 17:00 (4 spoje)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Mírové nám.	10	0	10
Revoluční	12	0	22
Drogerie (X)	0	0	22
Japex (X)	0	1	21
Hostovická	0	4	17
Pod Svahem	0	3	14
Hostovická	0	0	14
Teplárna (X)	1	0	15
Trmická	0	2	13
Globus	4	12	5
N.Předlice	0	0	5
Vlnola (x)	1	0	6
Vozovna DP	4	0	10
Chemopharma	1	0	11
Sigma	1	0	12
Klíše lázně	2	1	13
Klíše Hvězda	2	1	14
Kampus	1	1	14
Poliklinika	3	1	16
Hilarova	0	2	14
Bělehradská	0	1	13
Malátova	0	1	12
Máj	0	0	12
Elba	0	5	7
Stavbařů	0	3	4
Mírová	0	4	0
Součet	**42**	**42**	**316**


Výměna cestujících v pracovní den v odpolední špičce na trase
Mírové náměstí - Mírová
Počet cestujících
Obsazenost
0
2
4
6
8
10
12
14
0
5
10
15
20
25
Mírové nám.
Revoluční
Drogerie (X)
Japex (X)
Hostovická
Pod Svahem
Hostovická
Teplárna (X)
Trmická
Globus
N.Předlice
Vlnola (x)
Vozovna DP
Chemopharma
Sigma
Klíše lázně
Klíše Hvězda
Kampus
Poliklinika
Hilarova
Bělehradská
Malátova
Máj
Elba
Stavbařů
Mírová
Zastávky
Nastoupilo
Vystoupilo
Obsazenost (odjelo)

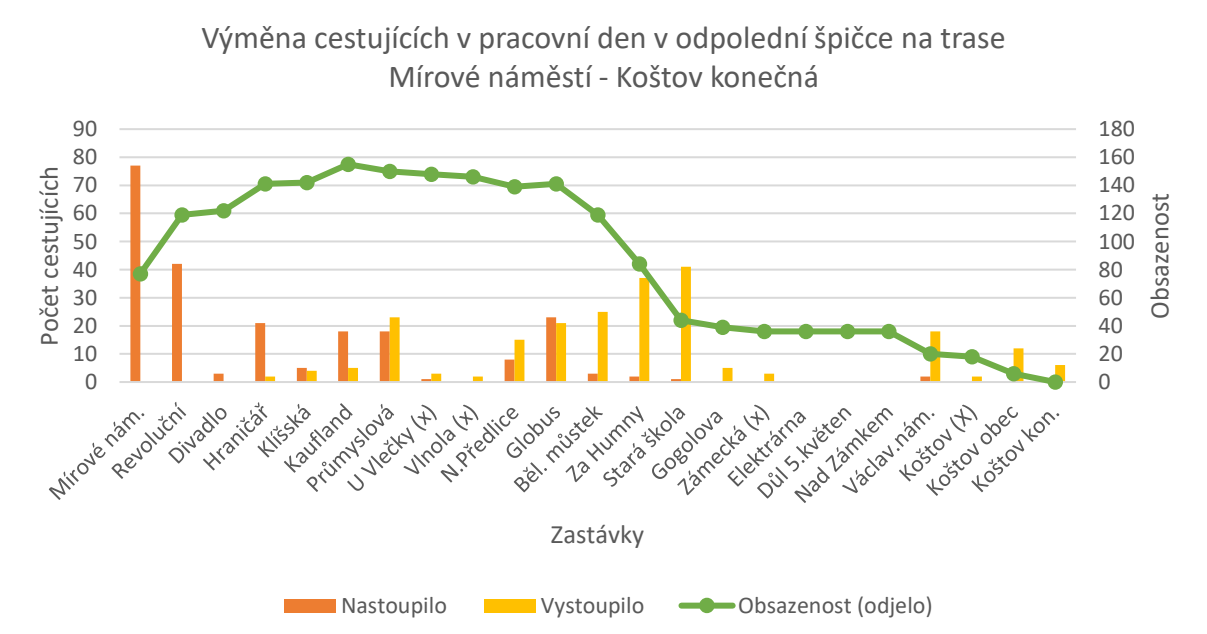
Linka č. 3

Pracovní den

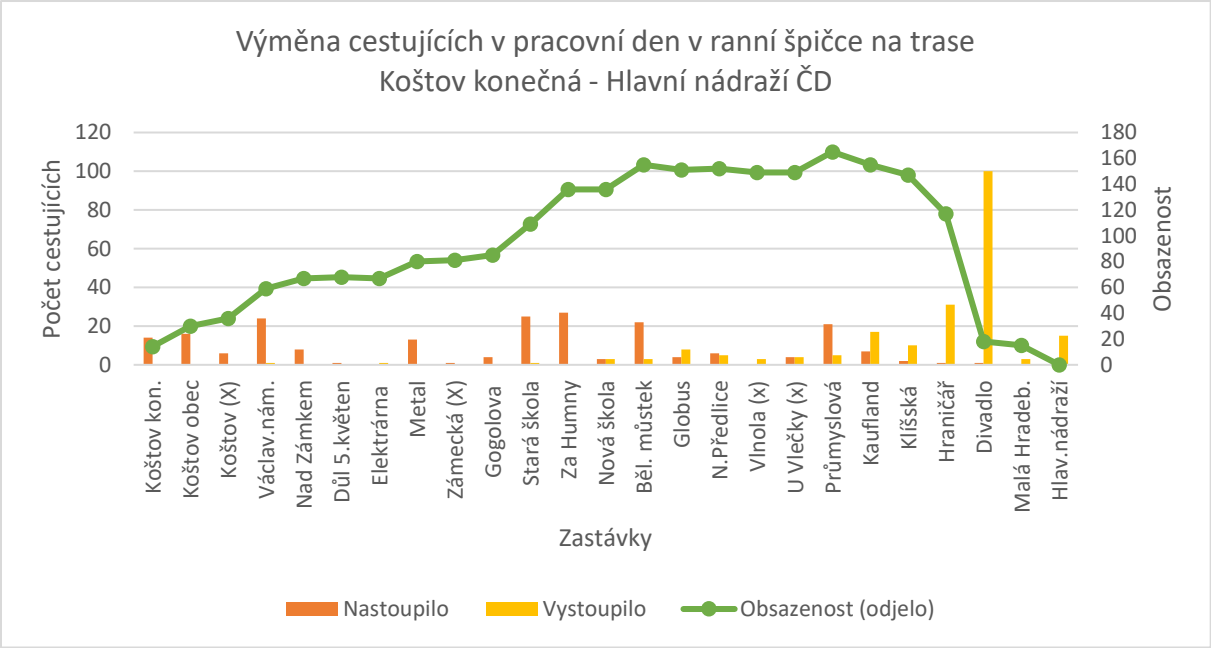
Mírové náměstí - Koštov konečná	**ranní špička 5:30 - 8:30** (6 spojů)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Mírové nám.	99	0	99
Revoluční	32	0	131
Divadlo	11	0	142
Hraničář	17	0	159
Klíšská	8	1	166
Kaufland	18	26	158
Průmyslová	27	4	181
U Vlečky (x)	2	15	168
Vlnola (x)	0	9	159
N.Předlice	10	16	153
Globus	6	35	124
Běl. můstek	2	17	109
Za Humny	3	12	100
Stará škola	0	54	46
Gogolova	0	9	37
Zámecká (x)	0	8	29
Elektrárna	0	0	29
Důl 5.květen	0	2	27
Nad Zámkem	0	2	25
Václav.nám.	0	17	8
Koštov (X)	0	0	8
Koštov obec	0	4	4
Koštov kon.	0	4	0
Součet	**235**	**235**	**2062**


Výměna cestujících v pracovní den v ranní špičce na trase
Mírové náměstí - Koštov konečná
Počet cestujících
Obsazenost
120
100
80
60
40
20
0
200
180
160
140
120
100
80
60
40
20
0
Mírové nám.
Revoluční
Divadlo
Hraničář
Klíšská
Kaufland
Průmyslová
U Vlečky (x)
Vlnola (x)
N.Předlice
Globus
Běl. můstek
Za Humny
Stará škola
Gogolova
Zámecká (x)
Elektrárna
Důl 5.květen
Nad Zámkem
Václav.nám.
Koštov (X)
Koštov obec
Koštov kon.
Zastávky
Nastoupilo
Vystoupilo
Obsazenost (odjelo)

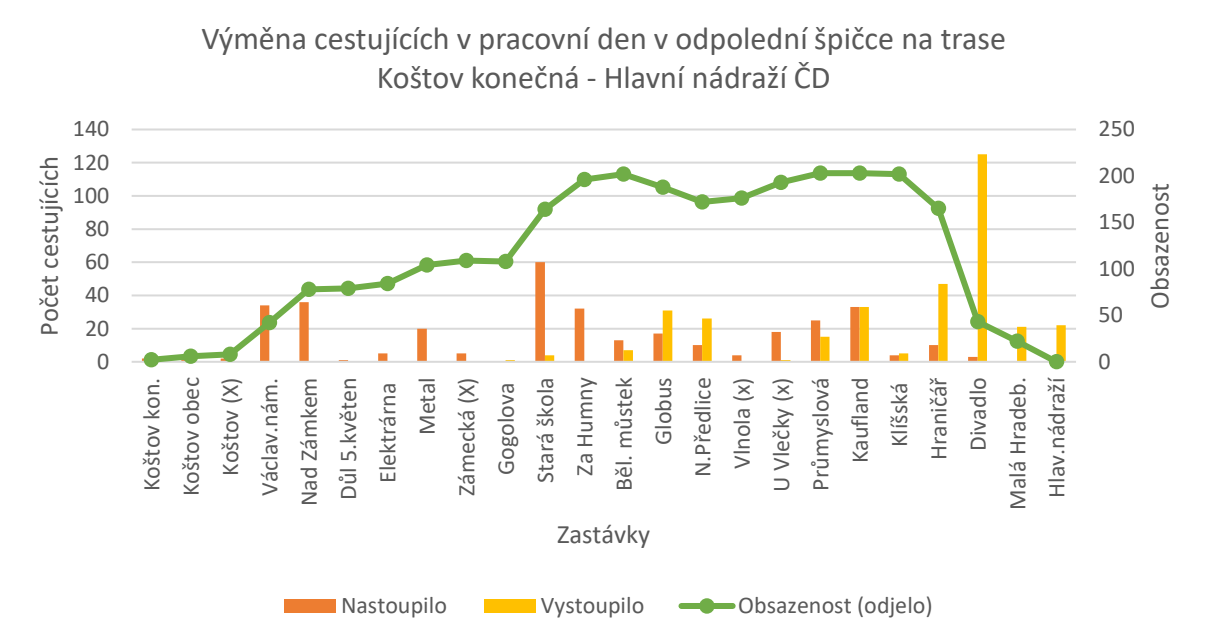
Mírové náměstí - Koštov konečná	odpolední špička 14:00 - 17:00 (6 spojů)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Mírové nám.	77	0	77
Revoluční	42	0	119
Divadlo	3	0	122
Hraničář	21	2	141
Klíšská	5	4	142
Kaufland	18	5	155
Průmyslová	18	23	150
U Vlečky (x)	1	3	148
Vlnola (x)	0	2	146
N.Předlice	8	15	139
Globus	23	21	141
Běl. můstek	3	25	119
Za Humny	2	37	84
Stará škola	1	41	44
Gogolova	0	5	39
Zámecká (x)	0	3	36
Elektrárna	0	0	36
Důl 5.květen	0	0	36
Nad Zámkem	0	0	36
Václav.nám.	2	18	20
Koštov (X)	0	2	18
Koštov obec	0	12	6
Koštov kon.	0	6	0
Součet	**224**	**224**	**1954**



Koštov konečná - Hlavní nádraží ČD	ranní špička 5:30 - 8:30 (6 spojů)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Koštov kon.	14	0	14
Koštov obec	16	0	30
Koštov (X)	6	0	36
Václav.nám.	24	1	59
Nad Zámkem	8	0	67
Důl 5.květen	1	0	68
Elektrárna	0	1	67
Metal	13	0	80
Zámecká (X)	1	0	81
Gogolova	4	0	85
Stará škola	25	1	109
Za Humny	27	0	136
Nová škola	3	3	136
Běl. můstek	22	3	155
Globus	4	8	151
N.Předlice	6	5	152
Vlnola (x)	0	3	149
U Vlečky (x)	4	4	149
Průmyslová	21	5	165
Kaufland	7	17	155
Klíšská	2	10	147
Hraničář	1	31	117
Divadlo	1	100	18
Malá Hradeb.	0	3	15
Hlav.nádraží	0	15	0
Součet	**210**	**210**	**2341**

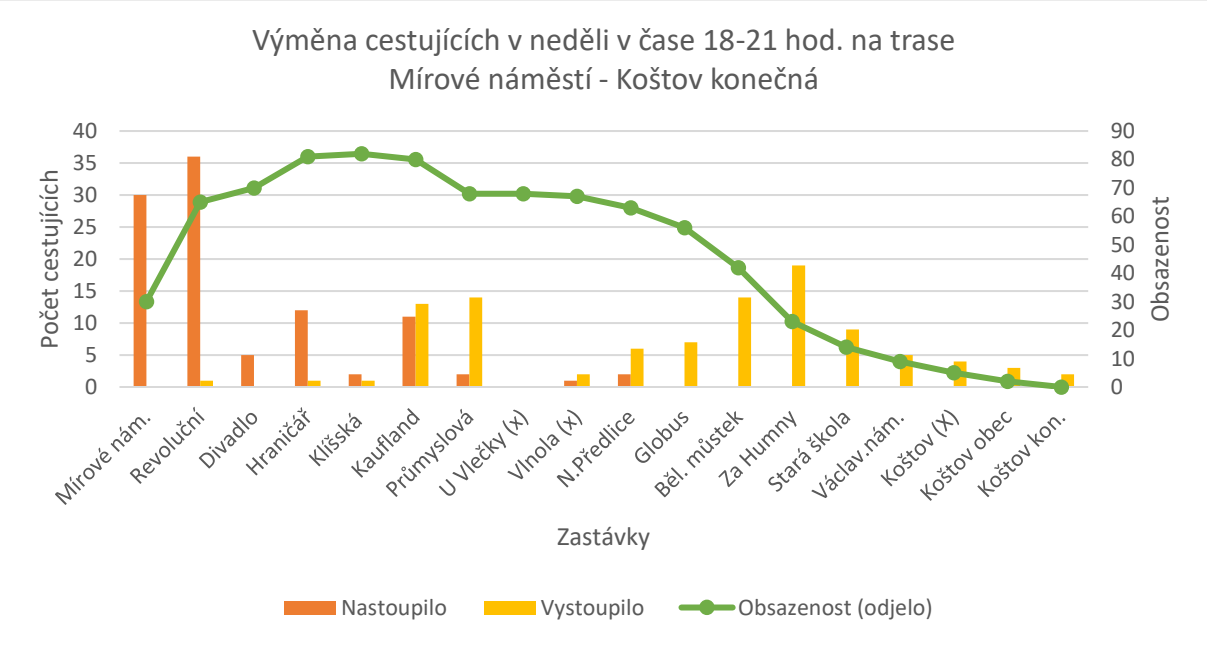

Výměna cestujících v pracovní den v ranní špičce na trase
Koštov konečná - Hlavní nádraží ČD
Počet cestujících
Obsazenost
120
100
80
60
40
20
0
180
160
140
120
100
80
60
40
20
0
Koštov kon.
Koštov obec
Koštov (X)
Václav.nám.
Nad Zámkem
Důl 5.květen
Elektrárna
Metal
Zámecká (X)
Gogolova
Stará škola
Za Humny
Nová škola
Běl. můstek
Globus
N.Předlice
Vlnola (x)
U Vlečky (x)
Průmyslová
Kaufland
Klíšská
Hraničář
Divadlo
Malá Hradeb.
Hlav.nádraží
Zastávky
Nastoupilo
Vystoupilo
Obsazenost (odjelo)

Koštov konečná - Hlavní nádraží ČD	odpolední špička 14:00 - 17:00 (6 spojů)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Koštov kon.	2	0	2
Koštov obec	4	0	6
Koštov (X)	2	0	8
Václav.nám.	34	0	42
Nad Zámkem	36	0	78
Důl 5.květen	1	0	79
Elektrárna	5	0	84
Metal	20	0	104
Zámecká (X)	5	0	109
Gogolova	0	1	108
Stará škola	60	4	164
Za Humny	32	0	196
Běl. můstek	13	7	202
Globus	17	31	188
N.Předlice	10	26	172
Vlnola (x)	4	0	176
U Vlečky (x)	18	1	193
Průmyslová	25	15	203
Kaufland	33	33	203
Klíšská	4	5	202
Hraničář	10	47	165
Divadlo	3	125	43
Malá Hradeb.	0	21	22
Hlav.nádraží	0	22	0
Součet	**338**	**338**	**2749**

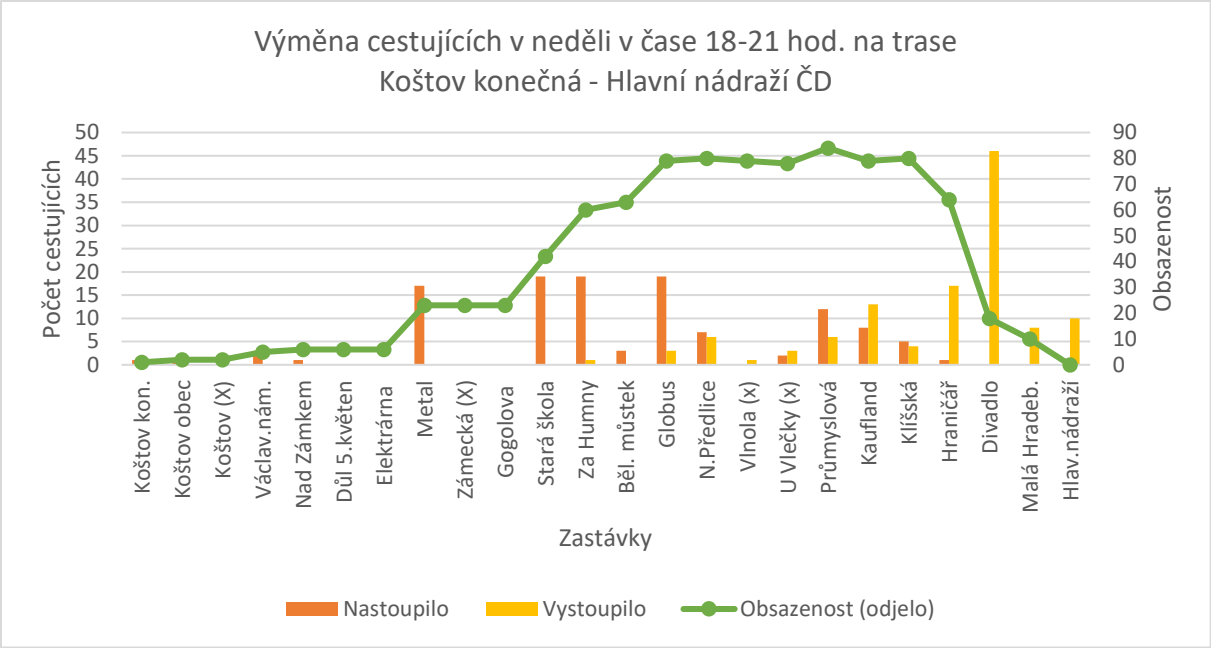


Víkendový den

Mírové náměstí - Koštov konečná	nedělní špička 18:00 - 21:00 (5 spojů)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Mírové nám.	30	0	30
Revoluční	36	1	65
Divadlo	5	0	70
Hraničář	12	1	81
Klíšská	2	1	82
Kaufland	11	13	80
Průmyslová	2	14	68
U Vlečky (x)	0	0	68
Vlnola (x)	1	2	67
N.Předlice	2	6	63
Globus	0	7	56
Běl. můstek	0	14	42
Za Humny	0	19	23
Stará škola	0	9	14
Václav.nám.	0	5	9
Koštov (X)	0	4	5
Koštov obec	0	3	2
Koštov kon.	0	2	0
Součet	**101**	**101**	**825**



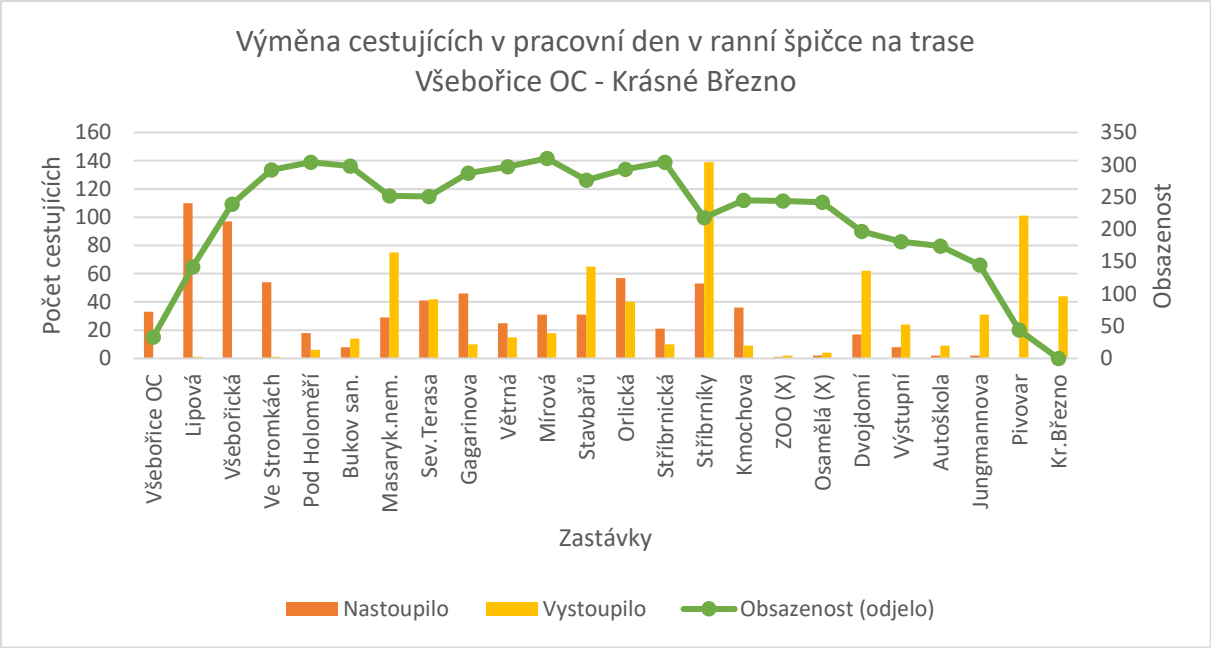
Koštov konečná - Hlavní nádraží ČD	**nedělní špička 18:00 - 21:00** (6 spojů)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Koštov kon.	1	0	1
Koštov obec	1	0	2
Koštov (X)	0	0	2
Václav.nám.	3	0	5
Nad Zámkem	1	0	6
Důl 5.květen	0	0	6
Elektrárna	0	0	6
Metal	17	0	23
Zámecká (X)	0	0	23
Gogolova	0	0	23
Stará škola	19	0	42
Za Humny	19	1	60
Běl. můstek	3	0	63
Globus	19	3	79
N.Předlice	7	6	80
Vlnola (x)	0	1	79
U Vlečky (x)	2	3	78
Průmyslová	12	6	84
Kaufland	8	13	79
Klíšská	5	4	80
Hraničář	1	17	64
Divadlo	0	46	18
Malá Hradeb.	0	8	10
Hlav.nádraží	0	10	0
Součet	**118**	**118**	**913**


Výměna cestujících v neděli v čase 18-21 hod. na trase
Koštov konečná - Hlavní nádraží ČD
Počet cestujících
Obsazenost
0
5
10
15
20
25
30
35
40
45
50
0
10
20
30
40
50
60
70
80
90
Koštov kon.
Koštov obec
Koštov (X)
Václav.nám.
Nad Zámkem
Důl 5.květen
Elektrárna
Metal
Zámecká (X)
Gogolova
Stará škola
Za Humny
Běl. můstek
Globus
N.Předlice
Vlnola (x)
U Vlečky (x)
Průmyslová
Kaufland
Klíšská
Hraničář
Divadlo
Malá Hradeb.
Hlav.nádraží
Zastávky
Nastoupilo
Vystoupilo
Obsazenost (odjelo)

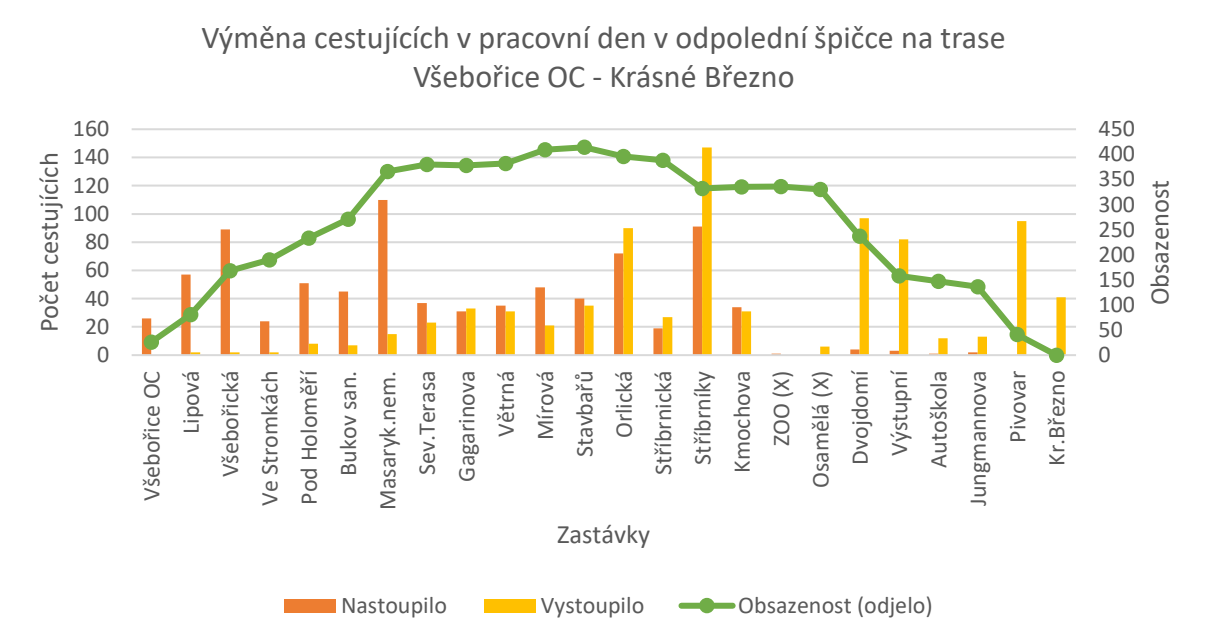
Linka č. 5

Pracovní den

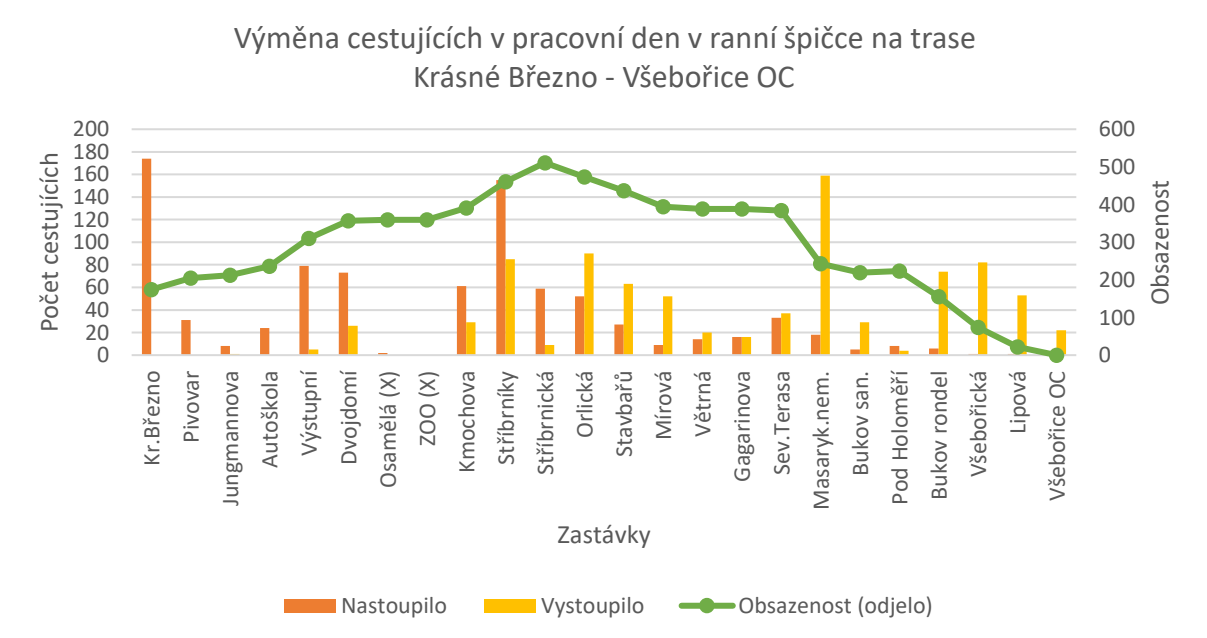
Všebořice OC - Krásné Březno	**ranní špička 5:30 - 8:30** (15 spojů)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Všebořice OC	33	0	33
Lipová	110	1	142
Všebořická	97	0	239
Ve Stromkách	54	1	292
Pod Holoměří	18	6	304
Bukov san.	8	14	298
Masaryk.nem.	29	75	252
Sev.Terasa	41	42	251
Gagarinova	46	10	287
Větrná	25	15	297
Mírová	31	18	310
Stavbařů	31	65	276
Orlická	57	40	293
Stříbrnická	21	10	304
Stříbrníky	53	139	218
Kmochova	36	9	245
ZOO (X)	1	2	244
Osamělá (X)	2	4	242
Dvojdomí	17	62	197
Výstupní	8	24	181
Autoškola	2	9	174
Jungmannova	2	31	145
Pivovar	0	101	44
Kr.Březno	0	44	0
Součet	**722**	**722**	**5268**


Výměna cestujících v pracovní den v ranní špičce na trase
Všebořice OC - Krásné Březno
Počet cestujících
Obsazenost
160
140
120
100
80
60
40
20
0
350
300
250
200
150
100
50
0
Všebořice OC
Lipová
Všebořická
Ve Stromkách
Pod Holoměří
Bukov san.
Masaryk.nem.
Sev.Terasa
Gagarinova
Větrná
Mírová
Stavbařů
Orlická
Stříbrnická
Stříbrníky
Kmochova
ZOO (X)
Osamělá (X)
Dvojdomí
Výstupní
Autoškola
Jungmannova
Pivovar
Kr.Březno
Zastávky
Nastoupilo
Vystoupilo
Obsazenost (odjelo)

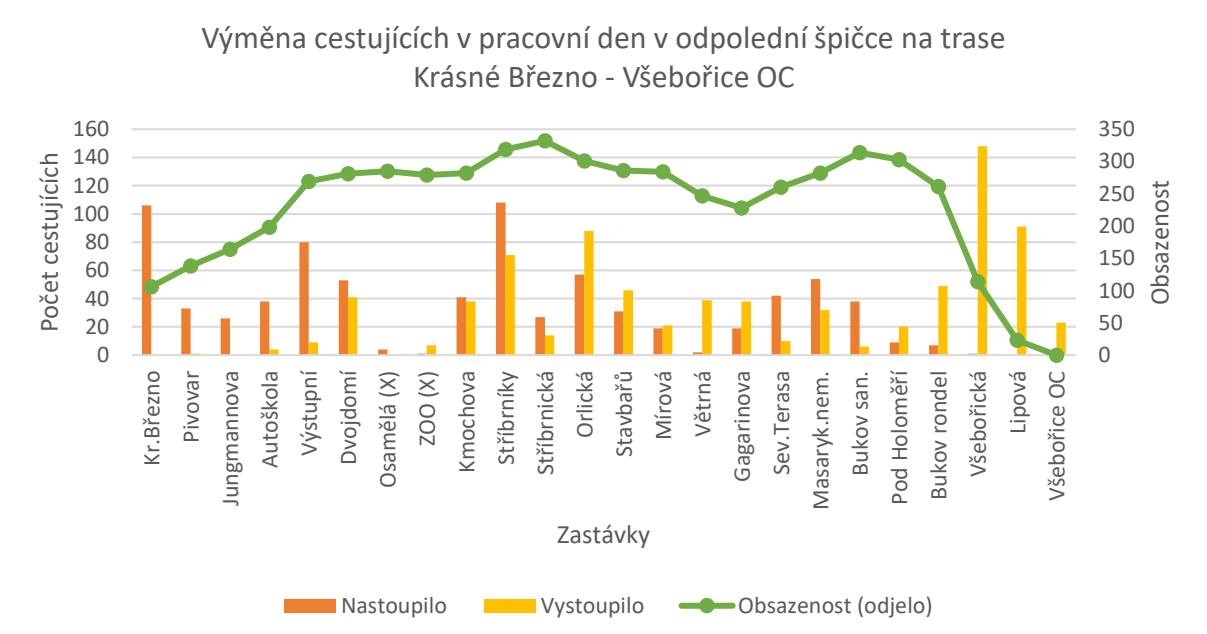
Všebořice OC - Krásné Březno	odpolední špička 14:00 - 17:00 (16 spojů)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Všebořice OC	26	0	26
Lipová	57	2	81
Všebořická	89	2	168
Ve Stromkách	24	2	190
Pod Holoměří	51	8	233
Bukov san.	45	7	271
Masaryk.nem.	110	15	366
Sev.Terasa	37	23	380
Gagarinova	31	33	378
Větrná	35	31	382
Mírová	48	21	409
Stavbařů	40	35	414
Orlická	72	90	396
Stříbrnická	19	27	388
Stříbrníky	91	147	332
Kmochova	34	31	335
ZOO (X)	1	0	336
Osamělá (X)	0	6	330
Dvojdomí	4	97	237
Výstupní	3	82	158
Autoškola	1	12	147
Jungmannova	2	13	136
Pivovar	0	95	41
Kr.Březno	0	41	0
Součet	**820**	**820**	**6134**



Krásné Březno - Všebořice OC	ranní špička 5:30 - 8:30 (15 spojů)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Kr.Březno	174	0	174
Pivovar	31	0	205
Jungmannova	8	1	212
Autoškola	24	0	236
Výstupní	79	5	310
Dvojdomí	73	26	357
Osamělá (X)	2	0	359
ZOO (X)	0	0	359
Kmochova	61	29	391
Stříbrníky	155	85	461
Stříbrnická	59	9	511
Orlická	52	90	473
Stavbařů	27	63	437
Mírová	9	52	394
Větrná	14	20	388
Gagarinova	16	16	388
Sev.Terasa	33	37	384
Masaryk.nem.	18	159	243
Bukov san.	5	29	219
Pod Holoměří	8	4	223
Bukov rondel	6	74	155
Všebořická	1	82	74
Lipová	1	53	22
Všebořice OC	0	22	0
Součet	**856**	**856**	**6975**

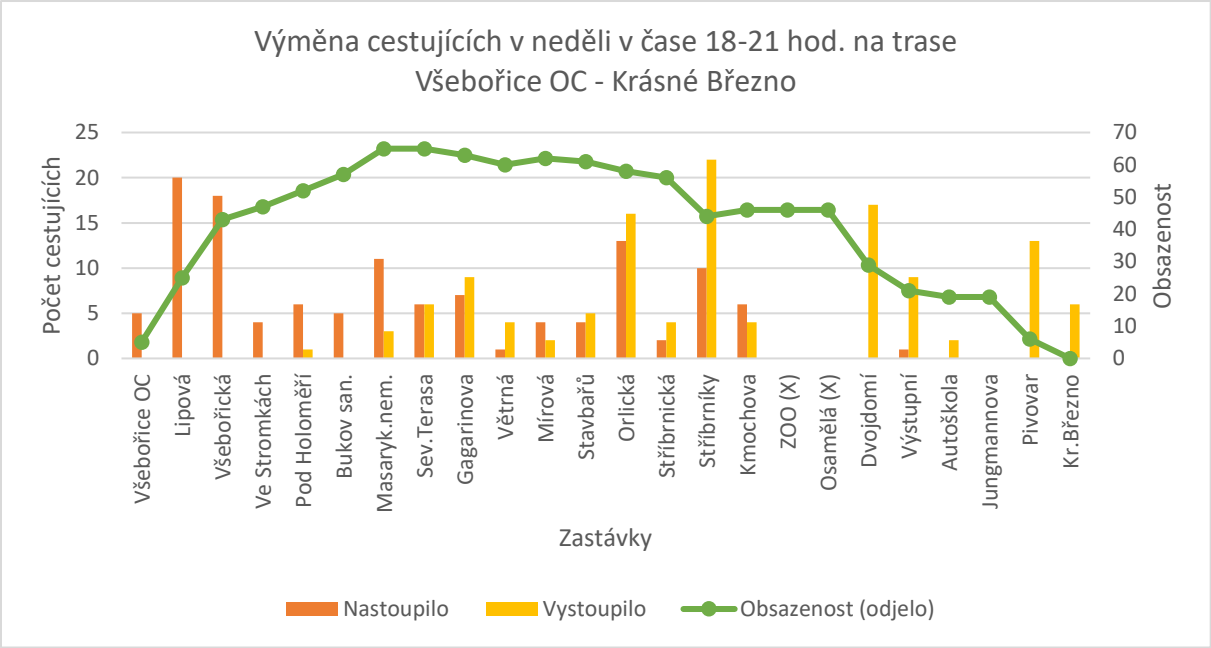


Krásné Březno - Všebořice OC	odpolední špička 14:00 - 17:00 (16 spojů)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Kr.Březno	106	0	106
Pivovar	33	1	138
Jungmannova	26	0	164
Autoškola	38	4	198
Výstupní	80	9	269
Dvojdomí	53	41	281
Osamělá (X)	4	0	285
ZOO (X)	1	7	279
Kmochova	41	38	282
Stříbrníky	108	71	319
Stříbrnická	27	14	332
Orlická	57	88	301
Stavbařů	31	46	286
Mírová	19	21	284
Větrná	2	39	247
Gagarinova	19	38	228
Sev.Terasa	42	10	260
Masaryk.nem.	54	32	282
Bukov san.	38	6	314
Pod Holoměří	9	20	303
Bukov rondel	7	49	261
Všebořická	1	148	114
Lipová	0	91	23
Všebořice OC	0	23	0
Součet	**796**	**796**	**5556**

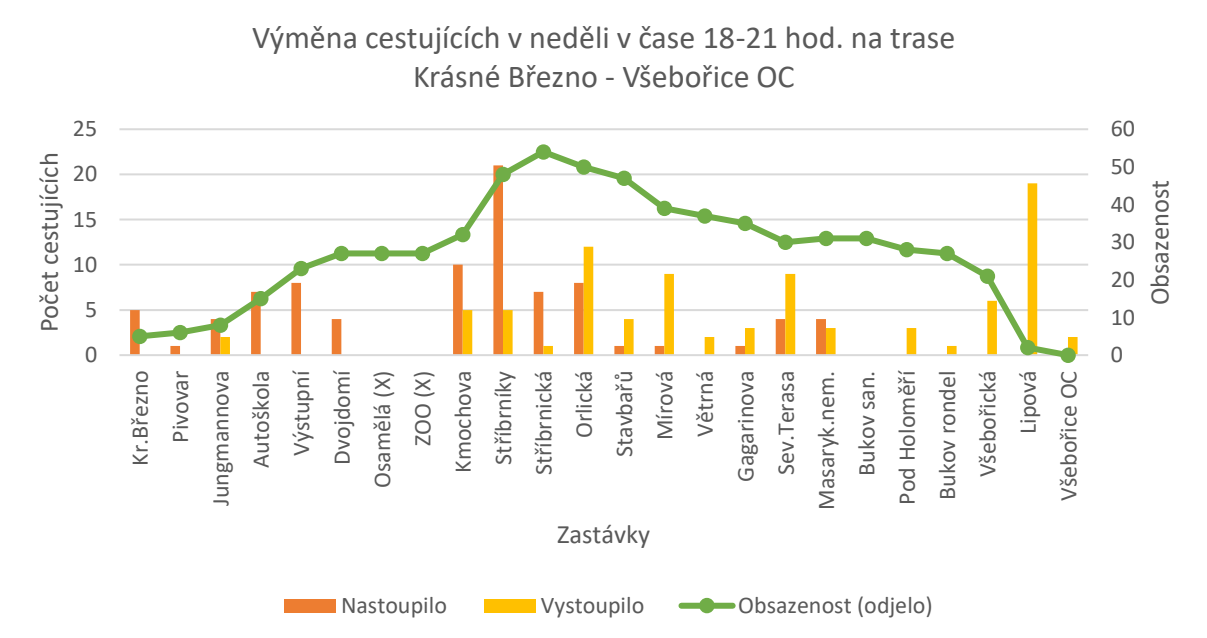


Víkendový den

Všebořice OC - Krásné Březno	**nedělní špička 18:00 - 21:00** (3 spoje)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Všebořice OC	5	0	5
Lipová	20	0	25
Všebořická	18	0	43
Ve Stromkách	4	0	47
Pod Holoměří	6	1	52
Bukov san.	5	0	57
Masaryk.nem.	11	3	65
Sev.Terasa	6	6	65
Gagarinova	7	9	63
Větrná	1	4	60
Mírová	4	2	62
Stavbařů	4	5	61
Orlická	13	16	58
Stříbrnická	2	4	56
Stříbrníky	10	22	44
Kmochova	6	4	46
ZOO (X)	0	0	46
Osamělá (X)	0	0	46
Dvojdomí	0	17	29
Výstupní	1	9	21
Autoškola	0	2	19
Jungmannova	0	0	19
Pivovar	0	13	6
Kr.Březno	0	6	0
Součet	**123**	**123**	**995**


Výměna cestujících v neděli v čase 18-21 hod. na trase
Všebořice OC - Krásné Březno
Počet cestujících
Obsazenost
0
5
10
15
20
25
0
10
20
30
40
50
60
70
Všebořice OC
Lipová
Všebořická
Ve Stromkách
Pod Holoměří
Bukov san.
Masaryk.nem.
Sev.Terasa
Gagarinova
Větrná
Mírová
Stavbařů
Orlická
Stříbrnická
Stříbrníky
Kmochova
ZOO (X)
Osamělá (X)
Dvojdomí
Výstupní
Autoškola
Jungmannova
Pivovar
Kr.Březno
Zastávky
Nastoupilo
Vystoupilo
Obsazenost (odjelo)

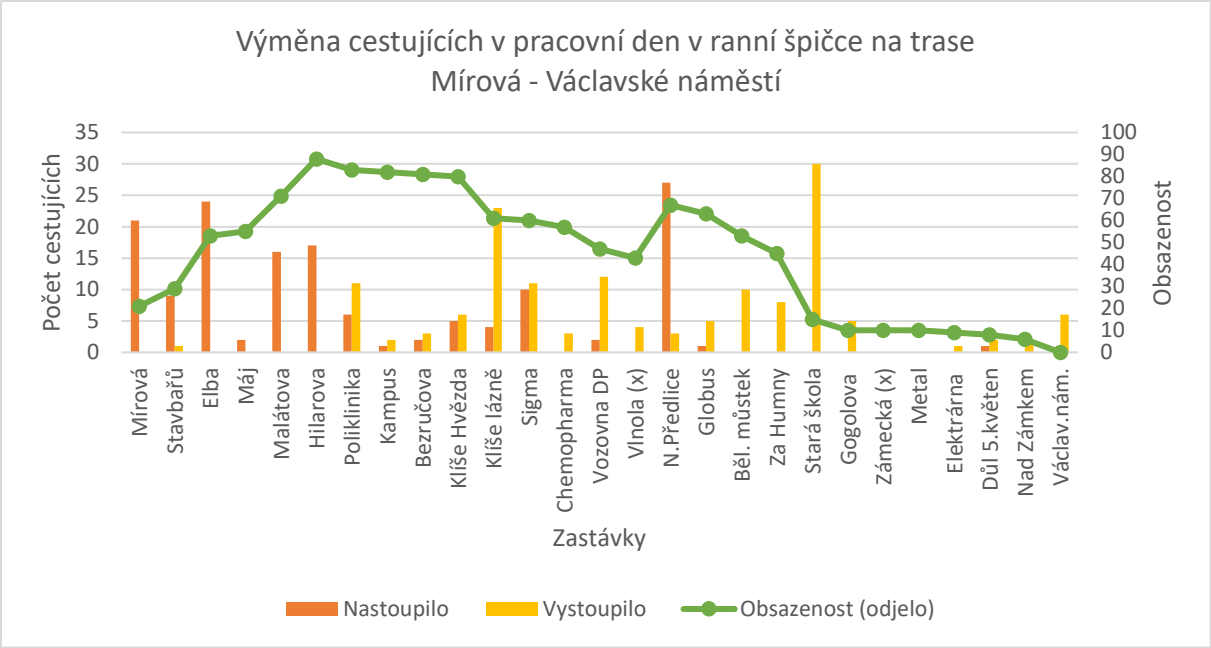
Krásné Březno - Všebořice OC	nedělní špička 18:00 - 21:00 (3 spoje)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Kr.Březno	5	0	5
Pivovar	1	0	6
Jungmannova	4	2	8
Autoškola	7	0	15
Výstupní	8	0	23
Dvojdomí	4	0	27
Osamělá (X)	0	0	27
ZOO (X)	0	0	27
Kmochova	10	5	32
Stříbrníky	21	5	48
Stříbrnická	7	1	54
Orlická	8	12	50
Stavbařů	1	4	47
Mírová	1	9	39
Větrná	0	2	37
Gagarinova	1	3	35
Sev.Terasa	4	9	30
Masaryk.nem.	4	3	31
Bukov san.	0	0	31
Pod Holoměří	0	3	28
Bukov rondel	0	1	27
Všebořická	0	6	21
Lipová	0	19	2
Všebořice OC	0	2	0
Součet	**86**	**86**	**650**



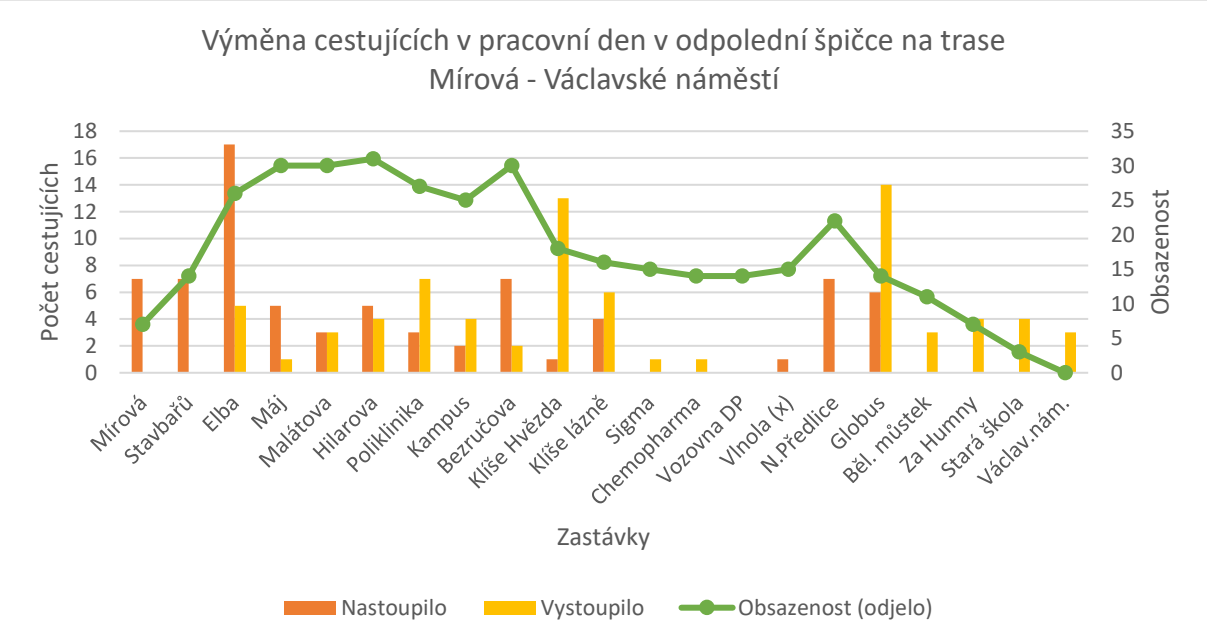
Linka č. 7

Pracovní den

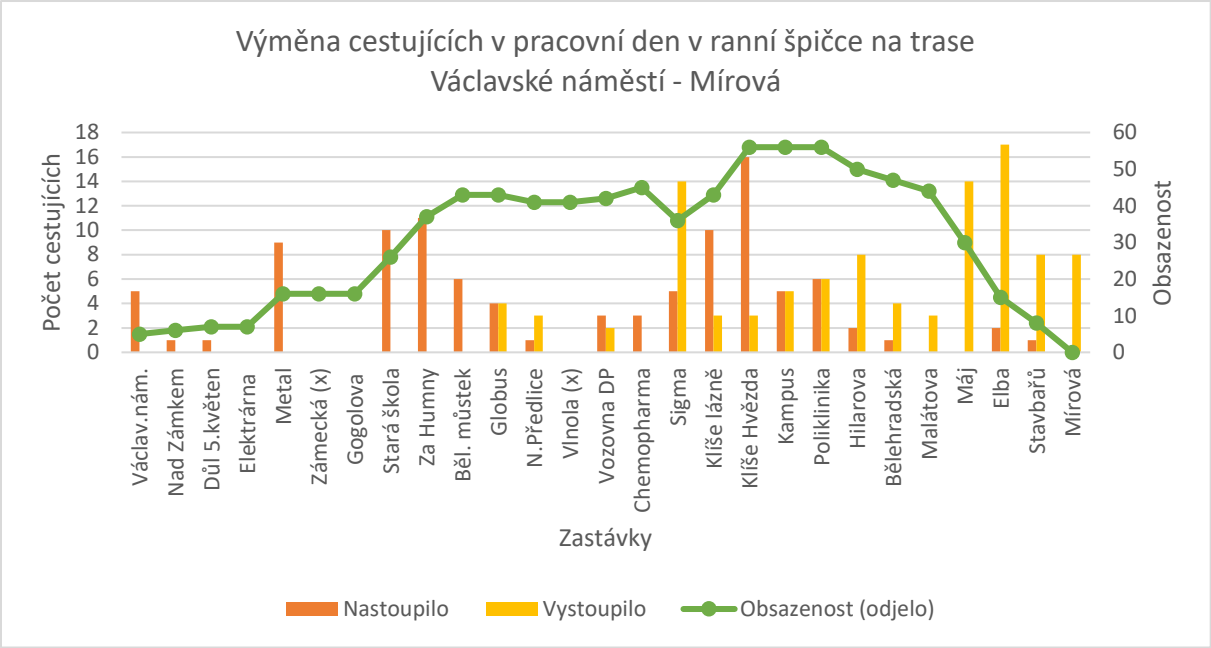
Mírová - Václavské náměstí	**ranní špička 5:30 - 8:30** (3 spoje)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Mírová	21	0	21
Stavbařů	9	1	29
Elba	24	0	53
Máj	2	0	55
Malátova	16	0	71
Hilarova	17	0	88
Poliklinika	6	11	83
Kampus	1	2	82
Bezručova	2	3	81
Klíše Hvězda	5	6	80
Klíše lázně	4	23	61
Sigma	10	11	60
Chemopharma	0	3	57
Vozovna DP	2	12	47
Vlnola (x)	0	4	43
N.Předlice	27	3	67
Globus	1	5	63
Běl. můstek	0	10	53
Za Humny	0	8	45
Stará škola	0	30	15
Gogolova	0	5	10
Zámecká (x)	0	0	10
Metal	0	0	10
Elektrárna	0	1	9
Důl 5.květen	1	2	8
Nad Zámkem	0	2	6
Václav.nám.	0	6	0
Součet	**148**	**148**	**1207**


Výměna cestujících v pracovní den v ranní špičce na trase
Mírová - Václavské náměstí
Počet cestujících
Obsazenost
0
5
10
15
20
25
30
35
0
10
20
30
40
50
60
70
80
90
100
Mírová
Stavbařů
Elba
Máj
Malátova
Hilarova
Poliklinika
Kampus
Bezručova
Kliše Hvězda
Kliše lázně
Sigma
Chemopharma
Vozovna DP
Vlnola (x)
N.Předlice
Globus
Běl. můstek
Za Humny
Stará škola
Gogolova
Zámecká (x)
Metal
Elektrárna
Důl 5.květen
Nad Zámkem
Václav.nám.
Zastávky
Nastoupilo
Vystoupilo
Obsazenost (odjelo)

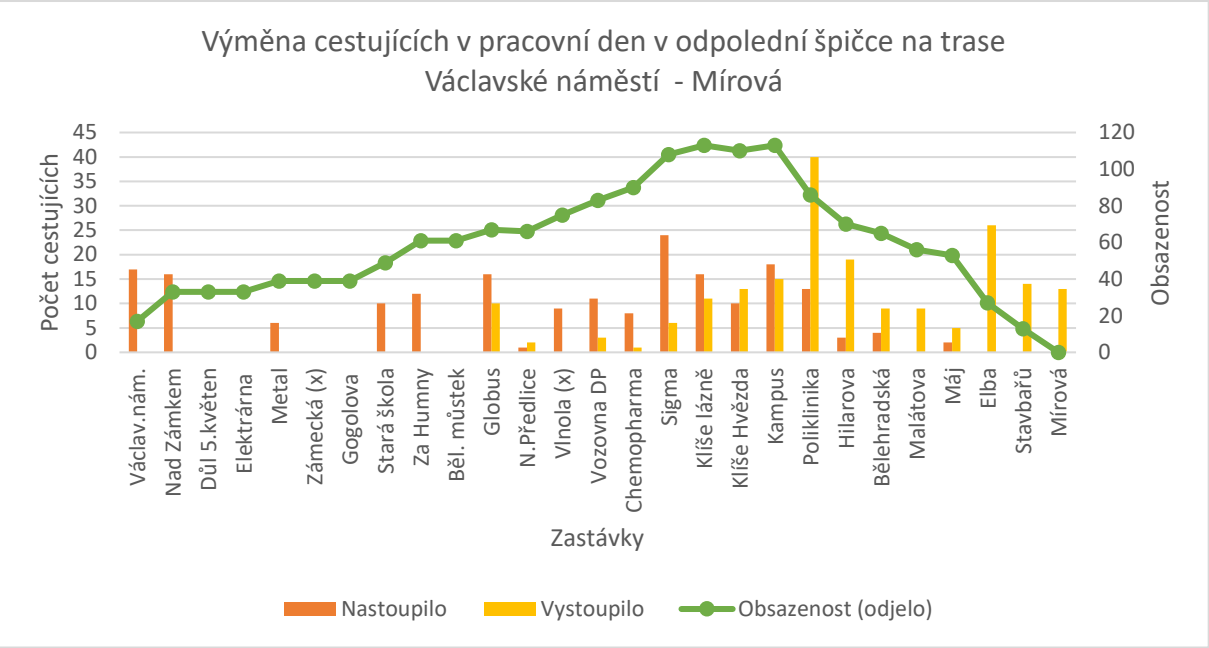
Mírová - Václavské náměstí	odpolední špička 14:00 - 17:00 (3 spoje)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Mírová	7	0	7
Stavbařů	7	0	14
Elba	17	5	26
Máj	5	1	30
Malátova	3	3	30
Hilarova	5	4	31
Poliklinika	3	7	27
Kampus	2	4	25
Bezručova	7	2	30
Klíše Hvězda	1	13	18
Klíše lázně	4	6	16
Sigma	0	1	15
Chemopharma	0	1	14
Vozovna DP	0	0	14
Vlnola (x)	1	0	15
N.Předlice	7	0	22
Globus	6	14	14
Běl. můstek	0	3	11
Za Humny	0	4	7
Stará škola	0	4	3
Václav.nám.	0	3	0
Součet	**75**	**75**	**369**



Václavské náměstí - Mírová	ranní špička 5:30 - 8:30 (5 spojů)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Václav.nám.	5	0	5
Nad Zámkem	1	0	6
Důl 5.květen	1	0	7
Elektrárna	0	0	7
Metal	9	0	16
Zámecká (x)	0	0	16
Gogolova	0	0	16
Stará škola	10	0	26
Za Humny	11	0	37
Běl. můstek	6	0	43
Globus	4	4	43
N.Předlice	1	3	41
Vlnola (x)	0	0	41
Vozovna DP	3	2	42
Chemopharma	3	0	45
Sigma	5	14	36
Klíše lázně	10	3	43
Klíše Hvězda	16	3	56
Kampus	5	5	56
Poliklinika	6	6	56
Hilarova	2	8	50
Bělehradská	1	4	47
Malátova	0	3	44
Máj	0	14	30
Elba	2	17	15
Stavbařů	1	8	8
Mírová	0	8	0
Součet	**102**	**102**	**832**


Výměna cestujících v pracovní den v ranní špičce na trase
Václavské náměstí - Mírová
Počet cestujících
Obsazenost
0
2
4
6
8
10
12
14
16
18
0
10
20
30
40
50
60
Václav.nám.
Nad Zámkem
Důl 5.květen
Elektrárna
Metal
Zámecká (x)
Gogolova
Stará škola
Za Humny
Běl. můstek
Globus
N.Předlice
Vlnola (x)
Vozovna DP
Chemopharma
Sigma
Klíše lázně
Klíše Hvězda
Kampus
Poliklinika
Hilarova
Bělehradská
Malátova
Máj
Elba
Stavbařů
Mírová
Zastávky
Nastoupilo
Vystoupilo
Obsazenost (odjelo)

Václavské náměstí - Mírová	odpolední špička 14:00 - 17:00 (4 spoje)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Václav.nám.	17	0	17
Nad Zámkem	16	0	33
Důl 5.květen	0	0	33
Elektrárna	0	0	33
Metal	6	0	39
Zámecká (x)	0	0	39
Gogolova	0	0	39
Stará škola	10	0	49
Za Humny	12	0	61
Běl. můstek	0	0	61
Globus	16	10	67
N.Předlice	1	2	66
Vlnola (x)	9	0	75
Vozovna DP	11	3	83
Chemopharma	8	1	90
Sigma	24	6	108
Klíše lázně	16	11	113
Klíše Hvězda	10	13	110
Kampus	18	15	113
Poliklinika	13	40	86
Hilarova	3	19	70
Bělehradská	4	9	65
Malátova	0	9	56
Máj	2	5	53
Elba	0	26	27
Stavbařů	0	14	13
Mírová	0	13	0
Součet	**196**	**196**	**1599**

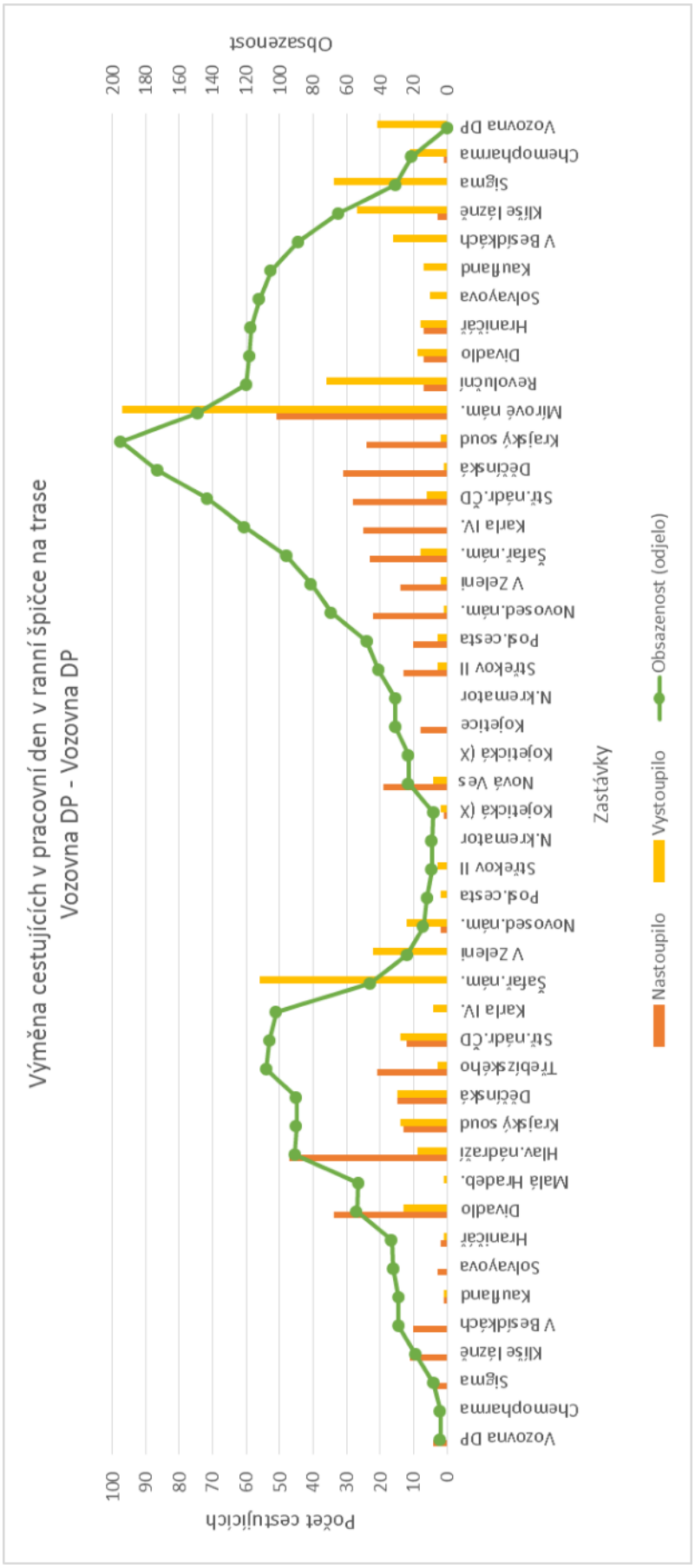

Výměna cestujících v pracovní den v odpolední špičce na trase
Václavské náměstí - Mírová
Počet cestujících
Obsazenost
0
5
10
15
20
25
30
35
40
45
0
20
40
60
80
100
120
Václav.nám.
Nad Zámkem
Důl 5.květen
Elektrárna
Metal
Zámecká (x)
Gogolova
Stará škola
Za Humny
Běl. můstek
Globus
N.Předlice
Vlnola (x)
Vozovna DP
Chemopharma
Sigma
Kliše lázně
Kliše Hvězda
Kampus
Poliklinika
Hilarova
Bělehradská
Malátova
Máj
Elba
Stavbařů
Mírová
Zastávky
Nastoupilo
Vystoupilo
Obsazenost (odjelo)

Linka č. 9

Pracovní den

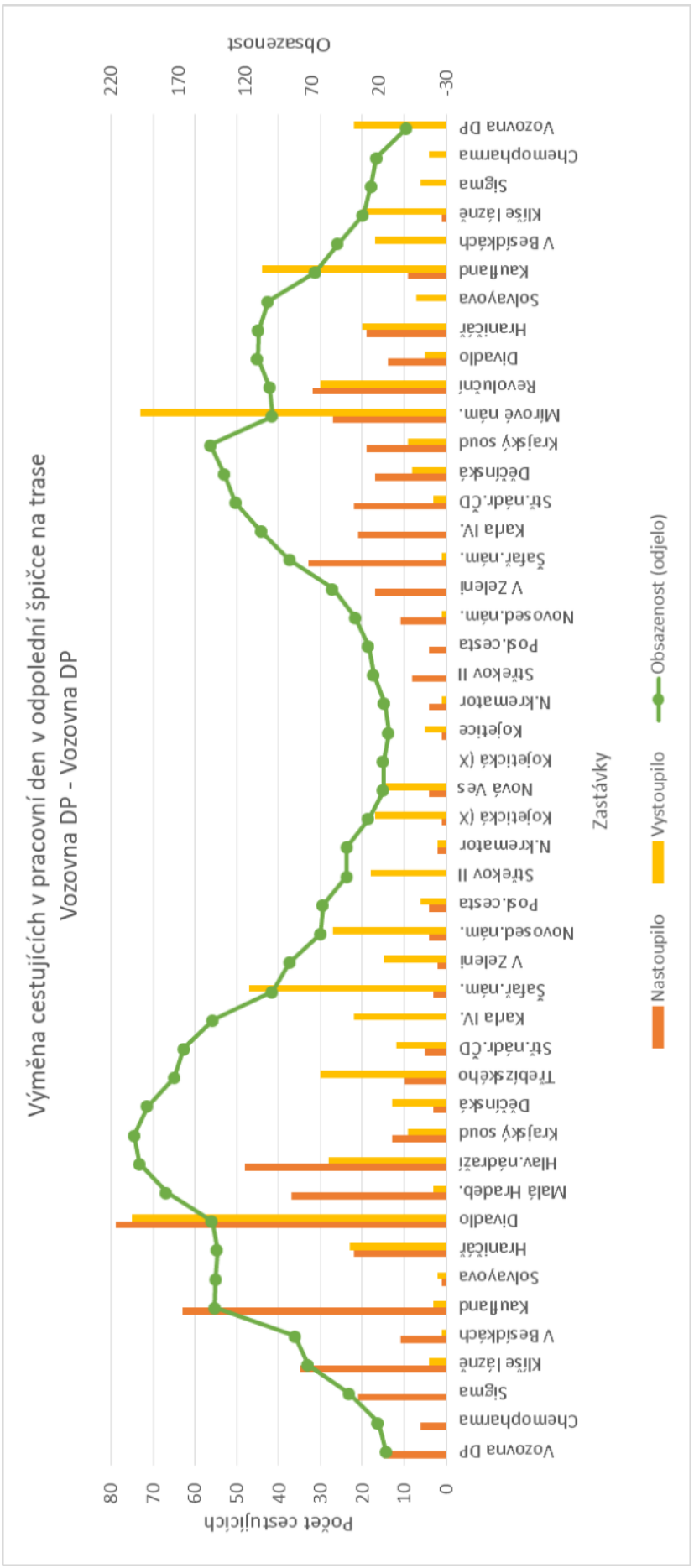
Vozovna DP - Vozovna DP	**ranní špička 5:30 - 8:30** (7 spojů)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Vozovna DP	4	0	4
Chemopharma	0	0	4
Sigma	4	0	8
Klíše lázně	11	0	19
V Besídkách	10	0	29
Kaufland	1	1	29
Solvayova	3	0	32
Hraničář	2	1	33
Divadlo	34	13	54
Malá Hradeb.	0	1	53
Hlav.nádraží	47	9	91
Krajský soud	13	14	90
Děčínská	15	15	90
Třebízského	21	3	108
Stř.nádr.ČD	12	14	106
Karla IV.	0	4	102
Šafař.nám.	0	56	46
V Zeleni	0	22	24
Novosed.nám.	2	12	14
Posl.cesta	0	2	12
Střekov II	0	3	9
N.krematór	0	0	9
Kojetická (X	1	2	8
Nová Ves	19	4	23
Kojetická (X	0	0	23
Kojetice	8	0	31
N.krematór	0	0	31
Střekov II	13	3	41
Posl.cesta	10	3	48
Novosed.nám.	22	1	69
V Zeleni	14	2	81
Šafař.nám.	23	8	96
Karla IV.	25	0	121
Stř.nádr.ČD	28	6	143
Děčínská	31	1	173
Krajský soud	24	2	195
Mírové nám.	51	97	149
Revoluční	7	36	120
Divadlo	7	9	118

Hraničář	7	8	117
Solvayova	0	5	112
Kaufland	0	7	105
V Besídkách	0	16	89
Klíše lázně	3	27	65
Sigma	0	34	31
Chemopharma	1	11	21
Vozovna DP	0	21	0
Součet	**473**	**473**	**2976**


Výměna cestujících v pracovní den v ranní špičce na trase
Vozovna DP - Vozovna DP
Počet cestujících
Obsazenost
Zastávky
Nastoupilo
Vystoupilo
Obsazenost (odjelo)
Vozovna DP
Chemopharma
Sigma
Klíše lázně
V Besídkách
Kaufland
Solvayova
Hraničář
Divadlo
Malá Hradeb.
Hlav.nádraží
Krajský soud
Děčínská
Třebízského
Str.nádr.ČD
Karla IV.
Šafař.nám.
V Zeleni
Novosed.nám.
Posl.cesta
Střekov II
N.kremator
Kojetická (X
Nová Ves
Kojetická (X
Kojetice
N.kremator
Střekov II
Posl.cesta
Novosed.nám.
V Zeleni
Šafař.nám.
Karla IV.
Str.nádr.ČD
Děčínská
Krajský soud
Mírové nám.
Revoluční
Divadlo
Hraničář
Solvayova
Kaufland
V Besídkách
Klíše lázně
Sigma
Chemopharma
Vozovna DP

Vozovna DP - Vozovna DP	odpolední špička 14:00 - 17:00 (8 spojů)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Vozovna DP	15	0	15
Chemopharma	6	0	21
Sigma	21	0	42
Klíše lázně	35	4	73
V Besídkách	11	1	83
Kaufland	63	3	143
Solvayova	1	2	142
Hraničář	22	23	141
Divadlo	79	75	145
Malá Hradeb.	37	3	179
Hlav.nádraží	48	28	199
Krajský soud	13	9	203
Děčínská	3	13	193
Třebízského	10	30	173
Stř.nádr.ČD	5	12	166
Karla IV.	0	22	144
Šafař.nám.	3	47	100
V Zeleni	2	15	87
Novosed.nám.	4	27	64
Posl.cesta	4	6	62
Střekov II	0	18	44
N.kremator	2	2	44
Kojetická (X	1	17	28
Nová Ves	4	15	17
Kojetická (X	0	0	17
Kojetice	1	5	13
N.kremator	4	1	16
Střekov II	8	0	24
Posl.cesta	4	0	28
Novosed.nám.	11	1	38
V Zeleni	17	0	55
Šafař.nám.	33	1	87
Karla IV.	21	0	108
Stř.nádr.ČD	22	3	127
Děčínská	17	8	136
Krajský soud	19	9	146
Mírové nám.	27	73	100
Revoluční	32	30	102
Divadlo	14	5	111
Hraničář	19	20	110
Solvayova	0	7	103
Kaufland	9	44	68

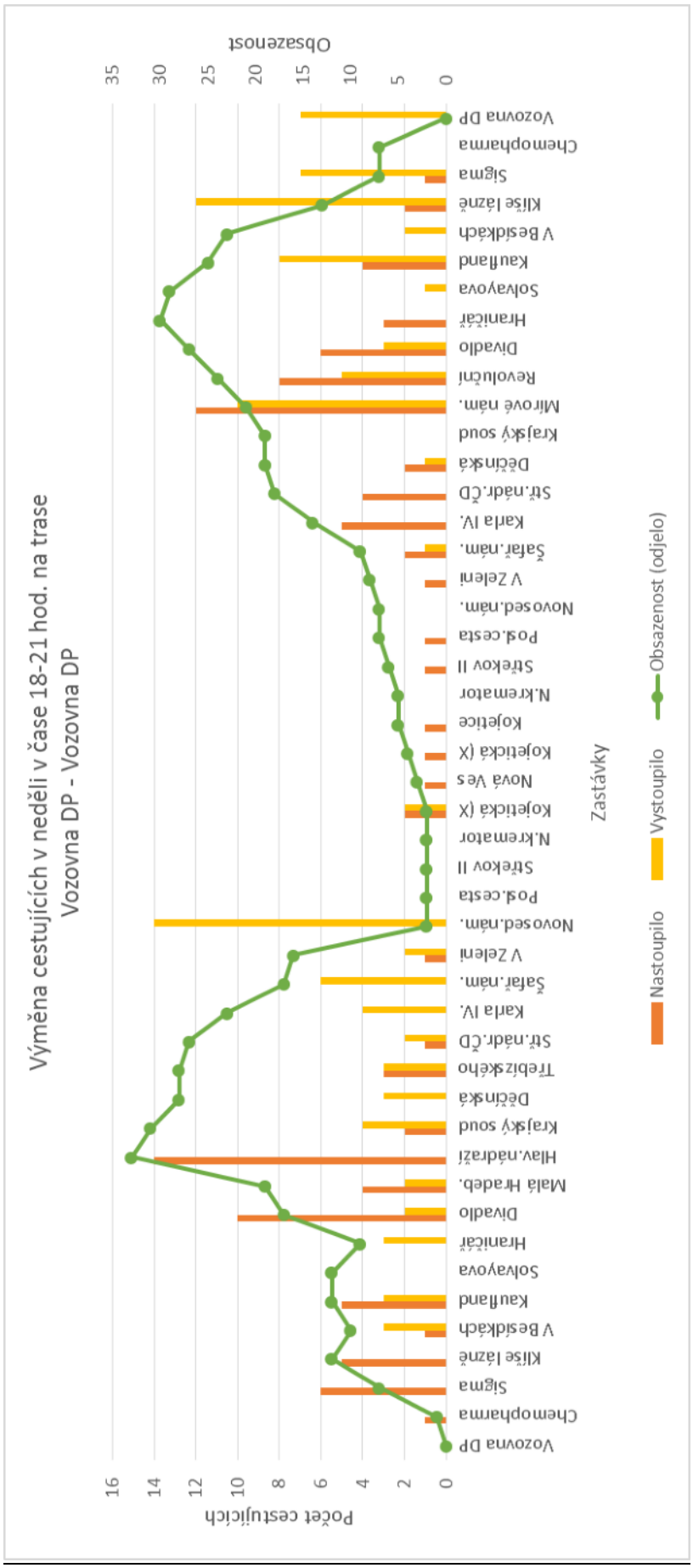
V Besídkách	0	17	51
Klíše lázně	1	20	32
Sigma	0	6	26
Chemopharma	0	4	22
Vozovna DP	0	22	0
Součet	**648**	**648**	**4028**


Výměna cestujících v pracovní den v odpolední špičce na trase
Vozovna DP - Vozovna DP
Počet cestujících
0
10
20
30
40
50
60
70
80
Obsazenost
-30
20
70
120
170
220
Zastávky
Vozovna DP
Chemopharma
Sigma
Klíše lázně
V Besídkách
Kaufland
Solvayova
Hraničář
Divadlo
Malá Hradeb.
Hlav.nádraží
Krajský soud
Děčínská
Třeblzského
Str.nádr.ČD
Karla IV.
Šafař.nám.
V Zeleni
Novosed.nám.
Posl.cesta
Střekov II
N.kremator
Kojetická (X
Nová Ves
Kojetická (X
N.kremator
Střekov II
Posl.cesta
Novosed.nám.
V Zeleni
Šafař.nám.
Karla IV.
Str.nádr.ČD
Děčínská
Krajský soud
Mlýnské nám.
Revoluční
Divadlo
Hraničář
Solvayova
Kaufland
V Besídkách
Klíše lázně
Sigma
Chemopharma
Vozovna DP
Nastoupilo
Vystoupilo
Obsazenost (odjelo)

Víkendový den

Vozovna DP - Vozovna DP	**nedělní špička 18:00 - 21:00** (3 spoje)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Vozovna DP	0	0	0
Chemopharma	1	0	1
Sigma	6	0	7
Klíše lázně	5	0	12
V Besídkách	1	3	10
Kaufland	5	3	12
Solvayova	0	0	12
Hraničář	0	3	9
Divadlo	10	2	17
Malá Hradeb.	4	2	19
Hlav.nádraží	14	0	33
Krajský soud	2	4	31
Děčínská	0	3	28
Třebízského	3	3	28
Stř.nádr.ČD	1	2	27
Karla IV.	0	4	23
Šafař.nám.	0	6	17
V Zeleni	1	2	16
Novosed.nám.	0	14	2
Posl.cesta	0	0	2
Střekov II	0	0	2
N.krematór	0	0	2
Kojetická (X	2	2	2
Nová Ves	1	0	3
Kojetická (X	1	0	4
Kojetice	1	0	5
N.krematór	0	0	5
Střekov II	1	0	6
Posl.cesta	1	0	7
Novosed.nám.	0	0	7
V Zeleni	1	0	8
Šafař.nám.	2	1	9
Karla IV.	5	0	14
Stř.nádr.ČD	4	0	18
Děčínská	2	1	19
Krajský soud	0	0	19
Mírové nám.	12	10	21
Revoluční	8	5	24
Divadlo	6	3	27
Hraničář	3	0	30
Solvayova	0	1	29

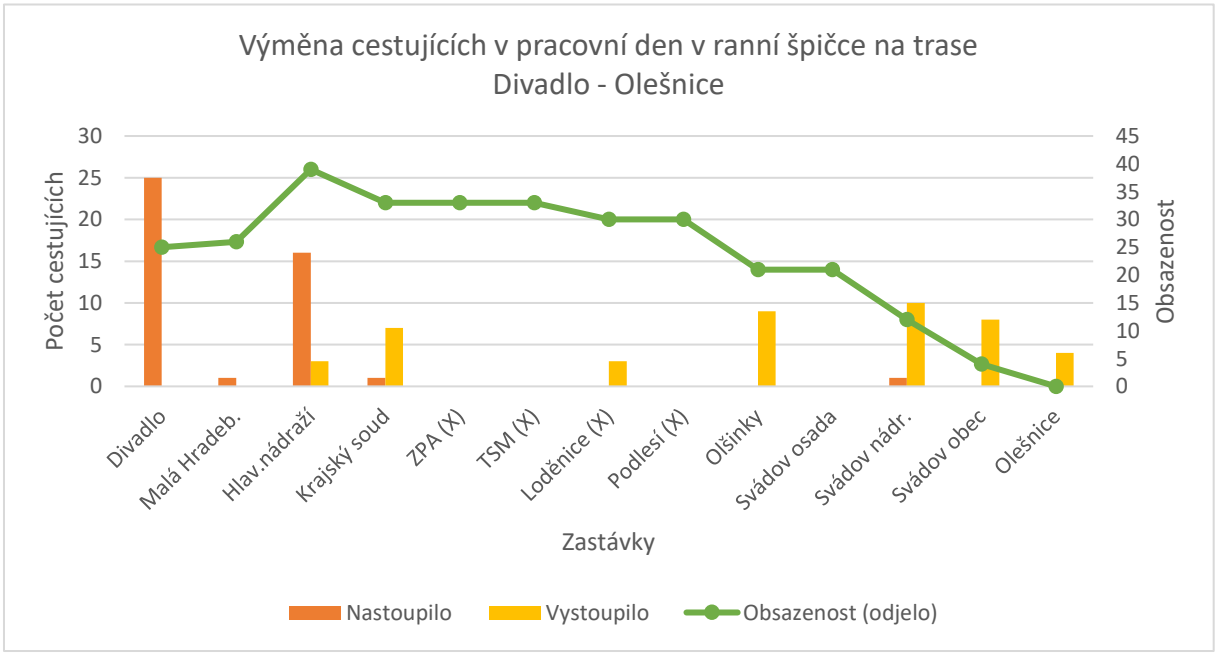
Kaufland	4	8	25
V Besídkách	0	2	23
Klíše lázně	2	12	13
Sigma	1	7	7
Chemopharma	0	0	7
Vozovna DP	0	7	0
Součet	**110**	**110**	**642**


Výměna cestujících v neděli v čase 18-21 hod. na trase
Vozovna DP - Vozovna DP
Počet cestujících
Obsazenost
Zastávky
Nastoupilo
Vystoupilo
Obsazenost (odjelo)
Vozovna DP
Chemopharma
Sigma
Klíše lázně
V Besídkách
Kaufland
Solvayova
Hraničář
Divadlo
Mala Hradeb.
Hlav.nádraží
Krajský soud
Děčínská
Třebízského
Str.nádr.ČD
Karla IV.
Šafař.nám.
V Zeleni
Novosed.nám.
Posl.cesta
Střekov II
N.kremator
Kojetická (X
Nová Ves
Kojetická (X
Kojetice
N.kremator
Střekov II
Posl.cesta
Novosed.nám.
V Zeleni
Šafař.nám.
Karla IV.
Str.nádr.ČD
Děčínská
Krajský soud
Mlýnové nám.
Revoluční
Divadlo
Hraničář
Solvayova
Kaufland
V Besídkách
Klíše lázně
Sigma
Chemopharma
Vozovna DP

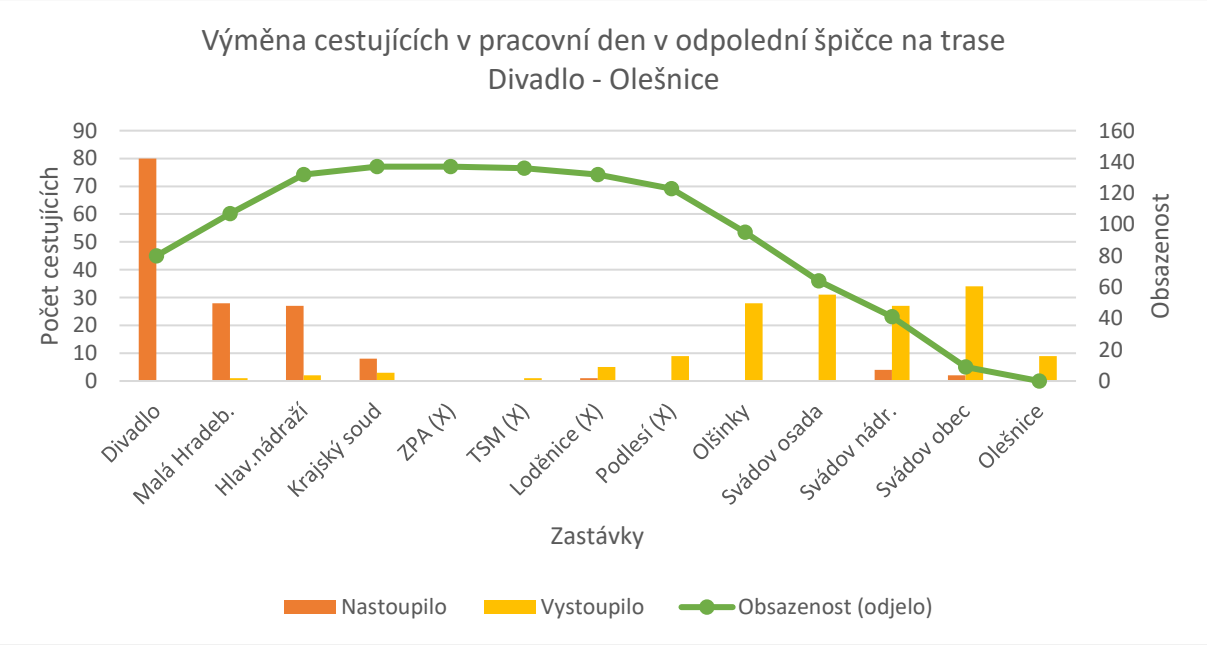
Linka č. 13

Pracovní den

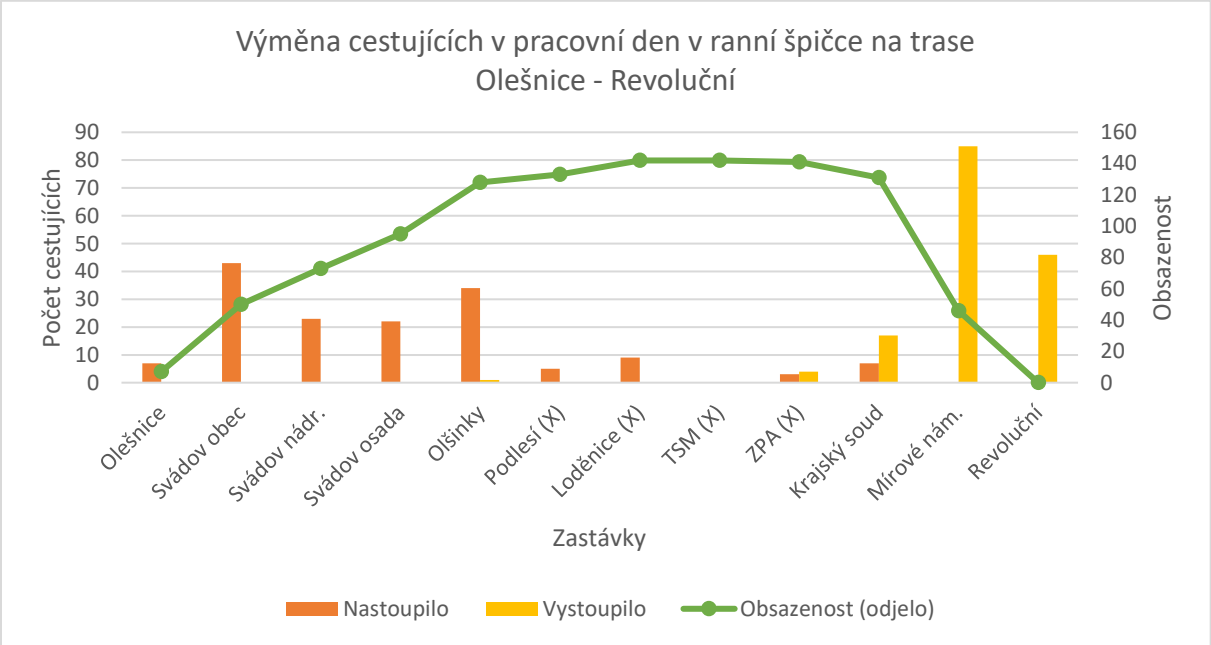
Divadlo - Olešnice	ranní špička 5:30 - 8:30 (6 spojů)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Divadlo	25	0	25
Malá Hradeb.	1	0	26
Hlav.nádraží	16	3	39
Krajský soud	1	7	33
ZPA (X)	0	0	33
TSM (X)	0	0	33
Loděnice (X)	0	3	30
Podlesí (X)	0	0	30
Olšinky	0	9	21
Svádov osada	0	0	21
Svádov nádr.	1	10	12
Svádov obec	0	8	4
Olešnice	0	4	0
Součet	**44**	**44**	**307**



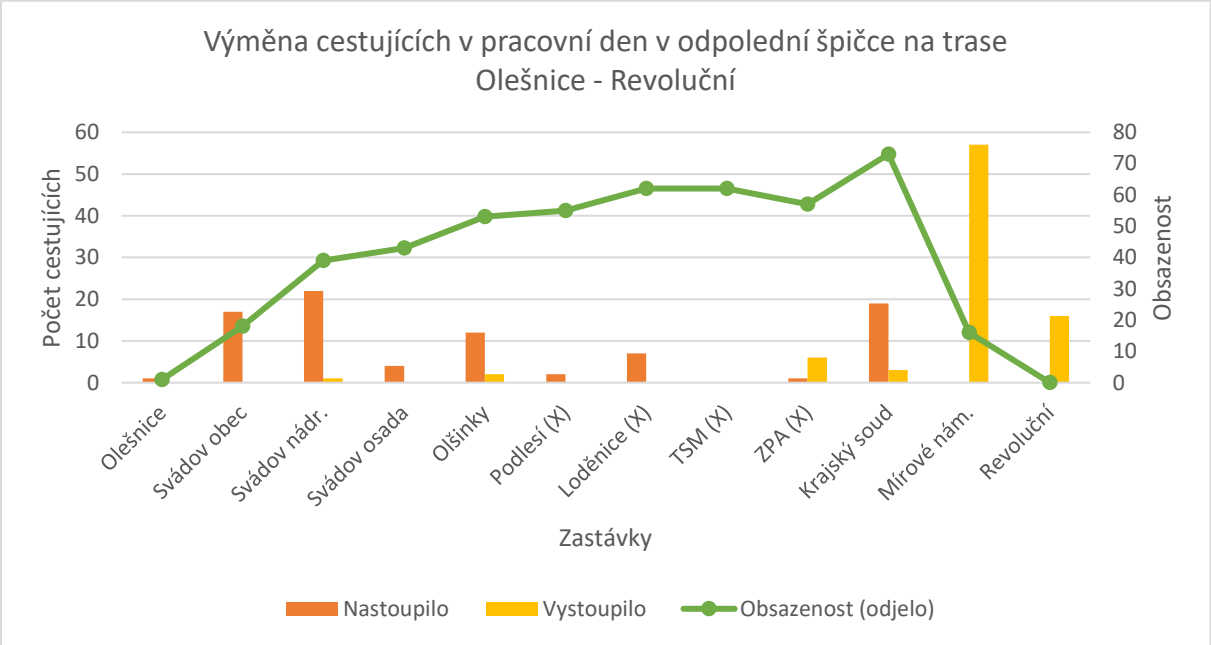
Divadlo - Olešnice	odpolední špička 14:00 - 17:00 (6 spojů)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Divadlo	80	0	80
Malá Hradeb.	28	1	107
Hlav.nádraží	27	2	132
Krajský soud	8	3	137
ZPA (X)	0	0	137
TSM (X)	0	1	136
Loděnice (X)	1	5	132
Podlesí (X)	0	9	123
Olšinky	0	28	95
Svádov osada	0	31	64
Svádov nádr.	4	27	41
Svádov obec	2	34	9
Olešnice	0	9	0
Součet	**150**	**150**	**1193**



Olešnice - Revoluční	ranní špička 5:30 - 8:30 (6 spojů)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Olešnice	7	0	7
Svádov obec	43	0	50
Svádov nádr.	23	0	73
Svádov osada	22	0	95
Olšinky	34	1	128
Podlesí (X)	5	0	133
Loděnice (X)	9	0	142
TSM (X)	0	0	142
ZPA (X)	3	4	141
Krajský soud	7	17	131
Mírové nám.	0	85	46
Revoluční	0	46	0
Součet	**153**	**153**	**1088**

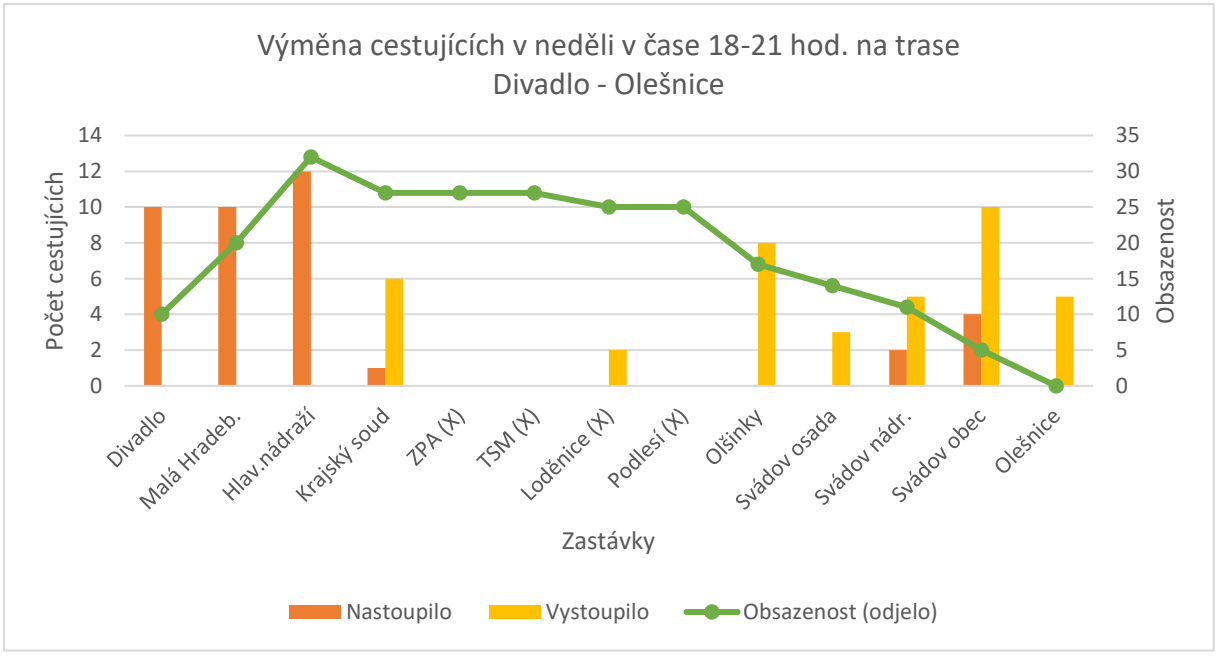


Olešnice - Revoluční	odpolední špička 14:00 - 17:00 (6 spojů)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Olešnice	1	0	1
Svádov obec	17	0	18
Svádov nádr.	22	1	39
Svádov osada	4	0	43
Olšinky	12	2	53
Podlesí (X)	2	0	55
Loděnice (X)	7	0	62
TSM (X)	0	0	62
ZPA (X)	1	6	57
Krajský soud	19	3	73
Mírové nám.	0	57	16
Revoluční	0	16	0
Součet	**85**	**85**	**479**

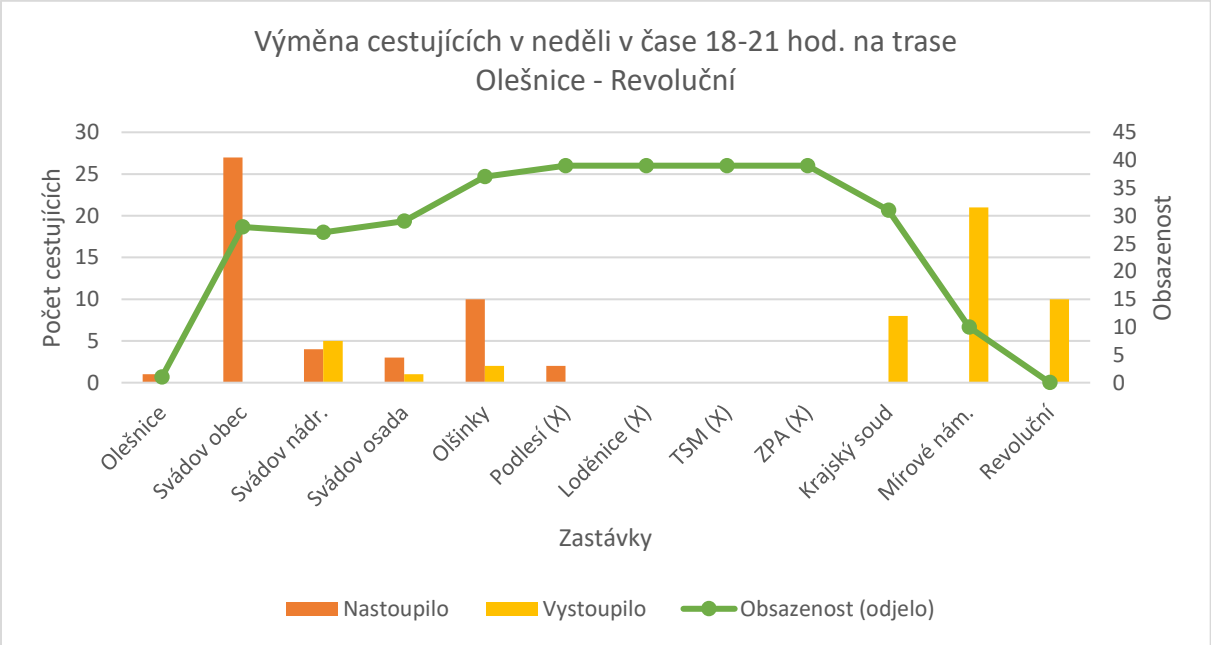


Víkendový den

Divadlo - Olešnice	nedělní špička 18:00 - 21:00 (3 spoje)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Divadlo	10	0	10
Malá Hradeb.	10	0	20
Hlav.nádraží	12	0	32
Krajský soud	1	6	27
ZPA (X)	0	0	27
TSM (X)	0	0	27
Loděnice (X)	0	2	25
Podlesí (X)	0	0	25
Olšinky	0	8	17
Svádov osada	0	3	14
Svádov nádr.	2	5	11
Svádov obec	4	10	5
Olešnice	0	5	0
Součet	**39**	**39**	**240**



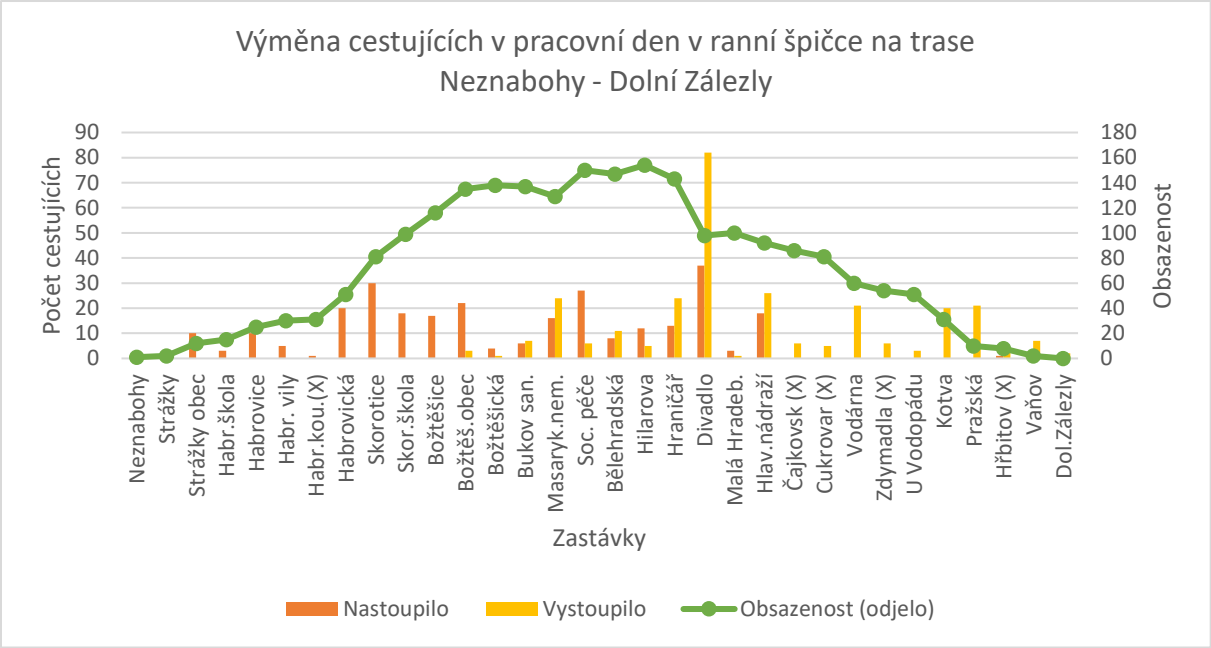
Olešnice - Revoluční	nedělní špička 18:00 - 21:00 (3 spoje)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Olešnice	1	0	1
Svádov obec	27	0	28
Svádov nádr.	4	5	27
Svádov osada	3	1	29
Olšinky	10	2	37
Podlesí (X)	2	0	39
Loděnice (X)	0	0	39
TSM (X)	0	0	39
ZPA (X)	0	0	39
Krajský soud	0	8	31
Mírové nám.	0	21	10
Revoluční	0	10	0
Součet	**47**	**47**	**319**



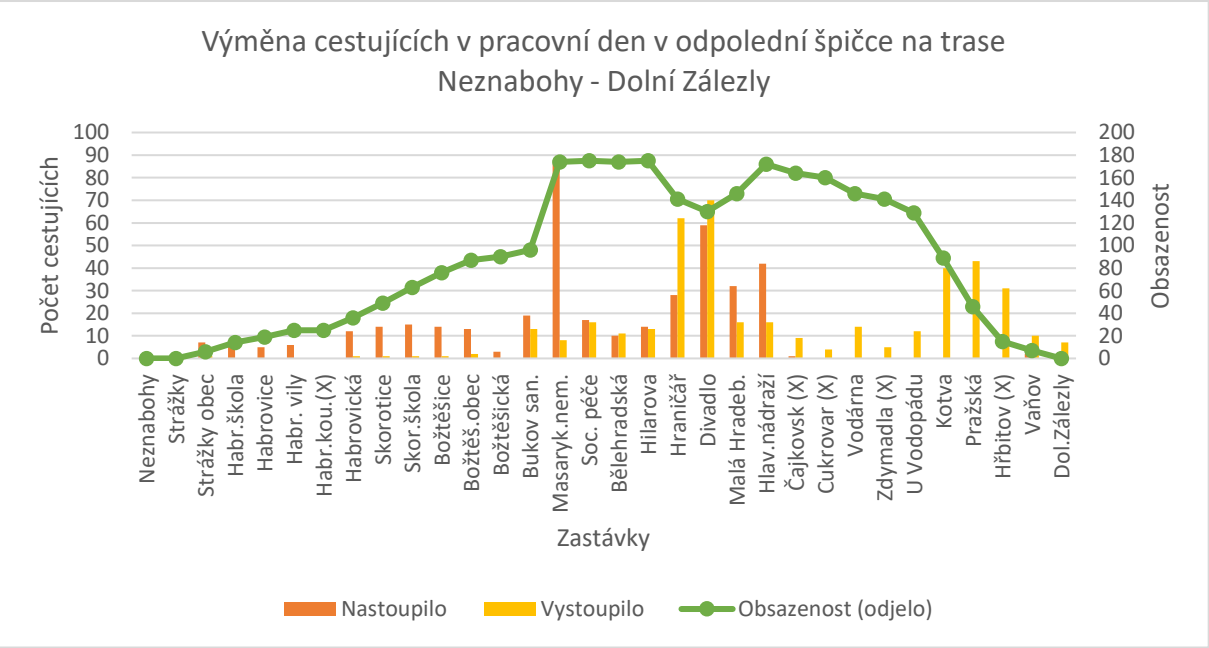
Linka č. 15

Pracovní den

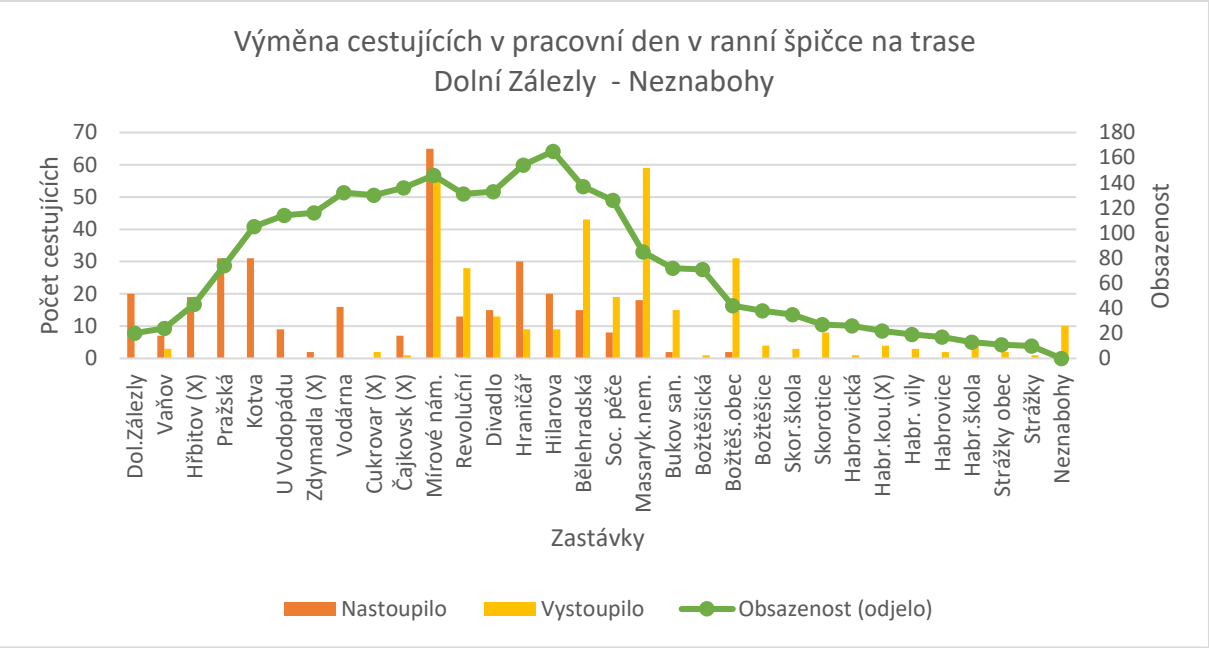
Neznabohy - Dolní Zálezly	**ranní špička 5:30 - 8:30** (6 spojů)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Neznabohy	1	0	1
Strážky	1	0	2
Strážky obec	10	0	12
Habr.škola	3	0	15
Habrovice	10	0	25
Habr. vily	5	0	30
Habr.kou.(X)	1	0	31
Habrovická	20	0	51
Skorotice	30	0	81
Skor.škola	18	0	99
Božtěšice	17	0	116
Božtěš.obec	22	3	135
Božtěšická	4	1	138
Bukov san.	6	7	137
Masaryk.nem.	16	24	129
Soc. péče	27	6	150
Bělehradská	8	11	147
Hilarova	12	5	154
Hraničář	13	24	143
Divadlo	37	82	98
Malá Hradeb.	3	1	100
Hlav.nádraží	18	26	92
Čajkovsk (X)	0	6	86
Cukrovar (X)	0	5	81
Vodárna	0	21	60
Zdymadla (X)	0	6	54
U Vodopádu	0	3	51
Kotva	0	20	31
Pražská	0	21	10
Hřbitov (X)	1	3	8
Vaňov	1	7	2
Dol.Zálezly	0	2	0
Součet	**284**	**284**	**2269**


Výměna cestujících v pracovní den v ranní špičce na trase
Neznabohy - Dolní Zálezly
Počet cestujících
Obsazenost
0
10
20
30
40
50
60
70
80
90
0
20
40
60
80
100
120
140
160
180
Neznabohy
Strážky
Strážky obec
Habr.škola
Habrovice
Habr. vily
Habr.kou.(X)
Habrovická
Skorotice
Skor.škola
Božtěšice
Božtěš.obec
Božtěšická
Bukov san.
Masaryk.nem.
Soc. péče
Bělehradská
Hilarova
Hraničář
Divadlo
Malá Hradeb.
Hlav.nádraží
Čajkovsk (X)
Cukrovar (X)
Vodárna
Zdymadla (X)
U Vodopádu
Kotva
Pražská
Hřbitov (X)
Vaňov
Dol.Zálezly
Zastávky
Nastoupilo
Vystoupilo
Obsazenost (odjelo)

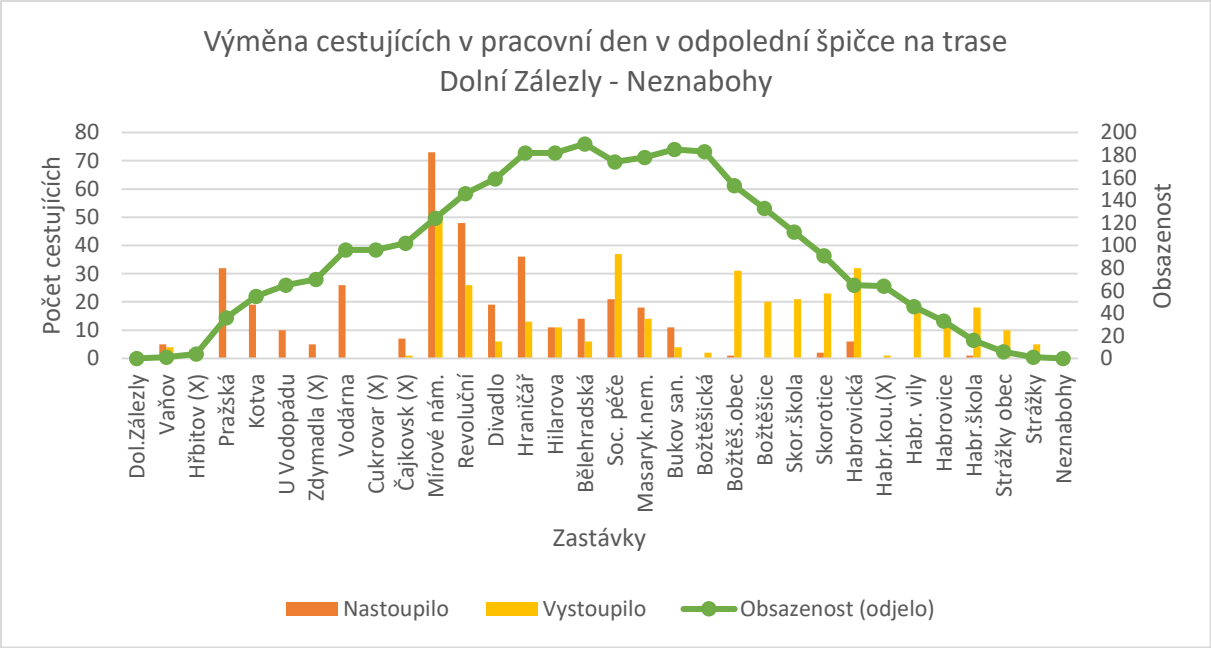
Neznabohy - Dolní Zálezly	odpolední špička 14:00 - 17:00 (7 spojů)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Neznabohy	0	0	0
Strážky	1	1	0
Strážky obec	7	1	6
Habr.škola	8	0	14
Habrovice	5	0	19
Habr. vily	6	0	25
Habr.kou.(X)	0	0	25
Habrovická	12	1	36
Skorotice	14	1	49
Skor.škola	15	1	63
Boštěšice	14	1	76
Boštěš.obec	13	2	87
Boštěšická	3	0	90
Bukov san.	19	13	96
Masaryk.nem.	86	8	174
Soc. péče	17	16	175
Bělehradská	10	11	174
Hilarova	14	13	175
Hraničář	28	62	141
Divadlo	59	70	130
Malá Hradeb.	32	16	146
Hlav.nádraží	42	16	172
Čajkovsk (X)	1	9	164
Cukrovar (X)	0	4	160
Vodárna	0	14	146
Zdymadla (X)	0	5	141
U Vodopádu	0	12	129
Kotva	0	40	89
Pražská	0	43	46
Hřbitov (X)	0	31	15
Vaňov	2	10	7
Dol.Zálezly	0	7	0
Součet	**408**	**408**	**2770**


Výměna cestujících v pracovní den v odpolední špičce na trase
Neznabohy - Dolní Zálezly
Počet cestujících
Obsazenost
Zastávky
Neznabohy
Strážky
Strážky obec
Habr.škola
Habrovice
Habr. vily
Habr.kou.(X)
Habrovická
Skorotice
Skor.škola
Božtěšice
Božtěš.obec
Božtěšická
Bukov san.
Masaryk.nem.
Soc. péče
Bělehradská
Hilarova
Hraničář
Divadlo
Malá Hradeb.
Hlav.nádraží
Čajkovsk (X)
Cukrovar (X)
Vodárna
Zdymadla (X)
U Vodopádu
Kotva
Pražská
Hřbitov (X)
Vaňov
Dol.Zálezly
Nastoupilo
Vystoupilo
Obsazenost (odjelo)

Dolní Zálezly - Neznabohy	ranní špička 5:30 - 8:30 (7 spojů)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Dol.Zálezly	20	0	20
Vaňov	7	3	24
Hřbitov (X)	19	0	43
Pražská	31	0	74
Kotva	31	0	105
U Vodopádu	9	0	114
Zdymadla (X)	2	0	116
Vodárna	16	0	132
Cukrovar (X)	0	2	130
Čajkovsk (X)	7	1	136
Mírové nám.	65	55	146
Revoluční	13	28	131
Divadlo	15	13	133
Hraničář	30	9	154
Hilarova	20	9	165
Bělehradská	15	43	137
Soc. péče	8	19	126
Masaryk.nem.	18	59	85
Bukov san.	2	15	72
Božtěšická	0	1	71
Božtěš.obec	2	31	42
Božtěšice	0	4	38
Skor.škola	0	3	35
Skorotice	0	8	27
Habrovická	0	1	26
Habr.kou.(X)	0	4	22
Habr. vily	0	3	19
Habrovice	0	2	17
Habr.škola	0	4	13
Strážky obec	0	2	11
Strážky	0	1	10
Neznabohy	0	10	0
Součet	**330**	**330**	**2374**

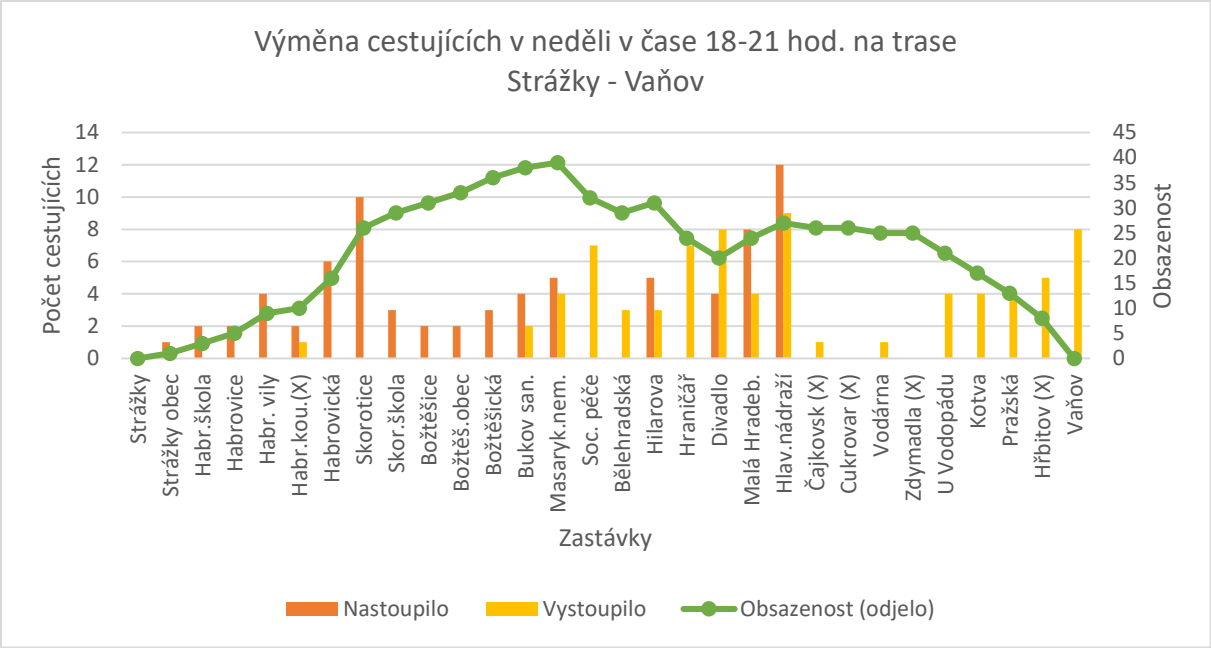

Výměna cestujících v pracovní den v ranní špičce na trase
Dolní Zálezly - Neznabohy
Počet cestujících
Obsazenost
0
10
20
30
40
50
60
70
0
20
40
60
80
100
120
140
160
180
Dol.Zálezly
Vaňov
Hřbitov (X)
Pražská
Kotva
U Vodopádu
Zdymadla (X)
Vodárna
Cukrovar (X)
Čajkovsk (X)
Mírové nám.
Revoluční
Divadlo
Hraničář
Hilarova
Bělehradská
Soc. péče
Masaryk.nem.
Bukov san.
Božtěšická
Božtěš.obec
Božtěšice
Skor.škola
Skorotice
Habrovická
Habr.kou.(X)
Habr. vily
Habrovice
Habr.škola
Strážky obec
Strážky
Neznabohy
Zastávky
Nastoupilo
Vystoupilo
Obsazenost (odjelo)

Dolní Zálezly - Neznabohy	odpolední špička 14:00 - 17:00 (7 spojů)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Dol.Zálezly	0	0	0
Vaňov	5	4	1
Hřbitov (X)	3	0	4
Pražská	32	0	36
Kotva	19	0	55
U Vodopádu	10	0	65
Zdymadla (X)	5	0	70
Vodárna	26	0	96
Cukrovar (X)	0	0	96
Čajkovsk (X)	7	1	102
Mírové nám.	73	51	124
Revoluční	48	26	146
Divadlo	19	6	159
Hraničář	36	13	182
Hilarova	11	11	182
Bělehradská	14	6	190
Soc. péče	21	37	174
Masaryk.nem.	18	14	178
Bukov san.	11	4	185
Boženšická	0	2	183
Boženš.obec	1	31	153
Boženšice	0	20	133
Skor.škola	0	21	112
Skorotice	2	23	91
Habrovická	6	32	65
Habr.kou.(X)	0	1	64
Habr. vily	0	18	46
Habrovice	0	13	33
Habr.škola	1	18	16
Strážky obec	0	10	6
Strážky	0	5	1
Neznabohy	0	1	0
Součet	**368**	**368**	**2948**

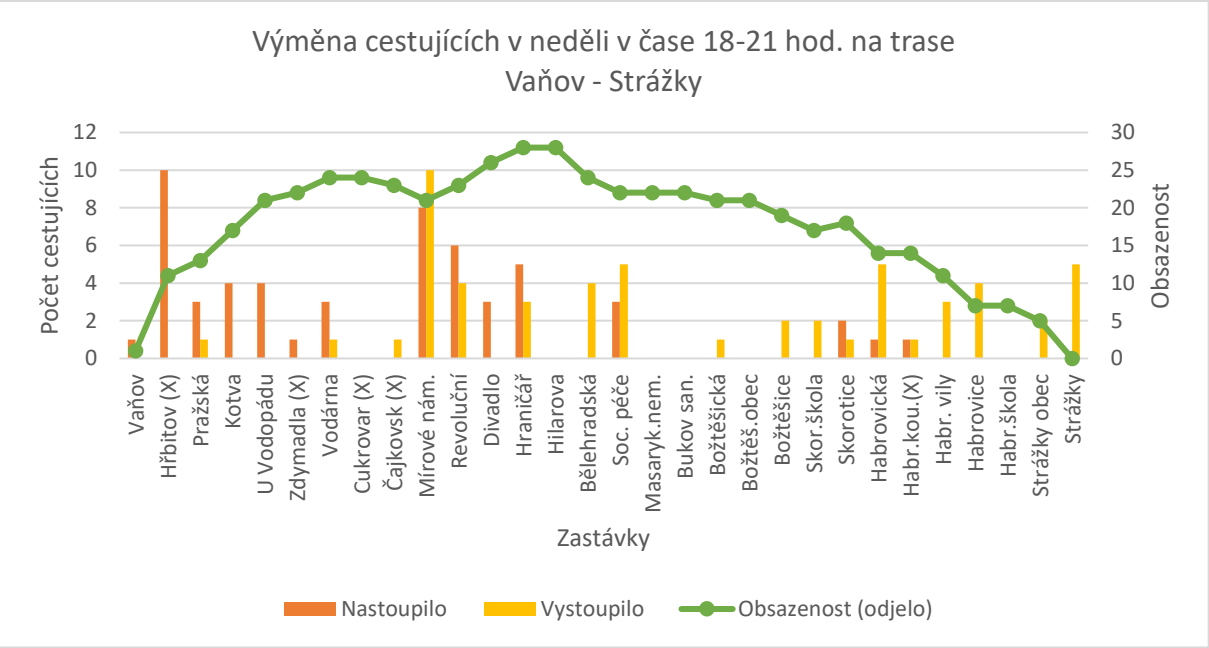

Výměna cestujících v pracovní den v odpolední špičce na trase
Dolní Zálezly - Neznabohy
Počet cestujících
Obsazenost
0
10
20
30
40
50
60
70
80
0
20
40
60
80
100
120
140
160
180
200
Dol.Zálezly
Vaňov
Hřbitov (X)
Pražská
Kotva
U Vodopádu
Zdymadla (X)
Vodárna
Cukrovar (X)
Čajkovsk (X)
Mírové nám.
Revoluční
Divadlo
Hraničář
Hilarova
Bělehradská
Soc. péče
Masaryk.nem.
Bukov san.
Božtěšická
Božtěš.obec
Božtěšice
Skor.škola
Skorotice
Habrovická
Habr.kou.(X)
Habr. vily
Habrovice
Habr.škola
Strážky obec
Strážky
Neznabohy
Zastávky
Nastoupilo
Vystoupilo
Obsazenost (odjelo)

Víkendový den

Strážky - Vaňov	nedělní špička 18:00 - 21:00 (3 spoje)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Strážky	0	0	0
Strážky obec	1	0	1
Habr.škola	2	0	3
Habrovice	2	0	5
Habr. vily	4	0	9
Habr.kou.(X)	2	1	10
Habrovická	6	0	16
Skorotice	10	0	26
Skor.škola	3	0	29
Boštěšice	2	0	31
Boštěš.obec	2	0	33
Boštěšická	3	0	36
Bukov san.	4	2	38
Masaryk.nem.	5	4	39
Soc. péče	0	7	32
Bělehradská	0	3	29
Hilarova	5	3	31
Hraničář	0	7	24
Divadlo	4	8	20
Malá Hradeb.	8	4	24
Hlav.nádraží	12	9	27
Čajkovsk (X)	0	1	26
Cukrovar (X)	0	0	26
Vodárna	0	1	25
Zdymadla (X)	0	0	25
U Vodopádu	0	4	21
Kotva	0	4	17
Pražská	0	4	13
Hřbitov (X)	0	5	8
Vaňov	0	8	0
Součet	**75**	**75**	**624**


Výměna cestujících v neděli v čase 18-21 hod. na trase Strážky - Vaňov
Počet cestujících
Obsazenost
0
2
4
6
8
10
12
14
0
5
10
15
20
25
30
35
40
45
Strážky
Strážky obec
Habr.škola
Habrovice
Habr. vily
Habr.kou.(X)
Habrovická
Skorotice
Skor.škola
Boštěšice
Boštěš.obec
Boštěšická
Bukov san.
Masaryk.nem.
Soc. péče
Bělehradská
Hilarova
Hraničář
Divadlo
Malá Hradeb.
Hlav.nádraží
Čajkovsk (X)
Cukrovar (X)
Vodárna
Zdymadla (X)
U Vodopádu
Kotva
Pražská
Hřbitov (X)
Vaňov
Zastávky
Nastoupilo
Vystoupilo
Obsazenost (odjelo)

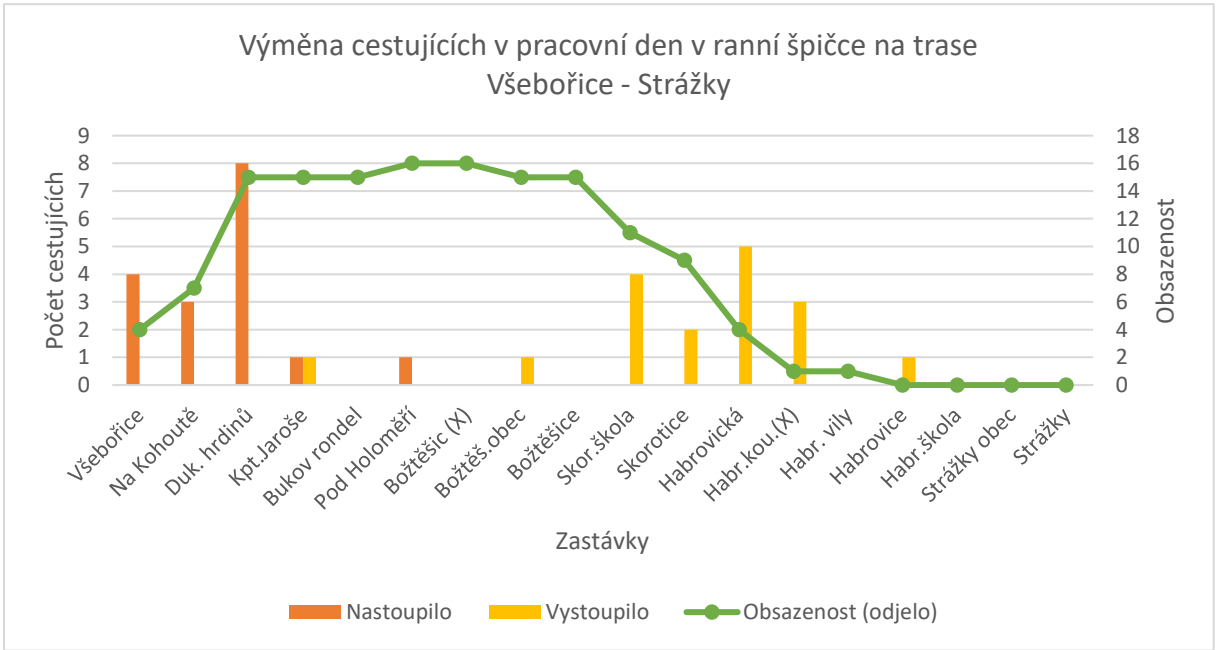
Vaňov - Strážky	nedělní špička 18:00 - 21:00 (3 spoje)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Vaňov	1	0	1
Hřbitov (X)	10	0	11
Pražská	3	1	13
Kotva	4	0	17
U Vodopádu	4	0	21
Zdymadla (X)	1	0	22
Vodárna	3	1	24
Cukrovar (X)	0	0	24
Čajkovsk (X)	0	1	23
Mírové nám.	8	10	21
Revoluční	6	4	23
Divadlo	3	0	26
Hraničář	5	3	28
Hilarova	0	0	28
Bělehradská	0	4	24
Soc. péče	3	5	22
Masaryk.nem.	0	0	22
Bukov san.	0	0	22
Boženěšická	0	1	21
Boženěš.obec	0	0	21
Boženěšice	0	2	19
Skor.škola	0	2	17
Skorotice	2	1	18
Habrovická	1	5	14
Habr.kou.(X)	1	1	14
Habr. vily	0	3	11
Habrovice	0	4	7
Habr.škola	0	0	7
Strážky obec	0	2	5
Strážky	0	5	0
Součet	**55**	**55**	**526**


Výměna cestujících v neděli v čase 18-21 hod. na trase Vaňov - Strážky
Počet cestujících
Obsazenost
0
2
4
6
8
10
12
0
5
10
15
20
25
30
Vaňov
Hřbitov (X)
Pražská
Kotva
U Vodopádu
Zdymadla (X)
Vodárna
Cukrovar (X)
Čajkovsk (X)
Mírové nám.
Revoluční
Divadlo
Hraničář
Hilarova
Bělehradská
Soc. péče
Masaryk.nem.
Bukov san.
Boženy Šikl.
Boženy.obec
Boženy
Skor.škola
Skorotice
Habrovická
Habr.kou.(X)
Habr. vily
Habrovice
Habr.škola
Strážky obec
Strážky
Zastávky
Nastoupilo
Vystoupilo
Obsazenost (odjelo)

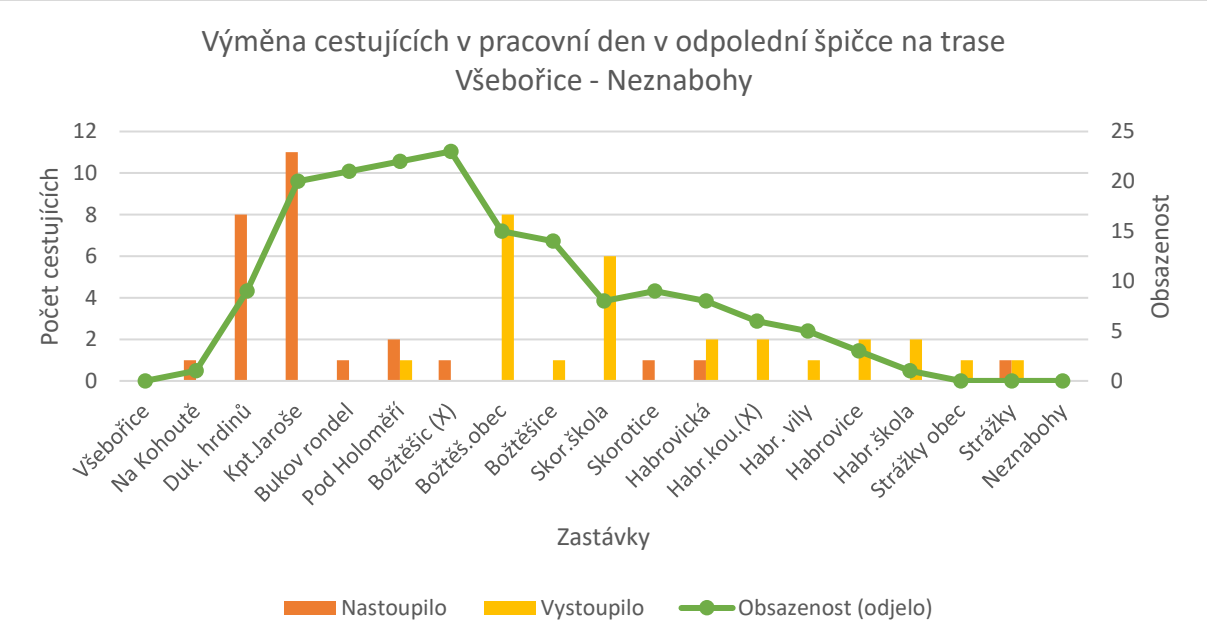
Linka č. 16

Pracovní den

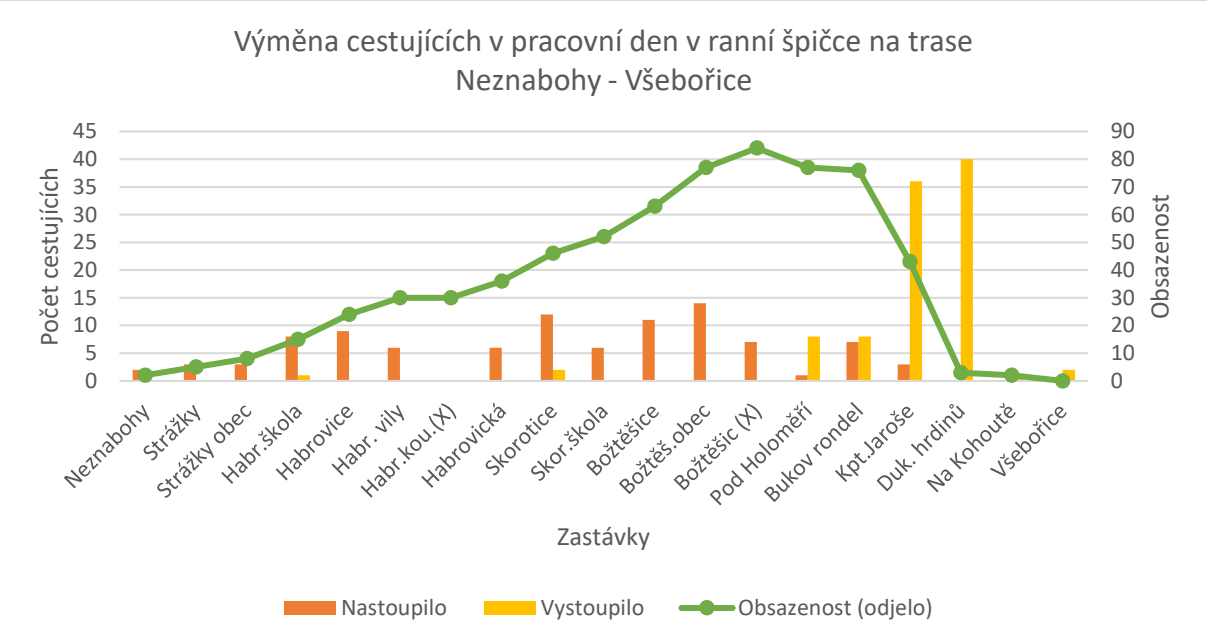
Všebořice - Strážky	ranní špička 5:30 - 8:30 (1 spoj)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Všebořice	4	0	4
Na Kohoutě	3	0	7
Duk. hrdinů	8	0	15
Kpt.Jaroše	1	1	15
Bukov rondel	0	0	15
Pod Holoměří	1	0	16
Boztěšic (X)	0	0	16
Boztěš.obec	0	1	15
Boztěšice	0	0	15
Skor.škola	0	4	11
Skorotice	0	2	9
Habrovická	0	5	4
Habr.kou.(X)	0	3	1
Habr. vily	0	0	1
Habrovice	0	1	0
Habr.škola	0	0	0
Strážky obec	0	0	0
Strážky	0	0	0
Součet	**17**	**17**	**144**



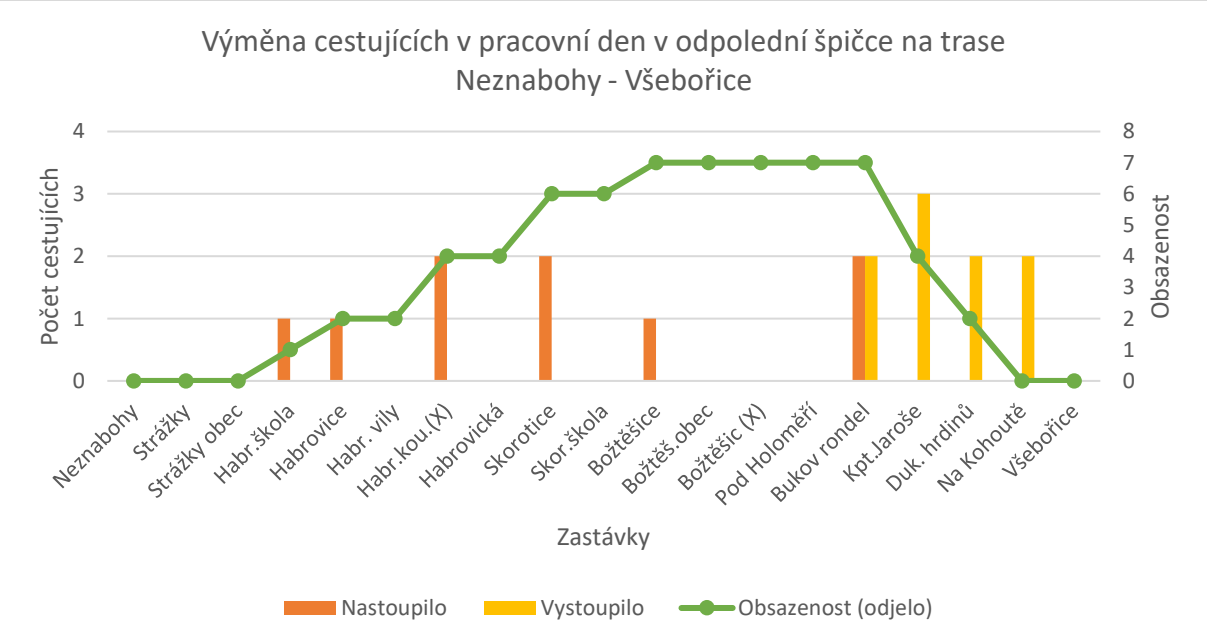
Všebořice - Neznabohy	odpolední špička 14:00 - 17:00 (2 spoje)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Všebořice	0	0	0
Na Kohoutě	1	0	1
Duk. hrdinů	8	0	9
Kpt.Jaroše	11	0	20
Bukov rondel	1	0	21
Pod Holoměří	2	1	22
Božtěšic (X)	1	0	23
Božtěš.obec	0	8	15
Božtěšice	0	1	14
Skor.škola	0	6	8
Skorotice	1	0	9
Habrovická	1	2	8
Habr.kou.(X)	0	2	6
Habr. vily	0	1	5
Habrovice	0	2	3
Habr.škola	0	2	1
Strážky obec	0	1	0
Strážky	1	1	0
Neznabohy	0	0	0
Součet	**27**	**27**	**165**



Neznabohy - Všebořice	ranní špička 5:30 - 8:30 (3 spoje)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Neznabohy	2	0	2
Strážky	3	0	5
Strážky obec	3	0	8
Habr.škola	8	1	15
Habrovice	9	0	24
Habr. vily	6	0	30
Habr.kou.(X)	0	0	30
Habrovická	6	0	36
Skorotice	12	2	46
Skor.škola	6	0	52
Boštěšice	11	0	63
Boštěš.obec	14	0	77
Boštěšic (X)	7	0	84
Pod Holoměří	1	8	77
Bukov rondel	7	8	76
Kpt.Jaroše	3	36	43
Duk. hrdinů	0	40	3
Na Kohoutě	0	1	2
Všebořice	0	2	0
Součet	**98**	**98**	**673**



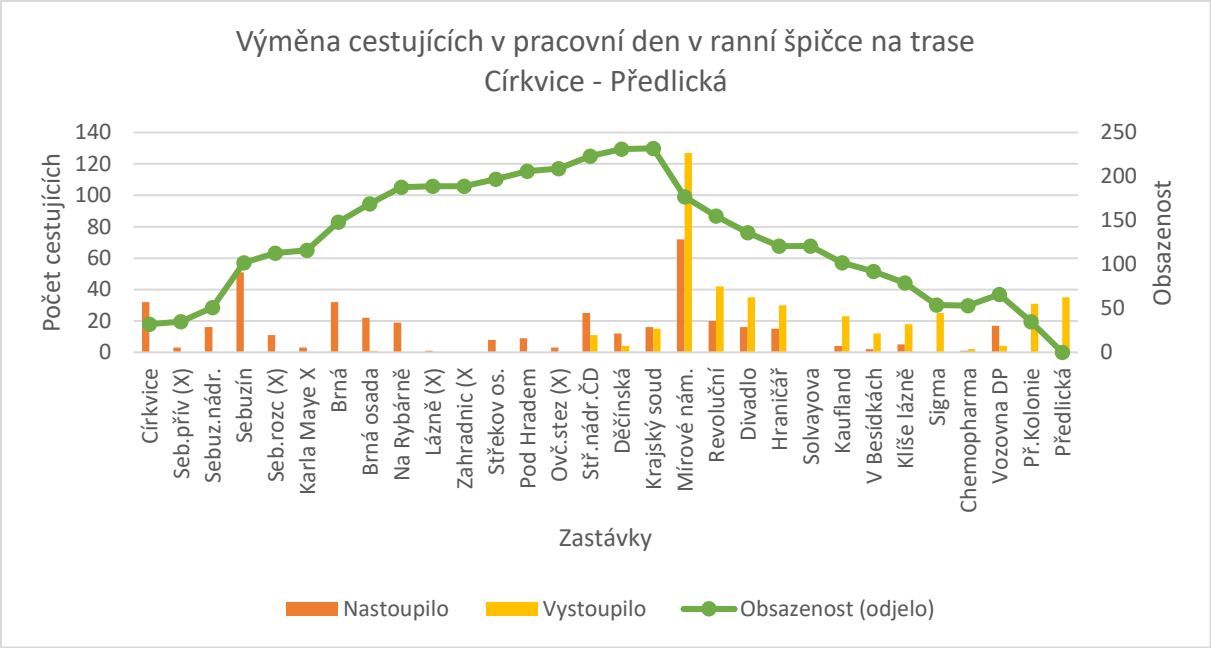
Neznabohy - Všebořice	odpolední špička 14:00 - 17:00 (1 spoj)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Neznabohy	0	0	0
Strážky	0	0	0
Strážky obec	0	0	0
Habr.škola	1	0	1
Habrovice	1	0	2
Habr. vily	0	0	2
Habr.kou.(X)	2	0	4
Habrovická	0	0	4
Skorotice	2	0	6
Skor.škola	0	0	6
Boštěšice	1	0	7
Boštěš.obec	0	0	7
Boštěšic (X)	0	0	7
Pod Holoměří	0	0	7
Bukov rondel	2	2	7
Kpt.Jaroše	0	3	4
Duk. hrdinů	0	2	2
Na Kohoutě	0	2	0
Všebořice	0	0	0
Součet	**9**	**9**	**66**



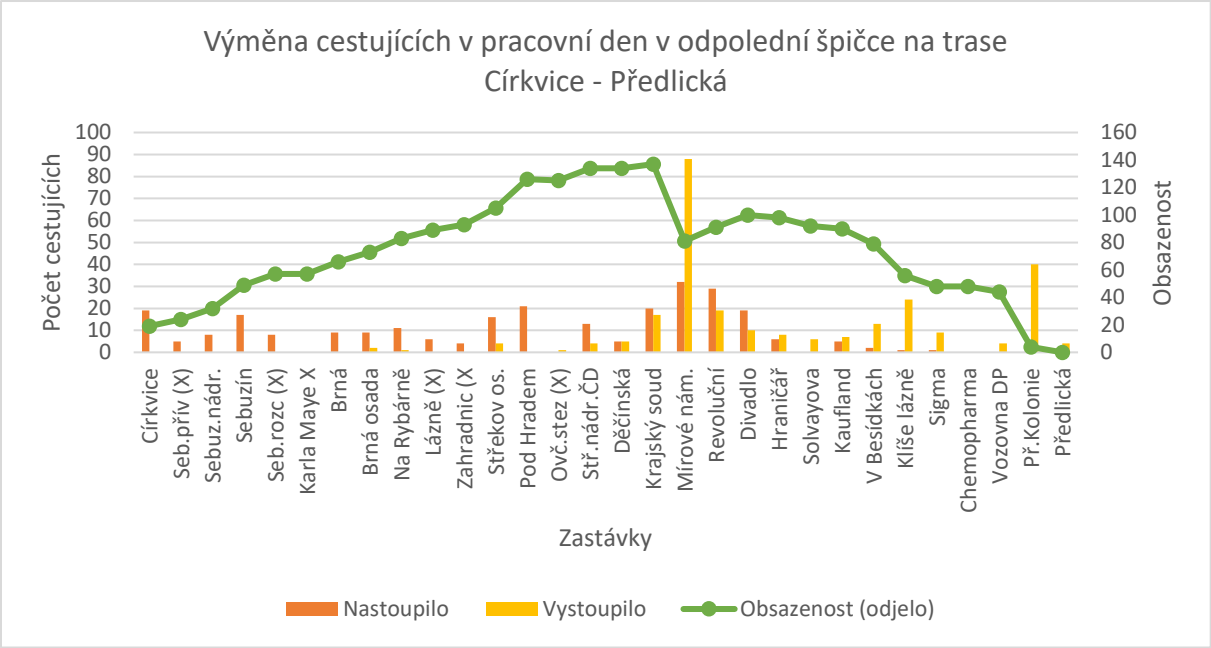
Linka č. 17

Pracovní den

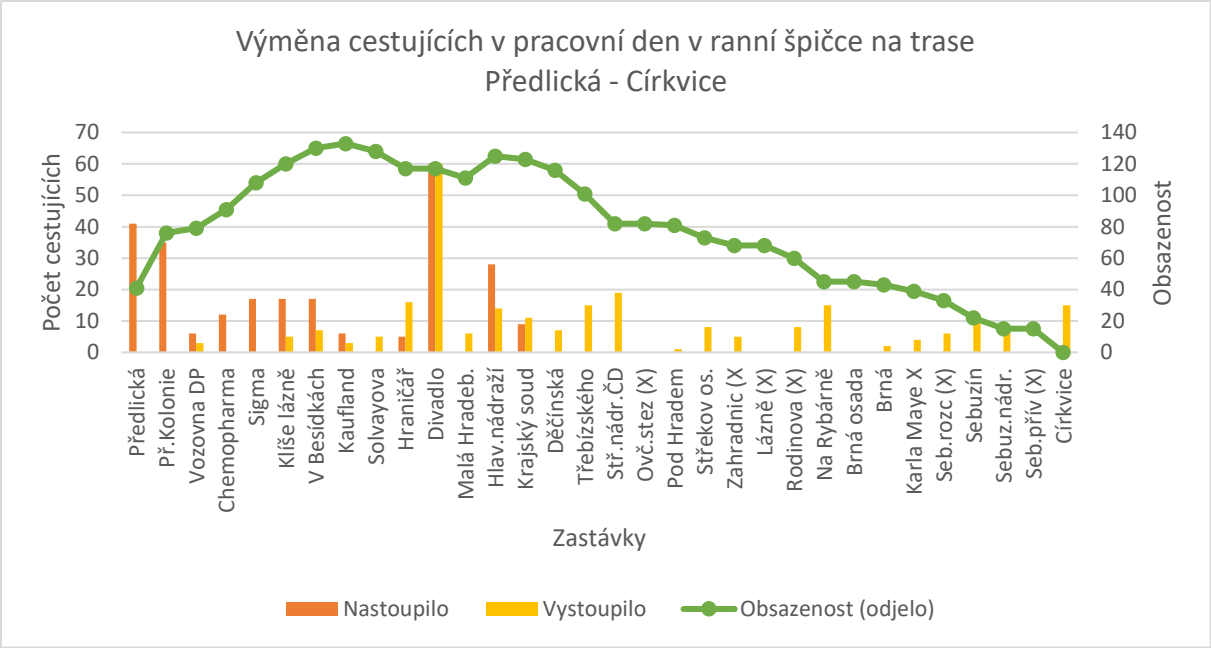
Církvice - Předlická	ranní špička 5:30 - 8:30 (6 spojů)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Církvice	32	0	32
Seb.přív (X)	3	0	35
Sebuz.nádr.	16	0	51
Sebuzín	51	0	102
Seb.rozc (X)	11	0	113
Karla Maye X	3	0	116
Brná	32	0	148
Brná osada	22	1	169
Na Rybárně	19	0	188
Lázně (X)	1	0	189
Zahradnic (X	0	0	189
Střekov os.	8	0	197
Pod Hradem	9	0	206
Ovč.stez (X)	3	0	209
Stř.nádr.ČD	25	11	223
Děčínská	12	4	231
Krajský soud	16	15	232
Mírové nám.	72	127	177
Revoluční	20	42	155
Divadlo	16	35	136
Hraničář	15	30	121
Solvayova	0	0	121
Kaufland	4	23	102
V Besídkách	2	12	92
Klíše lázně	5	18	79
Sigma	0	25	54
Chemopharma	1	2	53
Vozovna DP	17	4	66
Př.Kolonie	0	31	35
Předlická	0	35	0
Součet	**415**	**415**	**3821**


Výměna cestujících v pracovní den v ranní špičce na trase Církvice - Předlická
Počet cestujících
Obsazenost
0
20
40
60
80
100
120
140
0
50
100
150
200
250
Církvice
Seb.přív (X)
Sebuz.nádr.
Sebuzín
Seb.rozc (X)
Karla Maye X
Brná
Brná osada
Na Rybárně
Lázně (X)
Zahradnic (X
Střekov os.
Pod Hradem
Ovč.stez (X)
Stř.nádr.ČD
Děčínská
Krajský soud
Mírové nám.
Revoluční
Divadlo
Hraničář
Solvayova
Kaufland
V Besídkách
Klíše lázně
Sigma
Chemopharma
Vozovna DP
Př.Kolonie
Předlická
Zastávky
Nastoupilo
Vystoupilo
Obsazenost (odjelo)

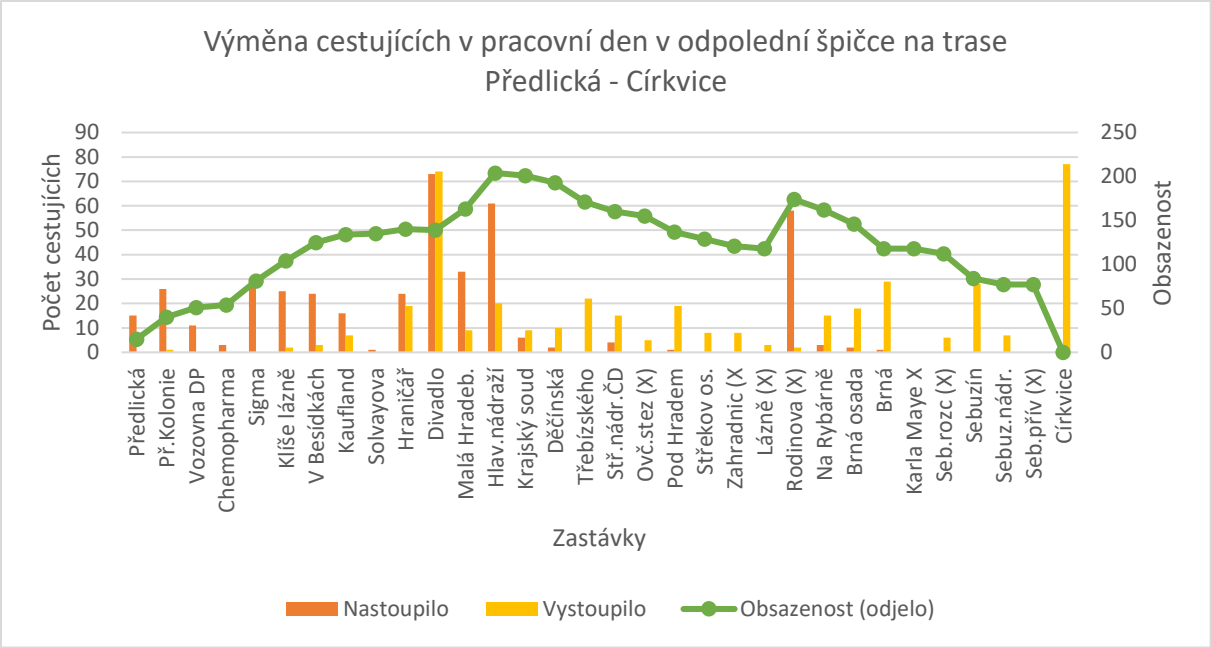
Církvice - Předlická	odpolední špička 14:00 - 17:00 (7 spojů)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Církvice	19	0	19
Seb.přív (X)	5	0	24
Sebuz.nádr.	8	0	32
Sebuzín	17	0	49
Seb.rozc (X)	8	0	57
Karla Maye X	0	0	57
Brná	9	0	66
Brná osada	9	2	73
Na Rybárně	11	1	83
Lázně (X)	6	0	89
Zahradnic (X	4	0	93
Střekov os.	16	4	105
Pod Hradem	21	0	126
Ovč.stez (X)	0	1	125
Stř.nádr.ČD	13	4	134
Děčínská	5	5	134
Krajský soud	20	17	137
Mírové nám.	32	88	81
Revoluční	29	19	91
Divadlo	19	10	100
Hraničář	6	8	98
Solvayova	0	6	92
Kaufland	5	7	90
V Besídkách	2	13	79
Klíše lázně	1	24	56
Sigma	1	9	48
Chemopharma	0	0	48
Vozovna DP	0	4	44
Př.Kolonie	0	40	4
Předlická	0	4	0
Součet	**266**	**266**	**2234**


Výměna cestujících v pracovní den v odpolední špičce na trase Církvice - Předlická
Počet cestujících
Obsazenost
Zastávky
Církvice
Seb.přív (X)
Sebuz.nádr.
Sebuzín
Seb.rozc (X)
Karla Maye X
Brná
Brná osada
Na Rybárně
Lázně (X)
Zahradnic (X
Střekov os.
Pod Hradem
Ovč.stez (X)
Stř.nádr.ČD
Děčínská
Krajský soud
Mírové nám.
Revoluční
Divadlo
Hraničář
Solvayova
Kaufland
V Besídkách
Klíše lázně
Sigma
Chemopharma
Vozovna DP
Př.Kolonie
Předlická
Nastoupilo
Vystoupilo
Obsazenost (odjelo)

Předlická - Církvice	ranní špička 5:30 - 8:30 (7 spojů)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Předlická	41	0	41
Př.Kolonie	35	0	76
Vozovna DP	6	3	79
Chemopharma	12	0	91
Sigma	17	0	108
Klíše lázně	17	5	120
V Besídkách	17	7	130
Kaufland	6	3	133
Solvayova	0	5	128
Hraničář	5	16	117
Divadlo	60	60	117
Malá Hradeb.	0	6	111
Hlav.nádraží	28	14	125
Krajský soud	9	11	123
Děčínská	0	7	116
Třebízského	0	15	101
Stř.nádr.ČD	0	19	82
Ovč.stez (X)	0	0	82
Pod Hradem	0	1	81
Střekov os.	0	8	73
Zahradnic (X	0	5	68
Lázně (X)	0	0	68
Rodinova (X)	0	8	60
Na Rybárně	0	15	45
Brná osada	0	0	45
Brná	0	2	43
Karla Maye X	0	4	39
Seb.rozc (X)	0	6	33
Sebuzín	0	11	22
Sebuz.nádr.	0	7	15
Seb.přív (X)	0	0	15
Církvice	0	15	0
Součet	**253**	**253**	**2487**

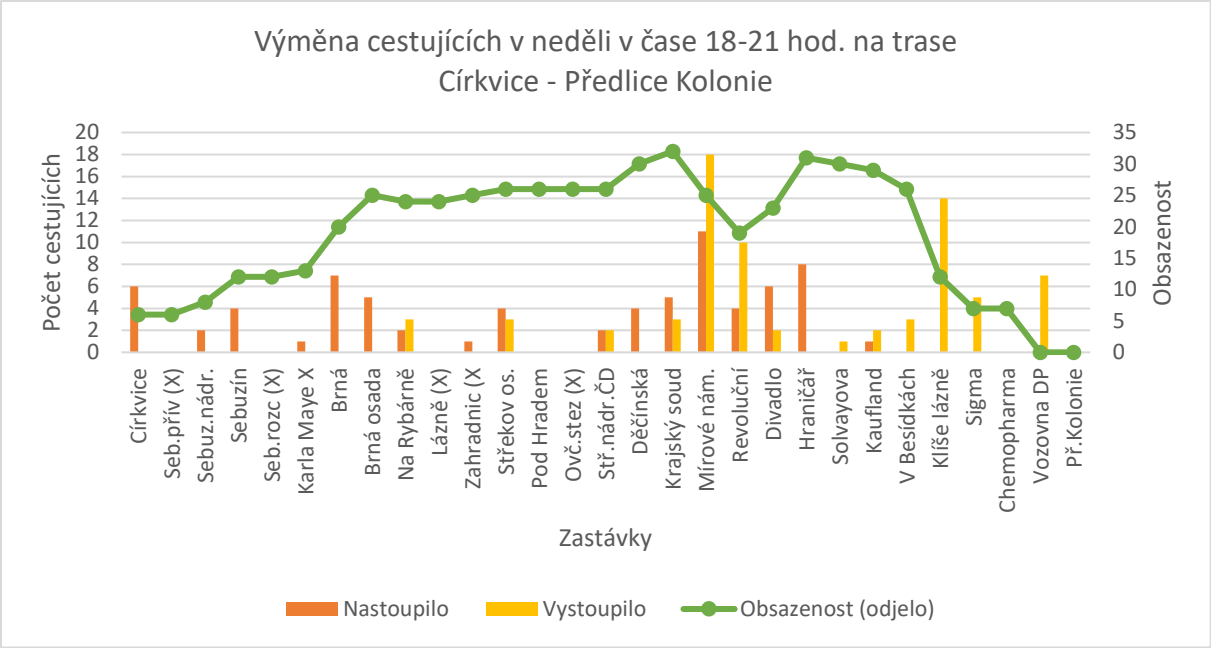

Výměna cestujících v pracovní den v ranní špičce na trase
Předlická - Církvice
Počet cestujících
Obsazenost
0
10
20
30
40
50
60
70
0
20
40
60
80
100
120
140
Předlická
Př.Kolonie
Vozovna DP
Chemopharma
Sigma
Kliše lázně
V Besídkách
Kaufland
Solvayova
Hraničář
Divadlo
Malá Hradeb.
Hlav.nádraží
Krajský soud
Děčínská
Třebízského
Stř.nádr.ČD
Ovč.stez (X)
Pod Hradem
Střekov os.
Zahradnic (X
Lázně (X)
Rodinova (X)
Na Rybárně
Brná osada
Brná
Karla Maye X
Seb.rozc (X)
Sebuzín
Sebuz.nádr.
Seb.přív (X)
Církvice
Zastávky
Nastoupilo
Vystoupilo
Obsazenost (odjelo)

Předlická - Církvice	odpolední špička 14:00 - 17:00 (7 spojů)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Předlická	15	0	15
Př.Kolonie	26	1	40
Vozovna DP	11	0	51
Chemopharma	3	0	54
Sigma	27	0	81
Klíše lázně	25	2	104
V Besídkách	24	3	125
Kaufland	16	7	134
Solvayova	1	0	135
Hraničář	24	19	140
Divadlo	73	74	139
Malá Hradeb.	33	9	163
Hlav.nádraží	61	20	204
Krajský soud	6	9	201
Děčínská	2	10	193
Třebízského	0	22	171
Stř.nádr.ČD	4	15	160
Ovč.stez (X)	0	5	155
Pod Hradem	1	19	137
Střekov os.	0	8	129
Zahradnic (X	0	8	121
Lázně (X)	0	3	118
Rodinova (X)	58	2	174
Na Rybárně	3	15	162
Brná osada	2	18	146
Brná	1	29	118
Karla Maye X	0	0	118
Seb.rozc (X)	0	6	112
Sebuzín	0	28	84
Sebuz.nádr.	0	7	77
Seb.přív (X)	0	0	77
Církvice	0	77	0
Součet	**416**	**416**	**3838**

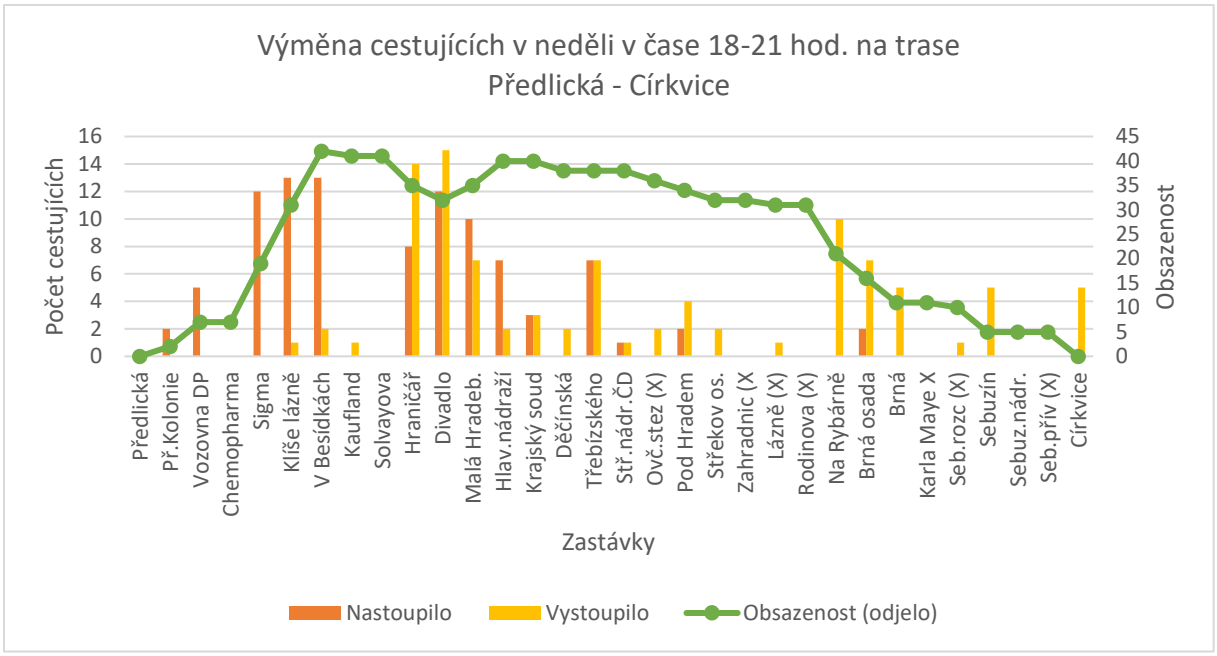

Výměna cestujících v pracovní den v odpolední špičce na trase Předlická - Církvice
Počet cestujících
Obsazenost
0
10
20
30
40
50
60
70
80
90
0
50
100
150
200
250
Předlická
Př.Kolonie
Vozovna DP
Chemopharma
Sigma
Kliše lázně
V Besídkách
Kaufland
Solvayova
Hraničář
Divadlo
Malá Hradeb.
Hlav.nádraží
Krajský soud
Děčínská
Třebízského
Stř.nádr.ČD
Ovč.stez (X)
Pod Hradem
Střekov os.
Zahradnic (X
Lázně (X)
Rodinova (X)
Na Rybárně
Brná osada
Brná
Karla Maye X
Seb.rozc (X)
Sebuzín
Sebuz.nádr.
Seb.přív (X)
Církvice
Zastávky
Nastoupilo
Vystoupilo
Obsazenost (odjelo)

Víkendový den

Církvice - Předlice Kolonie	nedělní špička 18:00 - 21:00 (3 spoje)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Církvice	6	0	6
Seb.přív (X)	0	0	6
Sebuz.nádr.	2	0	8
Sebuzín	4	0	12
Seb.rozc (X)	0	0	12
Karla Maye X	1	0	13
Brná	7	0	20
Brná osada	5	0	25
Na Rybárně	2	3	24
Lázně (X)	0	0	24
Zahradnic (X	1	0	25
Střekov os.	4	3	26
Pod Hradem	0	0	26
Ovč.stez (X)	0	0	26
Stř.nádr.ČD	2	2	26
Děčínská	4	0	30
Krajský soud	5	3	32
Mírové nám.	11	18	25
Revoluční	4	10	19
Divadlo	6	2	23
Hraničář	8	0	31
Solvayova	0	1	30
Kaufland	1	2	29
V Besídkách	0	3	26
Klíše lázně	0	14	12
Sigma	0	5	7
Chemopharma	0	0	7
Vozovna DP	0	7	0
Př.Kolonie	0	0	0
Součet	**73**	**73**	**550**


Výměna cestujících v neděli v čase 18-21 hod. na trase
Církvice - Předlice Kolonie
Počet cestujících
Obsazenost
0
2
4
6
8
10
12
14
16
18
20
0
5
10
15
20
25
30
35
Církvice
Seb.přív (X)
Sebuz.nádr.
Sebuzín
Seb.rozc (X)
Karla Maye X
Brná
Brná osada
Na Rybárně
Lázně (X)
Zahradnic (X
Střekov os.
Pod Hradem
Ovč.stez (X)
Stř.nádr.ČD
Děčínská
Krajský soud
Mírové nám.
Revoluční
Divadlo
Hraničář
Solvayova
Kaufland
V Besídkách
Kliše lázně
Sigma
Chemopharma
Vozovna DP
Př.Kolonie
Zastávky
Nastoupilo
Vystoupilo
Obsazenost (odjelo)

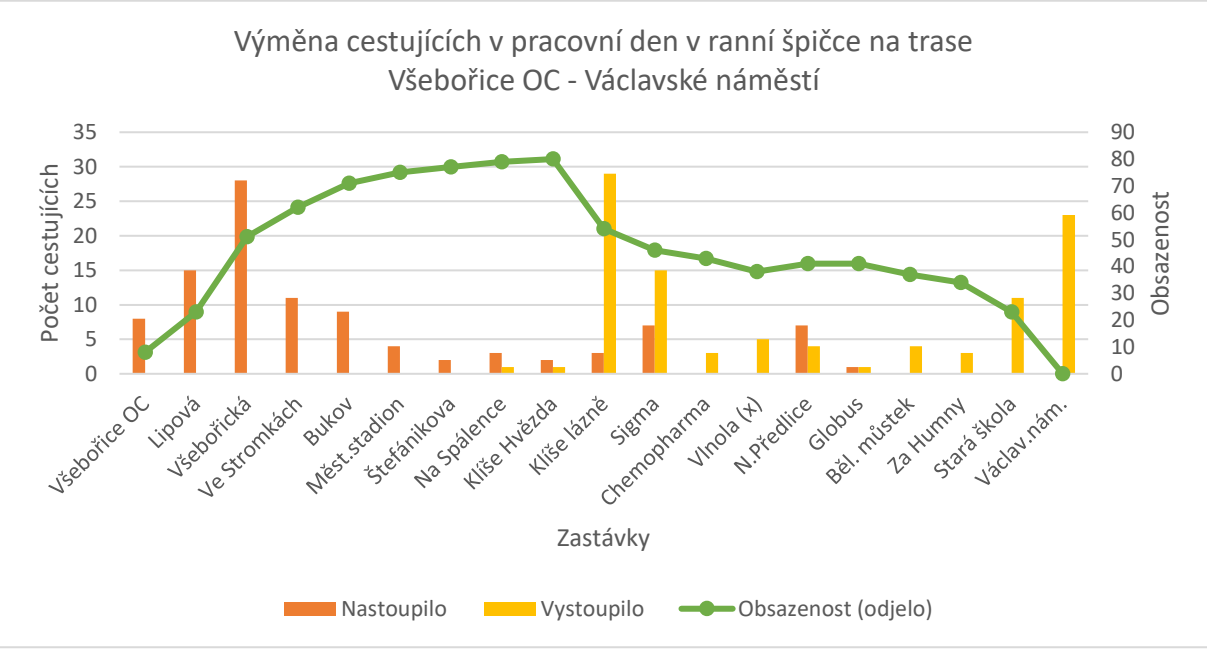
Předlická - Církvice	nedělní špička 18:00 - 21:00 (3 spoje)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Předlická	0	0	0
Př.Kolonie	2	0	2
Vozovna DP	5	0	7
Chemopharma	0	0	7
Sigma	12	0	19
Klíše lázně	13	1	31
V Besídkách	13	2	42
Kaufland	0	1	41
Solvayova	0	0	41
Hraničář	8	14	35
Divadlo	12	15	32
Malá Hradeb.	10	7	35
Hlav.nádraží	7	2	40
Krajský soud	3	3	40
Děčínská	0	2	38
Třebízského	7	7	38
Stř.nádr.ČD	1	1	38
Ovč.stez (X)	0	2	36
Pod Hradem	2	4	34
Střekov os.	0	2	32
Zahradnic (X	0	0	32
Lázně (X)	0	1	31
Rodinova (X)	0	0	31
Na Rybárně	0	10	21
Brná osada	2	7	16
Brná	0	5	11
Karla Maye X	0	0	11
Seb.rozc (X)	0	1	10
Sebuzín	0	5	5
Sebuz.nádr.	0	0	5
Seb.přív (X)	0	0	5
Církvice	0	5	0
Součet	**97**	**97**	**766**


Výměna cestujících v neděli v čase 18-21 hod. na trase
Předlická - Církvice
Počet cestujících
Obsazenost
0
2
4
6
8
10
12
14
16
0
5
10
15
20
25
30
35
40
45
Předlická
Př.Kolonie
Vozovna DP
Chemopharma
Sigma
Kliše lázně
V Besídkách
Kaufland
Solvayova
Hraničář
Divadlo
Malá Hradeb.
Hlav.nádraží
Krajský soud
Děčínská
Třebízského
Stř.nádr.ČD
Ovč.stez (X)
Pod Hradem
Střekov os.
Zahradnic (X
Lázně (X)
Rodinova (X)
Na Rybárně
Brná osada
Brná
Karla Maye X
Seb.rozc (X)
Sebuzín
Sebuz.nádr.
Seb.přív (X)
Církvice
Zastávky
Nastoupilo
Vystoupilo
Obsazenost (odjelo)

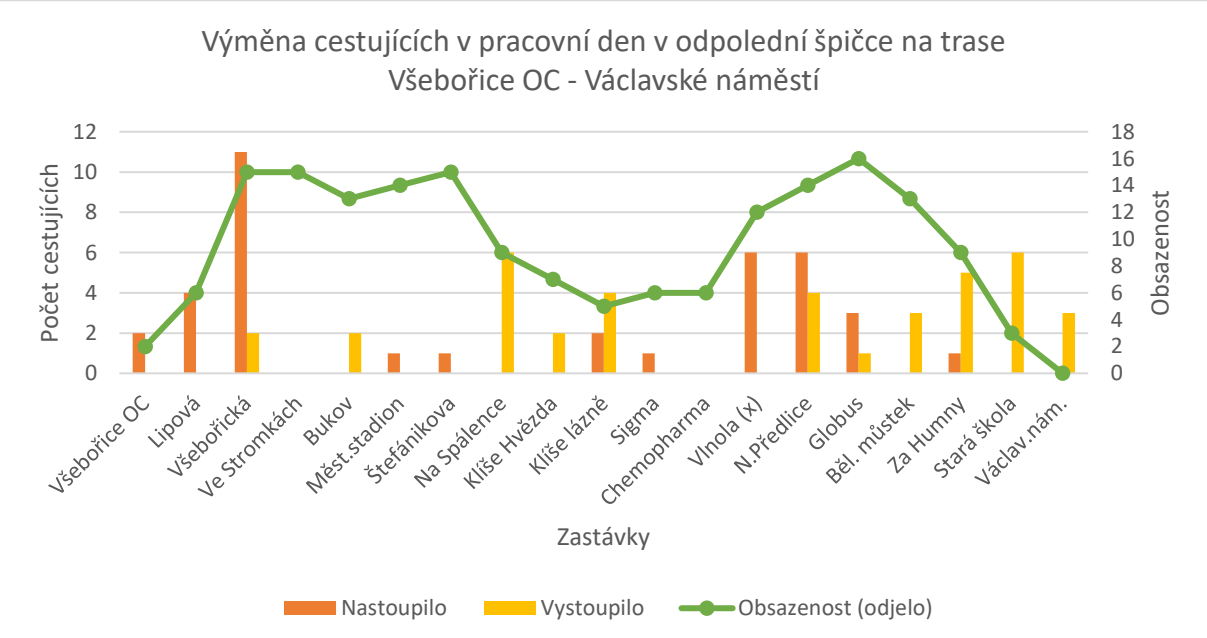
Linka č. 18

Pracovní den

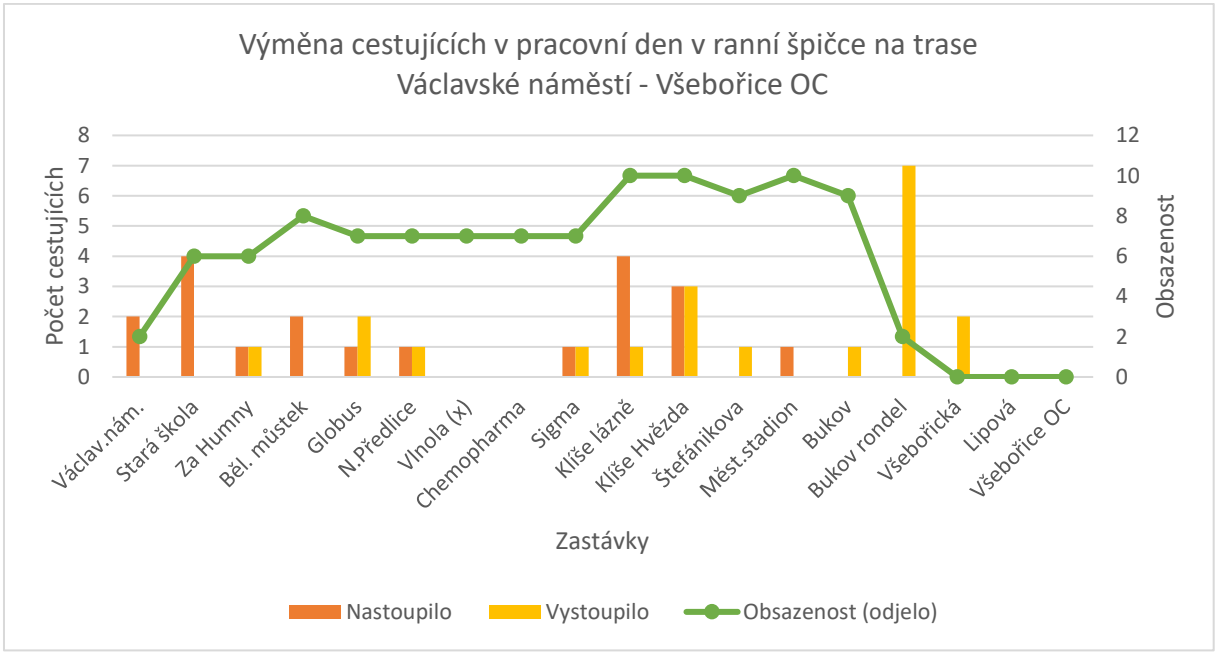
Všebořice OC - Václavské náměstí	**ranní špička 5:30 - 8:30** (3 spoje)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Všebořice OC	8	0	8
Lipová	15	0	23
Všebořická	28	0	51
Ve Stromkách	11	0	62
Bukov	9	0	71
Měst.stadion	4	0	75
Štefánikova	2	0	77
Na Spálence	3	1	79
Klíše Hvězda	2	1	80
Klíše lázně	3	29	54
Sigma	7	15	46
Chemopharma	0	3	43
Vlnola (x)	0	5	38
N.Předlice	7	4	41
Globus	1	1	41
Běl. můstek	0	4	37
Za Humny	0	3	34
Stará škola	0	11	23
Václav.nám.	0	23	0
Součet	**100**	**100**	**883**



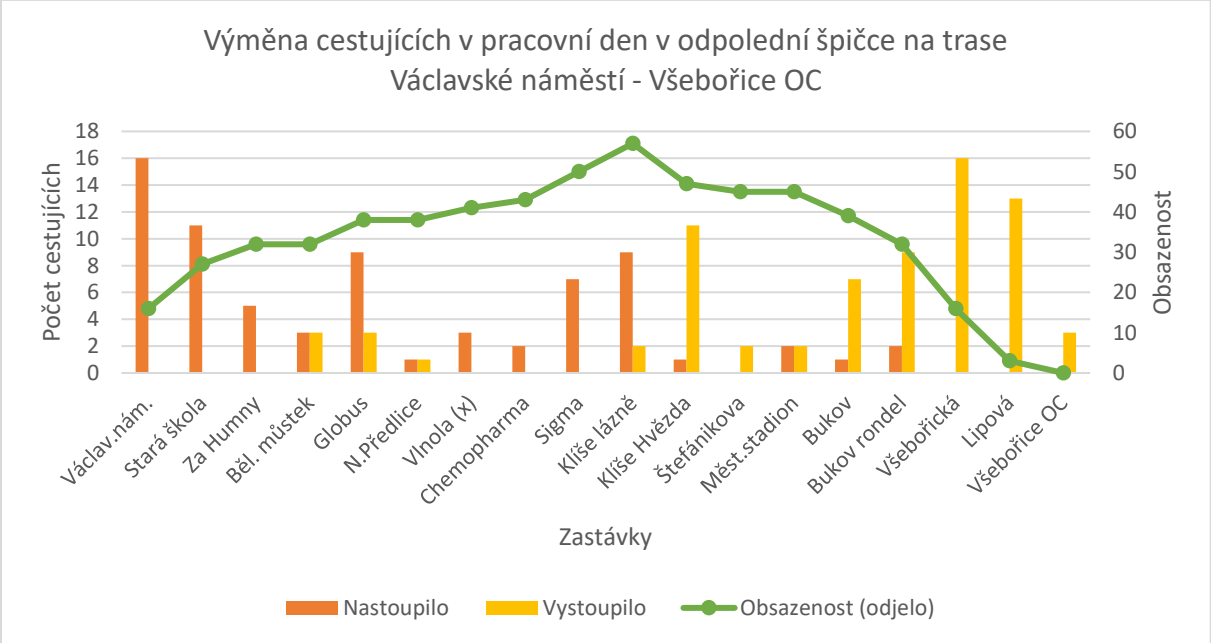
Všebořice OC - Václavské náměstí	odpolední špička 14:00 - 17:00 (3 spoje)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Všebořice OC	2	0	2
Lipová	4	0	6
Všebořická	11	2	15
Ve Stromkách	0	0	15
Bukov	0	2	13
Měst.stadion	1	0	14
Štefánikova	1	0	15
Na Spálence	0	6	9
Klíše Hvězda	0	2	7
Klíše lázně	2	4	5
Sigma	1	0	6
Chemopharma	0	0	6
Vlnola (x)	6	0	12
N.Předlice	6	4	14
Globus	3	1	16
Běl. můstek	0	3	13
Za Humny	1	5	9
Stará škola	0	6	3
Václav.nám.	0	3	0
Součet	**38**	**38**	**180**



Václavské náměstí - Všebořice OC	ranní špička 5:30 - 8:30 (3 spoje)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Václav.nám.	2	0	2
Stará škola	4	0	6
Za Humny	1	1	6
Běl. můstek	2	0	8
Globus	1	2	7
N.Předlice	1	1	7
Vlnola (x)	0	0	7
Chemopharma	0	0	7
Sigma	1	1	7
Klíše lázně	4	1	10
Klíše Hvězda	3	3	10
Štefánikova	0	1	9
Měst.stadion	1	0	10
Bukov	0	1	9
Bukov rondel	0	7	2
Všebořická	0	2	0
Lipová	0	0	0
Všebořice OC	0	0	0
Součet	**20**	**20**	**107**



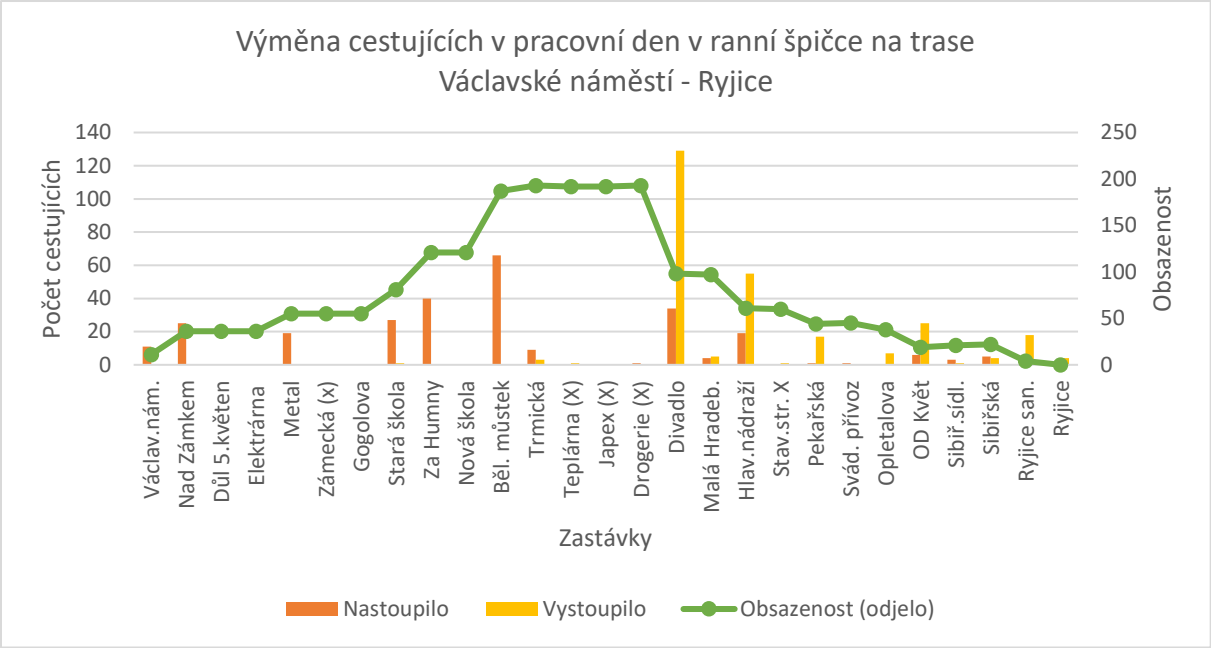
Václavské náměstí - Všebořice OC	odpolední špička 14:00 - 17:00 (3 spoje)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Václav.nám.	16	0	16
Stará škola	11	0	27
Za Humny	5	0	32
Běl. můstek	3	3	32
Globus	9	3	38
N.Předlice	1	1	38
Vlnola (x)	3	0	41
Chemopharma	2	0	43
Sigma	7	0	50
Klíše lázně	9	2	57
Klíše Hvězda	1	11	47
Štefánikova	0	2	45
Měst.stadion	2	2	45
Bukov	1	7	39
Bukov rondel	2	9	32
Všebořická	0	16	16
Lipová	0	13	3
Všebořice OC	0	3	0
Součet	**72**	**72**	**601**



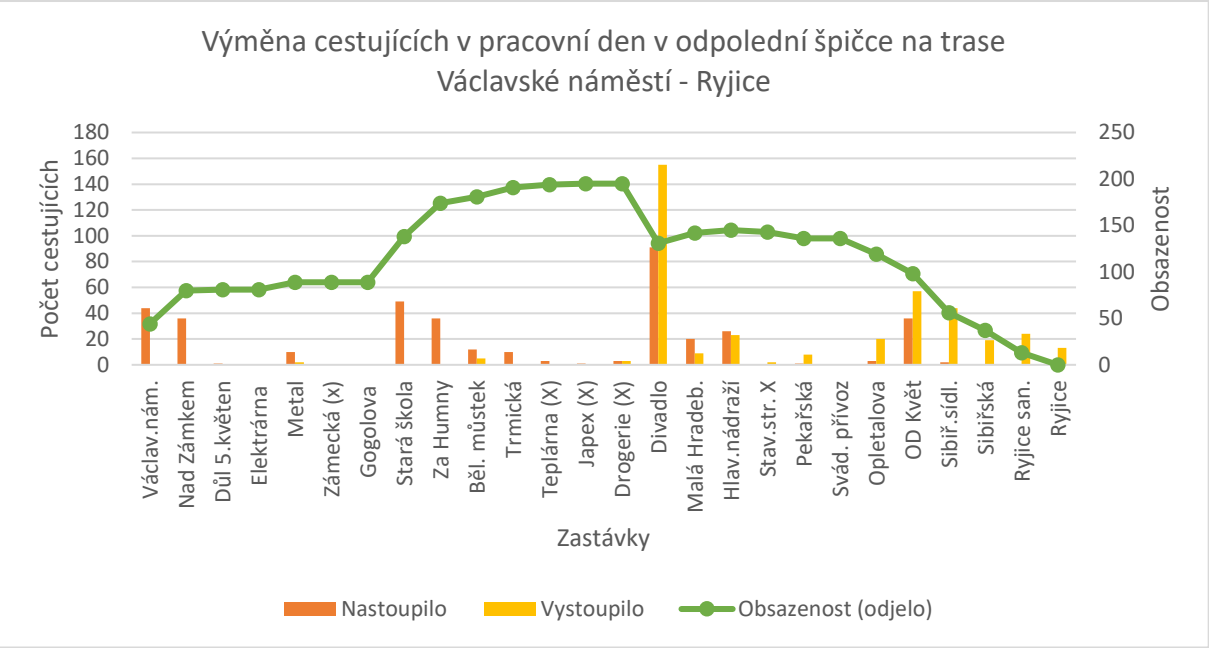
Linka č. 19

Pracovní den

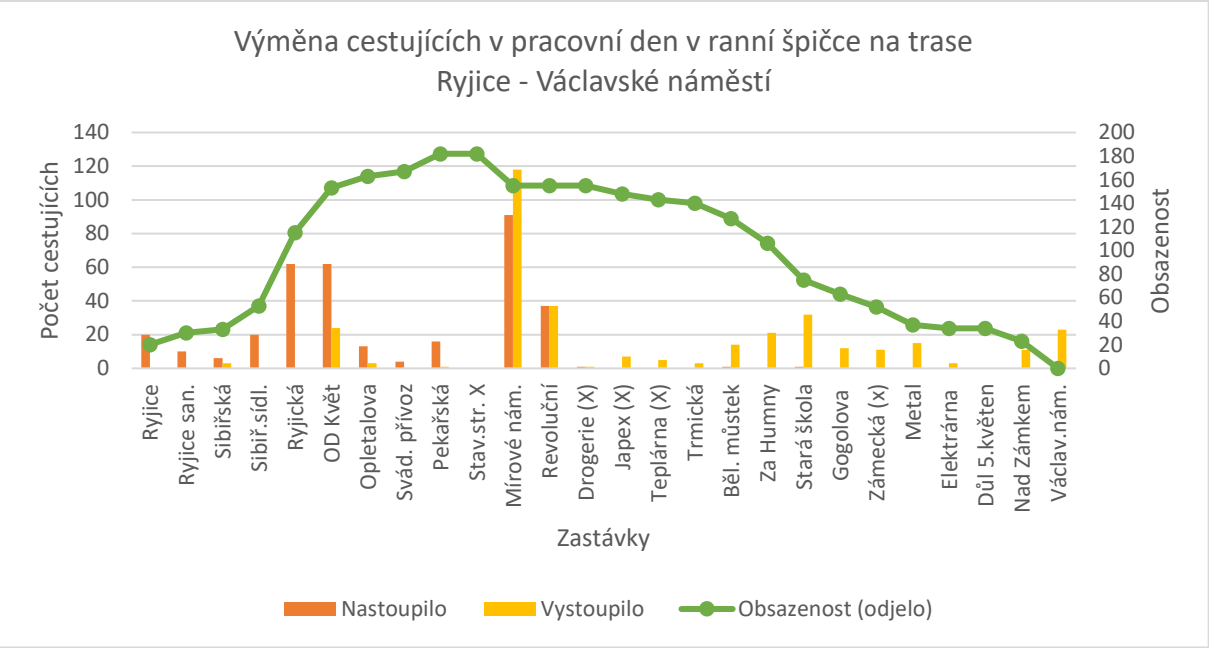
Václavské náměstí - Ryjice	ranní špička 5:30 - 8:30 (7 spojů)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Václav.nám.	11	0	11
Nad Zámkem	25	0	36
Důl 5.květen	0	0	36
Elektrárna	0	0	36
Metal	19	0	55
Zámecká (x)	0	0	55
Gogolova	0	0	55
Stará škola	27	1	81
Za Humny	40	0	121
Nová škola	0	0	121
Běl. můstek	66	0	187
Trmická	9	3	193
Teplárna (X)	0	1	192
Japex (X)	0	0	192
Drogerie (X)	1	0	193
Divadlo	34	129	98
Malá Hradeb.	4	5	97
Hlav.nádraží	19	55	61
Stav.str. X	0	1	60
Pekařská	1	17	44
Svád. přívoz	1	0	45
Opletalova	0	7	38
OD Květ	6	25	19
Sibiř.sídl.	3	1	21
Sibiřská	5	4	22
Ryjice san.	0	18	4
Ryjice	0	4	0
Součet	**271**	**271**	**2073**


Výměna cestujících v pracovní den v ranní špičce na trase
Václavské náměstí - Ryjice
Počet cestujících
Obsazenost
0
20
40
60
80
100
120
140
0
50
100
150
200
250
Václav.nám.
Nad Zámkem
Důl 5.květen
Elektrárna
Metal
Zámecká (x)
Gogolova
Stará škola
Za Humny
Nová škola
Běl. můstek
Trmická
Teplárna (X)
Japex (X)
Drogerie (X)
Divadlo
Malá Hradeb.
Hlav.nádraží
Stav.str. X
Pekařská
Svád. přívoz
Opletalova
OD Květ
Sibiř.sídl.
Sibiřská
Ryjice san.
Ryjice
Zastávky
Nastoupilo
Vystoupilo
Obsazenost (odjelo)

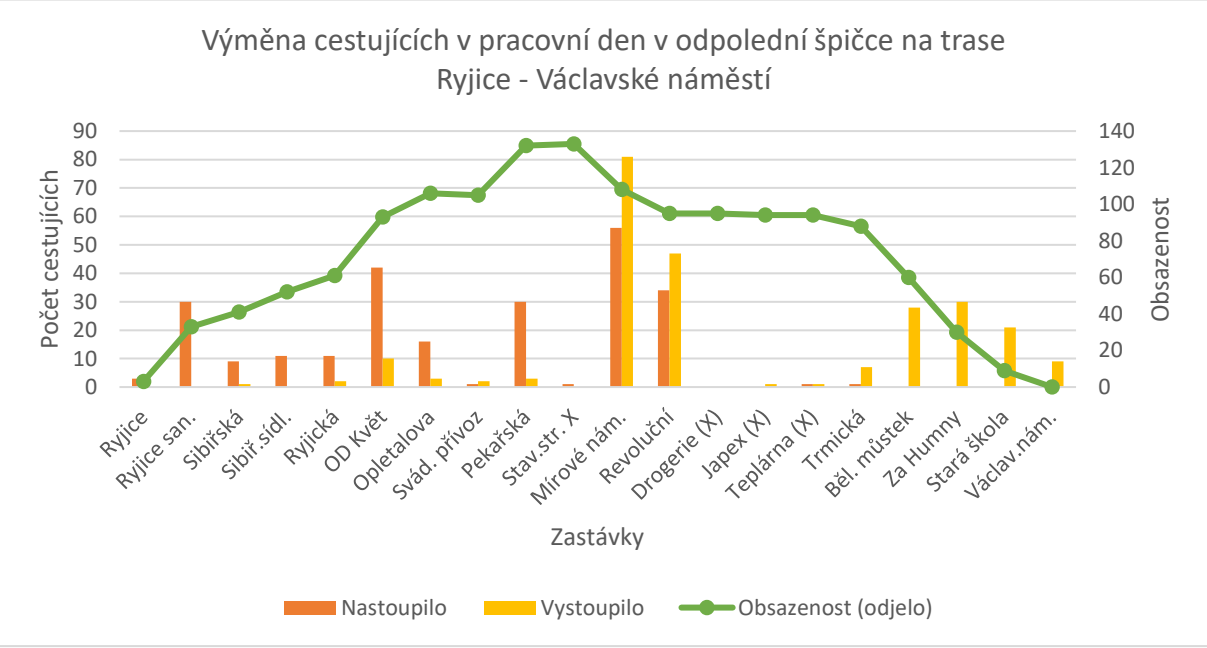
Václavské náměstí - Ryjice	odpolední špička 14:00 - 17:00 (7 spojů)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Václav.nám.	44	0	44
Nad Zámkem	36	0	80
Důl 5.květen	1	0	81
Elektrárna	0	0	81
Metal	10	2	89
Zámecká (x)	0	0	89
Gogolova	0	0	89
Stará škola	49	0	138
Za Humny	36	0	174
Běl. můstek	12	5	181
Trmická	10	0	191
Teplárna (X)	3	0	194
Japex (X)	1	0	195
Drogerie (X)	3	3	195
Divadlo	91	155	131
Malá Hradeb.	20	9	142
Hlav.nádraží	26	23	145
Stav.str. X	0	2	143
Pekařská	1	8	136
Svád. přívoz	0	0	136
Opletalova	3	20	119
OD Květ	36	57	98
Sibiř.sídl.	2	44	56
Sibiřská	0	19	37
Ryjice san.	0	24	13
Ryjice	0	13	0
Součet	**384**	**384**	**2977**


Výměna cestujících v pracovní den v odpolední špičce na trase Václavské náměstí - Ryjice
Počet cestujících
Obsazenost
180
160
140
120
100
80
60
40
20
0
250
200
150
100
50
0
Václav.nám.
Nad Zámkem
Důl 5.květen
Elektrárna
Metal
Zámecká (x)
Gogolova
Stará škola
Za Humny
Běl. můstek
Trmická
Teplárna (X)
Japex (X)
Drogerie (X)
Divadlo
Malá Hradeb.
Hlav.nádraží
Stav.str. X
Pekařská
Svád. přívoz
Opletalova
OD Květ
Sibiř.sídl.
Sibiřská
Ryjice san.
Ryjice
Zastávky
Nastoupilo
Vystoupilo
Obsazenost (odjelo)

Ryjice - Václavské náměstí	ranní špička 5:30 - 8:30 (6 spojů)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Ryjice	20	0	20
Ryjice san.	10	0	30
Sibiřská	6	3	33
Sibiř.sídl.	20	0	53
Ryjická	62	0	115
OD Květ	62	24	153
Opletalova	13	3	163
Svád. přívoz	4	0	167
Pekařská	16	1	182
Stav.str. X	0	0	182
Mírové nám.	91	118	155
Revoluční	37	37	155
Drogerie (X)	1	1	155
Japex (X)	0	7	148
Teplárna (X)	0	5	143
Trmická	0	3	140
Běl. můstek	1	14	127
Za Humny	0	21	106
Stará škola	1	32	75
Gogolova	0	12	63
Zámecká (x)	0	11	52
Metal	0	15	37
Elektrárna	0	3	34
Důl 5.květen	0	0	34
Nad Zámkem	0	11	23
Václav.nám.	0	23	0
Součet	**344**	**344**	**2545**

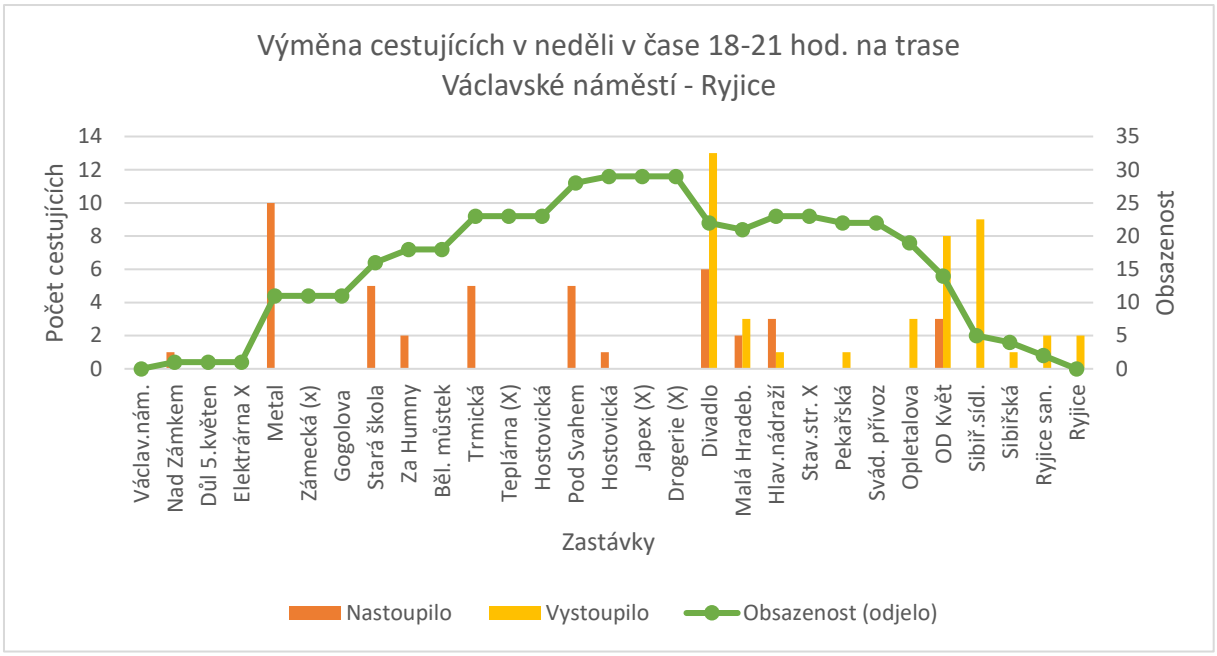

Výměna cestujících v pracovní den v ranní špičce na trase
Ryjice - Václavské náměstí
Počet cestujících
Obsazenost
0
20
40
60
80
100
120
140
0
20
40
60
80
100
120
140
160
180
200
Ryjice
Ryjice san.
Sibiřská
Sibiř.sídl.
Ryjická
OD Květ
Opletalova
Svád. přívoz
Pekařská
Stav.str. X
Mírové nám.
Revoluční
Drogerie (X)
Japex (X)
Teplárna (X)
Trmická
Běl. můstek
Za Humny
Stará škola
Gogolova
Zámecká (x)
Metal
Elektrárna
Důl 5.květen
Nad Zámkem
Václav.nám.
Zastávky
Nastoupilo
Vystoupilo
Obsazenost (odjelo)

Ryjice - Václavské náměstí	odpolední špička 14:00 - 17:00 (6 spojů)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Ryjice	3	0	3
Ryjice san.	30	0	33
Sibiřská	9	1	41
Sibiř.sídl.	11	0	52
Ryjická	11	2	61
OD Květ	42	10	93
Opletalova	16	3	106
Svád. přívoz	1	2	105
Pekařská	30	3	132
Stav.str. X	1	0	133
Mírové nám.	56	81	108
Revoluční	34	47	95
Drogerie (X)	0	0	95
Japex (X)	0	1	94
Teplárna (X)	1	1	94
Trmická	1	7	88
Běl. můstek	0	28	60
Za Humny	0	30	30
Stará škola	0	21	9
Václav.nám.	0	9	0
Součet	**246**	**246**	**1432**

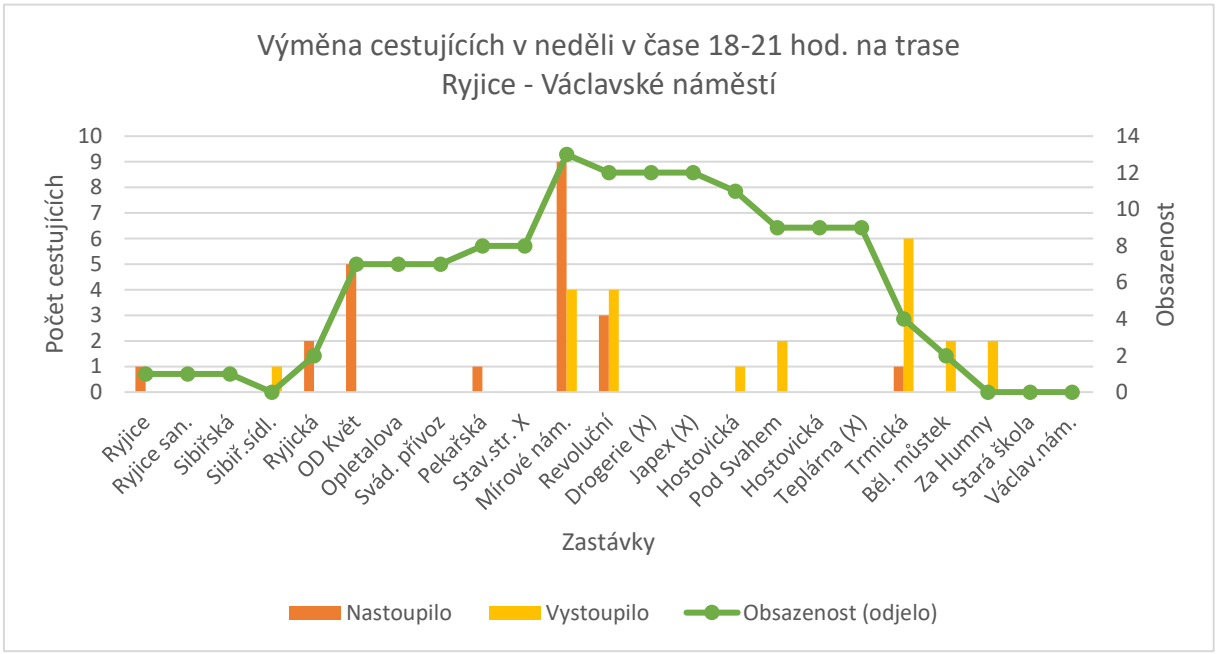


Víkendový den

Václavské náměstí - Ryjice	nedělní špička 18:00 - 21:00 (2 spoje)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Václav.nám.	0	0	0
Nad Zámkem	1	0	1
Důl 5.květen	0	0	1
Elektrárna X	0	0	1
Metal	10	0	11
Zámecká (x)	0	0	11
Gogolova	0	0	11
Stará škola	5	0	16
Za Humny	2	0	18
Běl. můstek	0	0	18
Trmická	5	0	23
Teplárna (X)	0	0	23
Hostovická	0	0	23
Pod Svahem	5	0	28
Hostovická	1	0	29
Japex (X)	0	0	29
Drogerie (X)	0	0	29
Divadlo	6	13	22
Malá Hradeb.	2	3	21
Hlav.nádraží	3	1	23
Stav.str. X	0	0	23
Pekařská	0	1	22
Svád. přívoz	0	0	22
Opletalova	0	3	19
OD Květ	3	8	14
Sibiř.sídl.	0	9	5
Sibiřská	0	1	4
Ryjice san.	0	2	2
Ryjice	0	2	0
Součet	**43**	**43**	**449**


Výměna cestujících v neděli v čase 18-21 hod. na trase
Václavské náměstí - Ryjice
Počet cestujících
Obsazenost
0
2
4
6
8
10
12
14
0
5
10
15
20
25
30
35
Václav.nám.
Nad Zámkem
Důl 5.květen
Elektrárna X
Metal
Zámecká (x)
Gogolova
Stará škola
Za Humny
Běl. můstek
Trmická
Teplárna (X)
Hostovická
Pod Svahem
Hostovická
Japex (X)
Drogerie (X)
Divadlo
Malá Hradeb.
Hlav.nádraží
Stav.str. X
Pekařská
Svád. přívoz
Opletalova
OD Květ
Sibiř.sídl.
Sibiřská
Ryjice san.
Ryjice
Zastávky
Nastoupilo
Vystoupilo
Obsazenost (odjelo)

Ryjice - Václavské náměstí	nedělní špička 18:00 - 21:00 (1 spoj)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Ryjice	1	0	1
Ryjice san.	0	0	1
Sibiřská	0	0	1
Sibiř.sídl.	0	1	0
Ryjická	2	0	2
OD Květ	5	0	7
Opletalova	0	0	7
Svád. přívoz	0	0	7
Pekařská	1	0	8
Stav.str. X	0	0	8
Mírové nám.	9	4	13
Revoluční	3	4	12
Drogerie (X)	0	0	12
Japex (X)	0	0	12
Hostovická	0	1	11
Pod Svahem	0	2	9
Hostovická	0	0	9
Teplárna (X)	0	0	9
Trmická	1	6	4
Běl. můstek	0	2	2
Za Humny	0	2	0
Stará škola	0	0	0
Václav.nám.	0	0	0
Součet	**22**	**22**	**135**

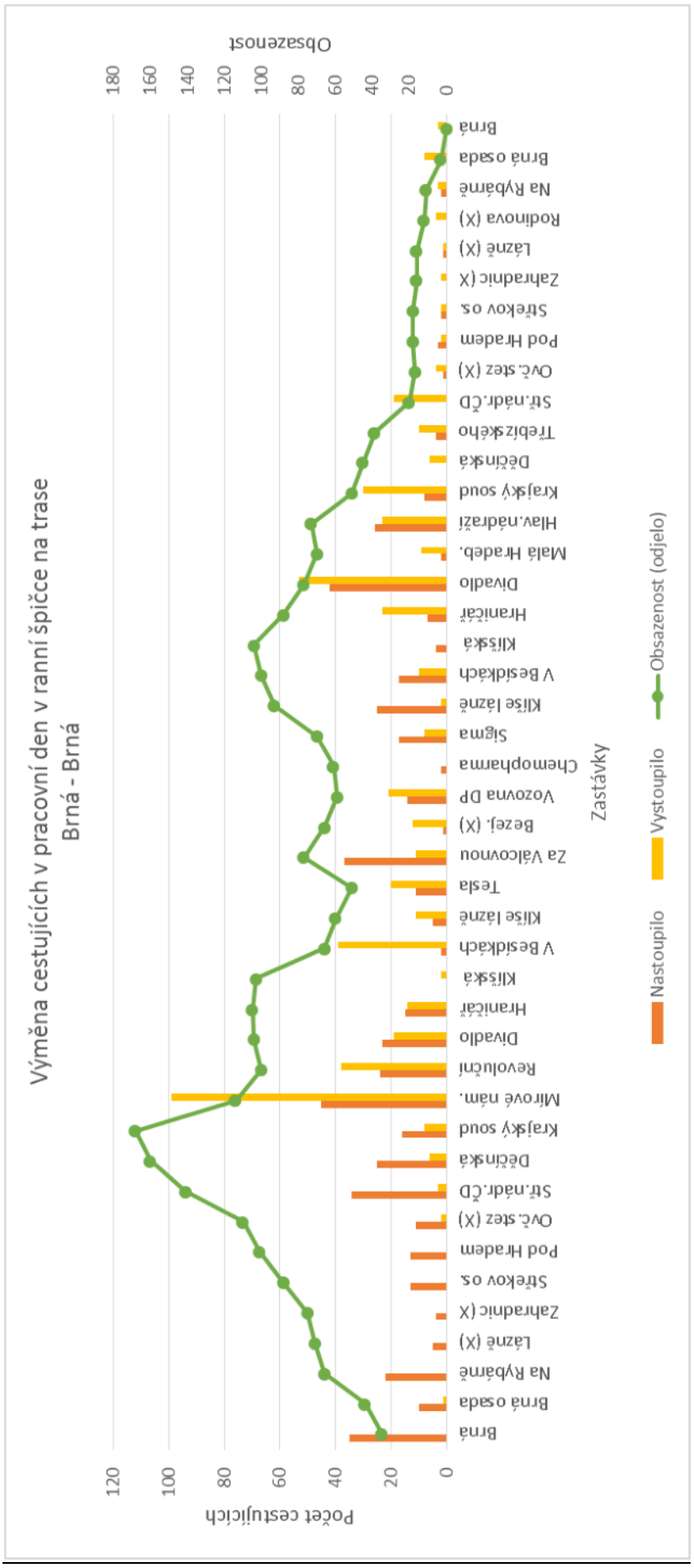


Linka č. 27

Pracovní den

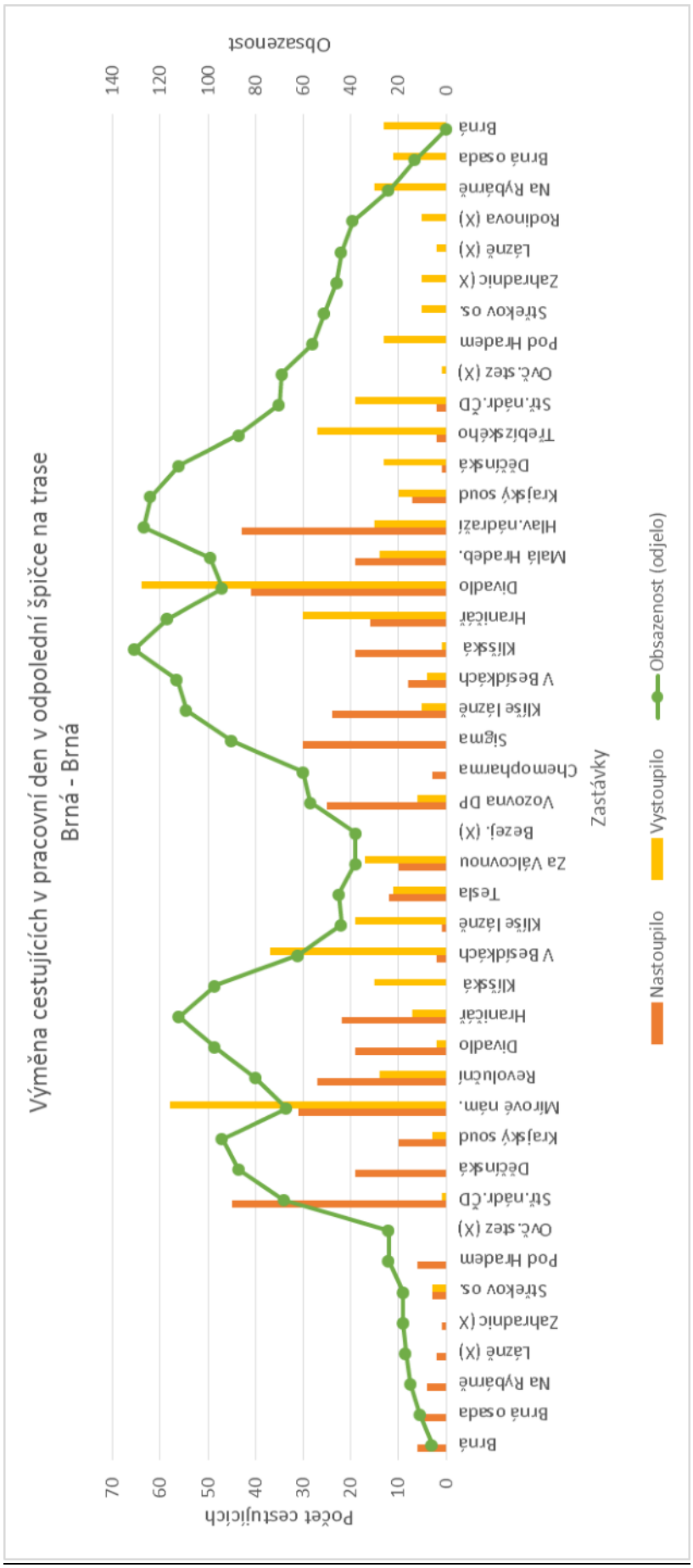
Brná - Brná	ranní špička 5:30 - 8:30 (7 spojů)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Brná	35	0	35
Brná osada	10	1	44
Na Rybárně	22	0	66
Lázně (X)	5	0	71
Zahradnic (X	4	0	75
Střekov os.	13	0	88
Pod Hradem	13	0	101
Ovč.stez (X)	11	2	110
Stř.nádr.ČD	34	3	141
Děčínská	25	6	160
Krajský soud	16	8	168
Mírové nám.	45	99	114
Revoluční	24	38	100
Divadlo	23	19	104
Hraničář	15	14	105
Klíšská	0	2	103
V Besídkách	2	39	66
Klíše lázně	5	11	60
Tesla	11	20	51
Za Válcovnou	37	11	77
Bezej. (X)	1	12	66
Vozovna DP	14	21	59
Chemopharma	2	0	61
Sigma	17	8	70
Klíše lázně	25	2	93
V Besídkách	17	10	100
Klíšská	4	0	104
Hraničář	7	23	88
Divadlo	42	53	77
Malá Hradeb.	2	9	70
Hlav.nádraží	26	23	73
Krajský soud	8	30	51
Děčínská	0	6	45
Třebízského	4	10	39
Stř.nádr.ČD	0	19	20
Ovč.stez (X)	1	4	17
Pod Hradem	3	2	18
Střekov os.	2	2	18
Zahradnic (X	0	2	16

Lázně (X)	1	1	16
Rodinova (X)	0	4	12
Na Rybárně	2	3	11
Brná osada	0	8	3
Brná	0	3	0
Součet	**528**	**528**	**2966**


Výměna cestujících v pracovní den v ranní špičce na trase
Brná - Brná
Počet cestujících
Obsazenost
Zastávky
Nastoupilo
Vystoupilo
Obsazenost (odjelo)
Brná
Brná osada
Na Rybárně
Lázně (X)
Zahradnic (X
Střekov os.
Pod Hradem
Ovč. stez (X)
Str.nádr.ČD
Děčínská
Krajský soud
Mírové nám.
Revoluční
Divadlo
Hraničář
Klíšská
V Besídkách
Klíše lázně
Tesla
Za Válcovnou
Bezej. (X)
Vozovna DP
Chemopharma
Sigma
Klíše lázně
V Besídkách
Klíšská
Hraničář
Divadlo
Malá Hradeb.
Hlav.nádraží
Krajský soud
Děčínská
Třebízského
Str.nádr.ČD
Ovč. stez (X)
Pod Hradem
Střekov os.
Zahradnic (X
Lázně (X)
Rodinova (X)
Na Rybárně
Brná osada
Brná

Brná - Brná	odpolední špička 14:00 - 17:00 (6 spojů)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Brná	6	0	6
Brná osada	5	0	11
Na Rybárně	4	0	15
Lázně (X)	2	0	17
Zahradnic (X	1	0	18
Střekov os.	3	3	18
Pod Hradem	6	0	24
Ovč.stez (X)	0	0	24
Stř.nádr.ČD	45	1	68
Děčínská	19	0	87
Krajský soud	10	3	94
Mírové nám.	31	58	67
Revoluční	27	14	80
Divadlo	19	2	97
Hraničář	22	7	112
Klíšská	0	15	97
V Besídkách	2	37	62
Klíše lázně	1	19	44
Tesla	12	11	45
Za Válcovnou	10	17	38
Bezej. (X)	0	0	38
Vozovna DP	25	6	57
Chemopharma	3	0	60
Sigma	30	0	90
Klíše lázně	24	5	109
V Besídkách	8	4	113
Klíšská	19	1	131
Hraničář	16	30	117
Divadlo	41	64	94
Malá Hradeb.	19	14	99
Hlav.nádraží	43	15	127
Krajský soud	7	10	124
Děčínská	1	13	112
Třebízského	2	27	87
Stř.nádr.ČD	2	19	70
Ovč.stez (X)	0	1	69
Pod Hradem	0	13	56
Střekov os.	0	5	51
Zahradnic (X	0	5	46
Lázně (X)	0	2	44
Rodinova (X)	0	5	39
Na Rybárně	0	15	24

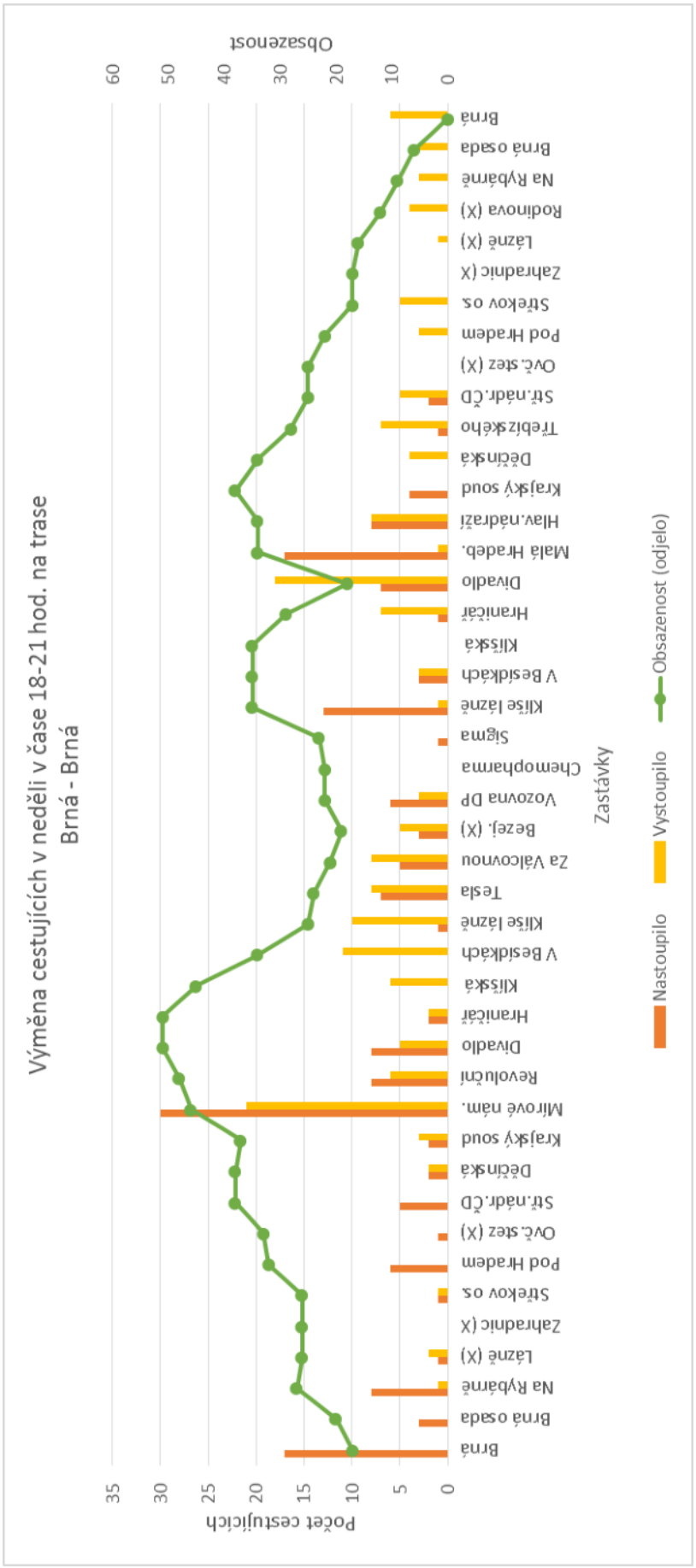
Brná osada	0	11	13
Brná	0	13	0
Součet	**465**	**465**	**2794**


Výměna cestujících v pracovní den v odpolední špičce na trase
Brná - Brná
Počet cestujících
Obsazenost
Zastávky
Nastoupilo
Vystoupilo
Obsazenost (odjelo)
Brná
Brná osada
Na Rybárně
Lázně (X)
Zahradnic (X
Střekov os.
Pod Hradem
Ovč.stez (X)
Str.nádr.ČD
Dětinská
Krajský soud
Mírové nám.
Revoluční
Divadlo
Hraničář
Klíšská
V Besídkách
Klíše lázně
Tesla
Za Válcovnou
Bezej. (X)
Vozovna DP
Chemopharma
Sigma
Klíše lázně
V Besídkách
Klíšská
Hraničář
Divadlo
Mala Hradeb.
Hlav.nádraží
Krajský soud
Dětinská
Třebízského
Str.nádr.ČD
Ovč.stez (X)
Pod Hradem
Střekov os.
Zahradnic (X
Lázně (X)
Rodinova (X)
Na Rybárně
Brná osada
Brná

Víkendový den

Brná - Brná	nedělní špička 18:00 - 21:00 (3 spoje)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Brná	17	0	17
Brná osada	3	0	20
Na Rybárně	8	1	27
Lázně (X)	1	2	26
Zahradnic (X	0	0	26
Střekov os.	1	1	26
Pod Hradem	6	0	32
Ovč.stez (X)	1	0	33
Stř.nádr.ČD	5	0	38
Děčínská	2	2	38
Krajský soud	2	3	37
Mírové nám.	30	21	46
Revoluční	8	6	48
Divadlo	8	5	51
Hraničář	2	2	51
Klíšská	0	6	45
V Besídkách	0	11	34
Klíše lázně	1	10	25
Tesla	7	8	24
Za Válcovnou	5	8	21
Bezej. (X)	3	5	19
Vozovna DP	6	3	22
Chemopharma	0	0	22
Sigma	1	0	23
Klíše lázně	13	1	35
V Besídkách	3	3	35
Klíšská	0	0	35
Hraničář	1	7	29
Divadlo	7	18	18
Malá Hradeb.	17	1	34
Hlav.nádraží	8	8	34
Krajský soud	4	0	38
Děčínská	0	4	34
Třebízského	1	7	28
Stř.nádr.ČD	2	5	25
Ovč.stez (X)	0	0	25
Pod Hradem	0	3	22
Střekov os.	0	5	17
Zahradnic (X	0	0	17
Lázně (X)	0	1	16
Rodinova (X)	0	4	12

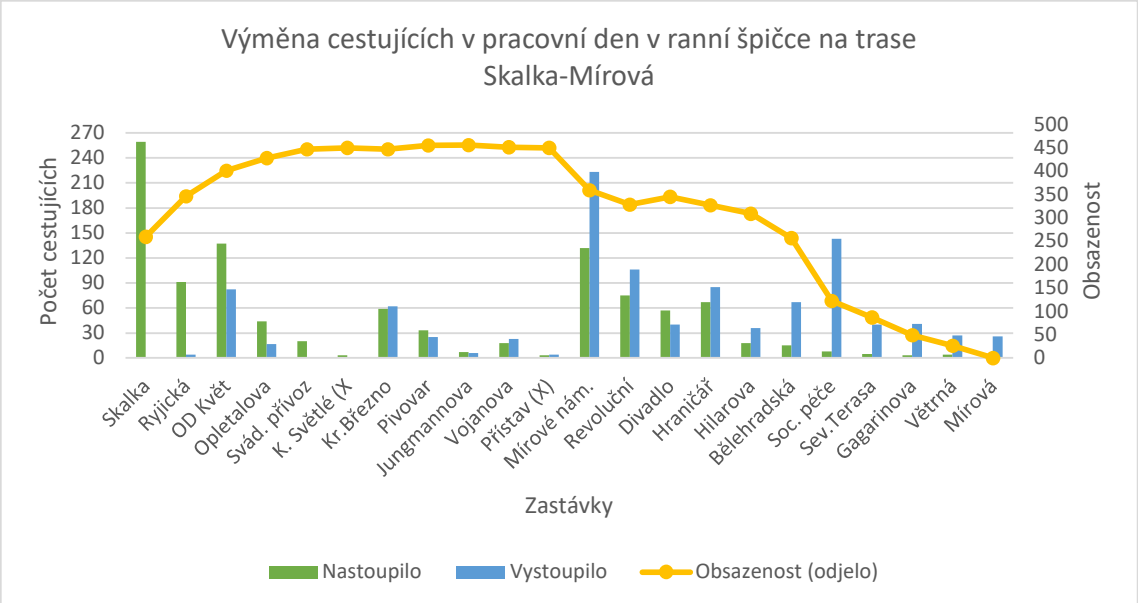
Na Rybárně	0	3	9
Brná osada	0	3	6
Brná	0	6	0
Součet	**173**	**173**	**1220**


Výměna cestujících v neděli v čase 18-21 hod. na trase
Brná - Brná
Počet cestujících
Obsazenost
Zastávky
Nastoupilo
Vystoupilo
Obsazenost (odjelo)
Brná
Brná osada
Na Rybárně
Lázně (X)
Zahradnic (X
Střekov os.
Pod Hradem
Ovč.stez (X)
Str.nádr.ČD
Děčínská
Krajský soud
Mírové nám.
Revoluční
Divadlo
Hraničář
Klíšská
V Besídkách
Klíše lázně
Tesla
Za Válcovnou
Bezej. (X)
Vozovna DP
Chemopharma
Sigma
Klíše lázně
V Besídkách
Klíšská
Hraničář
Divadlo
Mala Hradeb.
Hlav.nádraží
Krajský soud
Děčínská
Třebízského
Str.nádr.ČD
Ovč.stez (X)
Pod Hradem
Střekov os.
Zahradnic (X
Lázně (X)
Rodinova (X)
Na Rybárně
Brná osada
Brná

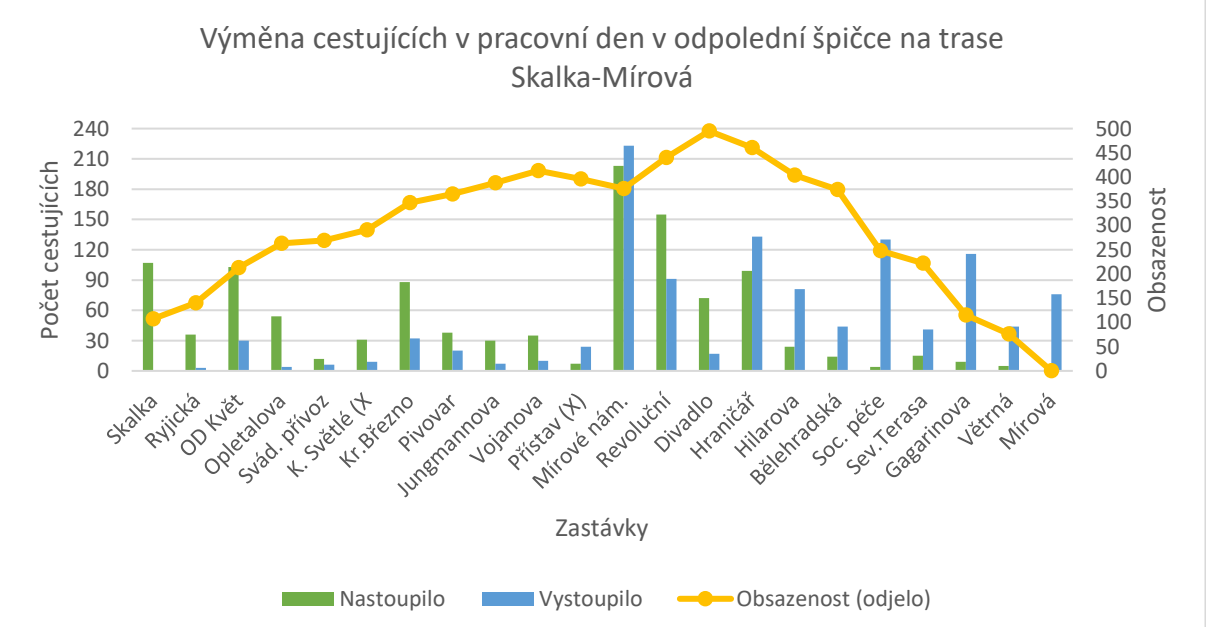
Linka č. 51

Pracovní den

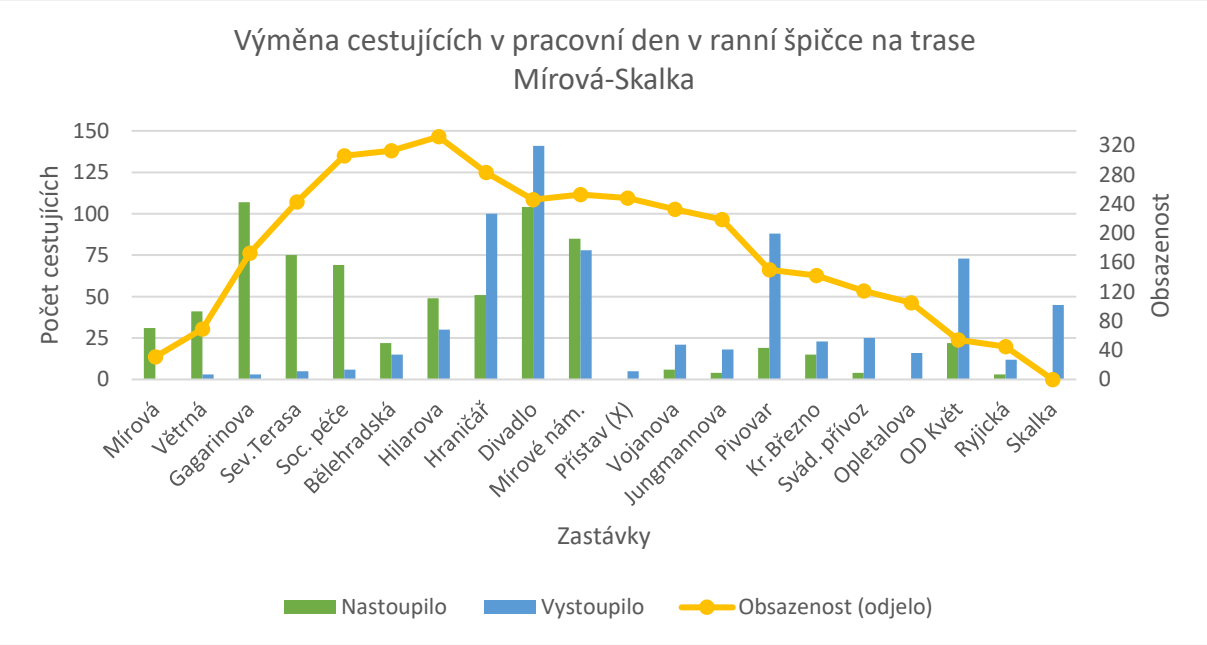
Skalka-Mírová	**ranní špička 5:30 - 8:30** (12 spojů)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Skalka	259	0	259
Ryjická	91	4	346
OD Květ	137	82	401
Opletalova	44	17	428
Svád. přívoz	20	1	447
K. Světlé (X	3	0	450
Kr.Březno	59	62	447
Pivovar	33	25	455
Jungmannova	7	6	456
Vojanova	18	23	451
Přístav (X)	3	4	450
Mírové nám.	132	223	359
Revoluční	75	106	328
Divadlo	57	40	345
Hraničář	67	85	327
Hilarova	18	36	309
Bělehradská	15	67	257
Soc. péče	8	143	122
Sev.Terasa	5	40	87
Gagarinova	3	41	49
Větrná	4	27	26
Mírová	0	26	0
Součet	**1058**	**1058**	**6799**



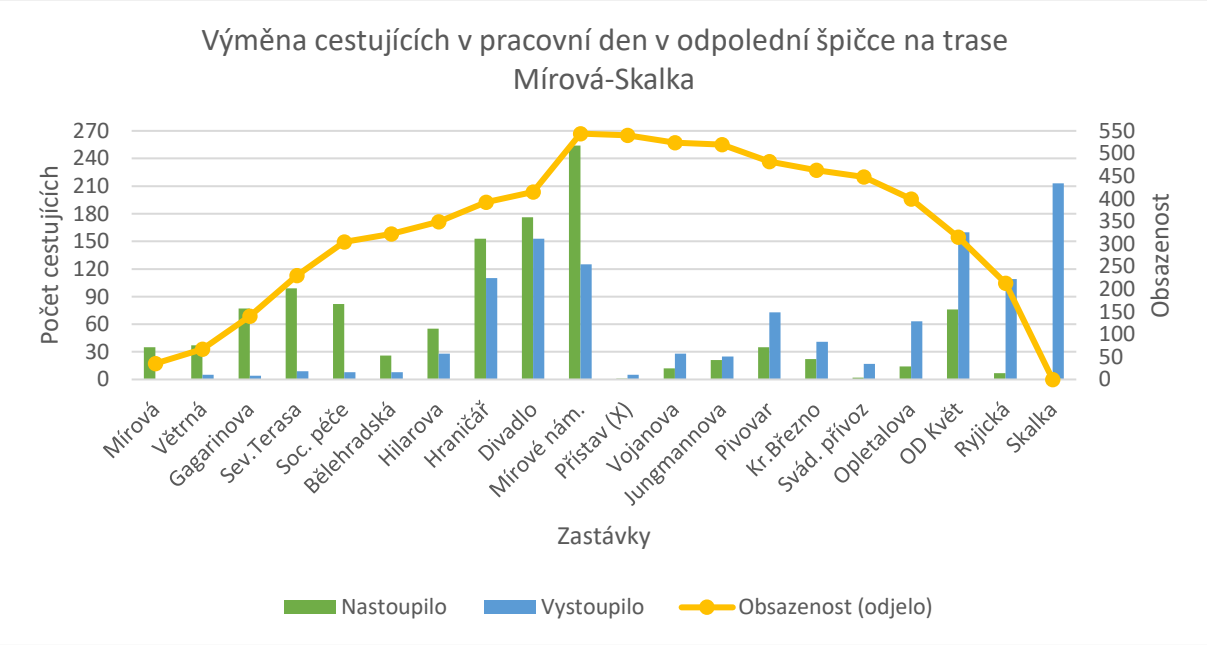
Skalka-Mírová	odpolední špička 14:00 - 17:00 (12 spojů)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Skalka	107	0	107
Ryjická	36	3	140
OD Květ	103	30	213
Opletalova	54	4	263
Svád. přívoz	12	6	269
K. Světlé (X	31	9	291
Kr.Březno	88	32	347
Pivovar	38	20	365
Jungmannova	30	7	388
Vojanova	35	10	413
Přístav (X)	7	24	396
Mírové nám.	203	223	376
Revoluční	155	91	440
Divadlo	72	17	495
Hraničář	99	133	461
Hilarova	24	81	404
Bělehradská	14	44	374
Soc. péče	4	130	248
Sev.Terasa	15	41	222
Gagarinova	9	116	115
Větrná	5	44	76
Mírová	0	76	0
Součet	**1141**	**1141**	**6403**



Mírová-Skalka	ranní špička 5:30 - 8:30 (12 spojů)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Mírová	31	0	31
Větrná	41	3	69
Gagarinova	107	3	173
Sev.Terasa	75	5	243
Soc. péče	69	6	306
Bělehradská	22	15	313
Hilarova	49	30	332
Hraničář	51	100	283
Divadlo	104	141	246
Mírové nám.	85	78	253
Přístav (X)	0	5	248
Vojanova	6	21	233
Jungmannova	4	18	219
Pivovar	19	88	150
Kr.Březno	15	23	142
Svád. přívoz	4	25	121
Opletalova	0	16	105
OD Květ	22	73	54
Ryjická	3	12	45
Skalka	0	45	0
Součet	**707**	**707**	**3566**

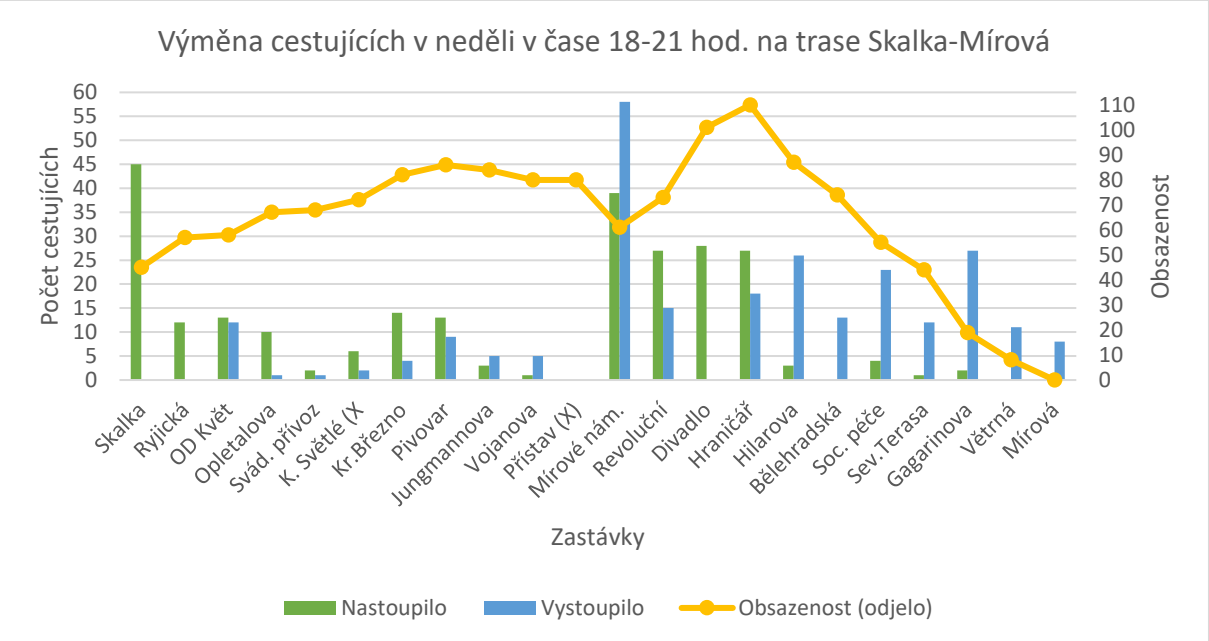


Mírová-Skalka	odpolední špička 14:00 - 17:00 (12 spojů)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Mírová	35	0	35
Větrná	37	5	67
Gagarinova	77	4	140
Sev.Terasa	99	9	230
Soc. péče	82	8	304
Bělehradská	26	8	322
Hilarova	55	28	349
Hraničář	153	110	392
Divadlo	176	153	415
Mírové nám.	254	125	544
Přístav (X)	1	5	540
Vojanova	12	28	524
Jungmannova	21	25	520
Pivovar	35	73	482
Kr.Březno	22	41	463
Svád. přívoz	2	17	448
Opletalova	14	63	399
OD Květ	76	160	315
Ryjická	7	109	213
Skalka	0	213	0
Součet	**1184**	**1184**	**6702**

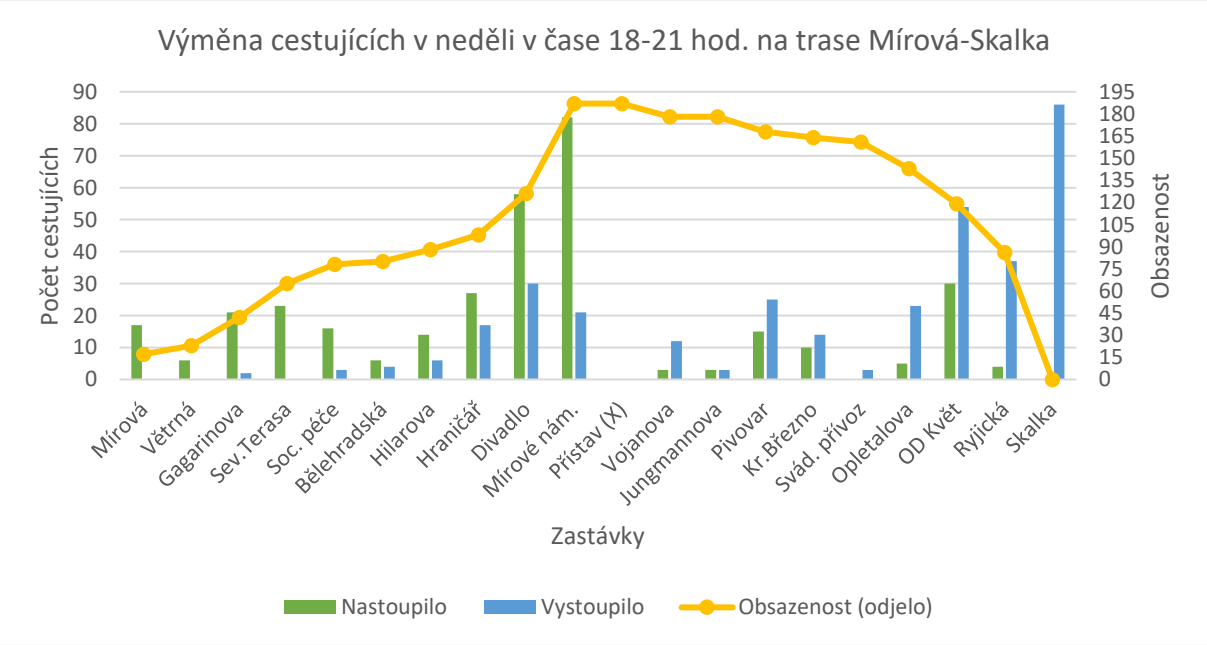


Víkendový den

Skalka-Mírová	nedělní špička 18:00-21:00 (10 spojů)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Skalka	45	0	45
Ryjická	12	0	57
OD Květ	13	12	58
Opletalova	10	1	67
Svád. přívoz	2	1	68
K. Světlé (X	6	2	72
Kr.Březno	14	4	82
Pivovar	13	9	86
Jungmannova	3	5	84
Vojanova	1	5	80
Přístav (X)	0	0	80
Mírové nám.	39	58	61
Revoluční	27	15	73
Divadlo	28	0	101
Hraničář	27	18	110
Hilarova	3	26	87
Bělehradská	0	13	74
Soc. péče	4	23	55
Sev.Terasa	1	12	44
Gagarinova	2	27	19
Větrná	0	11	8
Mírová	0	8	0
Součet	**250**	**250**	**1411**



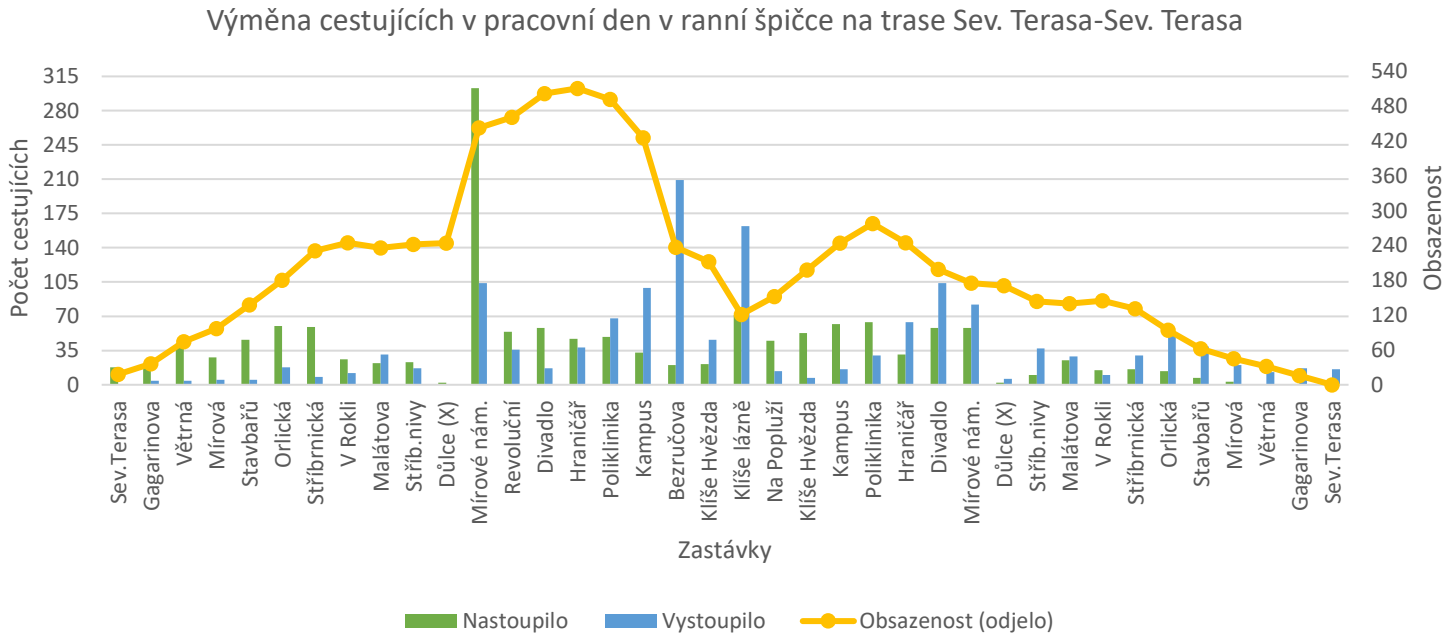
Mírová-Skalka	nedělní špička 18:00- 21:00 (9 spojů)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Mírová	17	0	17
Větrná	6	0	23
Gagarinova	21	2	42
Sev.Terasa	23	0	65
Soc. péče	16	3	78
Bělehradská	6	4	80
Hilarova	14	6	88
Hraničář	27	17	98
Divadlo	58	30	126
Mírové nám.	82	21	187
Přístav (X)	0	0	187
Vojanova	3	12	178
Jungmannova	3	3	178
Pivovar	15	25	168
Kr.Březno	10	14	164
Svád. přívoz	0	3	161
Opletalova	5	23	143
OD Květ	30	54	119
Ryjická	4	37	86
Skalka	0	86	0
Součet	**340**	**340**	**2188**



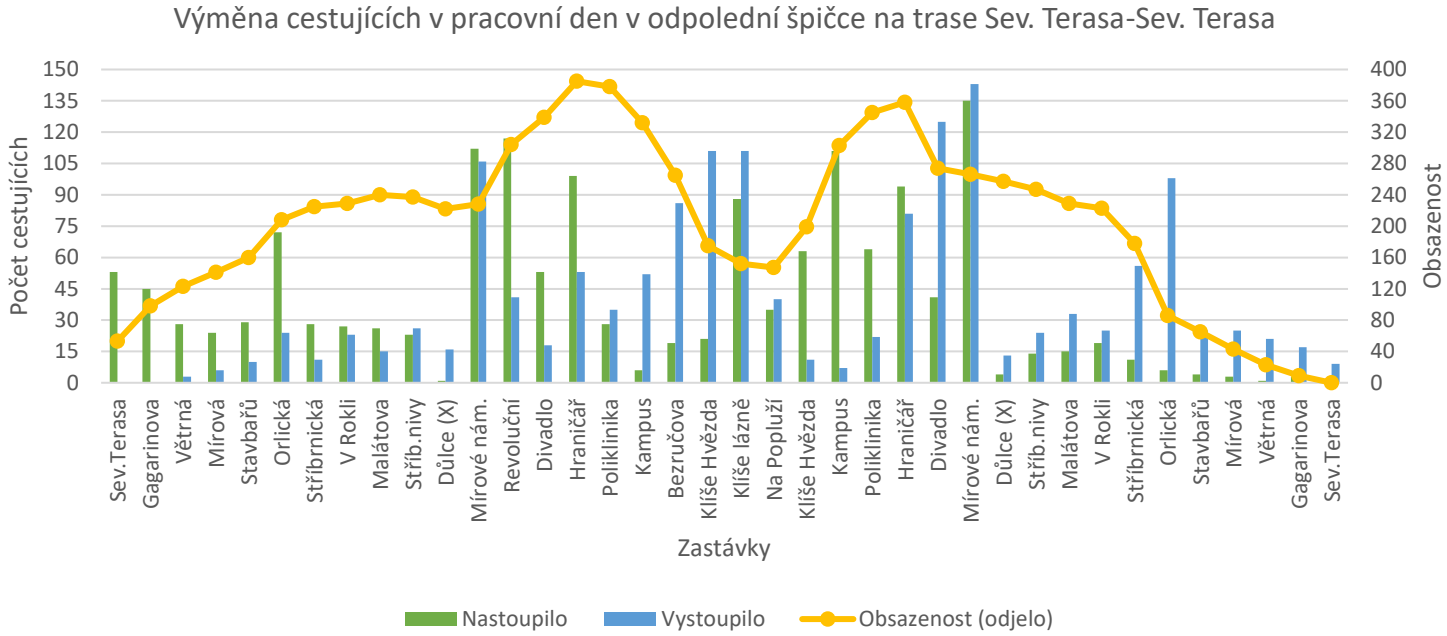
Linka č. 52

Pracovní den

Sev.Terasa-Sev.Terasa	ranní špička 5:30 - 8:30 (12 spojů)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Sev.Terasa	18	0	18
Gagarinova	22	4	36
Větrná	42	4	74
Mírová	28	5	97
Stavbařů	46	5	138
Orlická	60	18	180
Stříbrnická	59	8	231
V Rokli	26	12	245
Malátova	22	31	236
Stříb.nivy	23	17	242
Důlce (X)	2	0	244
Mírové nám.	303	104	443
Revoluční	54	36	461
Divadlo	58	17	502
Hraničář	47	38	511
Poliklinika	49	68	492
Kampus	33	99	426
Bezručova	20	209	237
Klíše Hvězda	21	46	212
Klíše lázně	71	162	121
Na Popluží	45	14	152
Klíše Hvězda	53	7	198
Kampus	62	16	244
Poliklinika	64	30	278
Hraničář	31	64	245
Divadlo	58	104	199
Mírové nám.	58	82	175
Důlce (X)	2	6	171
Stříb.nivy	10	37	144
Malátova	25	29	140
V Rokli	15	10	145
Stříbrnická	16	30	131
Orlická	14	51	94
Stavbařů	7	39	62
Mírová	3	20	45
Větrná	0	13	32
Gagarinova	1	17	16
Sev.Terasa	0	16	0
Součet	**1468**	**1468**	**7617**

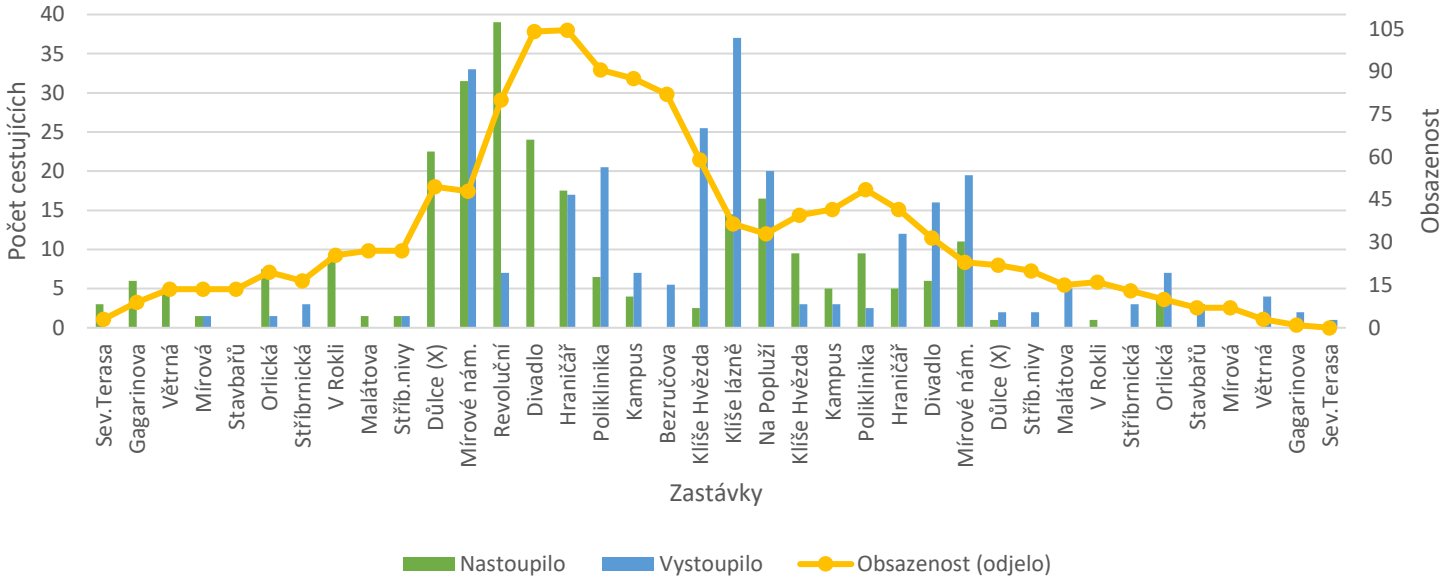

Výměna cestujících v pracovní den v ranní špičce na trase Sev. Terasa-Sev. Terasa
Počet cestujících
Obsazenost
315
280
245
210
175
140
105
70
35
0
540
480
420
360
300
240
180
120
60
0
Sev.Terasa
Gagarinova
Větrná
Mírová
Stavbařů
Orlická
Stříbrnická
V Rokli
Malátova
Stříb.nivy
Důlce (X)
Mírové nám.
Revoluční
Divadlo
Hraničář
Poliklinika
Kampus
Bezručova
Klíše Hvězda
Klíše lázně
Na Popluží
Klíše Hvězda
Kampus
Poliklinika
Hraničář
Divadlo
Mírové nám.
Důlce (X)
Stříb.nivy
Malátova
V Rokli
Stříbrnická
Orlická
Stavbařů
Mírová
Větrná
Gagarinova
Sev.Terasa
Zastávky
Nastoupilo
Vystoupilo
Obsazenost (odjelo)

Sev.Terasa-Sev.Terasa	odpolední špička 14:00 - 17:00 (12 spojů)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Sev.Terasa	53	0	53
Gagarinova	45	0	98
Větrná	28	3	123
Mírová	24	6	141
Stavbařů	29	10	160
Orlická	72	24	208
Stříbrnická	28	11	225
V Rokli	27	23	229
Malátova	26	15	240
Stříb.nivy	23	26	237
Důlce (X)	1	16	222
Mírové nám.	112	106	228
Revoluční	117	41	304
Divadlo	53	18	339
Hraničář	99	53	385
Poliklinika	28	35	378
Kampus	6	52	332
Bezručova	19	86	265
Klíše Hvězda	21	111	175
Klíše lázně	88	111	152
Na Popluží	35	40	147
Klíše Hvězda	63	11	199
Kampus	111	7	303
Poliklinika	64	22	345
Hraničář	94	81	358
Divadlo	41	125	274
Mírové nám.	135	143	266
Důlce (X)	4	13	257
Stříb.nivy	14	24	247
Malátova	15	33	229
V Rokli	19	25	223
Stříbrnická	11	56	178
Orlická	6	98	86
Stavbařů	4	25	65
Mírová	3	25	43
Větrná	1	21	23
Gagarinova	3	17	9
Sev.Terasa	0	9	0
Součet	**1522**	**1522**	**7746**


Výměna cestujících v pracovní den v odpolední špičce na trase Sev. Terasa-Sev. Terasa
Počet cestujících
Obsazenost
150
135
120
105
90
75
60
45
30
15
0
400
360
320
280
240
200
160
120
80
40
0
Sev.Terasa
Gagarinova
Větrná
Mírová
Stavbařů
Orlická
Stříbrnická
V Rokli
Malátova
Stříb.nivy
Důlce (X)
Mírové nám.
Revoluční
Divadlo
Hraničář
Poliklinika
Kampus
Bezručova
Kliše Hvězda
Kliše lázně
Na Popluží
Kliše Hvězda
Kampus
Poliklinika
Hraničář
Divadlo
Mírové nám.
Důlce (X)
Stříb.nivy
Malátova
V Rokli
Stříbrnická
Orlická
Stavbařů
Mírová
Větrná
Gagarinova
Sev.Terasa
Zastávky
Nastoupilo
Vystoupilo
Obsazenost (odjelo)

Víkendový den

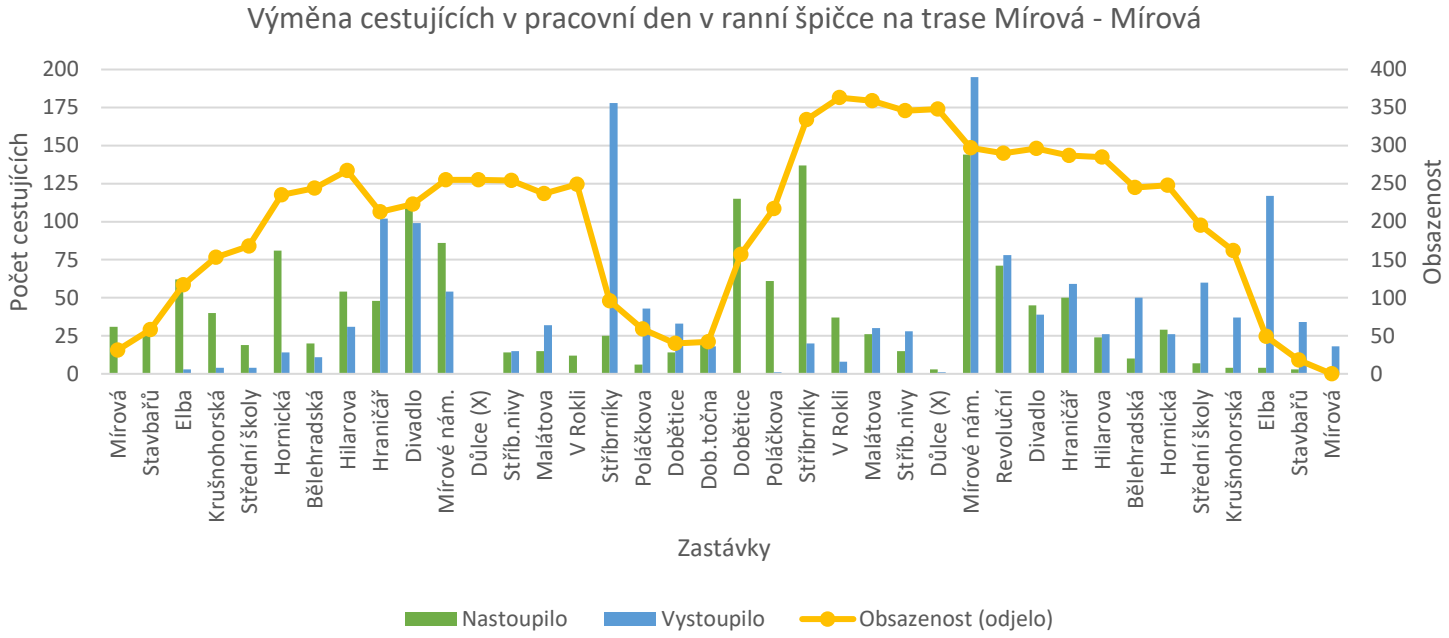
Sev.Terasa-Sev.Terasa	nedělní špička 18:00 - 21:00 (8 spojů)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Sev.Terasa	3	0	3
Gagarinova	6	0	9
Větrná	5	0	14
Mírová	2	2	14
Stavbařů	0	0	14
Orlická	8	2	20
Stříbrnická	0	3	17
V Rokli	9	0	26
Malátova	2	0	27
Stříb.nivy	2	2	27
Důlce (X)	23	0	50
Mírové nám.	32	33	48
Revoluční	39	7	80
Divadlo	24	0	104
Hraničář	18	17	105
Poliklinika	7	21	91
Kampus	4	7	88
Bezručova	0	6	82
Klíše Hvězda	3	26	59
Klíše lázně	15	37	37
Na Popluží	17	20	33
Klíše Hvězda	10	3	40
Kampus	5	3	42
Poliklinika	10	3	49
Hraničář	5	12	42
Divadlo	6	16	32
Mírové nám.	11	20	23
Důlce (X)	1	2	22
Stříb.nivy	0	2	20
Malátova	0	5	15
V Rokli	1	0	16
Stříbrnická	0	3	13
Orlická	4	7	10
Stavbařů	0	3	7
Mírová	0	0	7
Větrná	0	4	3
Gagarinova	0	2	1
Sev.Terasa	0	1	0
Součet	**265**	**265**	**1282**


Výměna cestujících v neděli v čase 18-21 hod. na trase Sev. Terasa - Sev. Terasa
Počet cestujících
Obsazenost
Zastávky
Nastoupilo
Vystoupilo
Obsazenost (odjelo)
Sev.Terasa
Gagarinova
Větrná
Mírová
Stavbařů
Orlická
Stříbrnická
V Rokli
Malátova
Stříb.nivy
Důlce (X)
Mírové nám.
Revoluční
Divadlo
Hraničář
Poliklinika
Kampus
Bezručova
Kliše Hvězda
Kliše lázně
Na Popluží
Kliše Hvězda
Kampus
Poliklinika
Hraničář
Divadlo
Mírové nám.
Důlce (X)
Stříb.nivy
Malátova
V Rokli
Stříbrnická
Orlická
Stavbařů
Mírová
Větrná
Gagarinova
Sev.Terasa

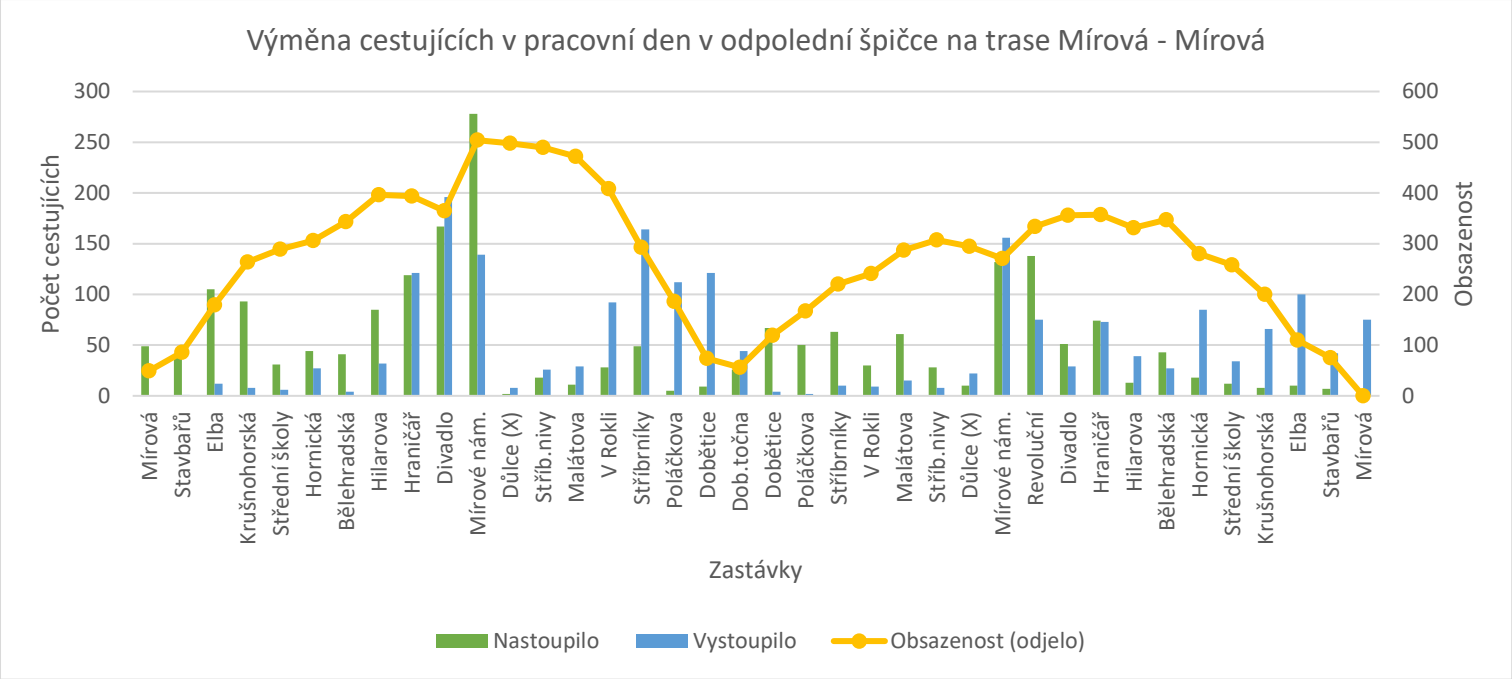
Linka č. 53

Pracovní den

Mírová - Mírová	ranní špička 5:30 - 8:30 (11 spojů)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Mírová	31	0	31
Stavbařů	27	0	58
Elba	62	3	117
Krušnohorská	40	4	153
Střední školy	19	4	168
Hornická	81	14	235
Bělehradská	20	11	244
Hilarova	54	31	267
Hraničář	48	102	213
Divadlo	109	99	223
Mírové nám.	86	54	255
Důlce (X)	0	0	255
Stříb.nivy	14	15	254
Malátova	15	32	237
V Rokli	12	0	249
Stříbrníky	25	178	96
Poláčkova	6	43	59
Dobětice	14	33	40
Dob.točna	20	18	42
Dobětice	115	0	157
Poláčkova	61	1	217
Stříbrníky	137	20	334
V Rokli	37	8	363
Malátova	26	30	359
Stříb.nivy	15	28	346
Důlce (X)	3	1	348
Mírové nám.	144	195	297
Revoluční	71	78	290
Divadlo	45	39	296
Hraničář	50	59	287
Hilarova	24	26	285
Bělehradská	10	50	245
Hornická	29	26	248
Střední školy	7	60	195
Krušnohorská	4	37	162
Elba	4	117	49
Stavbařů	3	34	18
Mírová	0	18	0
Součet	**1468**	**1468**	**7692**


Výměna cestujících v pracovní den v ranní špičce na trase Mírová - Mírová
Počet cestujících
Obsazenost
Zastávky
Nastoupilo
Vystoupilo
Obsazenost (odjelo)
Mírová
Stavbařů
Elba
Krušnohorská
Střední školy
Hornická
Bělehradská
Hilarova
Hraničář
Divadlo
Mírové nám.
Důlce (X)
Stříb.nivy
Malátova
V Rokli
Stříbrníky
Poláčkova
Dobětice
Dob.točna
Revoluční

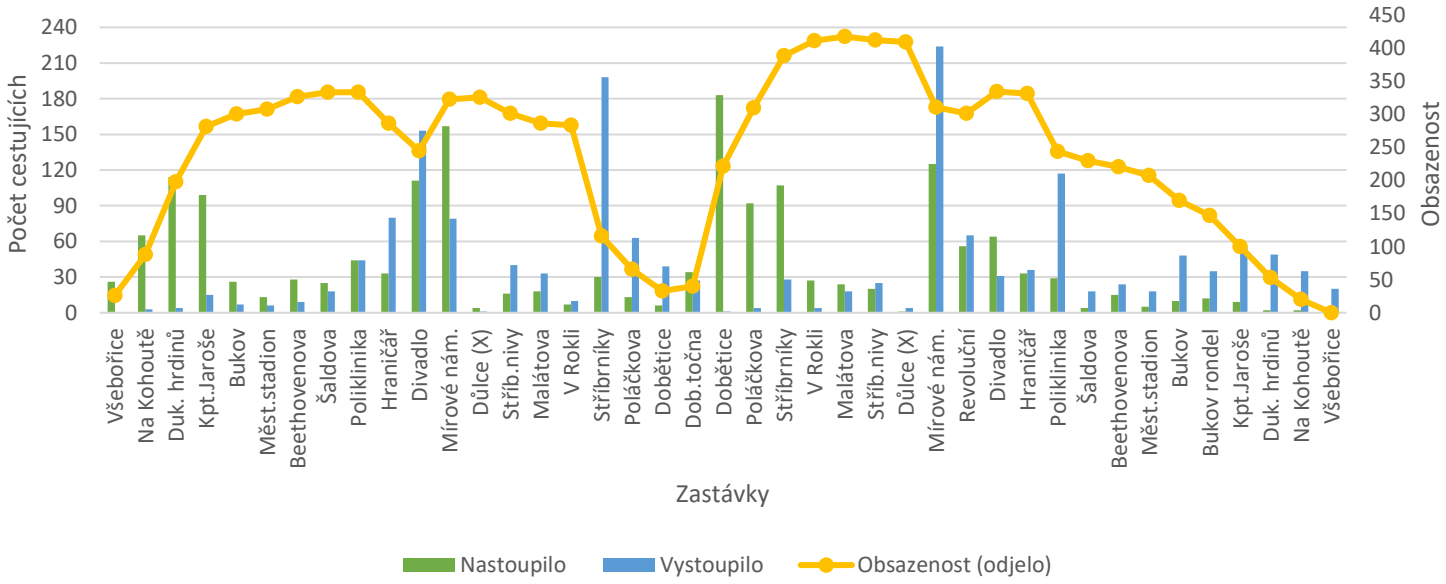
Mírová - Mírová	odpolední špička 14:00- 17:00 (12 spojů)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Mírová	49	0	49
Stavbařů	38	1	86
Elba	105	12	179
Krušnohorská	93	8	264
Střední školy	31	6	289
Hornická	44	27	306
Bělehradská	41	4	343
Hilarova	85	32	396
Hraničář	119	121	394
Divadlo	167	196	365
Mírové nám.	278	139	504
Důlce (X)	2	8	498
Stříb.nivy	18	26	490
Malátova	11	29	472
V Rokli	28	92	408
Stříbrníky	49	164	293
Poláčkova	5	112	186
Dobětice	9	121	74
Dob.točna	26	44	56
Dobětice	67	4	119
Poláčkova	50	2	167
Stříbrníky	63	10	220
V Rokli	30	9	241
Malátova	61	15	287
Stříb.nivy	28	8	307
Důlce (X)	10	22	295
Mírové nám.	132	156	271
Revoluční	138	75	334
Divadlo	51	29	356
Hraničář	74	73	357
Hilarova	13	39	331
Bělehradská	43	27	347
Hornická	18	85	280
Střední školy	12	34	258
Krušnohorská	8	66	200
Elba	10	100	110
Stavbařů	7	42	75
Mírová	0	75	0
Součet	**2013**	**2013**	**10207**


Výměna cestujících v pracovní den v odpolední špičce na trase Mírová - Mírová
Počet cestujících
Obsazenost
300
250
200
150
100
50
0
600
500
400
300
200
100
0
Mírová
Stavbařů
Elba
Krušnohorská
Střední školy
Hornická
Bělehradská
Hilarova
Hraničář
Divadlo
Mírové nám.
Důlce (X)
Stříb.nivy
Malátova
V Rokli
Stříbrníky
Poláčkova
Dobětice
Dob.točna
Dobětice
Poláčkova
Stříbrníky
V Rokli
Malátova
Stříb.nivy
Důlce (X)
Mírové nám.
Revoluční
Divadlo
Hraničář
Hilarova
Bělehradská
Hornická
Střední školy
Krušnohorská
Elba
Stavbařů
Mírová
Zastávky
Nastoupilo
Vystoupilo
Obsazenost (odjelo)

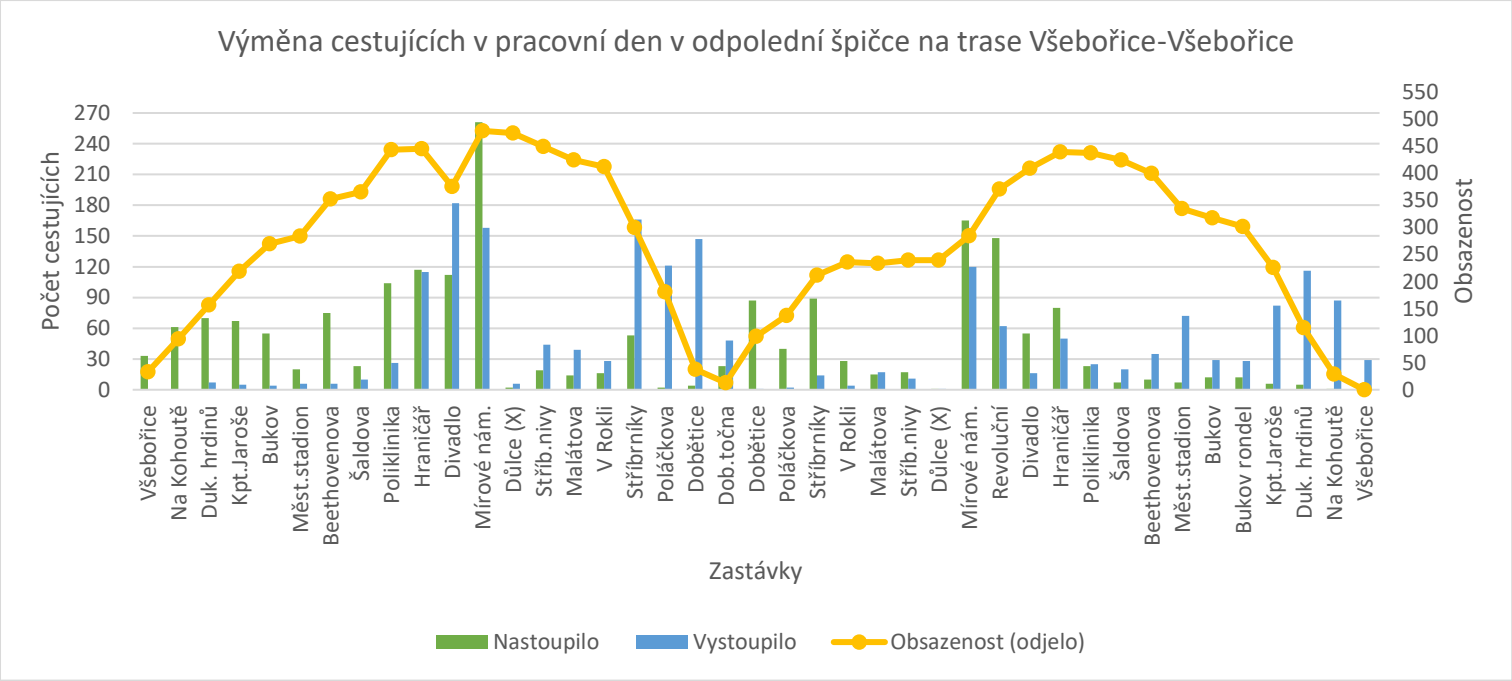
Linka č. 54

Pracovní den

Všebořice-Všebořice	ranní špička 5:30 - 8:30 (12 spojů)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Všebořice	26	0	26
Na Kohoutě	65	3	88
Duk. hrdinů	114	4	198
Kpt.Jaroše	99	15	282
Bukov	26	7	301
Měst.stadion	13	6	308
Beethovenova	28	9	327
Šaldova	25	18	334
Poliklinika	44	44	334
Hraničář	33	80	287
Divadlo	111	153	245
Mírové nám.	157	79	323
Důlce (X)	4	1	326
Stříb.nivy	16	40	302
Malátova	18	33	287
V Rokli	7	10	284
Stříbrníky	30	198	116
Poláčkova	13	63	66
Dobětice	6	39	33
Dob.točna	34	27	40
Dobětice	183	1	222
Poláčkova	92	4	310
Stříbrníky	107	28	389
V Rokli	27	4	412
Malátova	24	18	418
Stříb.nivy	20	25	413
Důlce (X)	1	4	410
Mírové nám.	125	224	311
Revoluční	56	65	302
Divadlo	64	31	335
Hraničář	33	36	332
Poliklinika	29	117	244
Šaldova	4	18	230
Beethovenova	15	24	221
Měst.stadion	5	18	208
Bukov	10	48	170
Bukov rondel	12	35	147
Kpt.Jaroše	9	56	100
Duk. hrdinů	2	49	53
Na Kohoutě	2	35	20
Všebořice	0	20	0
Součet	**1689**	**1689**	**9754**

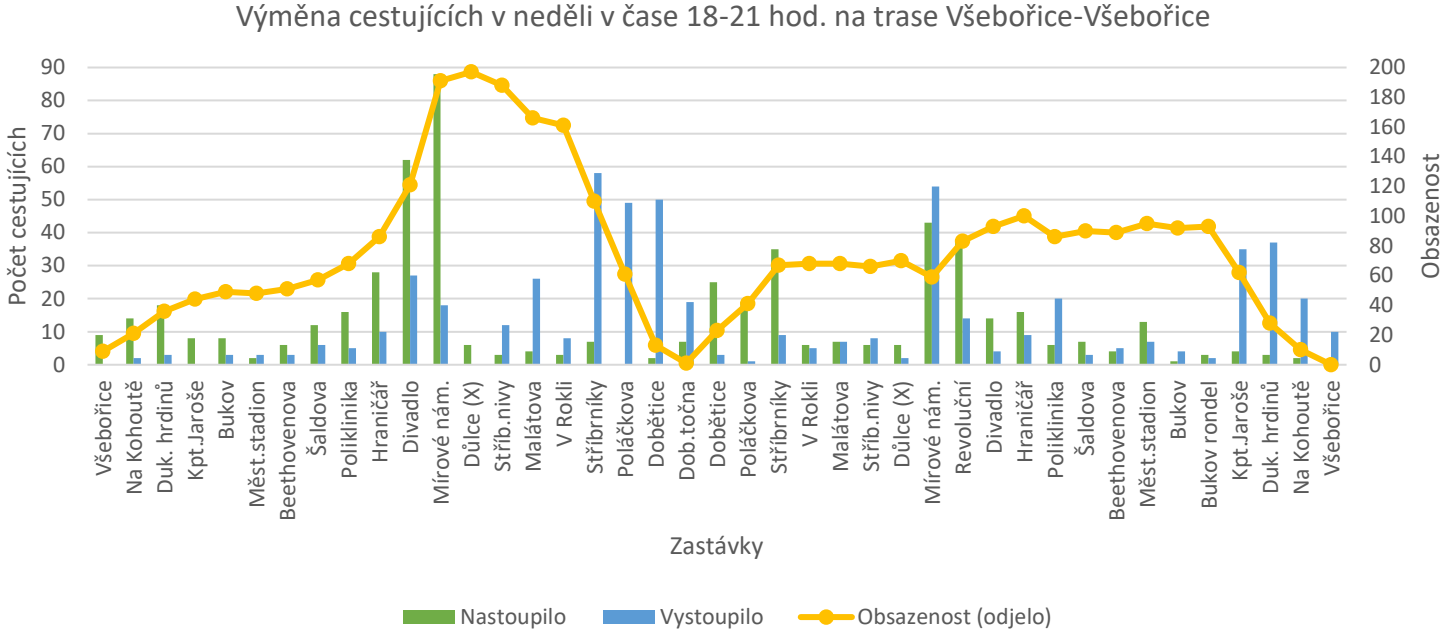

Výměna cestujících v pracovní den v ranní špičce na trase Všebořice-Všebořice
Počet cestujících
Obsazenost
0
30
60
90
120
150
180
210
240
0
50
100
150
200
250
300
350
400
450
Všebořice
Na Kohoutě
Duk. hrdinů
Kpt.Jaroše
Bukov
Měst.stadion
Beethovenova
Šaldova
Poliklinika
Hraničář
Divadlo
Mírové nám.
Důlce (X)
Stříb.nivy
Malátova
V Rokli
Stříbrníky
Poláčkova
Dobětice
Dob.točna
Dobětice
Poláčkova
Stříbrníky
V Rokli
Malátova
Stříb.nivy
Důlce (X)
Mírové nám.
Revoluční
Divadlo
Hraničář
Poliklinika
Šaldova
Beethovenova
Měst.stadion
Bukov
Bukov rondel
Kpt.Jaroše
Duk. hrdinů
Na Kohoutě
Všebořice
Zastávky
Nastoupilo
Vystoupilo
Obsazenost (odjelo)

Všebořice-Všebořice	odpolední špička 14:00- 17:00 (12 spojů)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Všebořice	33	0	33
Na Kohoutě	61	0	94
Duk. hrdinů	70	7	157
Kpt.Jaroše	67	5	219
Bukov	55	4	270
Měst.stadion	20	6	284
Beethovenova	75	6	353
Šaldova	23	10	366
Poliklinika	104	26	444
Hraničář	117	115	446
Divadlo	112	182	376
Mírové nám.	261	158	479
Důlce (X)	2	6	475
Stříb.nivy	19	44	450
Malátova	14	39	425
V Rokli	16	28	413
Stříbrníky	53	166	300
Poláčkova	2	121	181
Dobětice	4	147	38
Dob.točna	23	48	13
Dobětice	87	1	99
Poláčkova	40	2	137
Stříbrníky	89	14	212
V Rokli	28	4	236
Malátova	15	17	234
Stříb.nivy	17	11	240
Důlce (X)	1	1	240
Mírové nám.	165	120	285
Revoluční	148	62	371
Divadlo	55	16	410
Hraničář	80	50	440
Poliklinika	23	25	438
Šaldova	7	20	425
Beethovenova	10	35	400
Měst.stadion	7	72	335
Bukov	12	29	318
Bukov rondel	12	28	302
Kpt.Jaroše	6	82	226
Duk. hrdinů	5	116	115
Na Kohoutě	1	87	29
Všebořice	0	29	0
Součet	**1939**	**1939**	**11308**


Výměna cestujících v pracovní den v odpolední špičce na trase Všebořice-Všebořice
Počet cestujících
Obsazenost
Zastávky
Nastoupilo
Vystoupilo
Obsazenost (odjelo)
Všebořice
Na Kohoutě
Duk. hrdinů
Kpt.Jaroše
Bukov
Měst.stadion
Beethovenova
Šaldova
Poliklinika
Hraničář
Divadlo
Mírové nám.
Důlce (X)
Stříb.nivy
Malátova
V Rokli
Stříbrníky
Poláčkova
Dobětice
Dob.točna
Dobětice
Poláčkova
Stříbrníky
V Rokli
Malátova
Stříb.nivy
Důlce (X)
Mírové nám.
Revoluční
Divadlo
Hraničář
Poliklinika
Šaldova
Beethovenova
Měst.stadion
Bukov
Bukov rondel
Kpt.Jaroše
Duk. hrdinů
Na Kohoutě
Všebořice

Víkendový den

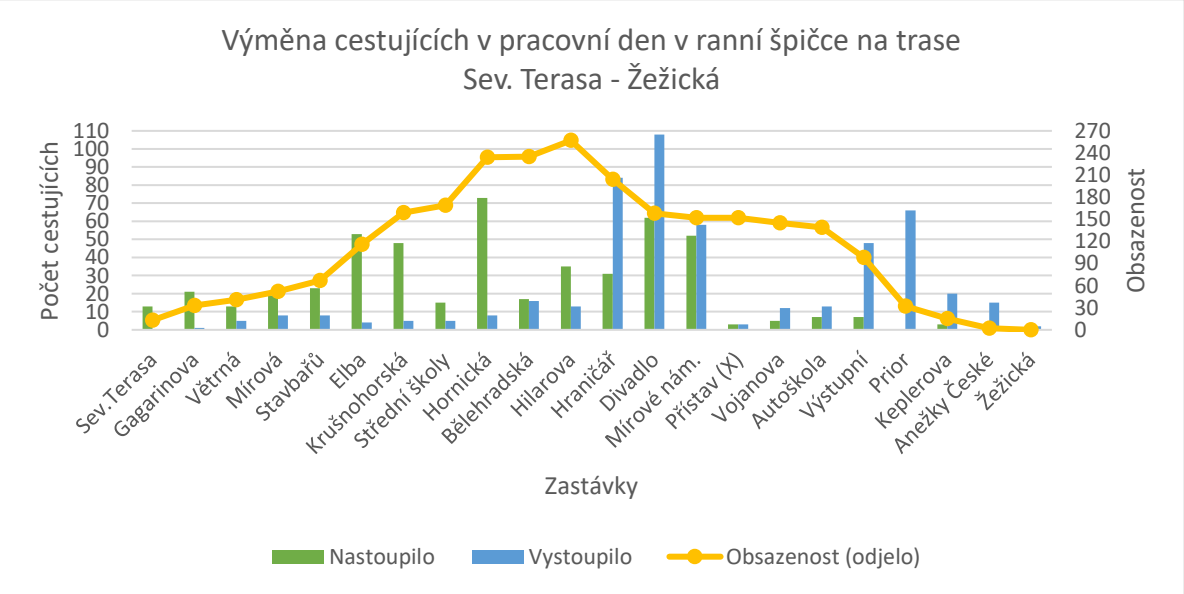
Všebořice-Všebořice	nedělní špička 18:00-21:00 (9 spojů)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Všebořice	9	0	9
Na Kohoutě	14	2	21
Duk. hrdinů	18	3	36
Kpt.Jaroše	8	0	44
Bukov	8	3	49
Měst.stadion	2	3	48
Beethovenova	6	3	51
Šaldova	12	6	57
Poliklinika	16	5	68
Hraničář	28	10	86
Divadlo	62	27	121
Mírové nám.	88	18	191
Důlce (X)	6	0	197
Stříb.nivy	3	12	188
Malátova	4	26	166
V Rokli	3	8	161
Stříbrníky	7	58	110
Poláčkova	0	49	61
Dobětice	2	50	13
Dob.točna	7	19	1
Dobětice	25	3	23
Poláčkova	19	1	41
Stříbrníky	35	9	67
V Rokli	6	5	68
Malátova	7	7	68
Stříb.nivy	6	8	66
Důlce (X)	6	2	70
Mírové nám.	43	54	59
Revoluční	38	14	83
Divadlo	14	4	93
Hraničář	16	9	100
Poliklinika	6	20	86
Šaldova	7	3	90
Beethovenova	4	5	89
Měst.stadion	13	7	95
Bukov	1	4	92
Bukov rondel	3	2	93
Kpt.Jaroše	4	35	62
Duk. hrdinů	3	37	28
Na Kohoutě	2	20	10
Všebořice	0	10	0
Součet	**561**	**561**	**3061**


Výměna cestujících v neděli v čase 18-21 hod. na trase Všebořice-Všebořice
Počet cestujících
Obsazenost
Zastávky
Všebořice
Na Kohoutě
Duk. hrdinů
Kpt.Jaroše
Bukov
Měst.stadion
Beethovenova
Šaldova
Poliklinika
Hraničář
Divadlo
Mírové nám.
Důlce (X)
Stříb.nivy
Malátova
V Rokli
Stříbrníky
Poláčkova
Dobětice
Dob.točna
Dobětice
Poláčkova
Stříbrníky
V Rokli
Malátova
Stříb.nivy
Důlce (X)
Mírové nám.
Revoluční
Divadlo
Hraničář
Poliklinika
Šaldova
Beethovenova
Měst.stadion
Bukov
Bukov rondel
Kpt.Jaroše
Duk. hrdinů
Na Kohoutě
Všebořice
Nastoupilo
Vystoupilo
Obsazenost (odjelo)

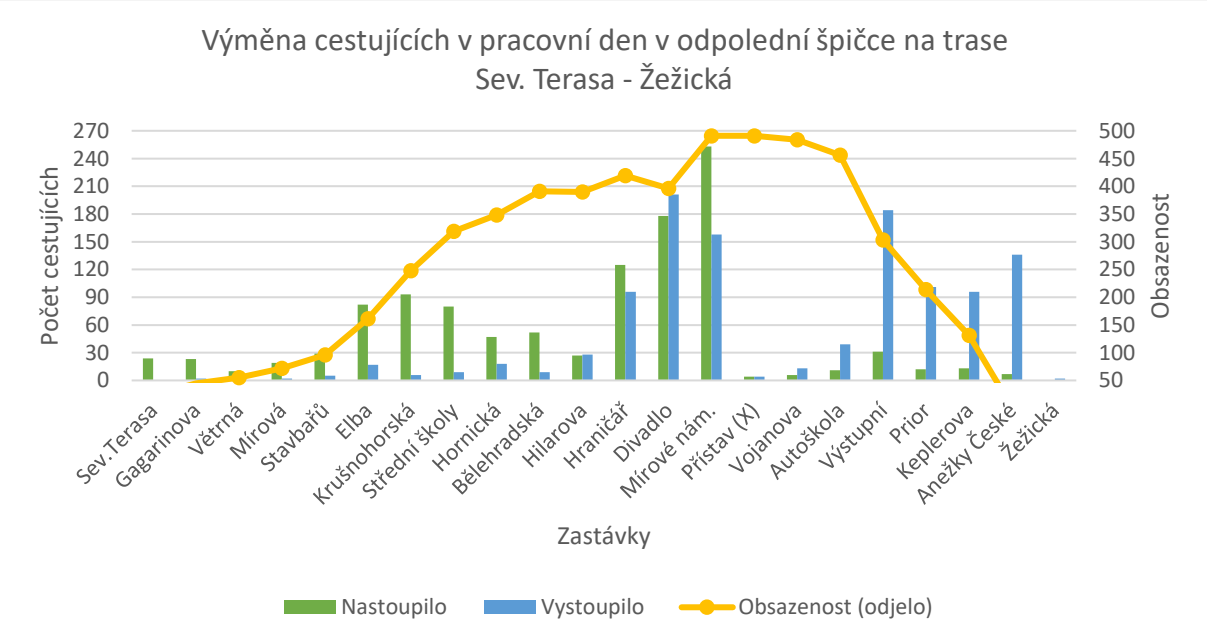
Linka č. 55

Pracovní den

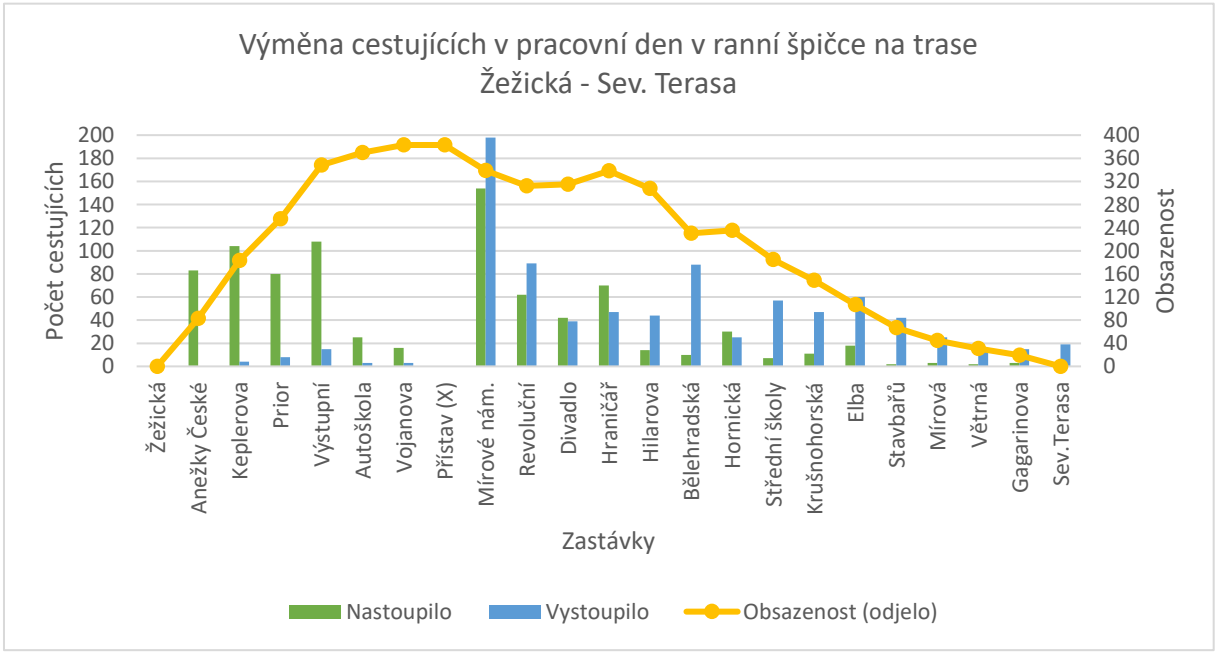
Sev.Terasa - Žežická	ranní špička 5:30 - 8:30 (11 spojů)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Sev.Terasa	13	0	13
Gagarinova	21	1	33
Větrná	13	5	41
Mírová	19	8	52
Stavbařů	23	8	67
Elba	53	4	116
Krušnohorská	48	5	159
Střední školy	15	5	169
Hornická	73	8	234
Bělehradská	17	16	235
Hilarova	35	13	257
Hraničář	31	84	204
Divadlo	62	108	158
Mírové nám.	52	58	152
Přístav (X)	3	3	152
Vojanova	5	12	145
Autoškola	7	13	139
Výstupní	7	48	98
Prior	0	66	32
Keplerova	3	20	15
Anežky České	2	15	2
Žežická	0	2	0
Součet	**502**	**502**	**2473**



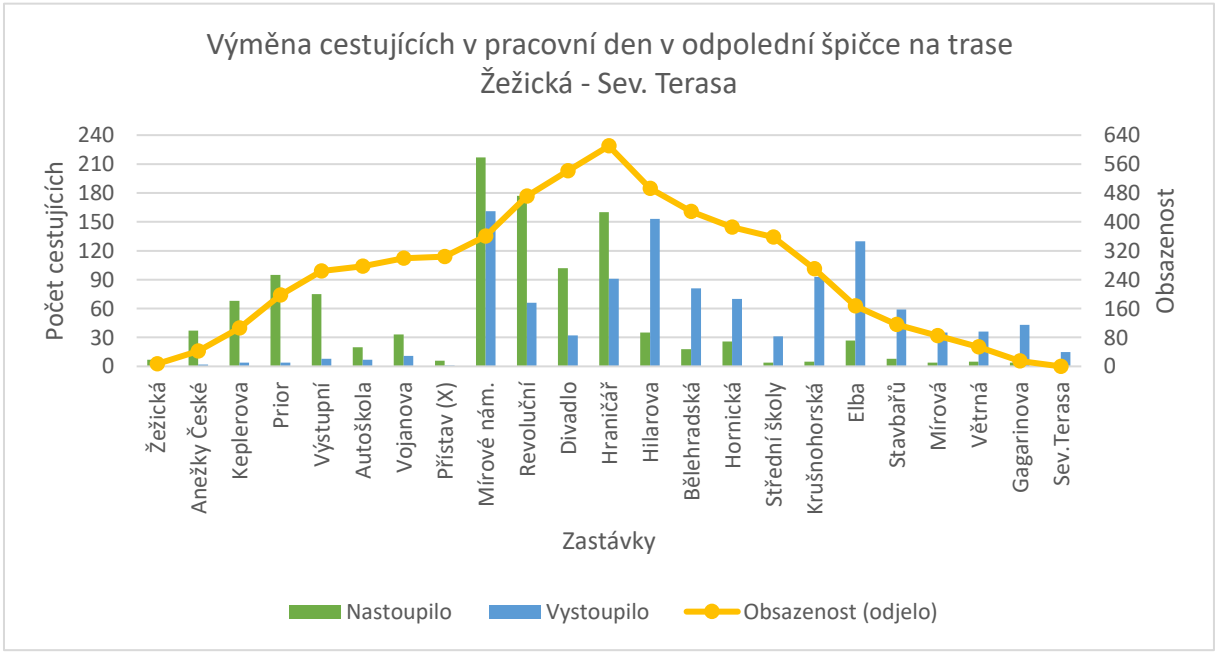
Sev.Terasa - Žežická	odpolední špička 14:00- 17:00 (12 spojů)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Sev.Terasa	24	0	24
Gagarinova	23	2	45
Větrná	10	0	55
Mírová	19	2	72
Stavbařů	29	5	96
Elba	82	17	161
Krušnohorská	93	6	248
Střední školy	80	9	319
Hornická	47	18	348
Bělehradská	52	9	391
Hilarova	27	28	390
Hraničář	125	96	419
Divadlo	178	201	396
Mírové nám.	253	158	491
Přístav (X)	4	4	491
Vojanova	6	13	484
Autoškola	11	39	456
Výstupní	31	184	303
Prior	12	101	214
Keplerova	13	96	131
Anežky České	7	136	2
Žežická	0	2	0
Součet	**1126**	**1126**	**5536**



Žežická-Sev.Terasa	ranní špička 5:30 - 8:30 (11 spojů)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Žežická	0	0	0
Anežky České	83	0	83
Keplerova	104	4	183
Prior	80	8	255
Výstupní	108	15	348
Autoškola	25	3	370
Vojanova	16	3	383
Přístav (X)	0	0	383
Mírové nám.	154	198	339
Revoluční	62	89	312
Divadlo	42	39	315
Hraničář	70	47	338
Hilarova	14	44	308
Bělehradská	10	88	230
Hornická	30	25	235
Střední školy	7	57	185
Krušnohorská	11	47	149
Elba	18	60	107
Stavbařů	2	42	67
Mírová	3	25	45
Větrná	2	16	31
Gagarinova	3	15	19
Sev.Terasa	0	19	0
Součet	**844**	**844**	**4685**

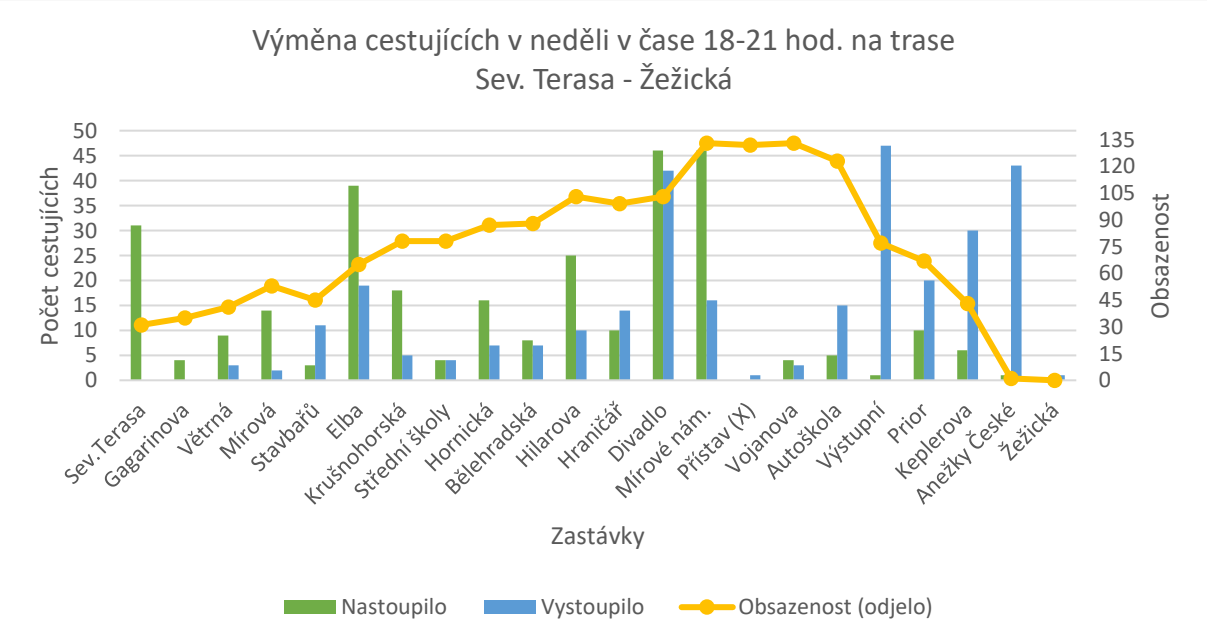


Žežická-Sev.Terasa	odpolední špička 14:00- 17:00 (12 spojů)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Žežická	7	0	7
Anežky České	37	2	42
Keplerova	68	4	106
Prior	95	4	197
Výstupní	75	8	264
Autoškola	20	7	277
Vojanova	33	11	299
Přístav (X)	6	1	304
Mírové nám.	217	161	360
Revoluční	177	66	471
Divadlo	102	32	541
Hraničář	160	91	610
Hilarova	35	153	492
Bělehradská	18	81	429
Hornická	26	70	385
Střední školy	4	31	358
Krušnohorská	5	93	270
Elba	27	130	167
Stavbařů	8	59	116
Mírová	4	35	85
Větrná	5	36	54
Gagarinova	4	43	15
Sev.Terasa	0	15	0
Součet	**1133**	**1133**	**5849**

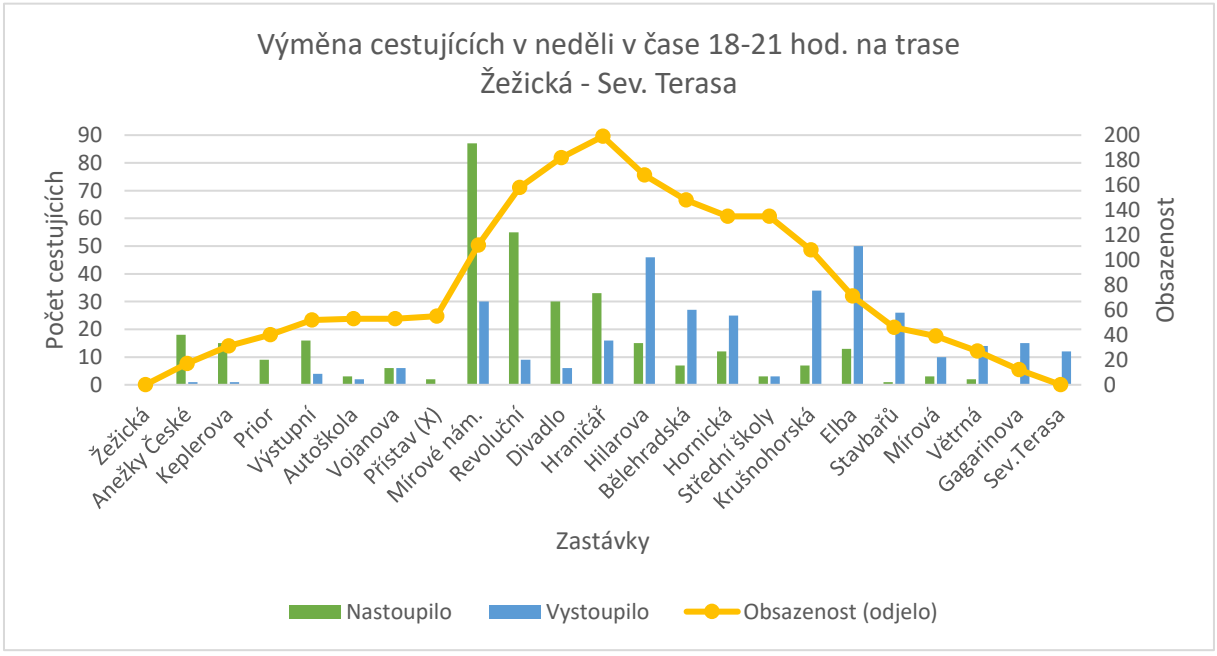


Víkendový den

Sev. Terasa - Žežická	nedělní špička 18:00 - 21:00 (9 spojů)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Sev.Terasa	31	0	31
Gagarinova	4	0	35
Větrná	9	3	41
Mírová	14	2	53
Stavbařů	3	11	45
Elba	39	19	65
Krušnohorská	18	5	78
Střední školy	4	4	78
Hornická	16	7	87
Bělehradská	8	7	88
Hilarova	25	10	103
Hraničář	10	14	99
Divadlo	46	42	103
Mírové nám.	46	16	133
Přístav (X)	0	1	132
Vojanova	4	3	133
Autoškola	5	15	123
Výstupní	1	47	77
Prior	10	20	67
Keplerova	6	30	43
Anežky České	1	43	1
Žežická	0	1	0
Součet	**300**	**300**	**1615**



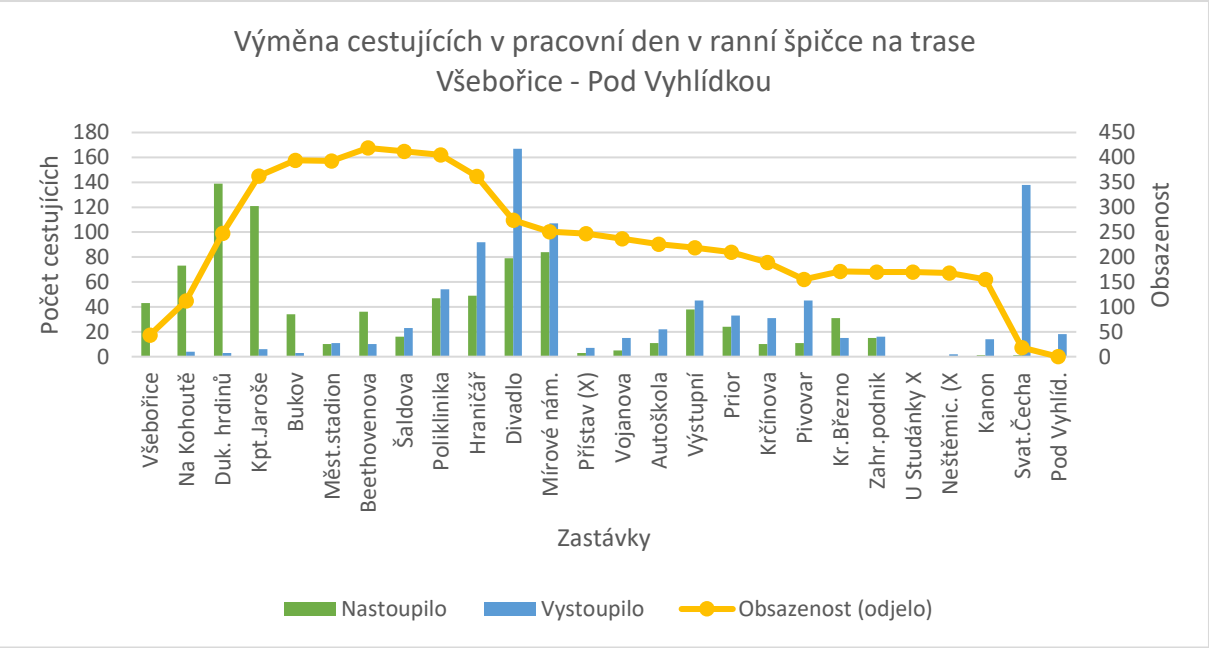
Žežická - Sev. Terasa	nedělní špička 18:00 - 21:00 (9 spojů)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Žežická	0	0	0
Anežky České	18	1	17
Keplerova	15	1	31
Prior	9	0	40
Výstupní	16	4	52
Autoškola	3	2	53
Vojanova	6	6	53
Přístav (X)	2	0	55
Mírové nám.	87	30	112
Revoluční	55	9	158
Divadlo	30	6	182
Hraničář	33	16	199
Hilarova	15	46	168
Bělehradská	7	27	148
Hornická	12	25	135
Střední školy	3	3	135
Krušnohorská	7	34	108
Elba	13	50	71
Stavbařů	1	26	46
Mírová	3	10	39
Větrná	2	14	27
Gagarinova	0	15	12
Sev.Terasa	0	12	0
Součet	**337**	**337**	**1841**



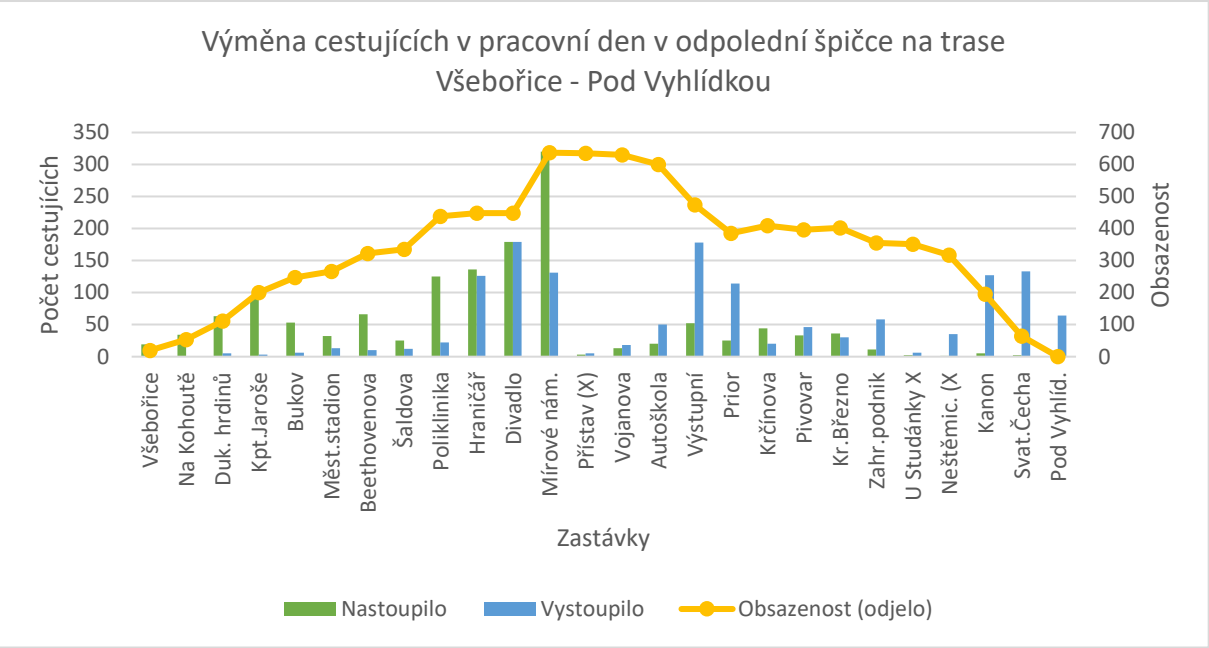
Linka č. 56

Pracovní den

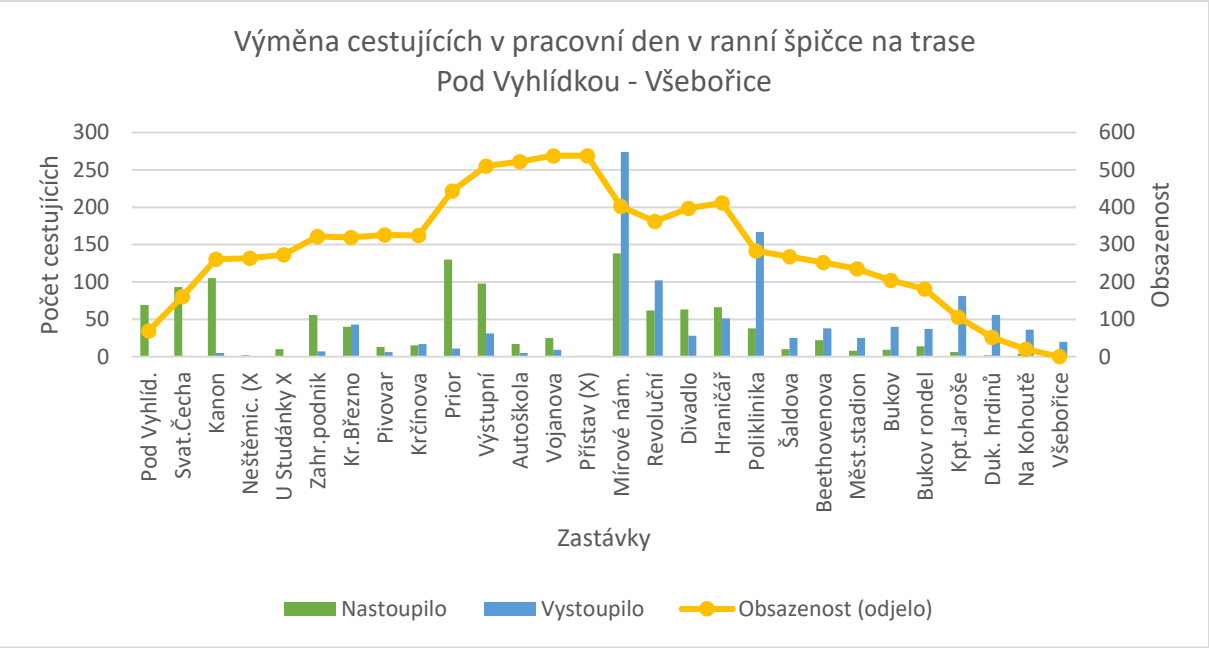
Všebořice-Pod Vyhlídkou	ranní špička 5:30 - 8:30 (11 spojů)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Všebořice	43	0	43
Na Kohoutě	73	4	112
Duk. hrdinů	139	3	248
Kpt.Jaroše	121	6	363
Bukov	34	3	394
Měst.stadion	10	11	393
Beethovenova	36	10	419
Šaldova	16	23	412
Poliklinika	47	54	405
Hraničář	49	92	362
Divadlo	79	167	274
Mírové nám.	84	107	251
Přístav (X)	3	7	247
Vojanova	5	15	237
Autoškola	11	22	226
Výstupní	38	45	219
Prior	24	33	210
Krčínova	10	31	189
Pivovar	11	45	155
Kr.Březno	31	15	171
Zahr.podnik	15	16	170
U Studánky X	0	0	170
Neštěmic. (X	0	2	168
Kanon	1	14	155
Svat.Čecha	1	138	18
Pod Vyhlíd.	0	18	0
Součet	**881**	**881**	**6011**


Výměna cestujících v pracovní den v ranní špičce na trase Všebořice - Pod Vyhlídkou
Počet cestujících
Obsazenost
0
20
40
60
80
100
120
140
160
180
0
50
100
150
200
250
300
350
400
450
Všebořice
Na Kohoutě
Duk. hrdinů
Kpt.Jaroše
Bukov
Měst.stadion
Beethovenova
Šaldova
Poliklinika
Hraničář
Divadlo
Mírové nám.
Přístav (X)
Vojanova
Autoškola
Výstupní
Prior
Krčínova
Pivovar
Kr.Březno
Zahr.podnik
U Studánky X
Neštěmic. (X
Kanon
Svat.Čecha
Pod Vyhlíd.
Zastávky
Nastoupilo
Vystoupilo
Obsazenost (odjelo)

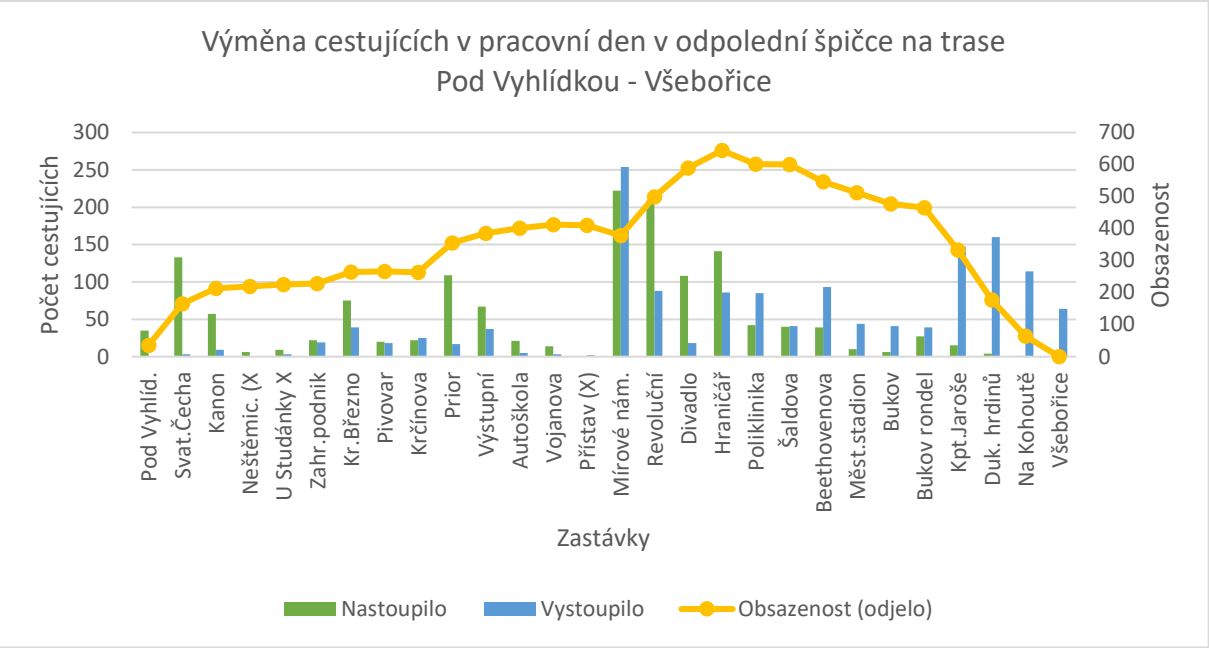
Všebořice-Pod Vyhlídkou	odpolední špička 14:00- 17:00 (12 spojů)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Všebořice	19	0	19
Na Kohoutě	34	0	53
Duk. hrdinů	63	5	111
Kpt.Jaroše	92	3	200
Bukov	53	6	247
Měst.stadion	32	13	266
Beethovenova	66	10	322
Šaldova	25	12	335
Poliklinika	125	22	438
Hraničář	136	126	448
Divadlo	179	179	448
Mírové nám.	320	131	637
Přístav (X)	3	5	635
Vojanova	13	18	630
Autoškola	20	50	600
Výstupní	52	178	474
Prior	25	114	385
Krčínova	44	20	409
Pivovar	33	46	396
Kr.Březno	36	30	402
Zahr.podnik	11	58	355
U Studánky X	2	6	351
Neštěmic. (X	1	35	317
Kanon	5	127	195
Svat.Čecha	2	133	64
Pod Vyhlíd.	0	64	0
Součet	**1391**	**1391**	**8737**


Výměna cestujících v pracovní den v odpolední špičce na trase Všebořice - Pod Vyhlídkou
Počet cestujících
Obsazenost
350
300
250
200
150
100
50
0
700
600
500
400
300
200
100
0
Všebořice
Na Kohoutě
Duk. hrdinů
Kpt.Jaroše
Bukov
Měst.stadion
Beethovenova
Šaldova
Poliklinika
Hraničář
Divadlo
Mírové nám.
Přístav (X)
Vojanova
Autoškola
Výstupní
Prior
Krčínova
Pivovar
Kr.Březno
Zahr.podnik
U Studánky X
Neštěmic. (X
Kanon
Svat.Čecha
Pod Vyhlíd.
Zastávky
Nastoupilo
Vystoupilo
Obsazenost (odjelo)

Pod Vyhlídkou-Všebořice	ranní špička 5:30 - 8:30 (11 spojů)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Pod Vyhlíd.	69	0	69
Svat.Čecha	93	1	161
Kanon	105	5	261
Neštěmic. (X	2	0	263
U Studánky X	10	0	273
Zahr.podnik	56	7	322
Kr.Březno	40	43	319
Pivovar	13	6	326
Krčínova	15	17	324
Prior	130	11	443
Výstupní	98	31	510
Autoškola	17	5	522
Vojanova	25	9	538
Přístav (X)	1	1	538
Mírové nám.	138	274	402
Revoluční	62	102	362
Divadlo	63	28	397
Hraničář	66	51	412
Poliklinika	38	167	283
Šaldova	10	25	268
Beethovenova	22	38	252
Měst.stadion	8	25	235
Bukov	9	40	204
Bukov rondel	14	37	181
Kpt.Jaroše	6	81	106
Duk. hrdinů	2	56	52
Na Kohoutě	4	36	20
Všebořice	0	20	0
Součet	**1116**	**1116**	**8043**

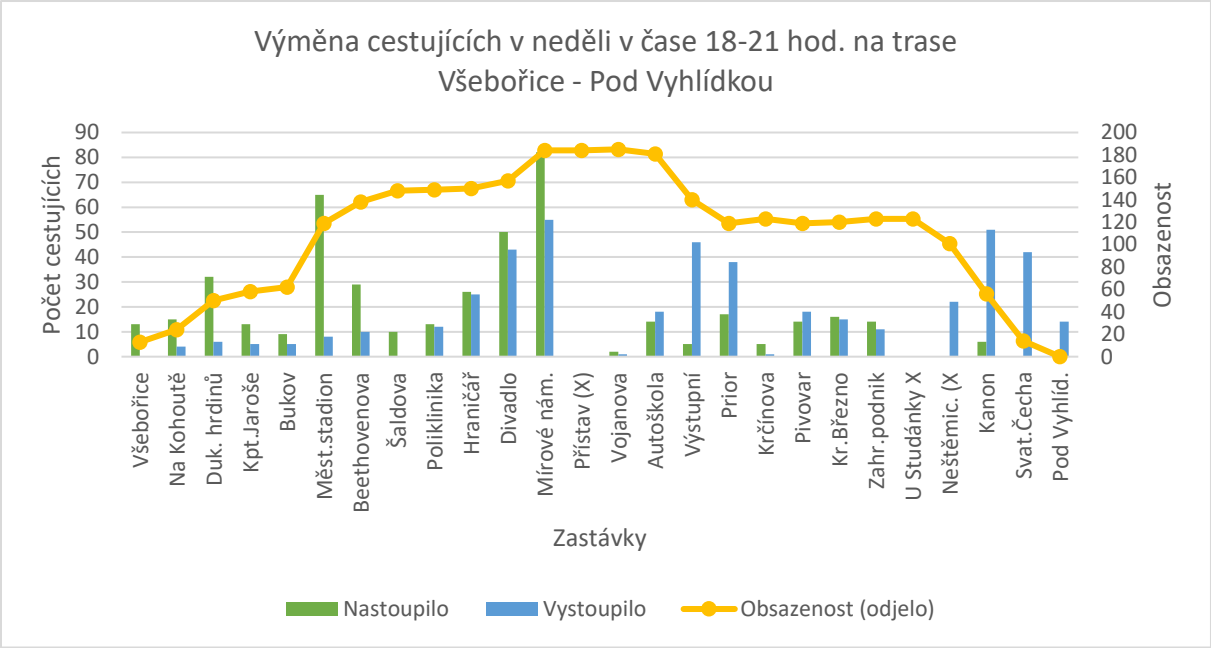

Výměna cestujících v pracovní den v ranní špičce na trase
Pod Vyhlídkou - Všebořice
Počet cestujících
Obsazenost
300
250
200
150
100
50
0
600
500
400
300
200
100
0
Pod Vyhlíd.
Svat.Čecha
Kanon
Neštěmic. (X
U Studánky X
Zahr.podnik
Kr.Březno
Pivovar
Krčínova
Prior
Výstupní
Autoškola
Vojanova
Přístav (X)
Mírové nám.
Revoluční
Divadlo
Hraničář
Poliklinika
Šaldova
Beethovenova
Měst.stadion
Bukov
Bukov rondel
Kpt.Jaroše
Duk. hrdinů
Na Kohoutě
Všebořice
Zastávky
Nastoupilo
Vystoupilo
Obsazenost (odjelo)

Pod Vyhlídkou-Všebořice	odpolední špička 14:00 - 17:00 (12 spojů)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Pod Vyhlíd.	35	0	35
Svat.Čecha	133	3	165
Kanon	57	9	213
Neštěmic. (X	6	0	219
U Studánky X	9	3	225
Zahr.podnik	22	19	228
Kr.Březno	75	39	264
Pivovar	20	18	266
Krčínova	22	25	263
Prior	109	17	355
Výstupní	67	37	385
Autoškola	21	5	401
Vojanova	14	3	412
Přístav (X)	0	2	410
Mírové nám.	222	254	378
Revoluční	209	88	499
Divadlo	108	18	589
Hraničář	141	86	644
Poliklinika	42	85	601
Šaldova	40	41	600
Beethovenova	39	93	546
Měst.stadion	10	44	512
Bukov	6	41	477
Bukov rondel	27	39	465
Kpt.Jaroše	15	147	333
Duk. hrdinů	4	160	177
Na Kohoutě	1	114	64
Všebořice	0	64	0
Součet	**1454**	**1454**	**9726**

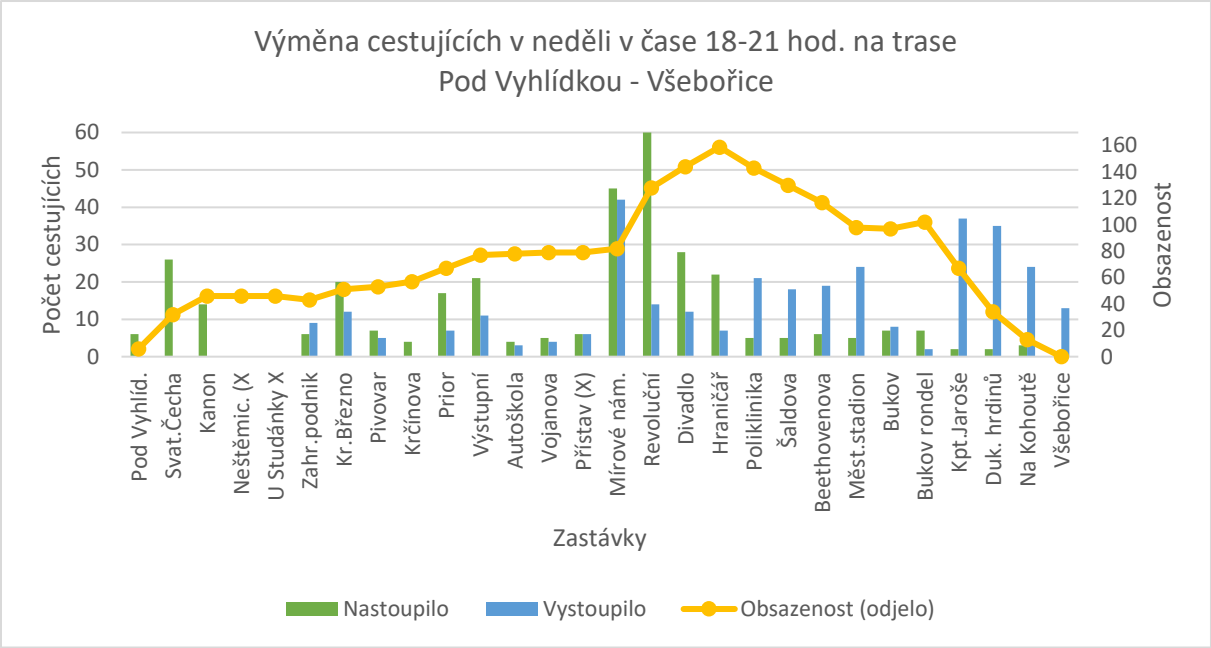

Výměna cestujících v pracovní den v odpolední špičce na trase
Pod Vyhlídkou - Všebořice
Počet cestujících
Obsazenost
300
250
200
150
100
50
0
700
600
500
400
300
200
100
0
Pod Vyhlíd.
Svat.Čecha
Kanon
Neštěmic. (X
U Studánky X
Zahr.podnik
Kr.Březno
Pivovar
Krčínova
Prior
Výstupní
Autoškola
Vojanova
Přístav (X)
Mírové nám.
Revoluční
Divadlo
Hraničář
Poliklinika
Šaldova
Beethovenova
Měst.stadion
Bukov
Bukov rondel
Kpt.Jaroše
Duk. hrdinů
Na Kohoutě
Všebořice
Zastávky
Nastoupilo
Vystoupilo
Obsazenost (odjelo)

Víkendový den

Všebořice-Pod Vyhlídkou	**nedělní špička 18:00 - 21:00** (9 spojů)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Všebořice	13	0	13
Na Kohoutě	15	4	24
Duk. hrdinů	32	6	50
Kpt.Jaroše	13	5	58
Bukov	9	5	62
Měst.stadion	65	8	119
Beethovenova	29	10	138
Šaldova	10	0	148
Poliklinika	13	12	149
Hraničář	26	25	150
Divadlo	50	43	157
Mírové nám.	82	55	184
Přístav (X)	0	0	184
Vojanova	2	1	185
Autoškola	14	18	181
Výstupní	5	46	140
Prior	17	38	119
Krčínova	5	1	123
Pivovar	14	18	119
Kr.Březno	16	15	120
Zahr.podnik	14	11	123
U Studánky X	0	0	123
Neštěmic. (X	0	22	101
Kanon	6	51	56
Svat.Čecha	0	42	14
Pod Vyhlíd.	0	14	0
Součet	**450**	**450**	**2840**


Výměna cestujících v neděli v čase 18-21 hod. na trase
Všebořice - Pod Vyhlídkou
Počet cestujících
Obsazenost
0
10
20
30
40
50
60
70
80
90
0
20
40
60
80
100
120
140
160
180
200
Všebořice
Na Kohoutě
Duk. hrdinů
Kpt.Jaroše
Bukov
Měst.stadion
Beethovenova
Šaldova
Poliklinika
Hraničář
Divadlo
Mírové nám.
Přístav (X)
Vojanova
Autoškola
Výstupní
Prior
Krčínova
Pivovar
Kr.Březno
Zahr.podnik
U Studánky X
Neštěmic. (X
Kanon
Svat.Čecha
Pod Vyhlíd.
Zastávky
Nastoupilo
Vystoupilo
Obsazenost (odjelo)

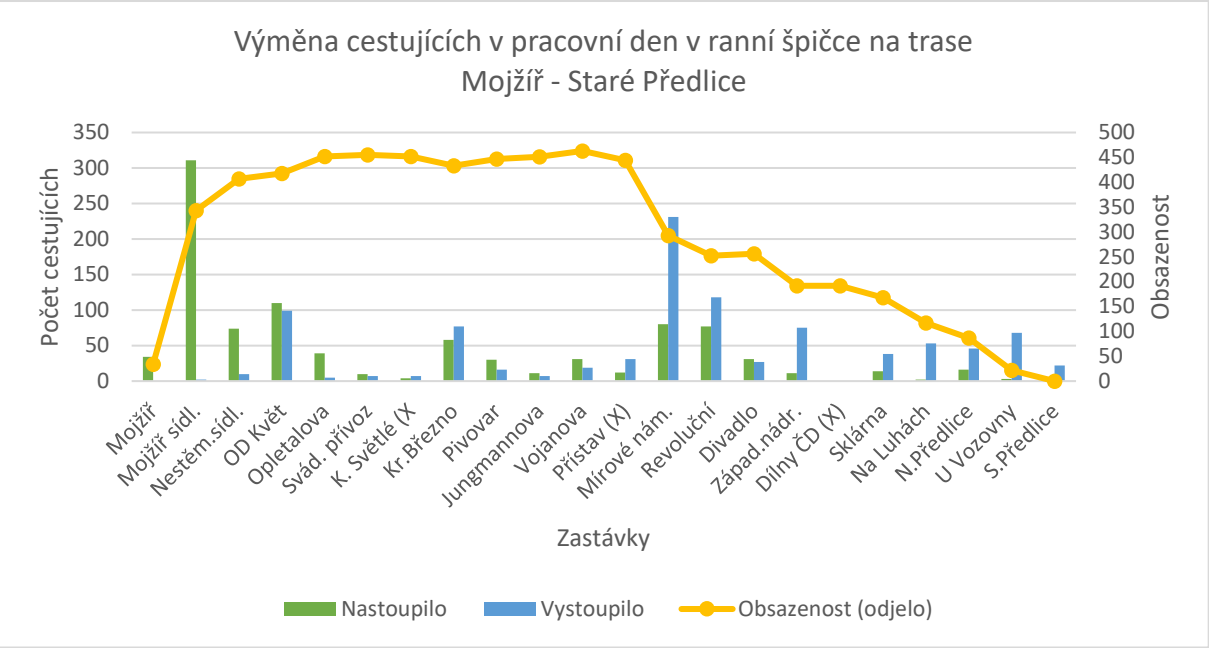
Pod Vyhlídkou- Všebořice	nedělní špička 18:00 - 21:00 (9 spojů)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Pod Vyhlíd.	6	0	6
Svat.Čecha	26	0	32
Kanon	14	0	46
Neštěmic. (X	0	0	46
U Studánky X	0	0	46
Zahr.podnik	6	9	43
Kr.Březno	20	12	51
Pivovar	7	5	53
Krčínova	4	0	57
Prior	17	7	67
Výstupní	21	11	77
Autoškola	4	3	78
Vojanova	5	4	79
Přístav (X)	6	6	79
Mírové nám.	45	42	82
Revoluční	60	14	128
Divadlo	28	12	144
Hraničář	22	7	159
Poliklinika	5	21	143
Šaldova	5	18	130
Beethovenova	6	19	117
Měst.stadion	5	24	98
Bukov	7	8	97
Bukov rondel	7	2	102
Kpt.Jaroše	2	37	67
Duk. hrdinů	2	35	34
Na Kohoutě	3	24	13
Všebořice	0	13	0
Součet	**333**	**333**	**2074**


Výměna cestujících v neděli v čase 18-21 hod. na trase
Pod Vyhlídkou - Všebořice
Počet cestujících
Obsazenost
0
10
20
30
40
50
60
0
20
40
60
80
100
120
140
160
Pod Vyhlíd.
Svat.Čecha
Kanon
Neštěmic. (X
U Studánky X
Zahr.podnik
Kr.Březno
Pivovar
Krčínova
Prior
Výstupní
Autoškola
Vojanova
Přístav (X)
Mírové nám.
Revoluční
Divadlo
Hraničář
Poliklinika
Šaldova
Beethovenova
Měst.stadion
Bukov
Bukov rondel
Kpt.Jaroše
Duk. hrdinů
Na Kohoutě
Všebořice
Zastávky
Nastoupilo
Vystoupilo
Obsazenost (odjelo)

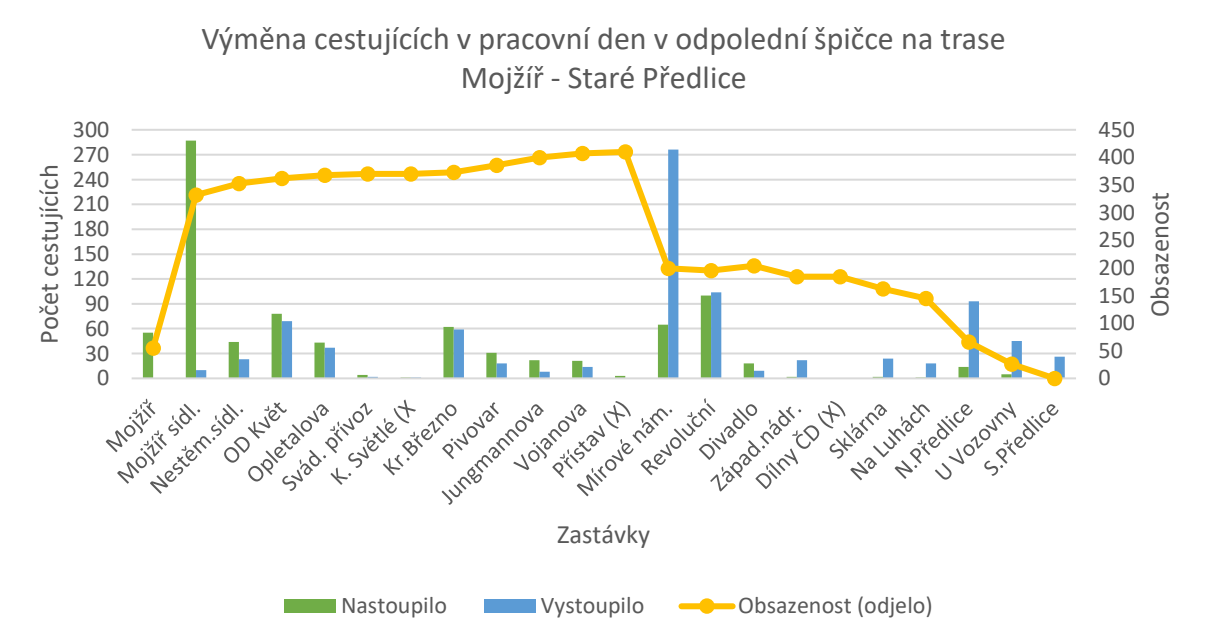
Linka č. 57

Pracovní den

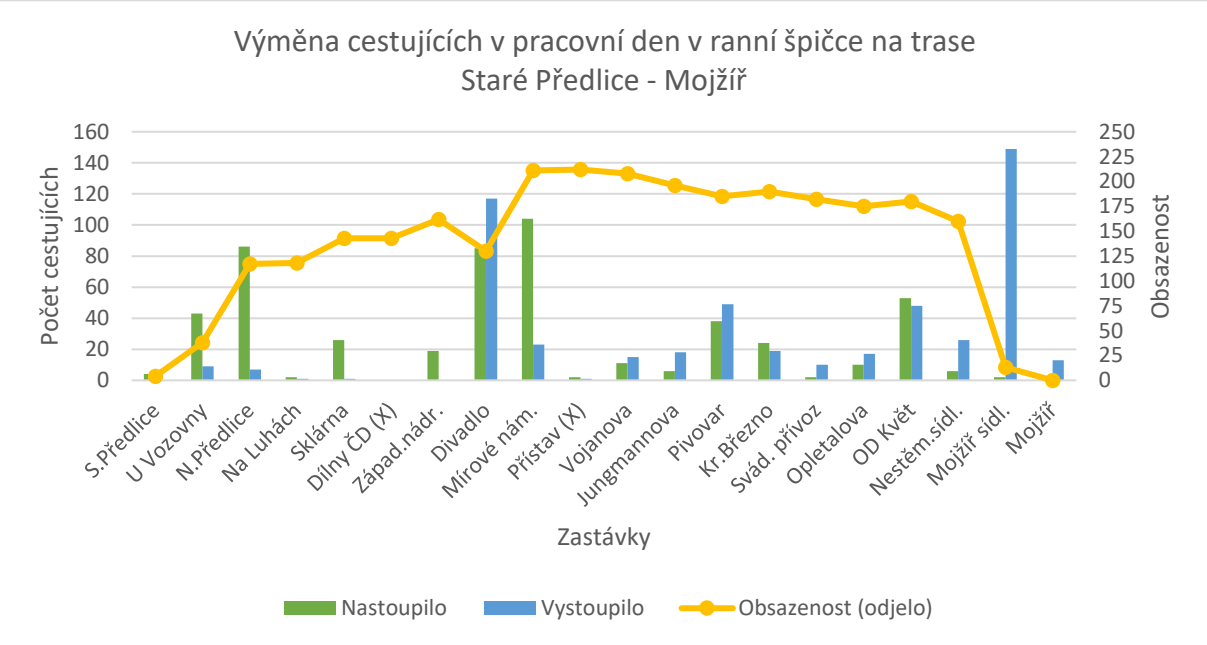
Mojžíř - Staré Předlice	**ranní špička 5:30 - 8:30** (12 spojů)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Mojžíř	34	0	34
Mojžíř sídl.	311	2	343
Nestěm.sídl.	74	10	407
OD Květ	110	99	418
Opletalova	39	5	452
Svád. přívoz	10	7	455
K. Světlé (X	4	7	452
Kr.Březno	58	77	433
Pivovar	30	16	447
Jungmannova	11	7	451
Vojanova	31	19	463
Přístav (X)	12	31	444
Mírové nám.	80	231	293
Revoluční	77	118	252
Divadlo	31	27	256
Západ.nádr.	11	75	192
Dílny ČD (X)	0	0	192
Sklárna	14	38	168
Na Luhách	2	53	117
N.Předlice	16	46	87
U Vozovny	3	68	22
S.Předlice	0	22	0
Součet	**958**	**958**	**6378**


Výměna cestujících v pracovní den v ranní špičce na trase
Mojžíř - Staré Předlice
Počet cestujících
Obsazenost
350
300
250
200
150
100
50
0
500
450
400
350
300
250
200
150
100
50
0
Mojžíř
Mojžíř sídl.
Nestěm.sídl.
OD Květ
Opletalova
Svád. přívoz
K. Světlé (X
Kr.Březno
Pivovar
Jungmannova
Vojanova
Přístav (X)
Mírové nám.
Revoluční
Divadlo
Západ.nádr.
Dílny ČD (X)
Sklárna
Na Luhách
N.Předlice
U Vozovny
S.Předlice
Zastávky
Nastoupilo
Vystoupilo
Obsazenost (odjelo)

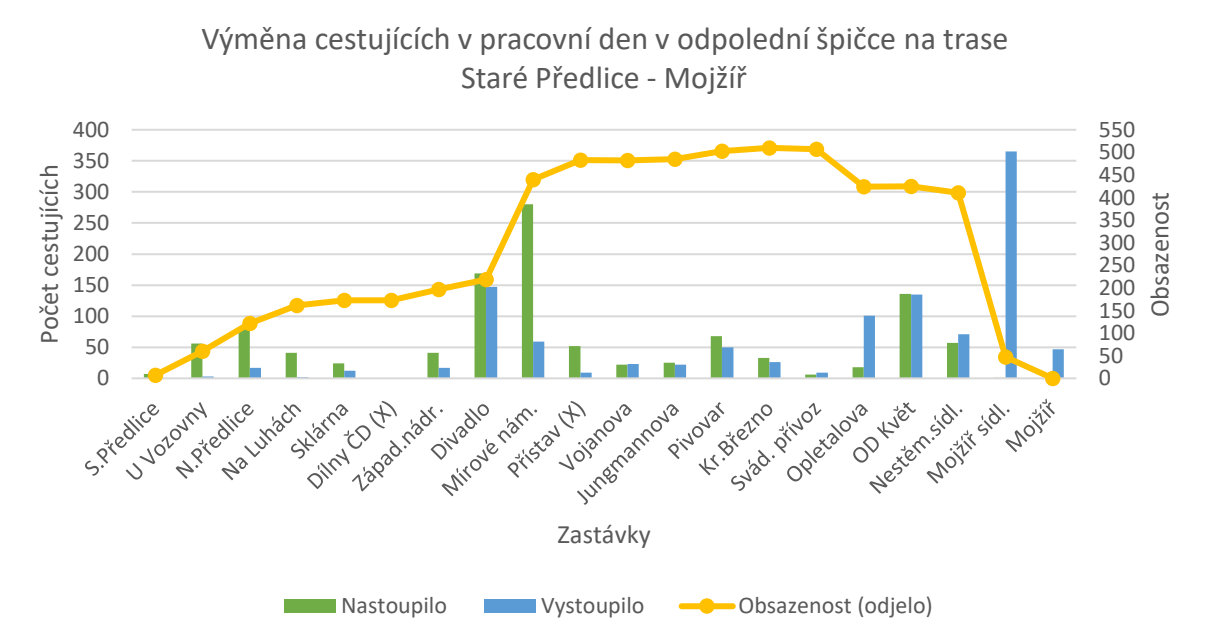
Mojžíř - Staré Předlice	odpolední špička 14:00 - 17:00 (12 spojů)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Mojžíř	55	0	55
Mojžíř sídl.	287	10	332
Nestěm.sídl.	44	23	353
OD Květ	78	69	362
Opletalova	43	37	368
Svád. přívoz	4	2	370
K. Světlé (X	1	1	370
Kr.Březno	62	59	373
Pivovar	31	18	386
Jungmannova	22	8	400
Vojanova	21	14	407
Přístav (X)	3	0	410
Mírové nám.	65	276	199
Revoluční	100	104	195
Divadlo	18	9	204
Západ.nádr.	2	22	184
Dílny ČD (X)	0	0	184
Sklárna	2	24	162
Na Luhách	1	18	145
N.Předlice	14	93	66
U Vozovny	5	45	26
S.Předlice	0	26	0
Součet	**858**	**858**	**5551**



Staré Předlice - Mojžíř	ranní špička 5:30 - 8:30 (12 spojů)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
S.Předlice	4	0	4
U Vozovny	43	9	38
N.Předlice	86	7	117
Na Luhách	2	1	118
Sklárna	26	1	143
Dílny ČD (X)	0	0	143
Západ.nádr.	19	0	162
Divadlo	85	117	130
Mírové nám.	104	23	211
Přístav (X)	2	1	212
Vojanova	11	15	208
Jungmannova	6	18	196
Pivovar	38	49	185
Kr.Březno	24	19	190
Svád. přívoz	2	10	182
Opletalova	10	17	175
OD Květ	53	48	180
Nestěm.sídl.	6	26	160
Mojžíř sídl.	2	149	13
Mojžíř	0	13	0
Součet	**523**	**523**	**2767**



Staré Předlice - Mojžíř	odpolední špička 14:00 - 17:00 (12 spojů)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
S.Předlice	7	0	7
U Vozovny	56	3	60
N.Předlice	79	17	122
Na Luhách	41	2	161
Sklárna	24	12	173
Dílny ČD (X)	0	0	173
Západ.nádr.	41	17	197
Divadlo	169	147	219
Mírové nám.	280	59	440
Přístav (X)	52	9	483
Vojanova	22	23	482
Jungmannova	25	22	485
Pivovar	68	50	503
Kr.Březno	33	26	510
Svád. přívoz	6	9	507
Opletalova	18	101	424
OD Květ	136	135	425
Nestěm.sídl.	57	71	411
Mojžíř sídl.	1	365	47
Mojžíř	0	47	0
Součet	**1115**	**1115**	**5829**

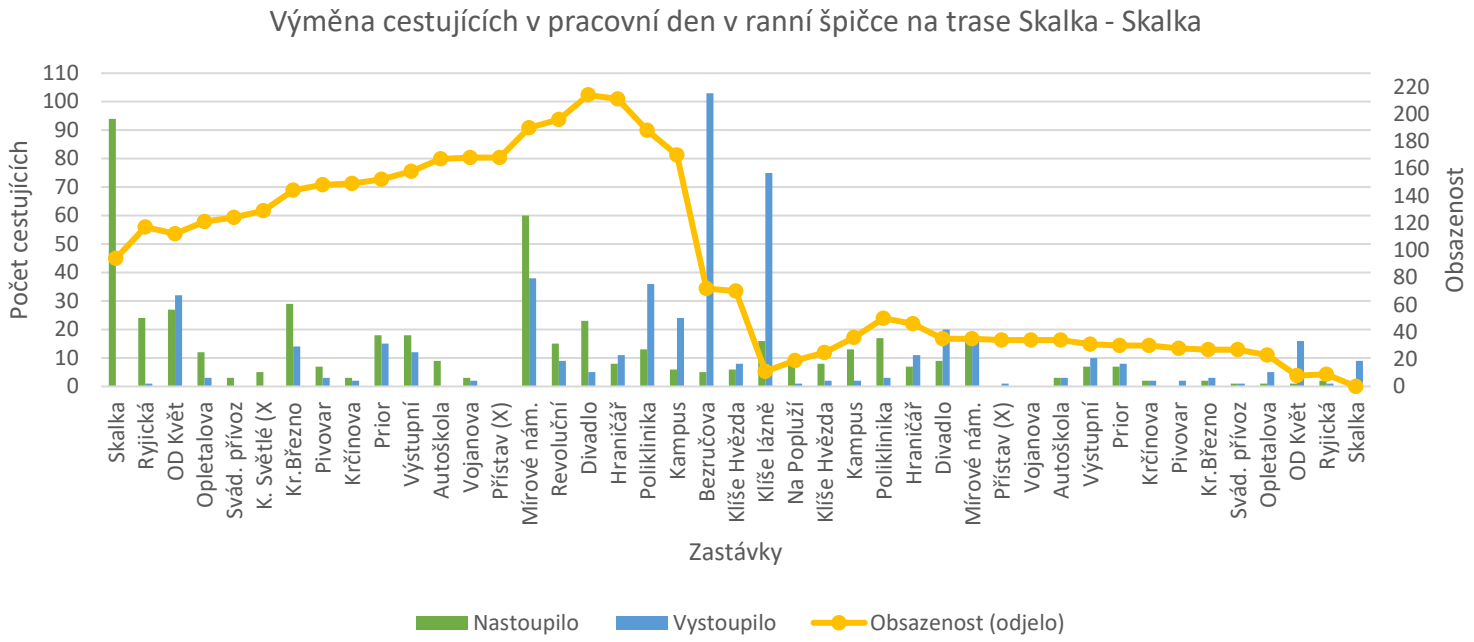


Linka č. 58

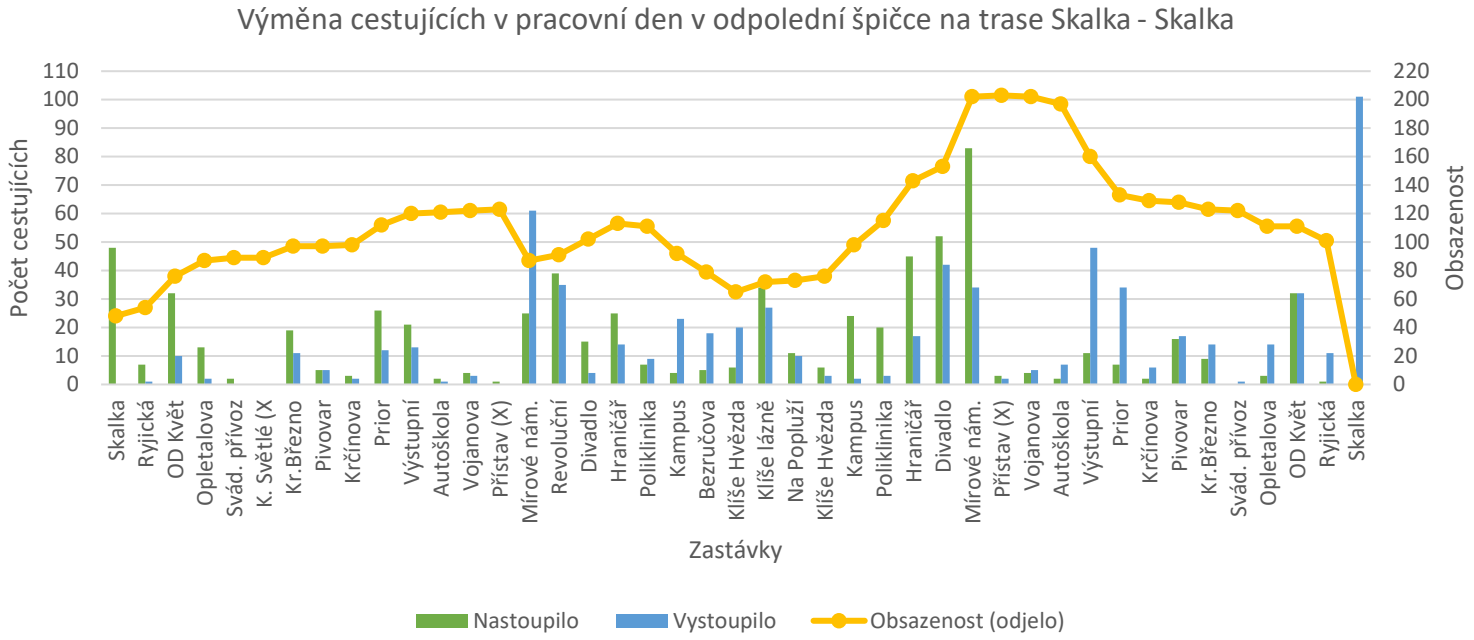
Pracovní den

Skalka - Skalka	**ranní špička 5:30 - 8:30** (5 spojů)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Skalka	94	0	94
Ryjická	24	1	117
OD Květ	27	32	112
Opletalova	12	3	121
Svád. přívoz	3	0	124
K. Světlé (X	5	0	129
Kr.Březno	29	14	144
Pivovar	7	3	148
Krčínova	3	2	149
Prior	18	15	152
Výstupní	18	12	158
Autoškola	9	0	167
Vojanova	3	2	168
Přístav (X)	0	0	168
Mírové nám.	60	38	190
Revoluční	15	9	196
Divadlo	23	5	214
Hraničář	8	11	211
Poliklinika	13	36	188
Kampus	6	24	170
Bezručova	5	103	72
Klíše Hvězda	6	8	70
Klíše lázně	16	75	11
Na Popluží	9	1	19
Klíše Hvězda	8	2	25
Kampus	13	2	36
Poliklinika	17	3	50
Hraničář	7	11	46
Divadlo	9	20	35
Mírové nám.	16	16	35
Přístav (X)	0	1	34
Vojanova	0	0	34
Autoškola	3	3	34
Výstupní	7	10	31
Prior	7	8	30
Krčínova	2	2	30
Pivovar	0	2	28
Kr.Březno	2	3	27
Svád. přívoz	1	1	27

Opletalova	1	5	23
OD Květ	1	16	8
Ryjická	2	1	9
Skalka	0	9	0
Součet	**509**	**509**	**3834**


Výměna cestujících v pracovní den v ranní špičce na trase Skalka - Skalka
Počet cestujících
Obsazenost
Zastávky
Skalka
Ryjická
OD Květ
Opletalova
Svád. přívoz
K. Světlé (X
Kr.Březno
Pivovar
Krčínova
Prior
Výstupní
Autoškola
Vojanova
Přístav (X)
Mírové nám.
Revoluční
Divadlo
Hraničář
Poliklinika
Kampus
Bezručova
Klíše Hvězda
Klíše lázně
Na Popluží
Kampus
Poliklinika
Hraničář
Divadlo
Mírové nám.
Přístav (X)
Vojanova
Autoškola
Výstupní
Prior
Krčínova
Pivovar
Kr.Březno
Svád. přívoz
Opletalova
OD Květ
Ryjická
Skalka
Nastoupilo
Vystoupilo
Obsazenost (odjelo)

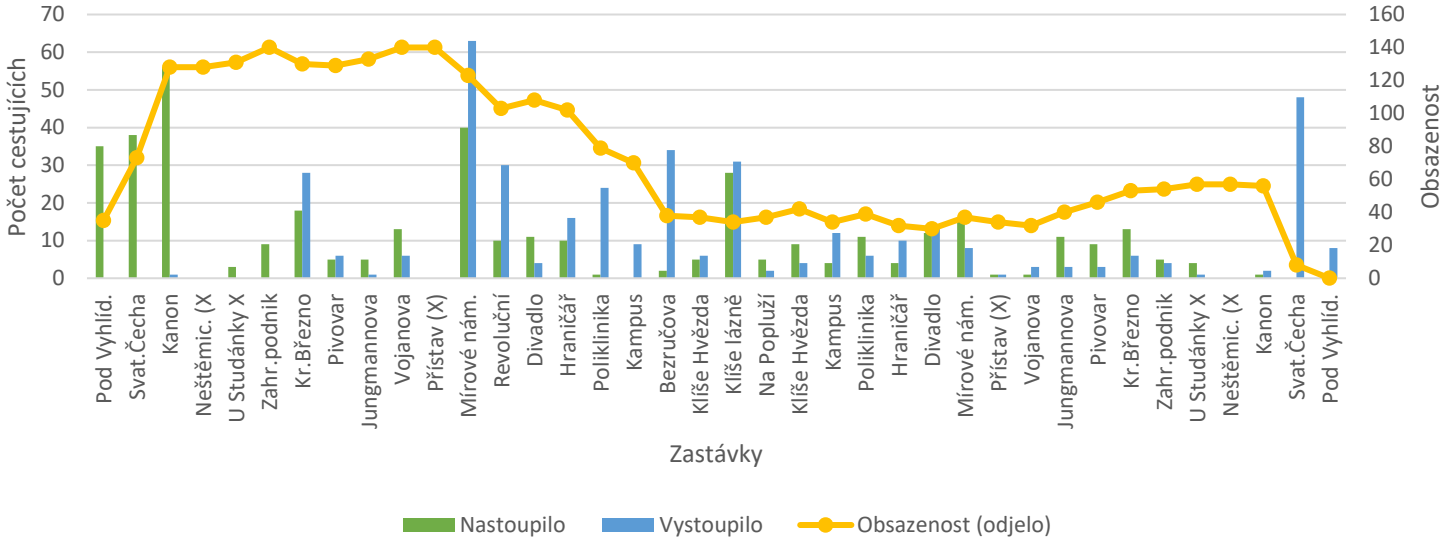
Skalka - Skalka	odpolední špička 14:00 - 17:00 (6 spojů)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Skalka	48	0	48
Ryjická	7	1	54
OD Květ	32	10	76
Opletalova	13	2	87
Svád. přívoz	2	0	89
K. Světlé (X	0	0	89
Kr.Březno	19	11	97
Pivovar	5	5	97
Krčínova	3	2	98
Prior	26	12	112
Výstupní	21	13	120
Autoškola	2	1	121
Vojanova	4	3	122
Přístav (X)	1	0	123
Mírové nám.	25	61	87
Revoluční	39	35	91
Divadlo	15	4	102
Hraničář	25	14	113
Poliklinika	7	9	111
Kampus	4	23	92
Bezručova	5	18	79
Klíše Hvězda	6	20	65
Klíše lázně	34	27	72
Na Popluží	11	10	73
Klíše Hvězda	6	3	76
Kampus	24	2	98
Poliklinika	20	3	115
Hraničář	45	17	143
Divadlo	52	42	153
Mírové nám.	83	34	202
Přístav (X)	3	2	203
Vojanova	4	5	202
Autoškola	2	7	197
Výstupní	11	48	160
Prior	7	34	133
Krčínova	2	6	129
Pivovar	16	17	128
Kr.Březno	9	14	123
Svád. přívoz	0	1	122
Opletalova	3	14	111
OD Květ	32	32	111
Ryjická	1	11	101
Skalka	0	101	0
Součet	**674**	**674**	**4725**


Výměna cestujících v pracovní den v odpolední špičce na trase Skalka - Skalka
Počet cestujících
Obsazenost
Zastávky
Skalka
Rybická
OD Květ
Opletalova
Svád. přívoz
K. Světlé (X
Kr.Březno
Pivovar
Krčínova
Prior
Výstupní
Autoškola
Vojanova
Přístav (X)
Mírové nám.
Revoluční
Divadlo
Hraničář
Poliklinika
Kampus
Bezručova
Klíše Hvězda
Klíše lázně
Na Popluží
Klíše Hvězda
Kampus
Poliklinika
Hraničář
Divadlo
Mírové nám.
Přístav (X)
Vojanova
Autoškola
Výstupní
Prior
Krčínova
Pivovar
Kr.Březno
Svád. přívoz
Opletalova
OD Květ
Rybická
Skalka
Nastoupilo
Vystoupilo
Obsazenost (odjelo)

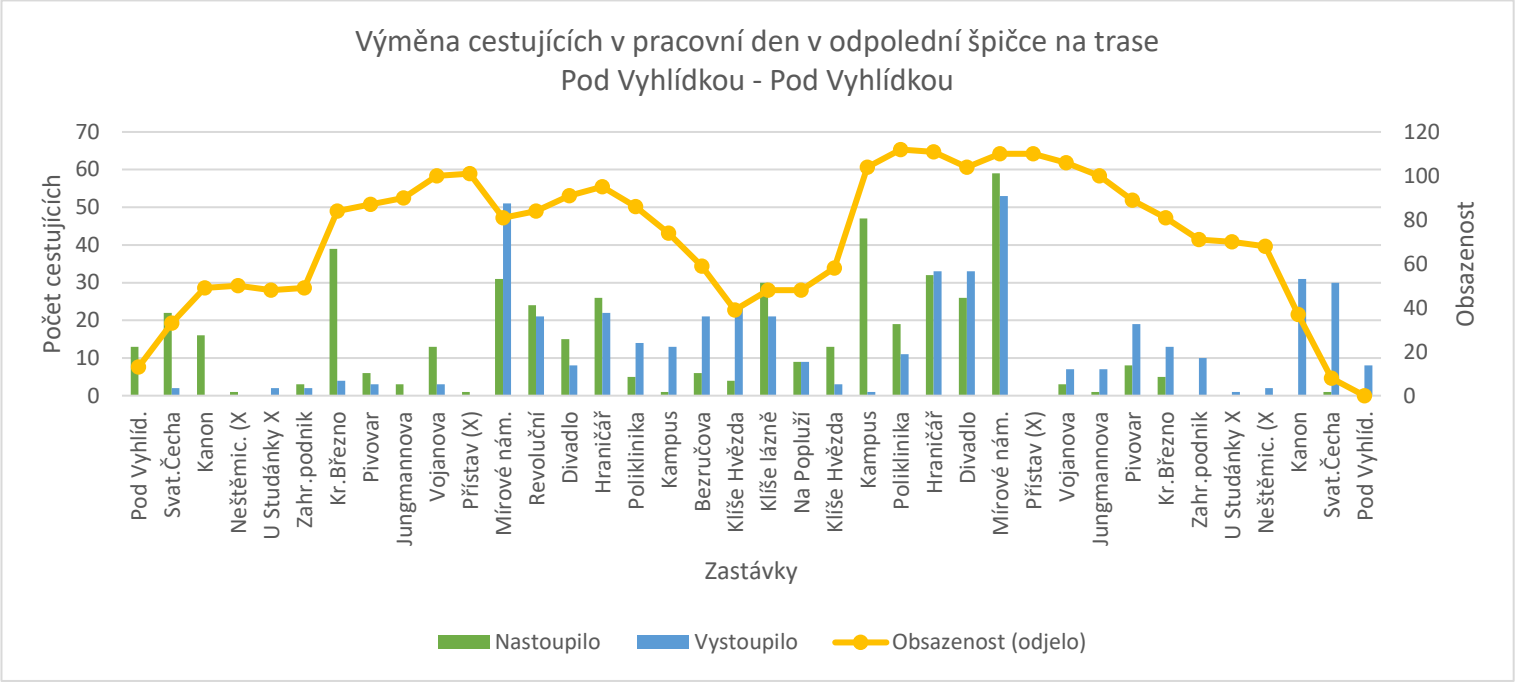
Linka č. 59

Pracovní den

Pod Vyhlídkou-Pod Vyhlídkou	**ranní špička 5:30 - 8:30** (5 spojů)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Pod Vyhlíd.	35	0	35
Svat.Čecha	38	0	73
Kanon	56	1	128
Neštěmic. (X	0	0	128
U Studánky X	3	0	131
Zahr.podnik	9	0	140
Kr.Březno	18	28	130
Pivovar	5	6	129
Jungmannova	5	1	133
Vojanova	13	6	140
Přístav (X)	0	0	140
Mírové nám.	40	63	123
Revoluční	10	30	103
Divadlo	11	4	108
Hraničář	10	16	102
Poliklinika	1	24	79
Kampus	0	9	70
Bezručova	2	34	38
Klíše Hvězda	5	6	37
Klíše lázně	28	31	34
Na Popluží	5	2	37
Klíše Hvězda	9	4	42
Kampus	4	12	34
Poliklinika	11	6	39
Hraničář	4	10	32
Divadlo	12	14	30
Mírové nám.	15	8	37
Přístav (X)	1	1	34
Vojanova	1	3	32
Jungmannova	11	3	40
Pivovar	9	3	46
Kr.Březno	13	6	53
Zahr.podnik	5	4	54
U Studánky X	4	1	57
Neštěmic. (X	0	0	57
Kanon	1	2	56
Svat.Čecha	0	48	8
Pod Vyhlíd.	0	8	0
Součet	**394**	**394**	**2689**


Výměna cestujících v pracovní den v ranní špičce na trase
Pod Vyhlídkou - Pod Vyhlídkou
Počet cestujících
Obsazenost
0
10
20
30
40
50
60
70
0
20
40
60
80
100
120
140
160
Pod Vyhlíd.
Svat.Čecha
Kanon
Neštěmic. (X
U Studánky X
Zahr.podnik
Kr.Březno
Pivovar
Jungmannova
Vojanova
Přístav (X)
Mírové nám.
Revoluční
Divadlo
Hraničář
Poliklinika
Kampus
Bezručova
Klíše Hvězda
Klíše lázně
Na Popluží
Klíše Hvězda
Kampus
Poliklinika
Hraničář
Divadlo
Mírové nám.
Přístav (X)
Vojanova
Jungmannova
Pivovar
Kr.Březno
Zahr.podnik
U Studánky X
Neštěmic. (X
Kanon
Svat.Čecha
Pod Vyhlíd.
Zastávky
Nastoupilo
Vystoupilo
Obsazenost (odjelo)

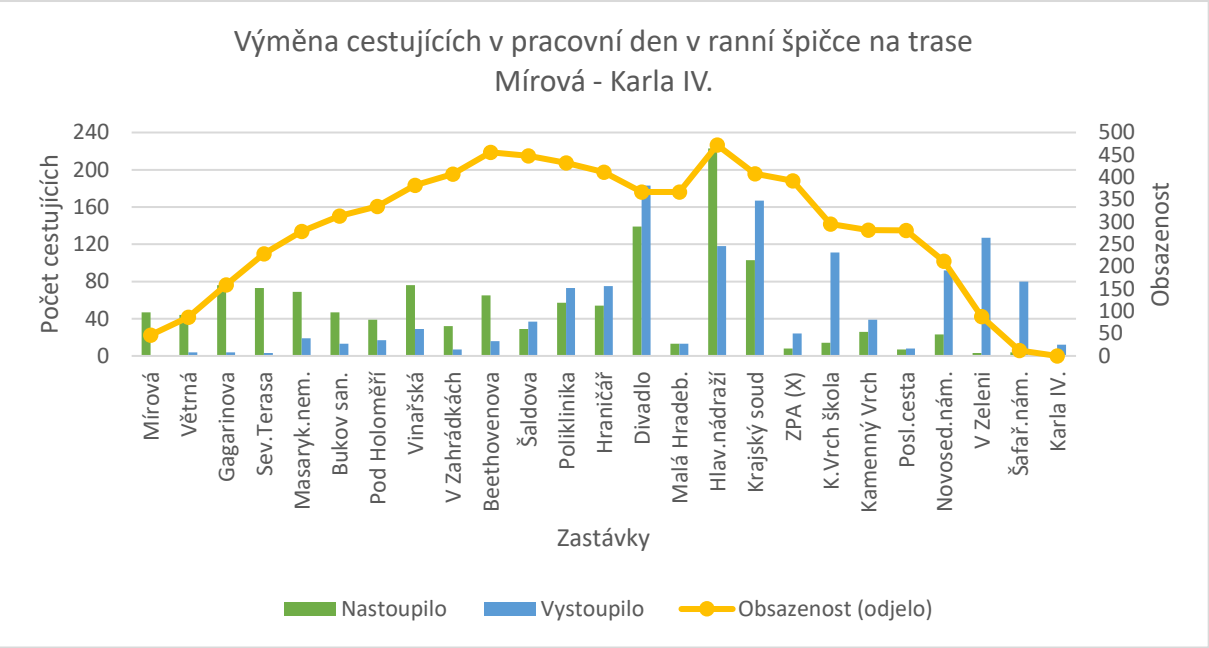
Pod Vyhlídkou-Pod Vyhlídkou	odpolední špička 14:00 - 17:00 (5 spojů)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Pod Vyhlíd.	13	0	13
Svat.Čecha	22	2	33
Kanon	16	0	49
Neštěmic. (X	1	0	50
U Studánky X	0	2	48
Zahr.podnik	3	2	49
Kr.Březno	39	4	84
Pivovar	6	3	87
Jungmannova	3	0	90
Vojanova	13	3	100
Přístav (X)	1	0	101
Mírové nám.	31	51	81
Revoluční	24	21	84
Divadlo	15	8	91
Hraničář	26	22	95
Poliklinika	5	14	86
Kampus	1	13	74
Bezručova	6	21	59
Klíše Hvězda	4	24	39
Klíše lázně	30	21	48
Na Popluží	9	9	48
Klíše Hvězda	13	3	58
Kampus	47	1	104
Poliklinika	19	11	112
Hraničář	32	33	111
Divadlo	26	33	104
Mírové nám.	59	53	110
Přístav (X)	0	0	110
Vojanova	3	7	106
Jungmannova	1	7	100
Pivovar	8	19	89
Kr.Březno	5	13	81
Zahr.podnik	0	10	71
U Studánky X	0	1	70
Neštěmic. (X	0	2	68
Kanon	0	31	37
Svat.Čecha	1	30	8
Pod Vyhlíd.	0	8	0
Součet	**482**	**482**	**2748**


Výměna cestujících v pracovní den v odpolední špičce na trase
Pod Vyhlídkou - Pod Vyhlídkou
Počet cestujících
Obsazenost
Zastávky
Pod Vyhlíd.
Svat.Čecha
Kanon
Neštěmic. (X
U Studánky X
Zahr.podnik
Kr.Březno
Pivovar
Jungmannova
Vojanova
Přístav (X)
Mírové nám.
Revoluční
Divadlo
Hraničář
Poliklinika
Kampus
Bezručova
Klíše Hvězda
Klíše lázně
Na Popluží
Klíše Hvězda
Kampus
Poliklinika
Hraničář
Divadlo
Mírové nám.
Přístav (X)
Vojanova
Jungmannova
Pivovar
Kr.Březno
Zahr.podnik
U Studánky X
Neštěmic. (X
Kanon
Svat.Čecha
Pod Vyhlíd.
Nastoupilo
Vystoupilo
Obsazenost (odjelo)

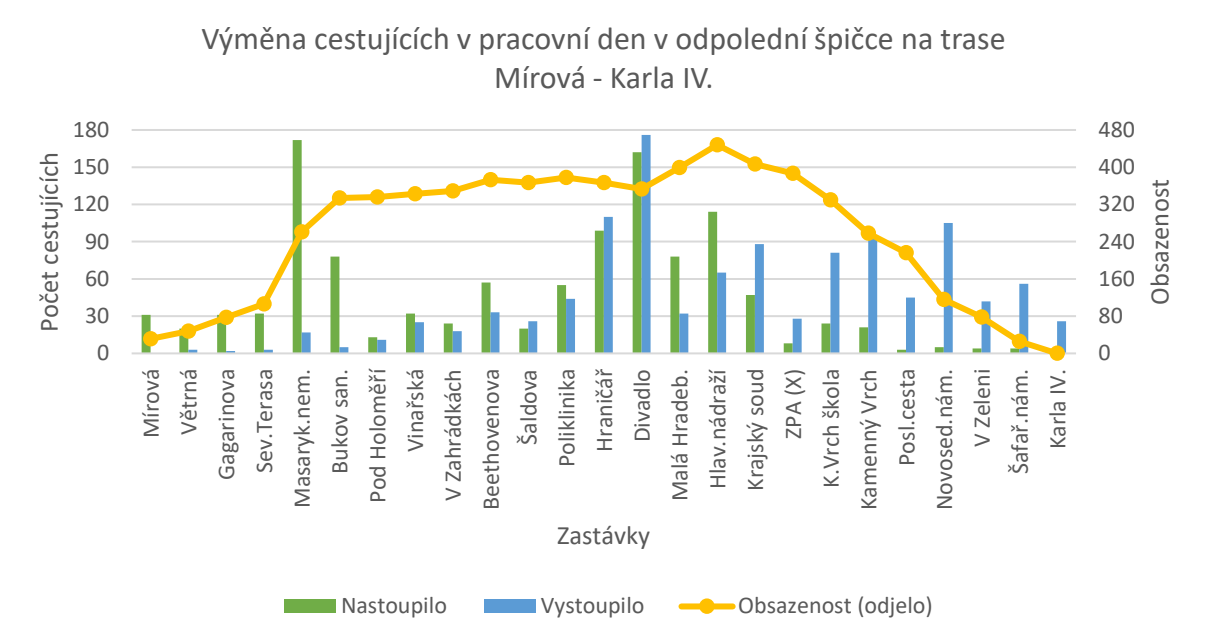
Linka č. 60

Pracovní den

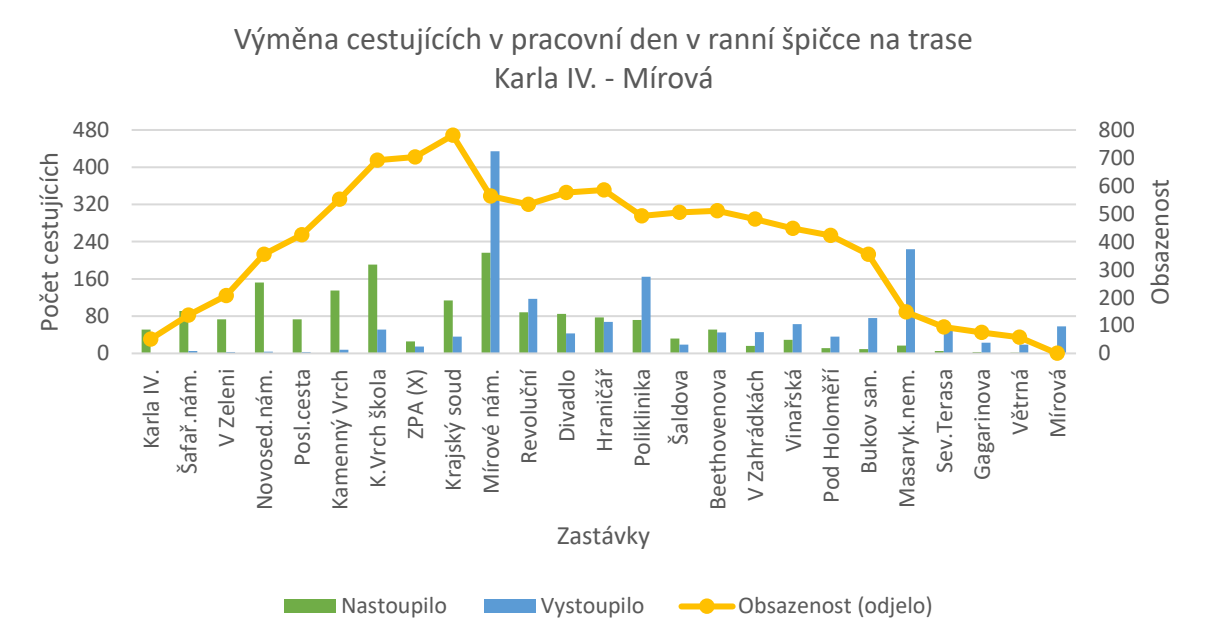
Mírová - Karla IV.	**ranní špička 5:30 - 8:30** (19 spojů)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Mírová	47	0	47
Větrná	44	4	87
Gagarinova	76	4	159
Sev.Terasa	73	3	229
Masaryk.nem.	69	19	279
Bukov san.	47	13	313
Pod Holoměří	39	17	335
Vinařská	76	29	382
V Zahrádkách	32	7	407
Beethovenova	65	16	456
Šaldova	29	37	448
Poliklinika	57	73	432
Hraničář	54	75	411
Divadlo	139	183	367
Malá Hradeb.	13	13	367
Hlav.nádraží	223	118	472
Krajský soud	103	167	408
ZPA (X)	8	24	392
K.Vrch škola	14	111	295
Kamenný Vrch	26	39	282
Posl.cesta	7	8	281
Novosed.nám.	23	92	212
V Zeleni	3	127	88
Šafař.nám.	4	80	12
Karla IV.	0	12	0
Součet	**1271**	**1271**	**7161**


Výměna cestujících v pracovní den v ranní špičce na trase Mírová - Karla IV.
Počet cestujících
Obsazenost
240
200
160
120
80
40
0
500
450
400
350
300
250
200
150
100
50
0
Mírová
Větrná
Gagarinova
Sev.Terasa
Masaryk.nem.
Bukov san.
Pod Holoměří
Vinařská
V Zahrádkách
Beethovenova
Šaldova
Poliklinika
Hraničář
Divadlo
Malá Hradeb.
Hlav.nádraží
Krajský soud
ZPA (X)
K.Vrch škola
Kamenný Vrch
Posl.cesta
Novosed.nám.
V Zeleni
Šafař.nám.
Karla IV.
Zastávky
Nastoupilo
Vystoupilo
Obsazenost (odjelo)

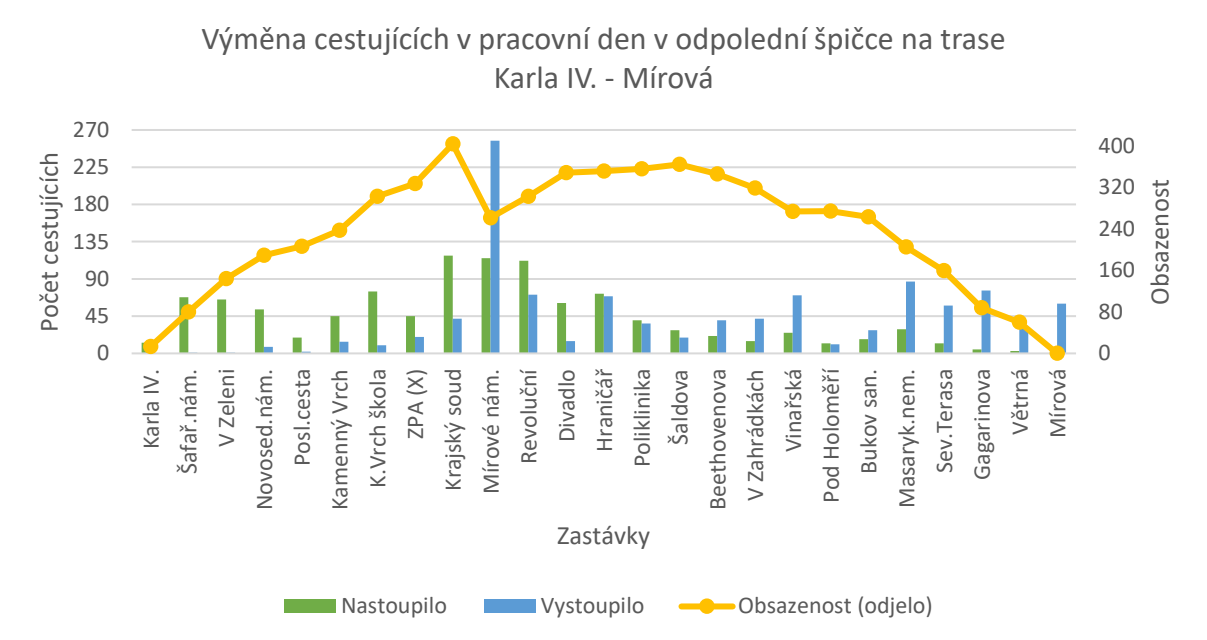
Mírová - Karla IV.	odpolední špička 14:00 - 17:00 (12 spojů)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Mírová	31	0	31
Větrná	20	3	48
Gagarinova	31	2	77
Sev.Terasa	32	3	106
Masaryk.nem.	172	17	261
Bukov san.	78	5	334
Pod Holoměří	13	11	336
Vinařská	32	25	343
V Zahrádkách	24	18	349
Beethovenova	57	33	373
Šaldova	20	26	367
Poliklinika	55	44	378
Hraničář	99	110	367
Divadlo	162	176	353
Malá Hradeb.	78	32	399
Hlav.nádraží	114	65	448
Krajský soud	47	88	407
ZPA (X)	8	28	387
K.Vrch škola	24	81	330
Kamenný Vrch	21	93	258
Posl.cesta	3	45	216
Novosed.nám.	5	105	116
V Zeleni	4	42	78
Šafař.nám.	4	56	26
Karla IV.	0	26	0
Součet	**1134**	**1134**	**6388**



Karla IV. - Mírová	ranní špička 5:30 - 8:30 (16 spojů)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Karla IV.	51	0	51
Šafař.nám.	91	5	137
V Zeleni	73	3	207
Novosed.nám.	152	4	355
Posl.cesta	73	3	425
Kamenný Vrch	135	8	552
K.Vrch škola	191	51	692
ZPA (X)	26	15	703
Krajský soud	114	36	781
Mírové nám.	216	434	563
Revoluční	88	117	534
Divadlo	85	43	576
Hraničář	77	68	585
Poliklinika	72	165	492
Šaldova	32	19	505
Beethovenova	51	45	511
V Zahrádkách	16	46	481
Vinařská	29	63	447
Pod Holoměří	11	36	422
Bukov san.	9	76	355
Masaryk.nem.	17	224	148
Sev.Terasa	5	58	95
Gagarinova	3	23	75
Větrná	2	19	58
Mírová	0	58	0
Součet	**1619**	**1619**	**9750**

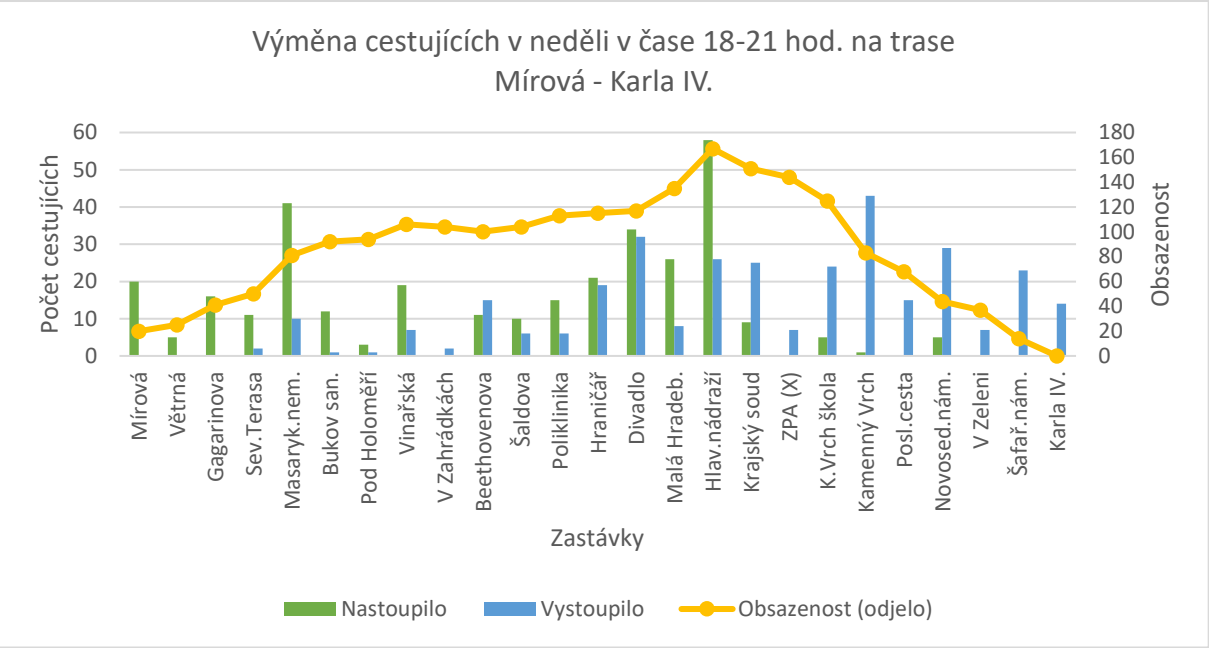


Karla IV. - Mírová	odpolední špička 14:00 - 17:00 (12 spojů)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Karla IV.	13	0	13
Šafař.nám.	68	1	80
V Zeleni	65	1	144
Novosed.nám.	53	8	189
Posl.cesta	19	2	206
Kamenný Vrch	45	14	237
K.Vrch škola	75	10	302
ZPA (X)	45	20	327
Krajský soud	118	42	403
Mírové nám.	115	257	261
Revoluční	112	71	302
Divadlo	61	15	348
Hraničář	72	69	351
Poliklinika	40	36	355
Šaldova	28	19	364
Beethovenova	21	40	345
V Zahrádkách	15	42	318
Vinařská	25	70	273
Pod Holoměří	12	11	274
Bukov san.	17	28	263
Masaryk.nem.	29	87	205
Sev.Terasa	12	58	159
Gagarinova	5	76	88
Větrná	3	31	60
Mírová	0	60	0
Součet	**1068**	**1068**	**5867**

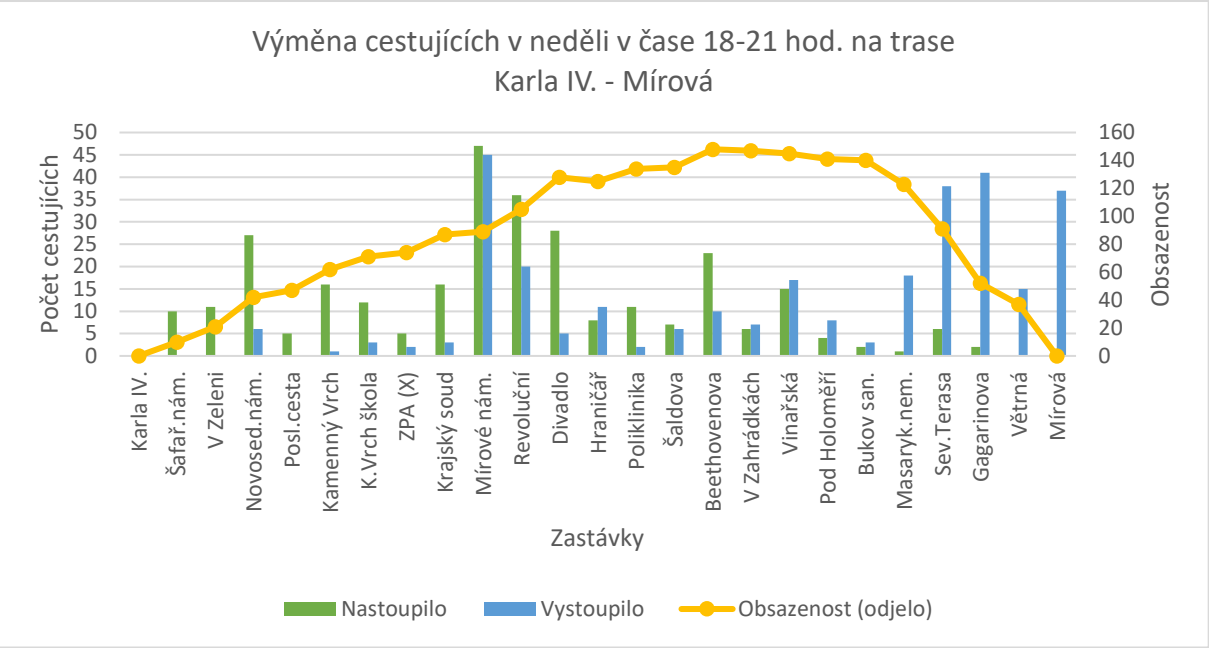


Víkendový den

Mírová - Karla IV.	nedělní špička 18:00-21:00 (9 spojů)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Mírová	20	0	20
Větrná	5	0	25
Gagarinova	16	0	41
Sev.Terasa	11	2	50
Masaryk.nem.	41	10	81
Bukov san.	12	1	92
Pod Holoměří	3	1	94
Vinařská	19	7	106
V Zahrádkách	0	2	104
Beethovenova	11	15	100
Šaldova	10	6	104
Poliklinika	15	6	113
Hraničář	21	19	115
Divadlo	34	32	117
Malá Hradeb.	26	8	135
Hlav.nádraží	58	26	167
Krajský soud	9	25	151
ZPA (X)	0	7	144
K.Vrch škola	5	24	125
Kamenný Vrch	1	43	83
Posl.cesta	0	15	68
Novosed.nám.	5	29	44
V Zeleni	0	7	37
Šafař.nám.	0	23	14
Karla IV.	0	14	0
Součet	**322**	**322**	**2130**


Výměna cestujících v neděli v čase 18-21 hod. na trase Mírová - Karla IV.
Počet cestujících
Obsazenost
0
10
20
30
40
50
60
0
20
40
60
80
100
120
140
160
180
Mírová
Větrná
Gagarinova
Sev.Terasa
Masaryk.nem.
Bukov san.
Pod Holoměří
Vinařská
V Zahrádkách
Beethovenova
Šaldova
Poliklinika
Hraničář
Divadlo
Malá Hradeb.
Hlav.nádraží
Krajský soud
ZPA (X)
K.Vrch škola
Kamenný Vrch
Posl.cesta
Novosed.nám.
V Zeleni
Šafař.nám.
Karla IV.
Zastávky
Nastoupilo
Vystoupilo
Obsazenost (odjelo)

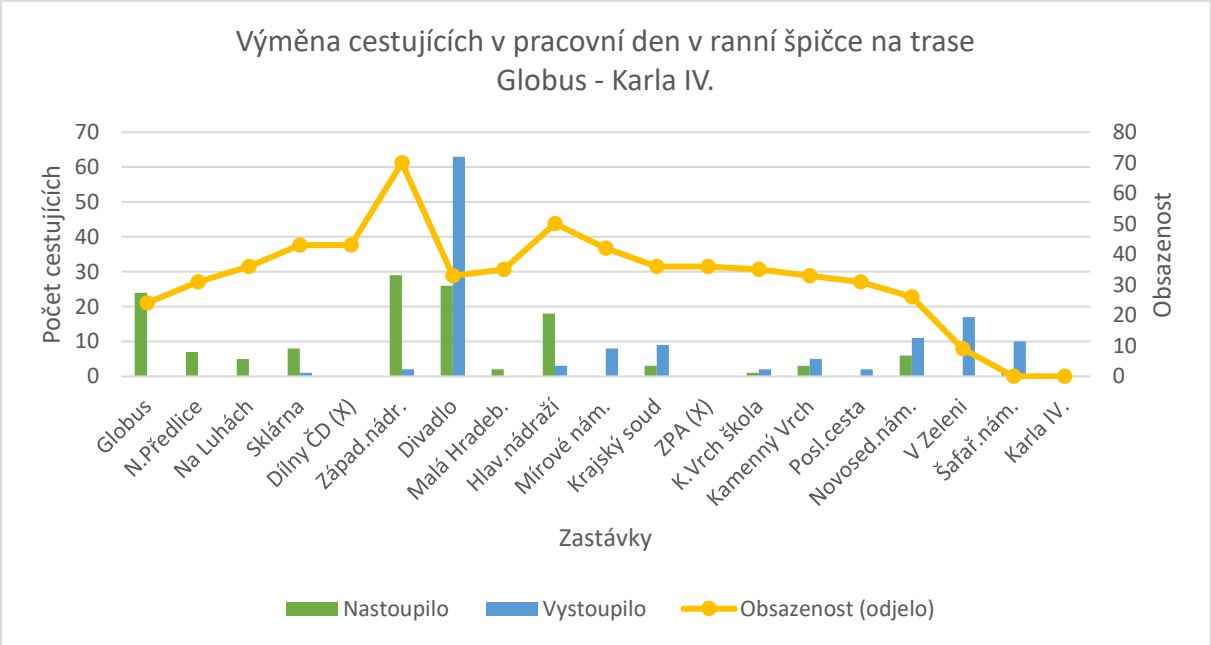
Karla IV. - Mírová	nedělní špička 18:00-21:00 (9 spojů)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Karla IV.	0	0	0
Šafař.nám.	10	0	10
V Zeleni	11	0	21
Novosed.nám.	27	6	42
Posl.cesta	5	0	47
Kamenný Vrch	16	1	62
K.Vrch škola	12	3	71
ZPA (X)	5	2	74
Krajský soud	16	3	87
Mírové nám.	47	45	89
Revoluční	36	20	105
Divadlo	28	5	128
Hraničář	8	11	125
Poliklinika	11	2	134
Šaldova	7	6	135
Beethovenova	23	10	148
V Zahrádkách	6	7	147
Vinařská	15	17	145
Pod Holoměří	4	8	141
Bukov san.	2	3	140
Masaryk.nem.	1	18	123
Sev.Terasa	6	38	91
Gagarinova	2	41	52
Větrná	0	15	37
Mírová	0	37	0
Součet	**298**	**298**	**2154**


Výměna cestujících v neděli v čase 18-21 hod. na trase
Karla IV. - Mírová
Počet cestujících
Obsazenost
0
5
10
15
20
25
30
35
40
45
50
0
20
40
60
80
100
120
140
160
Karla IV.
Šafař.nám.
V Zeleni
Novosed.nám.
Posl.cesta
Kamenný Vrch
K.Vrch škola
ZPA (X)
Krajský soud
Mírové nám.
Revoluční
Divadlo
Hraničář
Poliklinika
Šaldova
Beethovenova
V Zahrádkách
Vinařská
Pod Holoměří
Bukov san.
Masaryk.nem.
Sev.Terasa
Gagarinova
Větrná
Mírová
Zastávky
Nastoupilo
Vystoupilo
Obsazenost (odjelo)

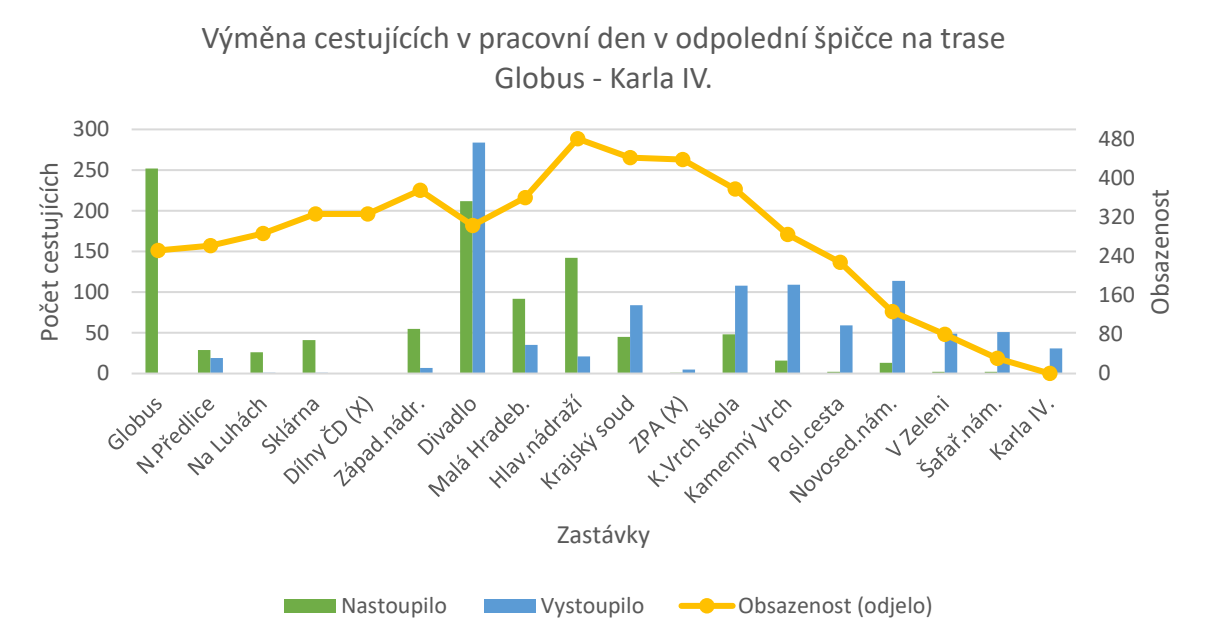
Linka č. 62

Pracovní den

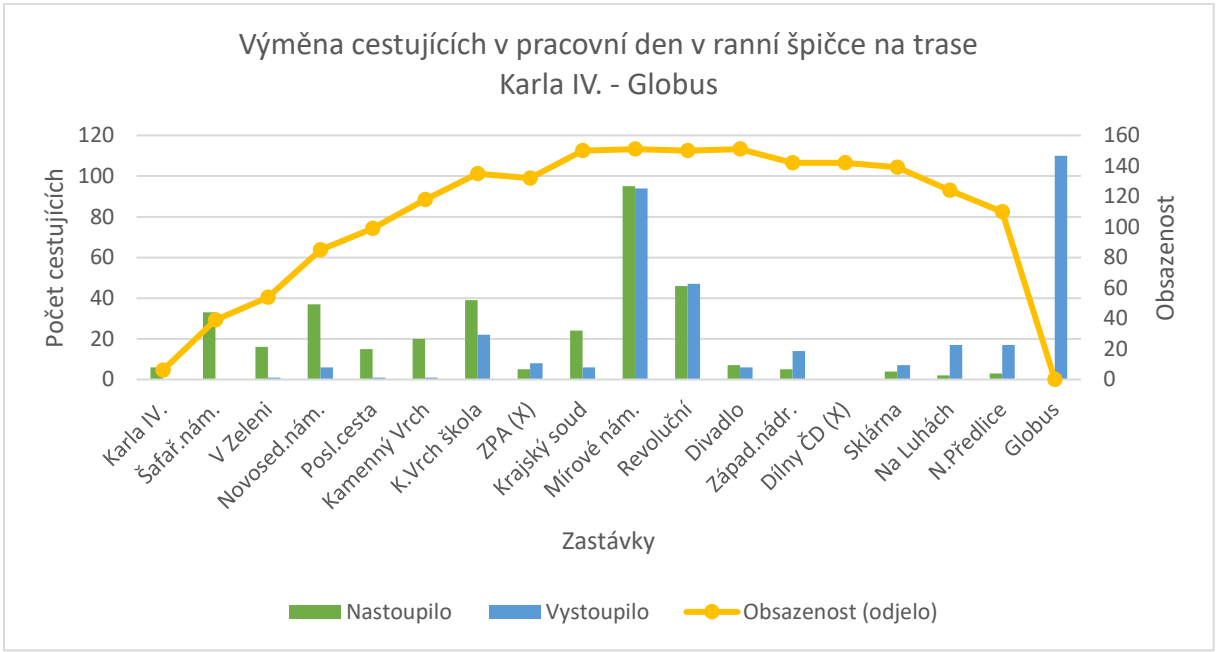
Globus - Karla IV.	ranní špička 5:30 - 8:30 (5 spojů)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Globus	24	0	24
N.Předlice	7	0	31
Na Luhách	5	0	36
Sklárna	8	1	43
Dílny ČD (X)	0	0	43
Západ.nádr.	29	2	70
Divadlo	26	63	33
Malá Hradeb.	2	0	35
Hlav.nádraží	18	3	50
Mírové nám.	0	8	42
Krajský soud	3	9	36
ZPA (X)	0	0	36
K.Vrch škola	1	2	35
Kamenný Vrch	3	5	33
Posl.cesta	0	2	31
Novosed.nám.	6	11	26
V Zeleni	0	17	9
Šafař.nám.	1	10	0
Karla IV.	0	0	0
Součet	**133**	**133**	**613**



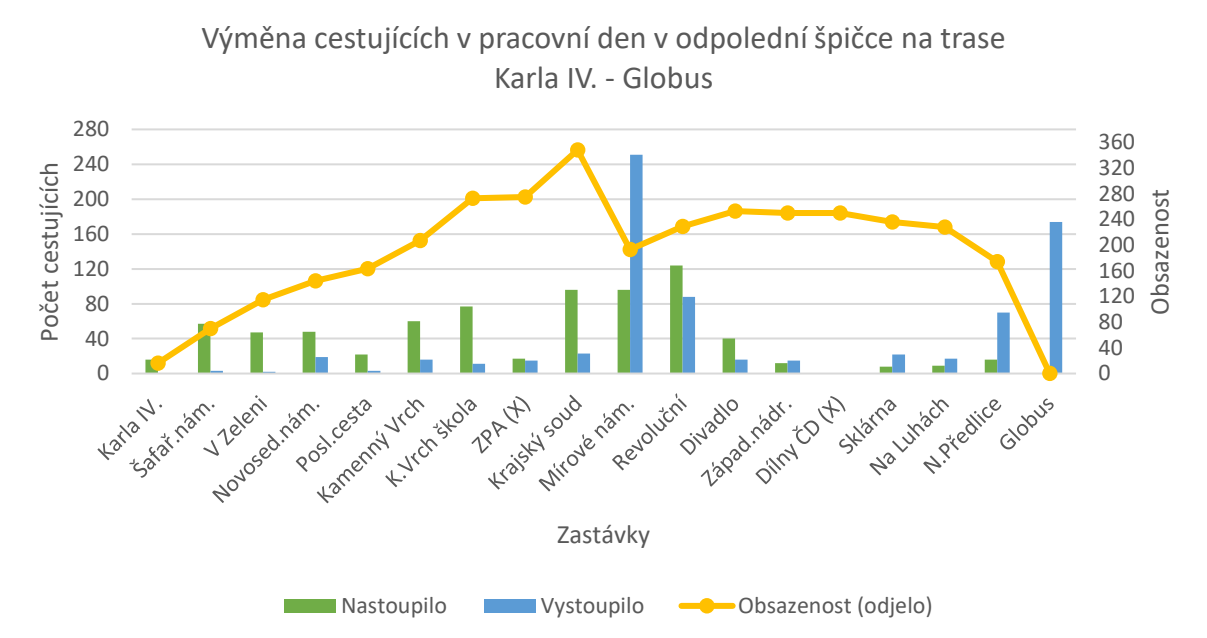
Globus - Karla IV.	odpolední špička 14:00 - 17:00 (13 spojů)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Globus	252	0	252
N.Předlice	29	19	262
Na Luhách	26	1	287
Sklárna	41	1	327
Dílny ČD (X)	0	0	327
Západ.nádr.	55	7	375
Divadlo	212	284	303
Malá Hradeb.	92	35	360
Hlav.nádraží	142	21	481
Krajský soud	45	84	442
ZPA (X)	1	5	438
K.Vrch škola	48	108	378
Kamenný Vrch	16	109	285
Posl.cesta	2	59	228
Novosed.nám.	13	114	127
V Zeleni	2	49	80
Šafař.nám.	2	51	31
Karla IV.	0	31	0
Součet	**978**	**978**	**4983**



Karla IV. - Globus	ranní špička 5:30 - 8:30 (7 spojů)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Karla IV.	6	0	6
Šafař.nám.	33	0	39
V Zeleni	16	1	54
Novosed.nám.	37	6	85
Posl.cesta	15	1	99
Kamenný Vrch	20	1	118
K.Vrch škola	39	22	135
ZPA (X)	5	8	132
Krajský soud	24	6	150
Mírové nám.	95	94	151
Revoluční	46	47	150
Divadlo	7	6	151
Západ.nádr.	5	14	142
Dílny ČD (X)	0	0	142
Sklárna	4	7	139
Na Luhách	2	17	124
N.Předlice	3	17	110
Globus	0	110	0
Součet	**357**	**357**	**1927**



Karla IV. - Globus	odpolední špička 14:00 - 17:00 (13 spojů)		
Zastávky	**Nastoupilo**	**Vystoupilo**	**Obsazenost (odjelo)**
Karla IV.	16	0	16
Šafař.nám.	57	3	70
V Zeleni	47	2	115
Novosed.nám.	48	19	144
Posl.cesta	22	3	163
Kamenný Vrch	60	16	207
K.Vrch škola	77	11	273
ZPA (X)	17	15	275
Krajský soud	96	23	348
Mírové nám.	96	251	193
Revoluční	124	88	229
Divadlo	40	16	253
Západ.nádr.	12	15	250
Dílny ČD (X)	0	0	250
Sklárna	8	22	236
Na Luhách	9	17	228
N.Předlice	16	70	174
Globus	0	174	0
Součet	**745**	**745**	**3424**



PŘÍLOHA Č. 7 Sociodopravní průzkum – technická zpráva

PLÁN UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY MĚSTA ÚSTÍ NAD LABEM

B1 - Sociodopravní průzkumy

Technická zpráva

Pro Royal HaskoningDHV a Ústí nad Labem zpracovala agentura
NMS Market Research v Praze dne 17. 7. 2018

Charakteristika projektu a cíl průzkumu

Průzkum dopravního chování je jedním z podkladů pro tvorby SUMF – Sustainable Urban Mobility Framework, který je podmínkou pro čerpání prostředků z evropských fondů a je vyžadován Evropskou komisí.

Cílem průzkumu dopravního chování bylo zjistit základní charakteristiky o domácnostech a jednotlivcích, které mají trvalé bydliště na území města Ústí nad Labem a v nejbližším okolí. Za domácnosti byly zjišťovány údaje o vlastnictví dopravních prostředků a časových jízdenek. Za jednotlivce v domácnostech od věku 6 let byly primárně zjišťovány všechny uskutečněné cesty v průběhu jednoho pracovního dne a také pravidelné cesty v nepracovní den. U jednotlivců bylo také zjišťováno využívání jednotlivých dopravních prostředků, které jsou v domácnostech k dispozici.

Výběr

Pro potřeby dopravního průzkumu bylo město Ústí nad Labem rozděleno na oblasti a v těchto oblastech byl podle statistik základních sídelních jednotek zjištěn počet domácností. Podle zjištěných počtů domácností v oblastech byl stanoven tomu odpovídající počet domácností v průzkumu, které reprezentují tuto oblast.

Pro dopravní průzkum byly stanoveny kvóty podle typu domácností (pouze 1 dospělý, více dospělých bez dětí do 18 let, domácnost s dítětem/dětmi do 18 let). Struktura podle typu domácností byla navržena na základě údajů z SLDB 2011 pro město Ústí nad Labem.

Tímto postupem bylo zajištěno splnění podmínky reprezentativního vzorku domácností i obyvatel pro dopravní průzkum.

Sběr dat

Dopravní průzkum probíhal v termínu od 22.5. do 25.6. 2018. Velikost hrubého datové souboru dosáhla 1076 dokončených dotazníků.

Respondenti byli vybíráni z databáze Českého národního panelu, který garantuje spolehlivost a ověření údajů o respondentech podle mezinárodních standardů ESOMAR a domácích standardů sdružení agentur SIMAR. Tímto způsobem bylo osloveno celkem 435 domácností a dosaženo 233 dokončených dotazníků. Čistá návratnost dosáhla 54 %.

V telefonickém průzkumu (CATI) bylo použito 7 121 náhodně vybraných telefonních čísel, narekrutováno (souhlas s účastí na průzkumu a získání e-mailu pro zaslání odkazu na on-line dotazník) bylo 1 431 domácností a dosaženo 389 dokončených dotazníků. Čistá návratnost dosáhla 27 %.

Prostřednictvím tazatelů (CAPI) v terénu bylo osloveno 3 159 domácností, narekrutováno celkem 1 011 domácností a dosaženo 344 dokončených dotazníků. Čistá návratnost dosáhla 34 %.

Prostřednictvím průzkumu ve školách, kdy byli osloveni rodiče žáků základních škol, bylo distribuováno 8 800 papírových pozvánek, dotazník zahájilo 254 respondentů a dosaženo 106 dokončených dotazníků.

Prostřednictvím facebookového profilu začalo dotazník vyplňovat 167 domácností a dokončeny byly 4 dotazníky.

Diverzitou při způsobu rekrutace respondentů do průzkumu bylo zajištěno lepší pokrytí širokého spektra cílové populace domácností.

Tento dokument nebo soubor je důvěrný a může být chráněn zákonem. Tento dokument nebo soubor je určen pouze oprávněnému příjemci. Jestliže nejste oprávněný příjemce, pak jakákoliv forma zveřejnění, reprodukce, kopírovaní, distribuce nebo šíření je přísně zakázána. Pokud jste obdržel tento dokument nebo soubor omylem, oznamte to, prosím, neprodleně jeho odesílateli a pak jej skartujte nebo vymažte.

This document or file is confidential and may be protected by law. This document or file is intended only for its authorised recipient. If you are not the authorised recipient, then any form of publication, reproduction, copying, distribution or dissemination is strictly prohibited. If you received this document or file in error, please immediately notify the sender and then shred or delete it.

Dotazník

Dotazníky cestovního průzkumu pro domácnosti i cestovní deníky za jednotlivce v domácnosti byly vyplňovány on-line (CAWI). Pro dotazník pro domácnosti byl použit standardizovaný nástroj pro on-line dotazování. Pro cestovní deníky byl naprogramován speciální modul do tohoto dotazovacího prostředí, který pracoval s mapovými podklady Mapy.cz a GPS souřadnicemi. Respondent mohl zadávat start a cíl cesty přímo umístěním bodu do mapy, nebo pomocí využití fulltextového vyhledávání.

Rozhodný den pro vyplnění cestovního deníku byl stanoven na nejbližší pracovní den úterý, středu nebo čtvrtek, který předcházel dni, kdy respondent začal dotazník vyplňovat. Pokud respondent nemohl tento určený rozhodný den vyplnit, mohl si z kalendáře vybrat z povolených dnů náhradní rozhodný den.

Vyplňování dotazníku bylo možné přerušit a k dotazování bylo možné se vrátit, aniž by byla již vyplněná data ztracena.

On-line nástroj sběru dat zajišťoval také okamžitou kontrolu vkládaných dat z hlediska vkládaných intervalů i z hlediska provázanosti jednotlivých odpovědí.

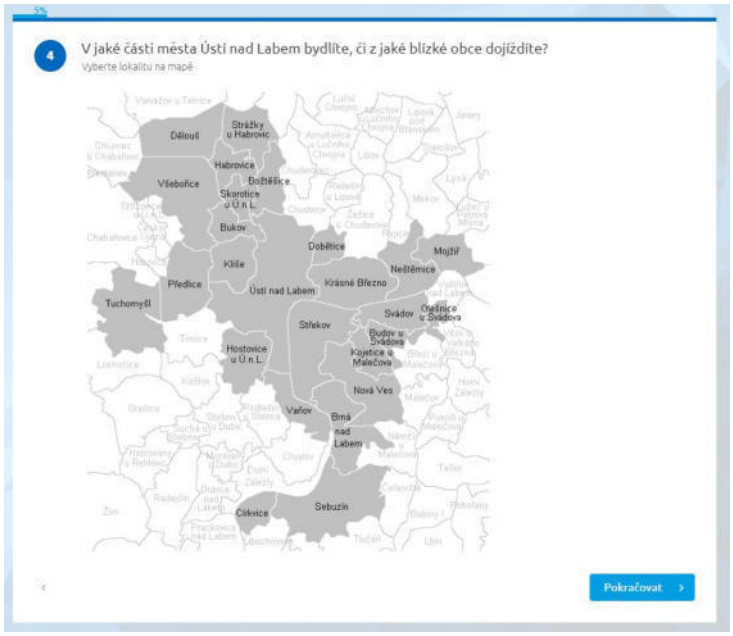
Tento způsob sběru dat zajišťoval vysokou přesnost a spolehlivost zadávaných dat a minimalizoval počet neúplně nebo nesprávně vyplněných dotazníků.

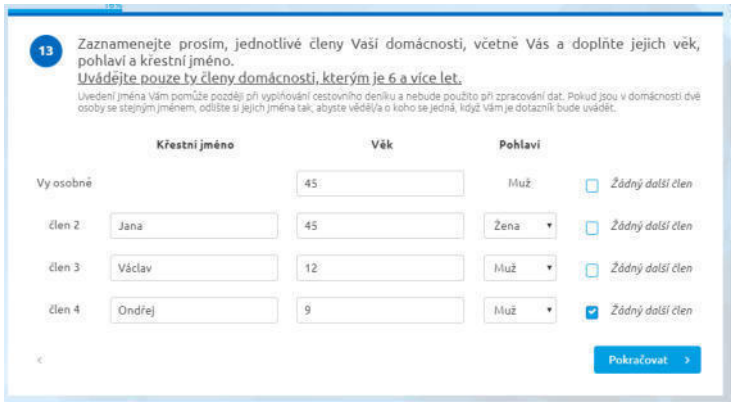
Tento dokument nebo soubor je důvěrný a může být chráněn zákonem. Tento dokument nebo soubor je určen pouze oprávněnému příjemci. Jestliže nejste oprávněný příjemce, pak jakákoliv forma zveřejnění, reprodukce, kopírovaní, distribuce nebo šíření je přísně zakázána. Pokud jste obdržel tento dokument nebo soubor omylem, oznamte to, prosím, neprodleně jeho odesílateli a pak jej skartujte nebo vymažte.

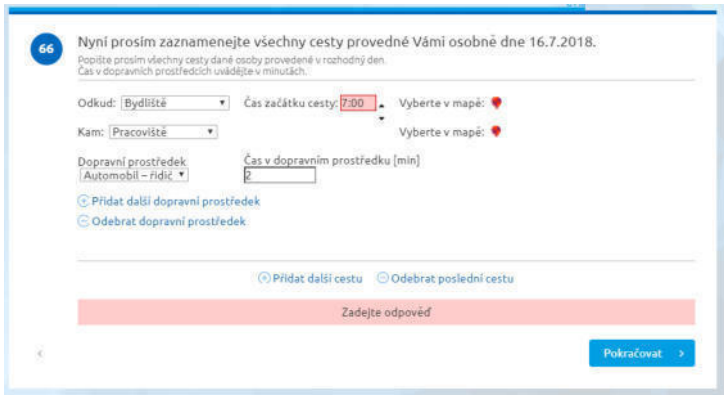
This document or file is confidential and may be protected by law. This document or file is intended only for its authorised recipient. If you are not the authorised recipient, then any form of publication, reproduction, copying, distribution or dissemination is strictly prohibited. If you received this document or file in error, please immediately notify the sender and then shred or delete it.

NMS Market Research s.r.o., U Nikolajky 13, 150 00 Praha 5, Czech Republic
t (+420) 222 351 611 e info@nms.cz w www.nms.cz

Ukázka dotazníku









Tento dokument nebo soubor je důvěrný a může být chráněn zákonem. Tento dokument nebo soubor je určen pouze oprávněnému příjemci. Jestliže nejste oprávněný příjemce, pak jakákoliv forma zveřejnění, reprodukce, kopírovaní, distribuce nebo šíření je přísně zakázána. Pokud jste obdržel tento dokument nebo soubor omylem, oznamte to, prosím, neprodleně jeho odesílateli a pak jej skartujte nebo vymažte.

This document or file is confidential and may be protected by law. This document or file is intended only for its authorised recipient. If you are not the authorised recipient, then any form of publication, reproduction, copying, distribution or dissemination is strictly prohibited. If you received this document or file in error, please immediately notify the sender and then shred or delete it.

Populace a vzorek

Hrubý sebraný vzorek dosáhl počtu 1 076 respondentů

V procesu čištění a kontroly dat bylo vyloučeno 5 respondentů.

Čistý vzorek, který vstoupil do analýzy, obsahuje 1 071 domácností s 2 502 osobami. Tyto osoby vykonaly v rozhodný pracovní den (pondělí – čtvrtek) celkem 4 745 cest. Dále bylo u domácností zaznamenáno 455 pravidelných víkendových cest; celkem tedy datový soubor obsahuje údaje o 5 200 cestách.

Odchylky ve struktuře vzorku, které nemohly být vyřešeny v průběhu sběru dat z důvodu obtížné dosažitelnosti specifických skupin, byly vyřešeny standardním vážením dat. Tímto postupem bylo zabezpečeno, že výsledky reprezentují cílovou skupinu a vliv jednotlivých cílových skupin na celkové výsledky odpovídají jejich reálnému zastoupení v populaci. Doporučená maximální váha ve výši 3,0 uplatňovaná při průzkumech nebyla překročena.

Struktura vzorku a váhy domácností

Počet členů domácnosti	Podíl v cílové populaci	Podíl ve vzorku	Váha
1 člen	33 %	23 %	1,4
2 členové	32 %	30 %	1,1
3 členové	17 %	28 %	0,6
4 členové	13 %	15 %	0,9
5 členů	4 %	3 %	1,2
6 a více členů	1 %	1 %	2,1

Data za jednotlivé osoby byly váženy na věk a vzdělání tak, aby výsledný vzorek osob byl reprezentativní co do pohlaví, věku a vzdělání na základě struktury obyvatelstva z roku 2017.

Struktura vzorku a váhy osob

Věk	Vzdělání	Podíl v cílové populaci	Podíl ve vzorku	Váha
6-17 let	vše	13 %	20 %	0,7
18-29 let	základní, vyučen	5 %	5 %	1,0
	středoškolské	7 %	8 %	0,9
	vysokoškolské	3 %	3 %	0,8
30-39 let	základní, vyučen	7 %	4 %	1,8
	středoškolské	6 %	8 %	0,8
	vysokoškolské	3 %	6 %	0,5
40-49 let	základní, vyučen	8 %	3 %	2,8
	středoškolské	6 %	6 %	0,6
	vysokoškolské	3 %	5 %	0,4
50-59 let	základní, vyučen	8 %		
	středoškolské	4 %	3 %	1,2
	vysokoškolské	2 %		
60 let a více	vše	24 %	10 %	2,4

Tento dokument nebo soubor je důvěrný a může být chráněn zákonem. Tento dokument nebo soubor je určen pouze oprávněnému příjemci. Jestliže nejste oprávněný příjemce, pak jakákoliv forma zveřejnění, reprodukce, kopírovaní, distribuce nebo šíření je přísně zakázána. Pokud jste obdržel tento dokument nebo soubor omylem, oznamte to, prosím, neprodleně jeho odesílateli a pak jej skartujte nebo vymažte.

This document or file is confidential and may be protected by law. This document or file is intended only for its authorised recipient. If you are not the authorised recipient, then any form of publication, reproduction, copying, distribution or dissemination is strictly prohibited. If you received this document or file in error, please immediately notify the sender and then shred or delete it.

Kontrola kvality

Proškolení a kontrola práce tazatelů

Všichni tazatelé zapojení do projektu absolvovali standardní školení pro práci tazatele podle specifikace Sdružení výzkumných agentur SIMAR.

Ve školení je zahrnuto:

- informace o školicí agentuře a jejím působení
- smysl cíle výzkumu trhu / veřejného mínění
- význam přesného dodržení technických postupů, etických zásad výzkumu trhu a veřejného mínění a práce s daty
- etické zásady dotazování specifických skupin (děti, nemocní apod.)
- záruky důvěryhodnosti, anonymity dotazování a ochrany osobních údajů dotázaných
- vysvětlení typu šetření, s nímž se tazatel ve své činnosti může setkat
- způsoby výběru respondentů (kvótní a náhodné výběry)
- techniky dotazování
- využití děkovacích dopisů / děkovacích karet a tazatelských průkazů
- využívání tazatelských příruček
- způsob hodnocení práce tazatelů
- informace o způsobu odměňování
- způsoby kontroly práce tazatelů
- testovací dotazování s dotazníkem

Všichni tazatelé, kteří na projektu pracovali, prošli distančním školení s využitím platformy Adobe Connect, která je uzpůsobena pro vedení videohovorů pro více účastníků.

Obsahem školení bylo:

- představení projektu a jeho smyslu
- technika rekrutace respondentů
- způsob a technika motivace respondentů
- technický postup vyplnění adres v cestovním deníku
- technika dotazování – způsob kladení otázek a zaznamenávání odpovědí
- výběr respondentů
- testovací dotazování s dotazníkem pro tento projekt

Kontrola kvality Českého národního panelu

Český národní panel se při rekrutaci respondentů, jejich ověřování a při dotazování řídí pravidly ESOMAR a SIMAR.

Mezi tato pravidla patří:

Ověřování identity respondentů

- na vstupu při rekrutaci (ověření identity respondenta – datum narození, vzdělání, PSČ, jméno)
- 1x ročně aktualizace zadaných údajů o respondentovi (pravidelná aktualizace údajů respondenta, která probíhá u všech panelistů kromě těch, kteří jsou registrováni méně než 1 rok)
- průběžně při správě panelu (např. při zasílání odměn)

Členské agentury SIMAR jsou povinny zajistit, aby periodicita účasti panelisty na výzkumech byla:

- nejvýše 1x, ve výjimečných případech 2x týdně, celkově však maximálně 36x ročně s výjimkou nízkopenetračních skupin (tzn. skupin s penetrací v populaci do 10%)
- u trackingových studií je periodicita účastníka panelisty na konkrétním výzkumu/studii maximálně 1x za 6 měsíců.

Tento dokument nebo soubor je důvěrný a může být chráněn zákonem. Tento dokument nebo soubor je určen pouze oprávněnému příjemci. Jestliže nejste oprávněný příjemce, pak jakákoliv forma zveřejnění, reprodukce, kopírovaní, distribuce nebo šíření je přísně zakázána. Pokud jste obdržel tento dokument nebo soubor omylem, oznamte to, prosím, neprodleně jeho odesílateli a pak jej skartujte nebo vymažte.

This document or file is confidential and may be protected by law. This document or file is intended only for its authorised recipient. If you are not the authorised recipient, then any form of publication, reproduction, copying, distribution or dissemination is strictly prohibited. If you received this document or file in error, please immediately notify the sender and then shred or delete it.

Kontrola v průběhu sběru dat

Při telefonickém průzkumu byly všechny rozhovory nahrávány a supervize CATI zkontrolovala formou příposlechu 53 % všech narekrutovaných respondentů z hrubého datového souboru.

Identita respondentů rekrutovaných prostřednictvím tazatelů byla ověřena telefonicky. Ověřováním prošlo 56 % respondentů z čistého datového souboru. Identita byla ověřena prostřednictvím dotazu na jméno a datum narození, PSČ a vzdělání.

Identita respondentů z Českého národního panelu je ověřena ve 100 % případů.

Kontrola vkládání dat probíhala automaticky v on-line sběrném prostředí díky nastaveným intervalům povolených hodnot, automatickým filtrům a kontrole úplnosti zadaných dat na každé otázce. Kontrola vkládaných dat proběhla na 100 % hrubého datového souboru.

Hrubý datový soubor byl kontrolován a čištěn v parametrech, které nemohly být řešeny v rámci on-line aplikace pro sběr dat. Při kontrole a čištění byla uplatněna tato kritéria:

- kvalita vyplnění otevřených otázek (vyloučeni byli respondenti, kteří vyplňovali do otevřených otázek nesmyslné odpovědi)
- konzistence odpovědí (vyloučeni byli respondenti s nekonzistentními odpověďmi zejm. ve složení domácnosti a v oblastech, kde respondent cestoval)
- kontrola věku a vzdělání

Výsledkem kontroly a čištění je čistý datový soubor o celkovém počtu 1071 domácností, který byl použit pro analýzu a přípravu modelu.

Tento dokument nebo soubor je důvěrný a může být chráněn zákonem. Tento dokument nebo soubor je určen pouze oprávněnému příjemci. Jestliže nejste oprávněný příjemce, pak jakákoliv forma zveřejnění, reprodukce, kopírovaní, distribuce nebo šíření je přísně zakázána. Pokud jste obdržel tento dokument nebo soubor omylem, oznamte to, prosím, neprodleně jeho odesílateli a pak jej skartujte nebo vymažte.

This document or file is confidential and may be protected by law. This document or file is intended only for its authorised recipient. If you are not the authorised recipient, then any form of publication, reproduction, copying, distribution or dissemination is strictly prohibited. If you received this document or file in error, please immediately notify the sender and then shred or delete it.

PŘÍLOHA Č. 8 Výsledky sociodopravního průzkumu – závěrečná zpráva

PLÁN UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY města Ústí nad Labem

B1 - Sociodopravní průzkumy

Závěrečná zpráva





Pro Royal HaskoningDHV a Statutární město Ústí nad Labem zpracovala agentura NMS Market Research v Praze dne 17.7.2018

nms MARKET RESEARCH
We make sense

Obsah

- Situace a cíle
- Metodologie
- Hlavní zjištění
- Detailní zjištění
  - Domácnosti
  - Jednotlivé osoby
- Kontakty



Situace a cíle průzkumu

Průzkum dopravního chování je jedním z podkladů pro tvorby SUMF – **Sustainable Urban Mobility Framework** a SUMP **– Sustainable Urban Mobility Plan**, které jsou podmínkou pro čerpání prostředků z evropských fondů a je vyžadován Evropskou komisí.



Cílem průzkumu dopravního chování bylo zjistit **základní charakteristiky o domácnostech a jednotlivcích**, které mají **trvalé bydliště na území města Ústí nad Labem**.

Za domácnosti byly zjišťovány **údaje o vlastnictví dopravních prostředků a časových jízdenek**. Za jednotlivce v domácnostech od věku 6 let byly primárně zjišťovány **všechny uskutečněné cesty v průběhu jednoho pracovního dne a také pravidelné cesty v nepracovní den**.

U jednotlivců bylo také zjišťováno **využívání jednotlivých dopravních prostředků**, které jsou v domácnostech k dispozici.

Metodologie

Cílová skupina

Reprezentativní vzorek domácností s bydlištěm v Ústí nad Labem nebo těsně přilehlých obcích a osob v těchto domácnostech starších 6 let.
Celkový vzorek **1 071** domácností (z toho 1 046 přímo z Ústí nad Labem).

Design průzkumu

Sběr dat v on-line aplikaci se stanovením struktury vzorku podle počtu a struktury domácností v základních sídelních jednotkách.
Sběr dat v období **22.5. do 25.6. 2018**.

Obsah průzkumu

Údaje o **vlastnictví dopravních prostředků a časových jízdenek.**

Uskutečněné cesty v průběhu jednoho pracovního dne a také pravidelné cesty v nepracovní den.
Tato zpráva obsahuje pouze údaje, které se netýkají cestovního deníku a uskutečněných cest, a je pouze za domácnosti z města Ústí nad Labem.

Složení vzorku - město Ústí nad Labem*

Domácnosti		N=1046
Typ domácnosti	Pouze jeden dospělý	33 %
	Více dospělých, bez dětí	31 %
	S dětmi do 18 let	37 %
Počet osob (6 let a více)	1 člen	35 %
	2 členové	36 %
	3 členové	12 %
	4 členové	12 %
	5 členů	3 %
	6 či více členů	1 %
Počet dětí 6-18 let	Bez dětí	73 %
	1 dítě	13 %
	2 děti	12 %
	3 či více děti	2 %
Čistý příjem	Do 15.000 Kč	9 %
	15.001–30.000 Kč	36 %
	30.001–50.000 Kč	33 %
	50.001 Kč a více	11 %
	Neudáno	11 %
Nejvyšší vzdělání	Základní, vyučen/a	18 %
	Středoškolské, VOŠ	47 %
	Vysokoškolské	37 %
Počet ekonomicky aktivních	Nikdo	16 %
	Jeden člověk	43 %
	Dva lidé	37 %
	Tři lidé či více	5 %

Osoby		N=2449
Pohlaví	Muži	50 %
	Ženy	50 %
Věk	6-17 let	13 %
	18-29 let	15 %
	30-39 let	17 %
	40-49 let	17 %
	50-59 let	14 %
	60 let a více	24 %
Vzdělání	Základní	18 %
	Vyučen/a	33 %
	Středoškolské, VOŠ	34 %
	Vysokoškolské	15 %
Ekonomické postavení	Zaměstnanec	50 %
	Důchodce	19 %
	Žák, student, učeň	18 %
	OSVČ	4 %
	Podnikatel	2 %
	Nezaměstnaný	2 %
	Ostatní	5 %
Tělesná mobilita	Omezená	6 %
	Bez omezení	94 %

Lokalita	Domácností N=1046	Osob N=2449
Centrum	266 (25 %)	564 (23 %)
Dobětice	128 (12 %)	275 (11 %)
Krásné Březno	122 (12 %)	303 (12 %)
Střekov	120 (11 %)	265 (11 %)
Klíše	101 (10 %)	231 (9 %)
Neštěmice	77 (7 %)	207 (8 %)
Všebořice	62 (6 %)	140 (6 %)
Bukov	54 (5 %)	135 (6 %)
Mojžíř	24 (2 %)	74 (3 %)
Brná	15 (1 %)	38 (2 %)
Předlice	13 (1 %)	41 (2 %)
Božtěšice	10 (1 %)	35 (1 %)
Skorotice	8 (1 %)	19 (1 %)
Svádov	8 (1 %)	30 (1 %)
Vaňov	8 (1 %)	29 (1 %)
Sebuzín	8 (1 %)	9 (0 %)
Nová Ves	5 (0 %)	14 (1 %)
Habrovice	4 (0 %)	7 (0 %)
Strážky	3 (0 %)	9 (0 %)
Budov	3 (0 %)	6 (0 %)
Hostovice	2 (0 %)	9 (0 %)
Dělouš	1 (0 %)	2 (0 %)
Olešnice	1 (0 %)	4 (0 %)
Kojetice	1 (0 %)	1 (0 %)
Církvice	1 (0 %)	1 (0 %)
Tuchomyšl	0 (0 %)	0 (0 %)

*) Dále bylo ve vzorku 25 domácností s 53 osobami z obcí těsně přiléhajících k Ústí nad Labem

Hlavní zjištění

nms MARKET RESEARCH
We make sense

Hlavní zjištění



Auto má k dispozici (soukromé či služební) 75 % domácností.

- může ho nezávisle používat 61 % dospělých obyvatel
- je využíváno častěji občany z okrajových lokalit města
- využívají ho častěji muži, lidé středního věku, s vyšším vzděláním a příjmem



Motorku má k dispozici 7 % domácností.

- může ji nezávisle používat 6 % dospělých obyvatel
- je využívána častěji občany z okrajových lokalit města
- využívají ji převážně muži, častěji podnikatelé, lidé vyššího středního věku, s vyšším příjmem
- neslouží jako náhrada osobního auta, ale jeho doplněk



Kolo má k dispozici 66 % domácností.

- může ho nezávisle používat 56 % obyvatel města
- využívají ho více lidé z domácností s vyšším příjmem, využití klesá po 50. roce věku
- není protipólem využití auta nebo motocyklu, ale doplňkem



Časovou jízdenku má alespoň jeden člověk v 56 % domácností.

- časovou jízdenku má 39 % obyvatel města
- nejvyšší využití je na východním okraji města
- je více využívána ženami, lidmi s nižším vzděláním a příjmem
- je málo využívána podnikateli a OSVČ
- slouží jako náhrada individuální dopravy motorovým vozidlem

Detailní zjištění

nms MARKET RESEARCH
We make sense

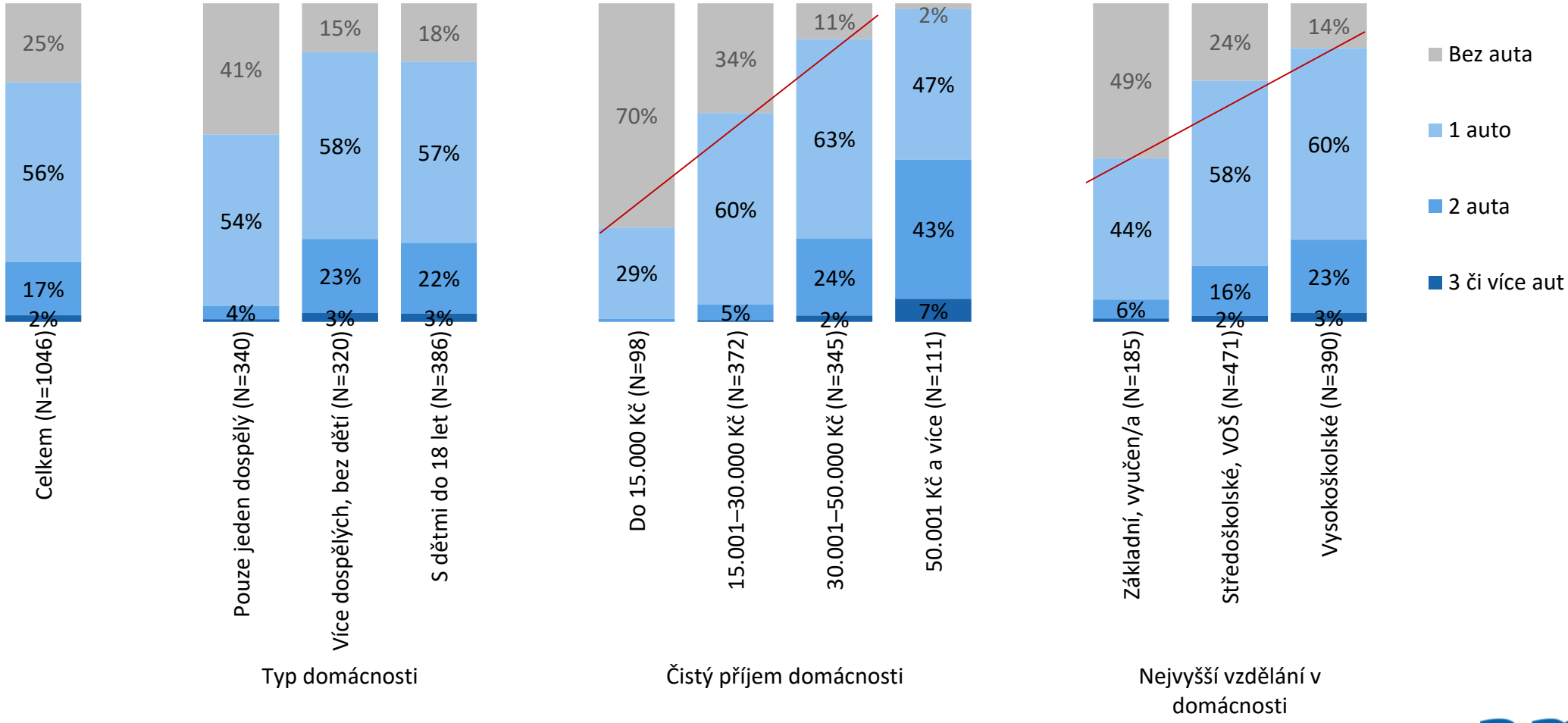
Domácnosti

nms MARKET RESEARCH
We make sense

Vlastnictví osobních automobilů

domácnosti

Alespoň jeden automobil vlastní v Ústí nad Labem 3/4 domácností, přičemž tento podíl roste se vzděláním (je-li v domácnosti vysokoškolák, dosahuje skoro 90 %) a s příjmem domácnosti (u příjmů nad 50 tis. Kč je míra vlastnictví téměř stoprocentní). V okrajových částech města dosahuje vlastnictví auta míry 80-90 %, ve vnitřním městě okolo 70 %.

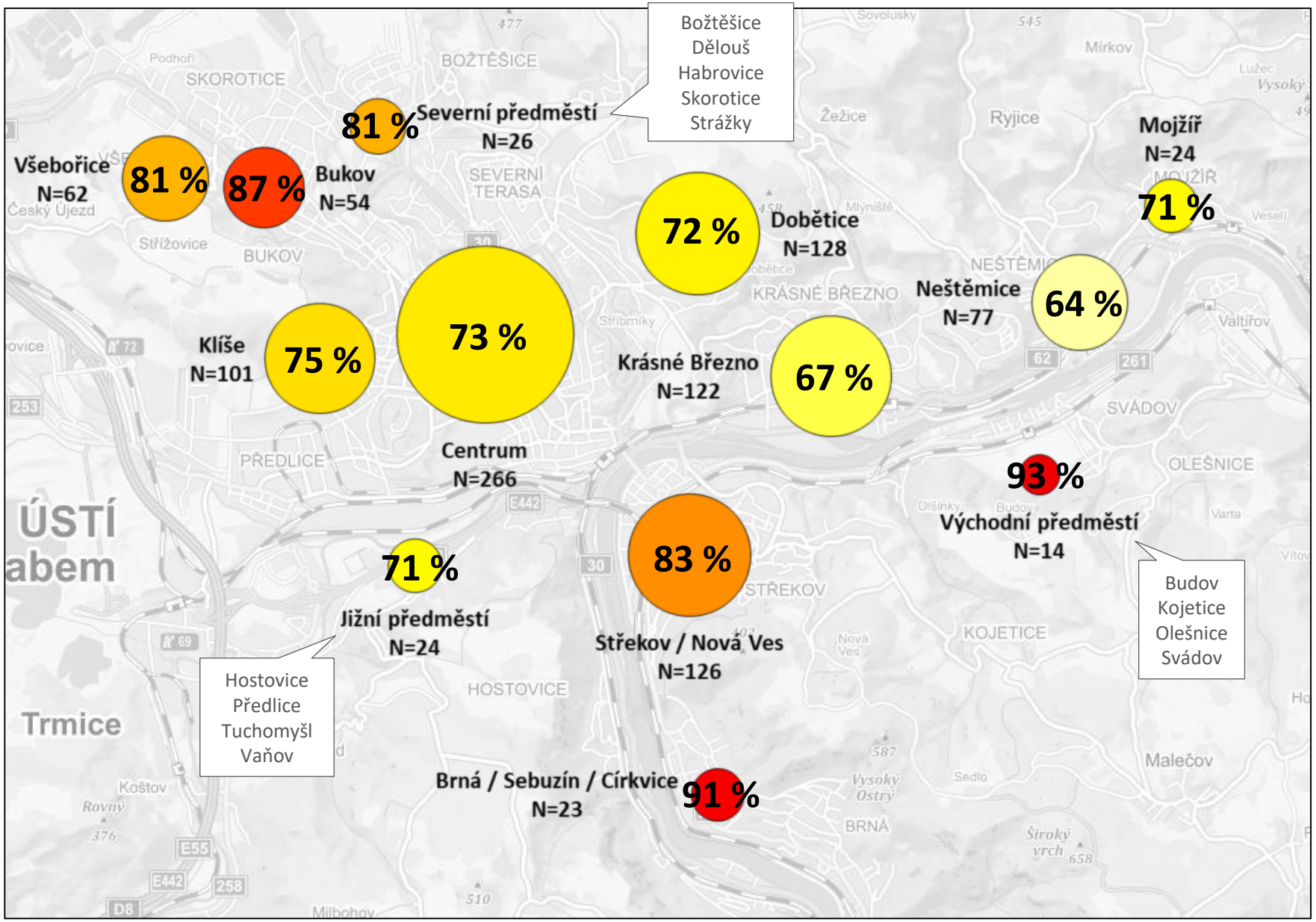


Q: Kolik osobních automobilů je ve Vaší domácnosti? (včetně služebních využívaných i soukromě) (N=1046)

Vlastnictví osobních automobilů

domácnosti

75 %
Ústí nad Labem
N=1046



Podíl domácností s alespoň 1 autem

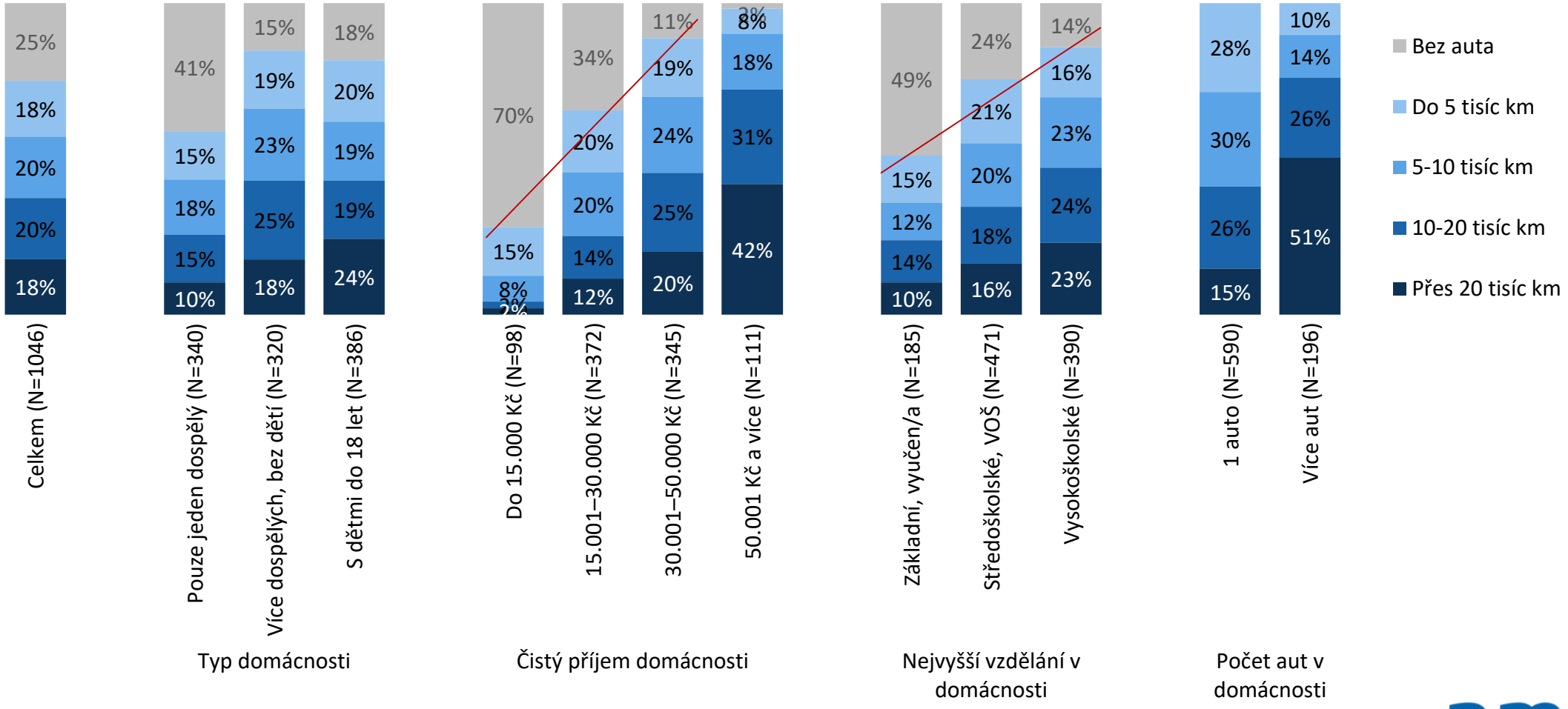
60 %
65 %
70 %
75 %
80 %
85 %
90 %
95 %
100 %

barva odpovídá dosažené hodnotě, velikost kruhu počtu domácností

Roční využití osobních automobilů

domácnosti

Průměrná ústecká domácnost najezdí svými auty ročně okolo 7 000 km. Objem využití automobilů opět velmi závisí na finanční situaci domácnosti, v nejvyšší příjmové kategorii najezdí 2/5 domácností přes 20 tisíc km ročně.

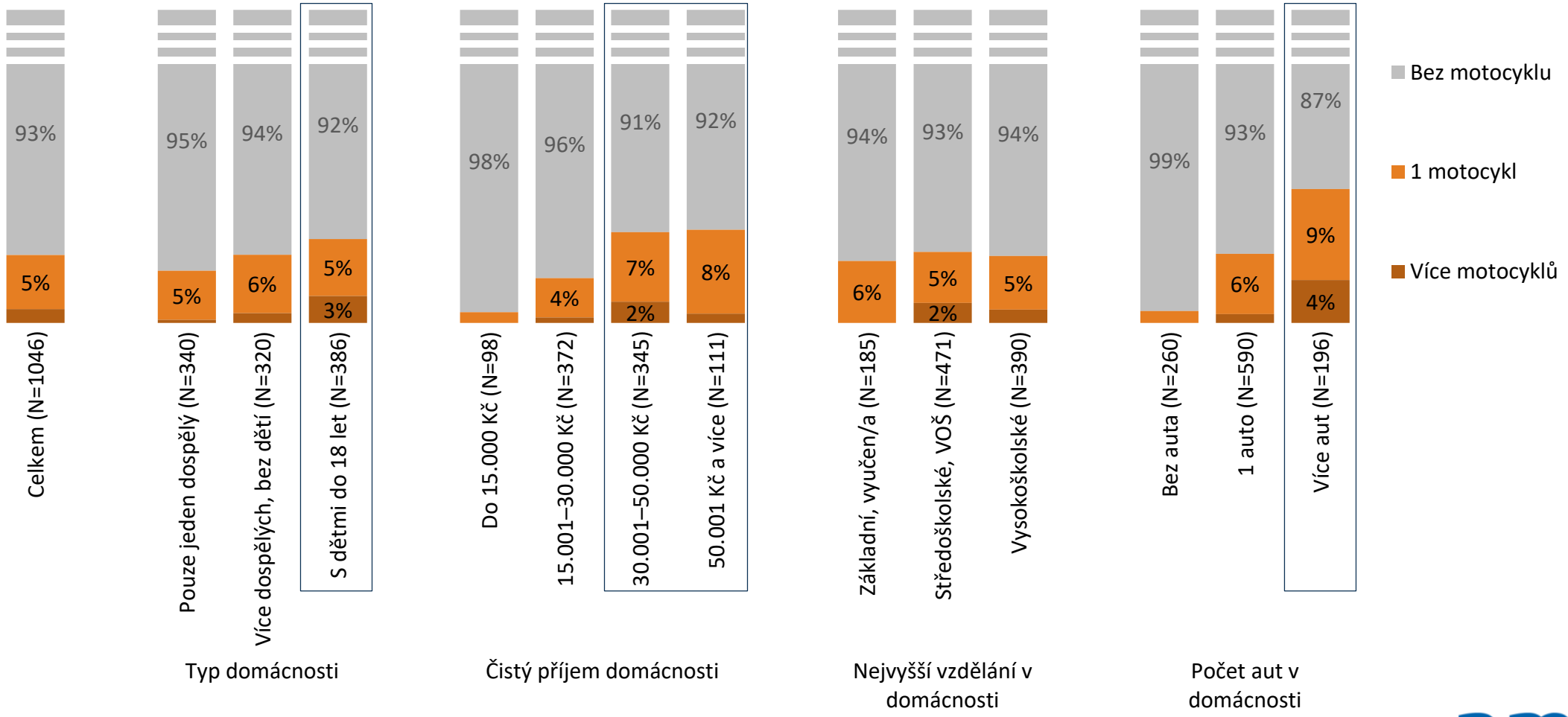


Q: Kolik Vaše domácnost najezdí celkově osobními automobily za rok? (včetně služebních aut využívaných i soukromě) (N=1046)

Vlastnictví motocyklů

domácnosti

Vlastnictví motocyklu není v Ústí nad Labem nijak obvyklé, má jej 7 % domácností. Častěji se jedná o domácnosti s dětmi a vlastnictví motocyklu také zřetelně koreluje s využíváním více automobilů - nejde tedy o náhradu auta, ale o jeho doplněk.

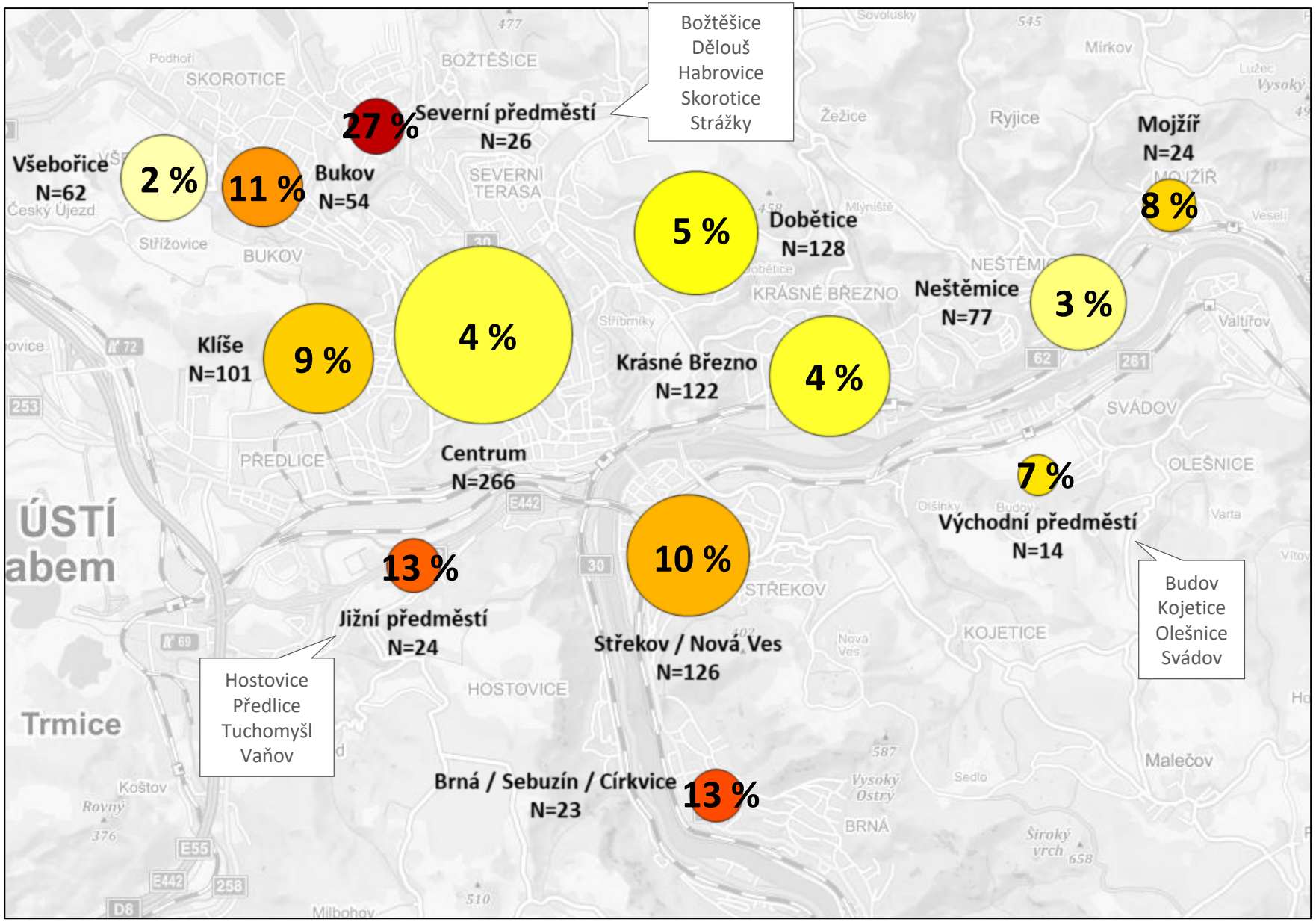


Q: Kolik motocyklů je ve Vaší domácnosti? (N=1046)

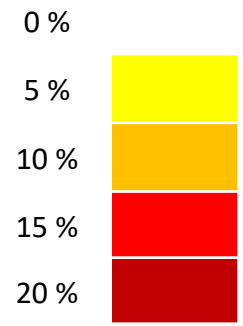
Vlastnictví motocyklů

domácnosti

7 %
Ústí nad Labem
N=1046



Podíl domácností
s alespoň 1 motocyklem

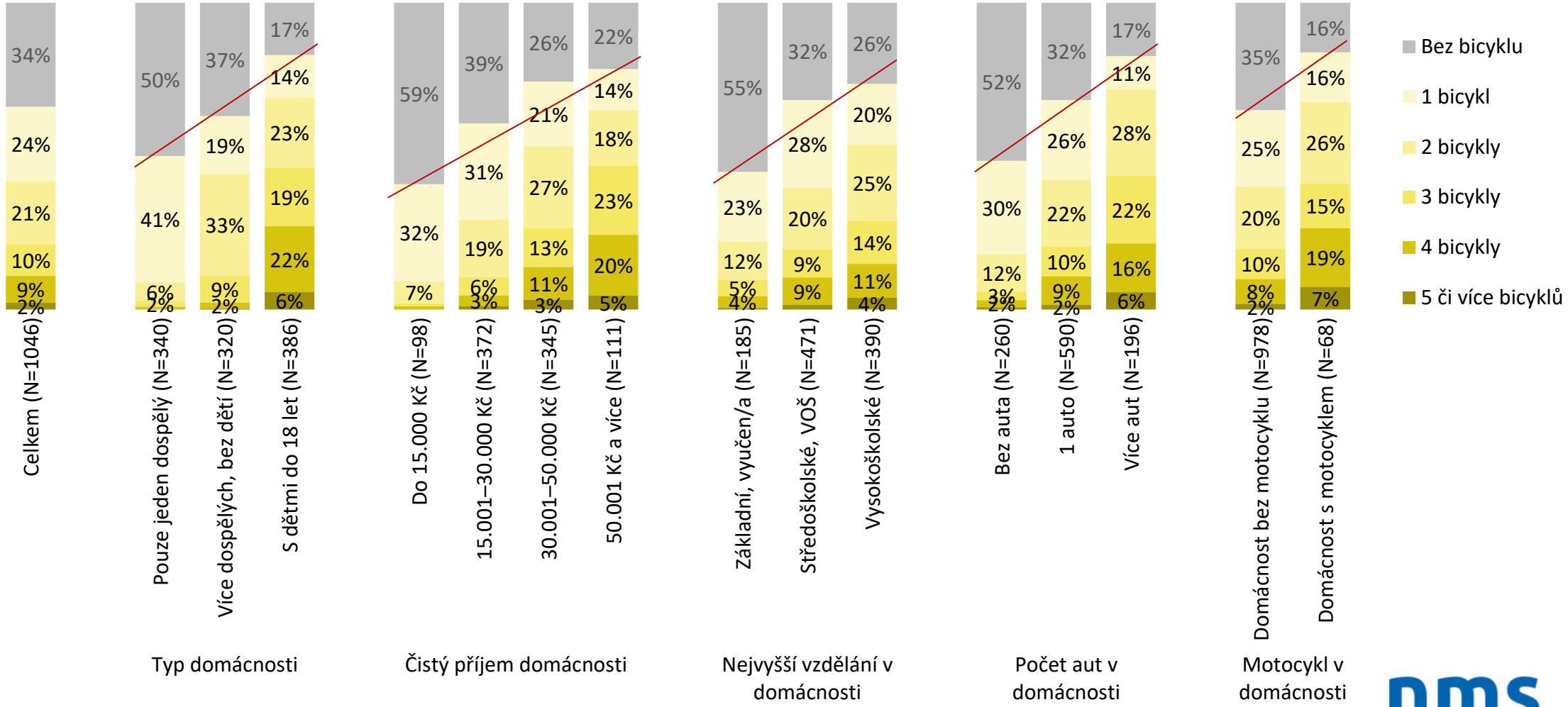


barva odpovídá dosažené hodnotě, velikost kruhu počtu domácností

Vlastnictví jízdních kol

domácnosti

Jízdní kolo nalezneme v Ústí nad Labem zhruba ve 2/3 domácností. Míra jeho vlastnictví roste s velikostí domácnosti, příjmem i vzděláním. Využití bicyklu taky zřetelně koreluje s využitím auta a motocyklu. Kolo tedy motorové dopravní prostředky nenahrazuje, ale slouží jako alternativa domácnostem s celkově vyšší mobilitou.

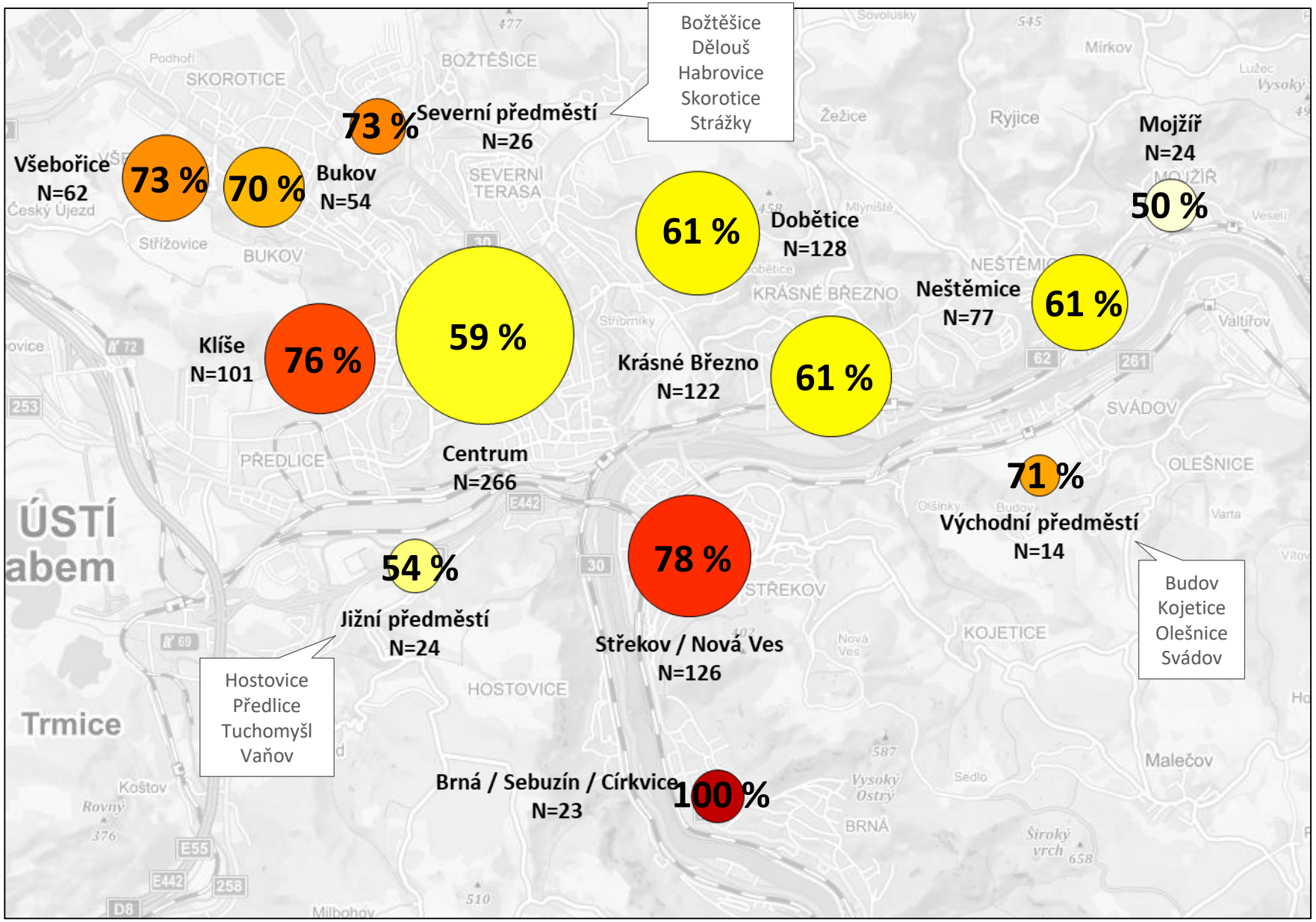


Q: Kolik jízdních kol je ve Vaší domácnosti? (N=1046)

Vlastnictví jízdních kol

domácnosti

66 %
Ústí nad Labem
N=1046



Podíl domácností
s alespoň 1 bicyklem

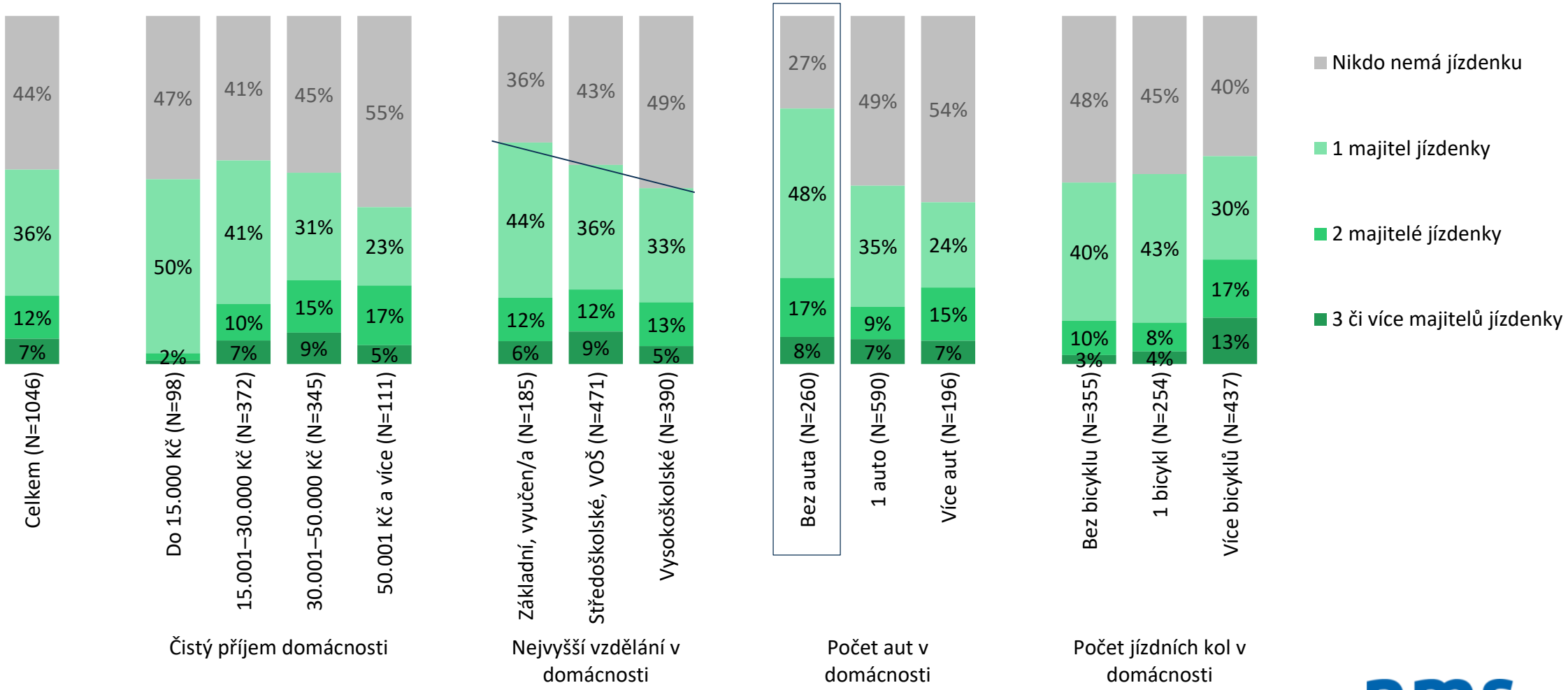
50 %
55 %
60 %
65 %
70 %
75 %
80 %
85 %
90 %

barva odpovídá dosažené hodnotě, velikost kruhu počtu domácností

Vlastnictví časových jízdenek

domácnosti

Některý typ časové dlouhodobé jízdenky využívá přes polovinu ústeckých domácností. Častěji jde o domácnosti s osobami s nižším vzděláním, ale závislost není nijak silná. Viditelná je negativní korelace s vlastnictvím auta, vztah k využívání bicyklu je neprůkazný, stejně jako závislost geografická.

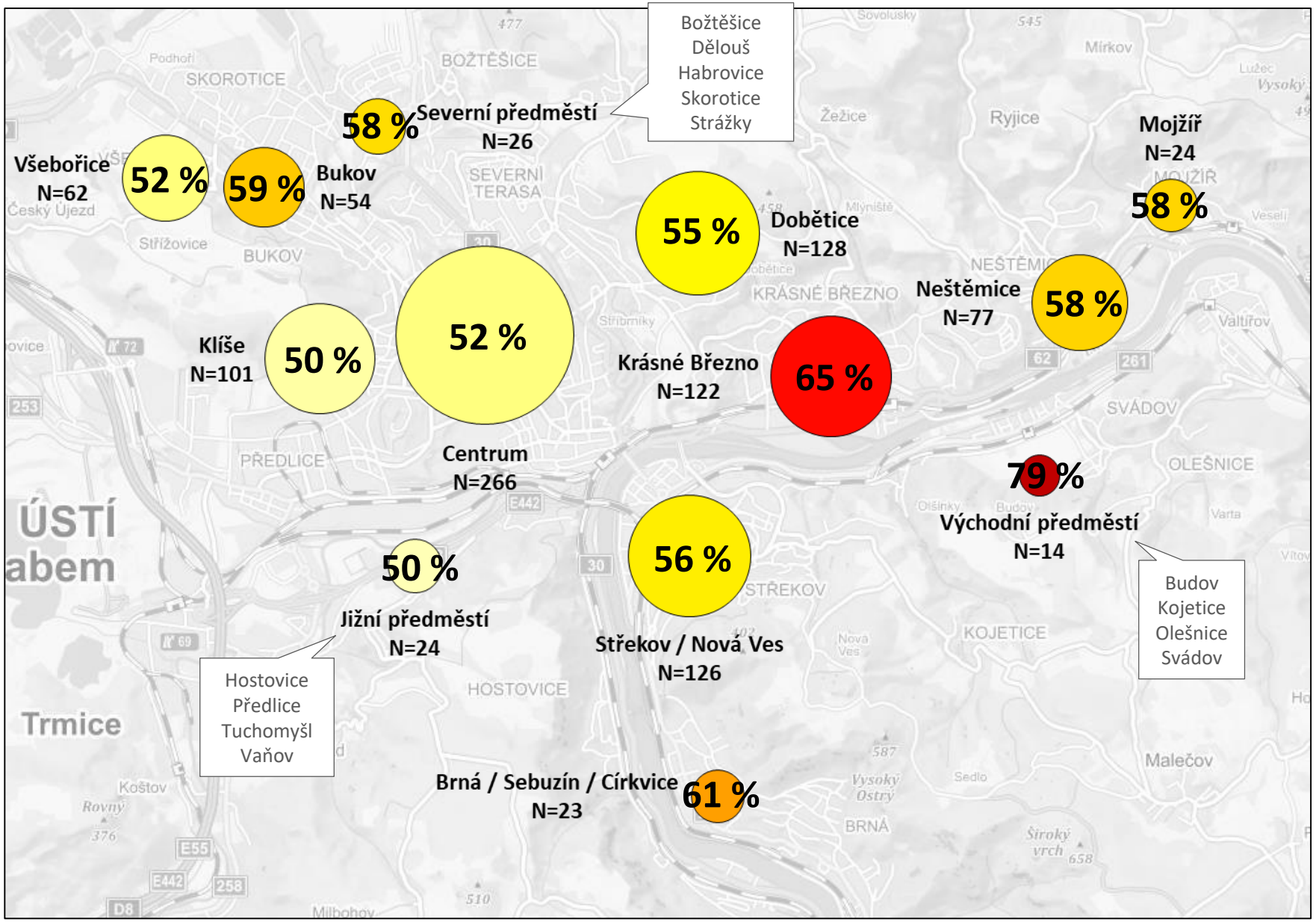


Q: Kolik majitelů časové / dlouhodobé jízdenky na MHD (včetně čipové karty DÚK) je ve Vaší domácnosti? (N=1046)

Vlastnictví časových jízdenek

domácnosti

56 %
Ústí nad Labem
N=1046



Podíl domácností
s alespoň 1 uživatelem
časové jízdenky MHD

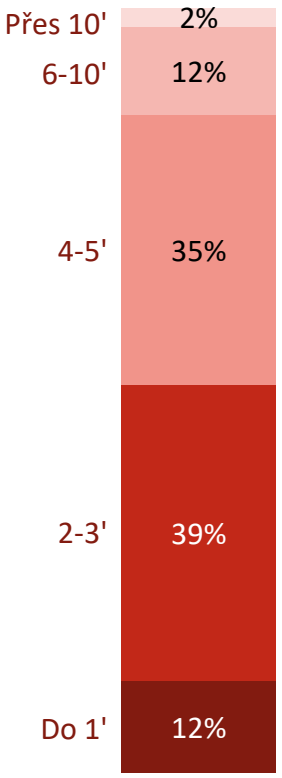
50 %
55 %
60 %
65 %
70 %

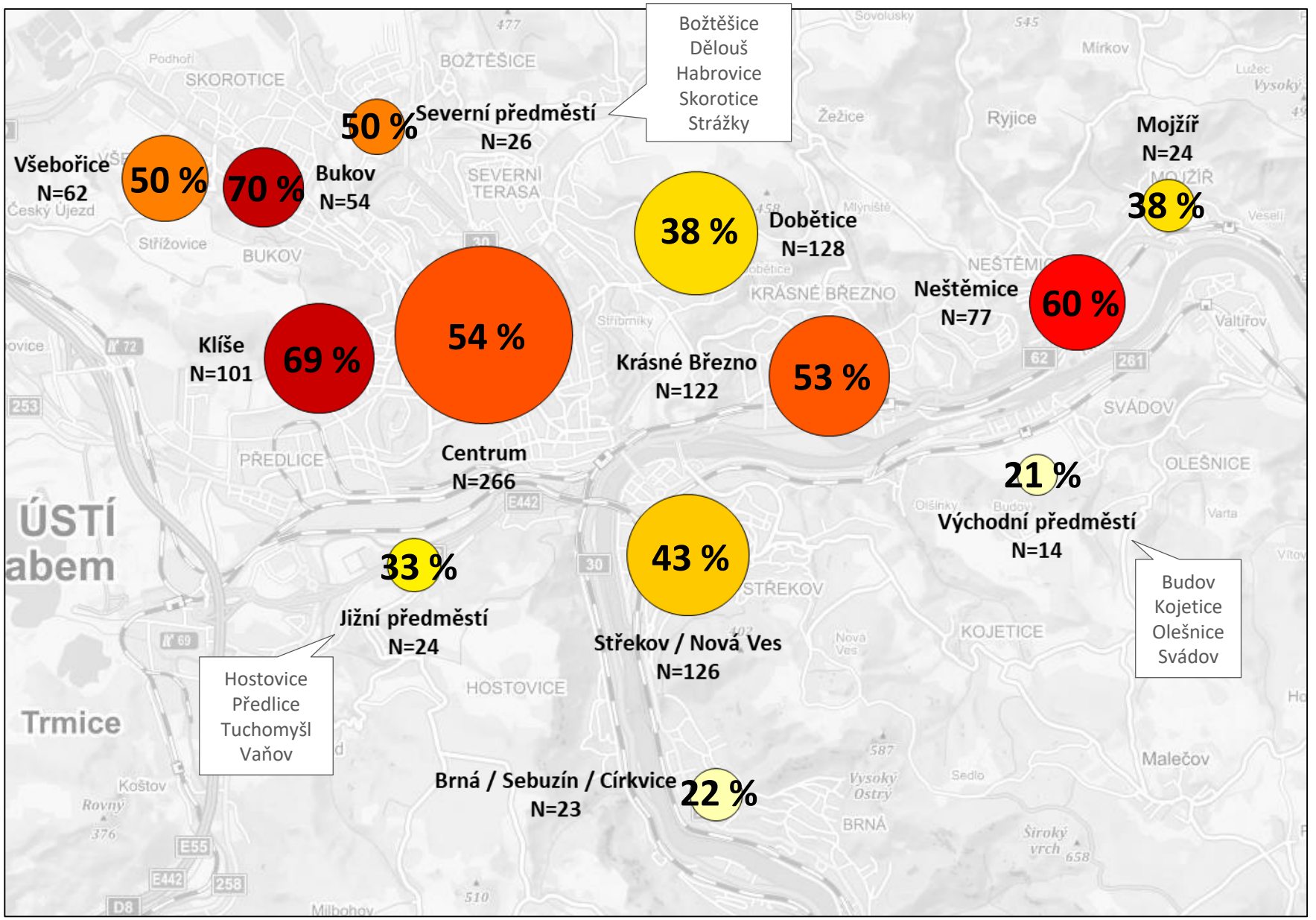
barva odpovídá dosažené hodnotě, velikost kruhu počtu domácností

Dostupnost MHD - zastávka do 3 minut chůze

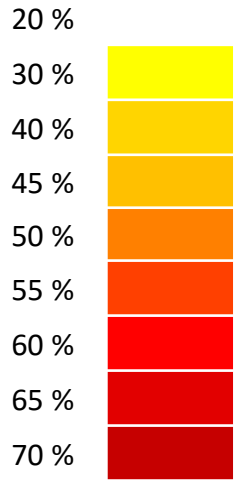
domácnosti

51 %
Ústí nad Labem
N=1046





Podíl domácností se zastávkou MHD do 3 minut chůze



barva odpovídá dosažené hodnotě, velikost kruhu počtu domácností

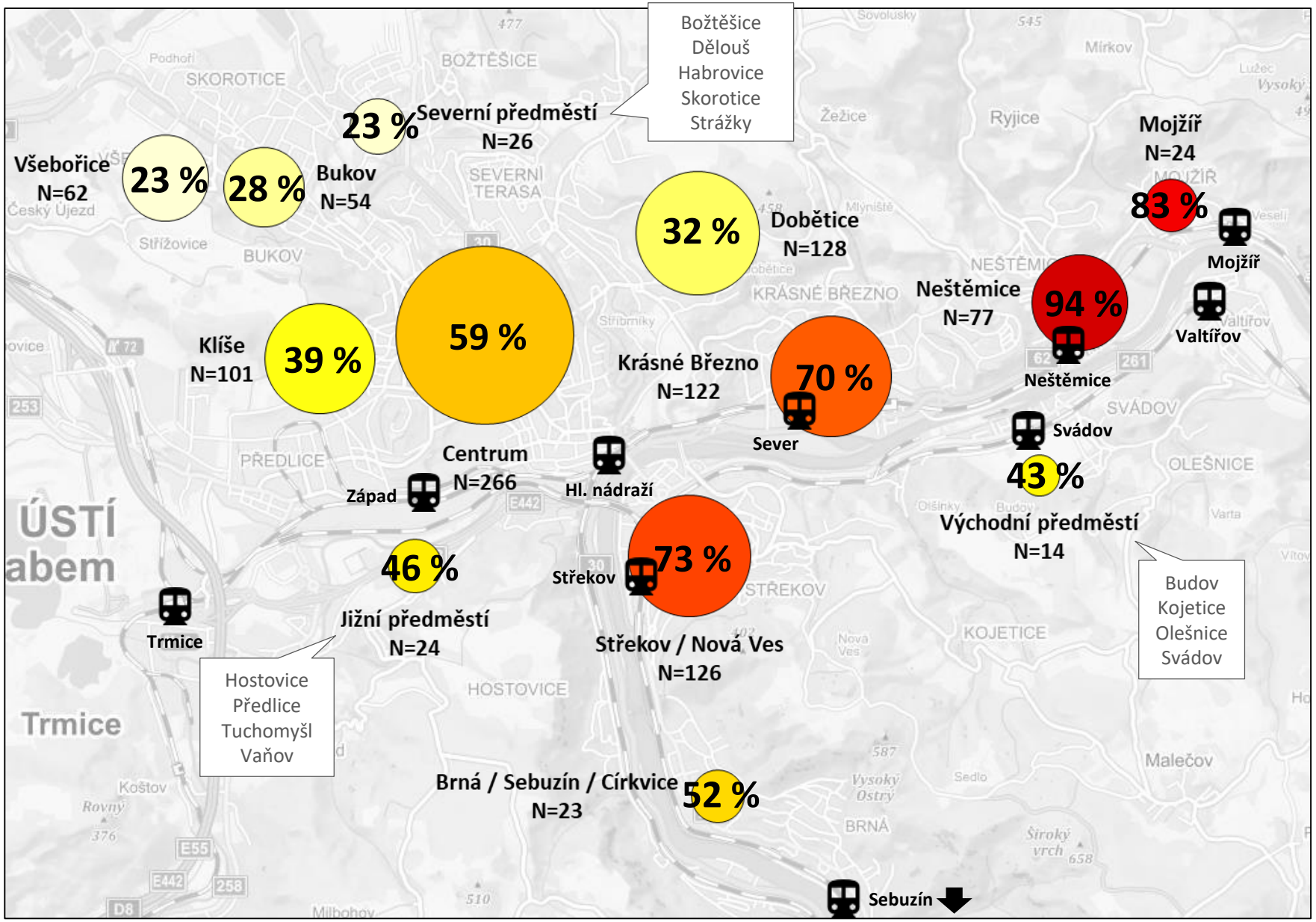
Dostupnost vlaku - zastávka do 20 minut chůze

Praskačka

domácnosti

54 %
Ústí nad Labem
N=1046

Přes 45'	8%
31-45'	13%
21-30'	24%
11-20'	36%
Do 10'	18%



Podíl domácností se zastávkou vlaku do 20 minut chůze

20 %	
30 %	
40 %	
50 %	
60 %	
70 %	
80 %	
90 %	
100 %	

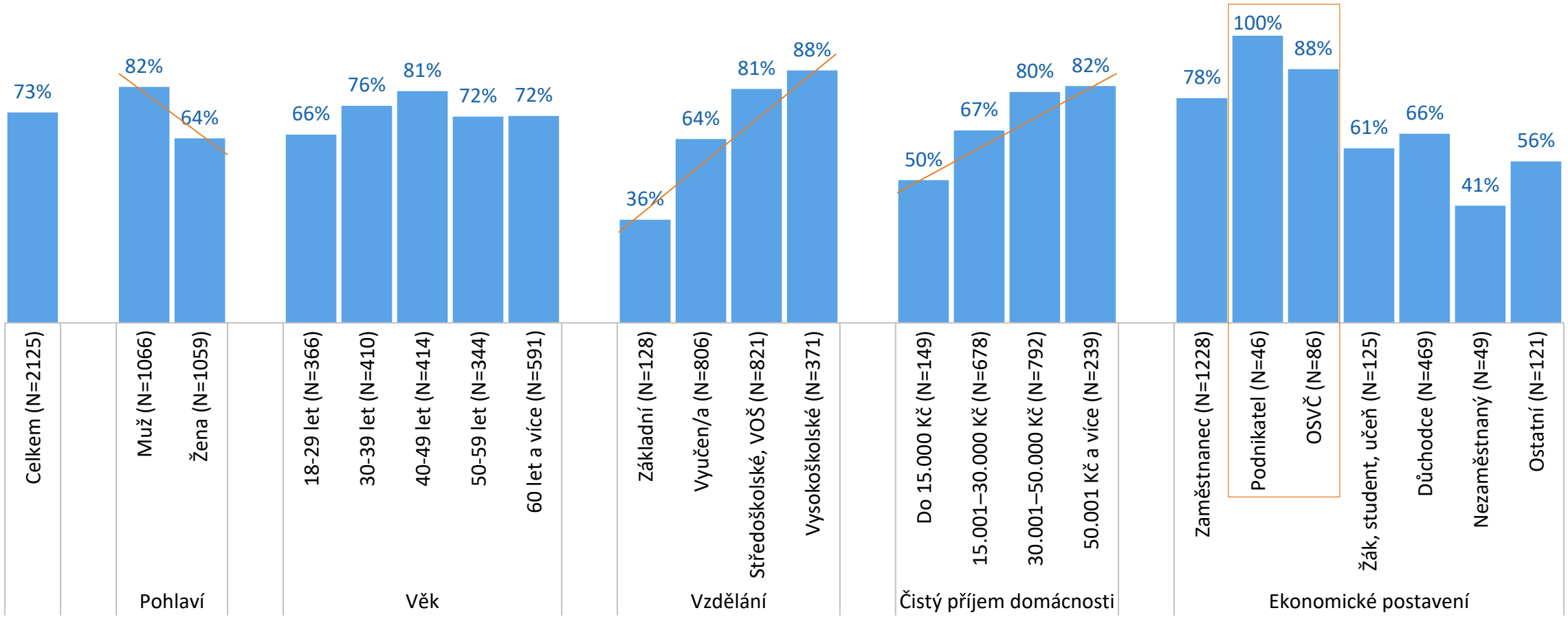
barva odpovídá dosažené hodnotě, velikost kruhu počtu domácností

Jednotlivé osoby

Vlastnictví řidičského průkazu

osoby od 18 let

Řidičský průkaz vlastní asi 3/4 dospělých obyvatel Ústí nad Labem. Častěji mají řidičské oprávnění muži, vysokoškoláci, lidé z domácností s vyšším příjmem, podnikatelé a OSVČ.

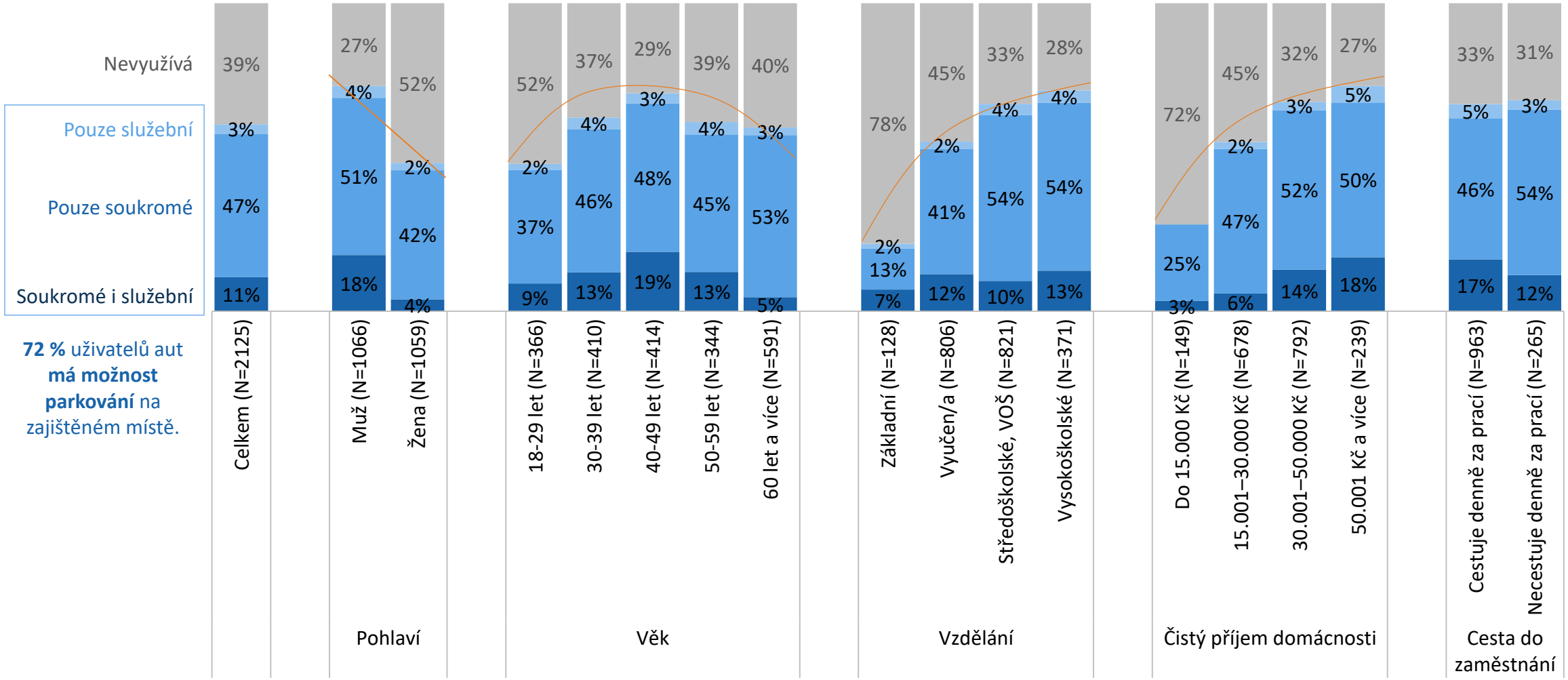


Q: Vlastníte řidičský průkaz? (N=2125, osoby od 18 let)

Využití osobního auta

osoby od 18 let

Soukromý nebo služební osobní automobil využívá aktivně asi 60 % dospělých občanů Ústí. Přes 10 % obyvatel je tedy pouze pasivními majiteli řidičského průkazu. Demografické závislosti využití auta jsou obdobné jako u vlastnictví řidičského průkazu.

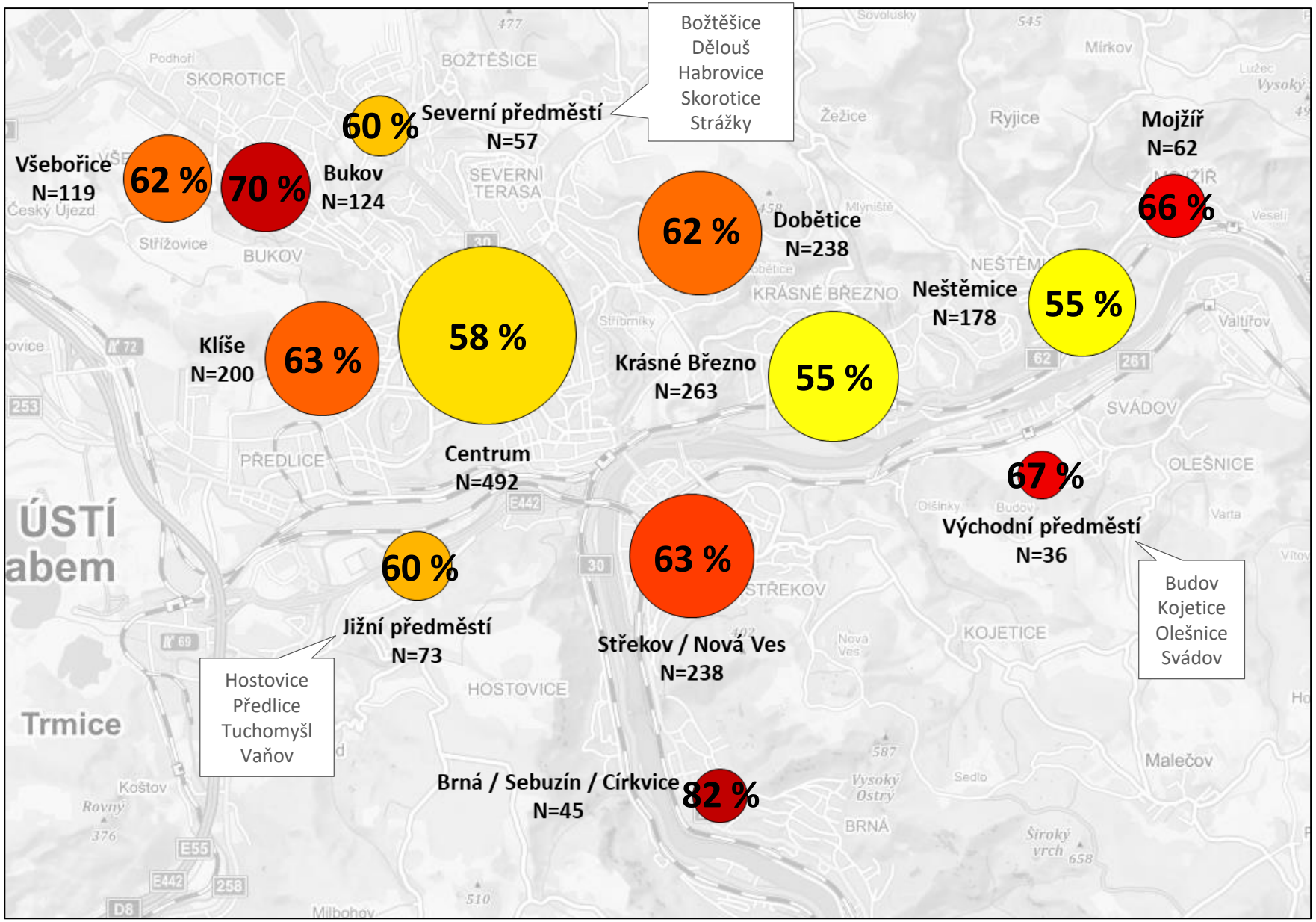


Q: Můžete užívat nezávisle na ostatních členech domácnosti soukromý / služební osobní automobil? (N=2125, osoby od 18 let)

Využití osobního automobilu

osoby od 18 let

61 %
Ústí nad Labem
N=2125



Podíl osob starších 18 let využívajících auto nezávisle na zbytku domácnosti

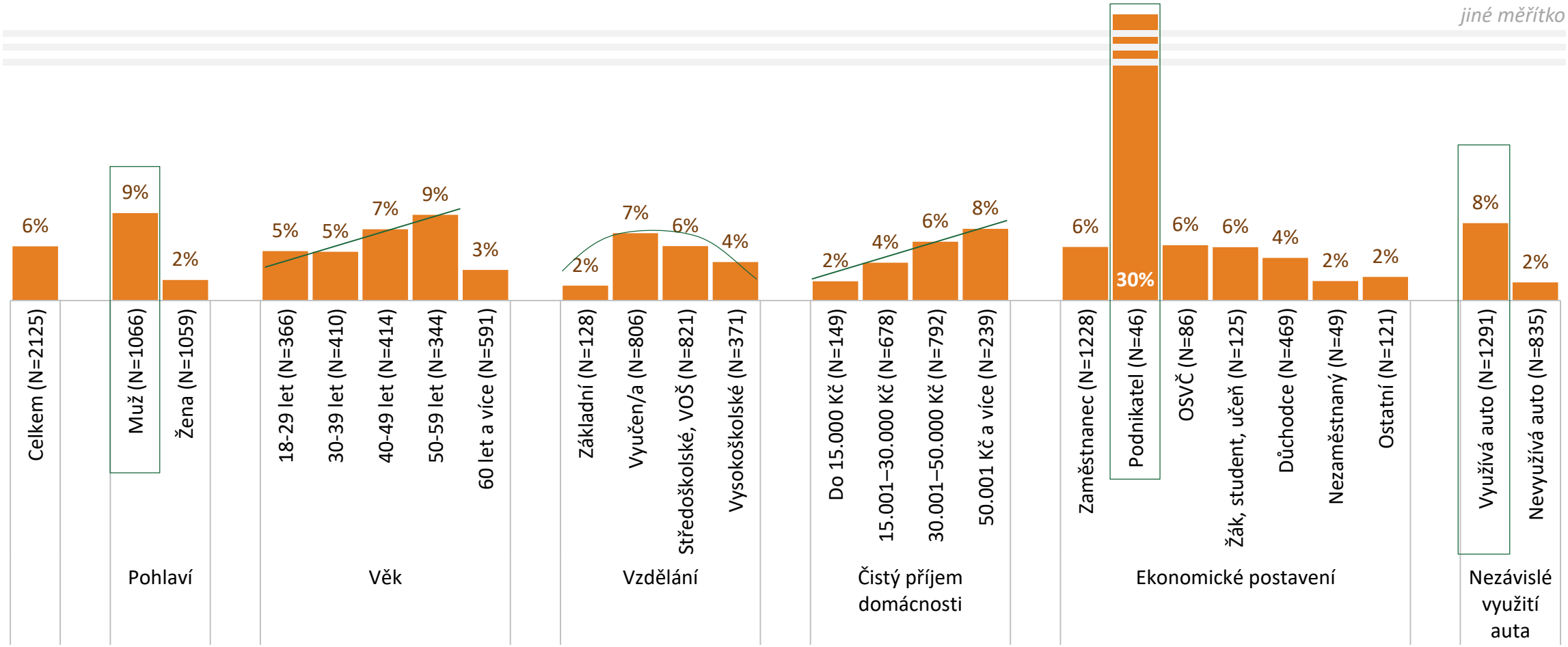
50 %
55 %
60 %
65 %
70 %

barva odpovídá dosažené hodnotě, velikost kruhu počtu osob do 18 let

Využití motocyklu

osoby od 18 let

Na motocyklu jezdí jenom 6 % dospělých ústeckých občanů. Jedná se pochopitelně častěji o muže. Využití motocyklu roste s věkem, ale jen do hranice zhruba 60 let, starší už jezdí výjimečně. Využití motorky roste s příjmem domácnosti, koreluje s používáním auta a je mimořádně vysoké mezi podnikateli (30 %).

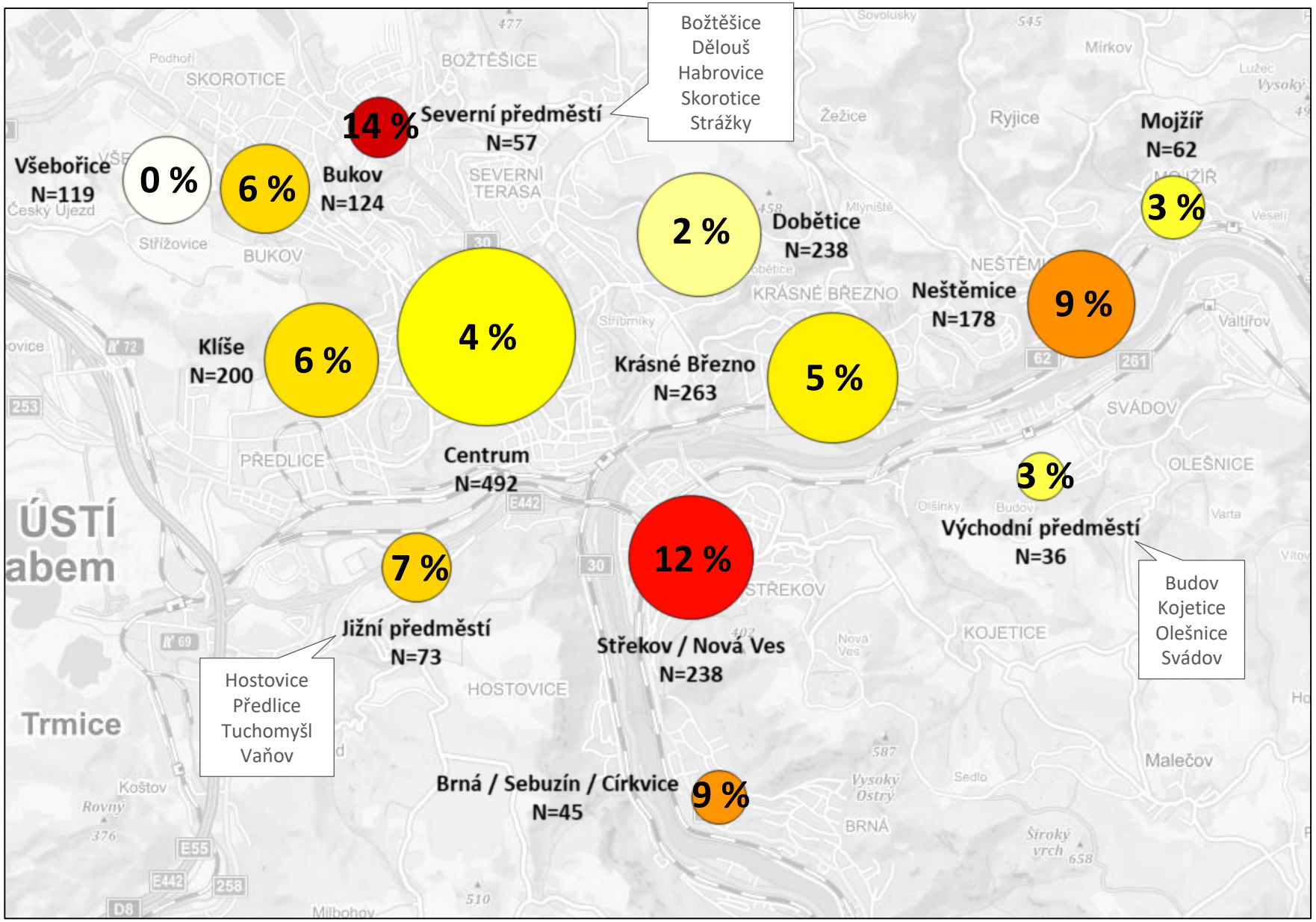


Q: Můžete užívat nezávisle na ostatních členech domácnosti motocykl? (N=2125, osoby od 18 let)

Využití motocyklu

osoby od 18 let

6 %
Ústí nad Labem
N=2125



Podíl osob starších 18 let využívajících motocykl nezávisle na zbytku domácnosti

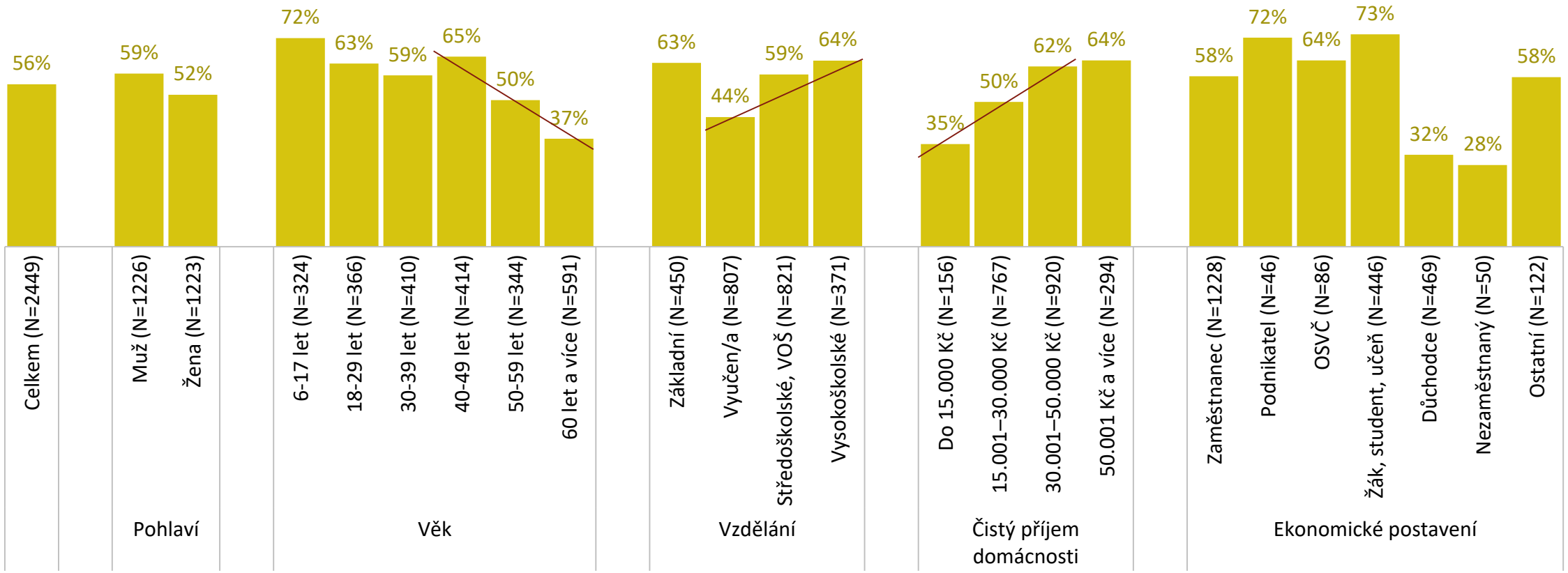
0 %
4 %
8 %
12 %
16 %

barva odpovídá dosažené hodnotě, velikost kruhu počtu osob do 18 let

Využití jízdního kola

osoby

Jízdní kolo má v Ústí nad Labem k dispozici přes polovinu obyvatel. Míra využití bicyklu klesá až od věku 50 let. Růst využití s příjmem i vzděláním naznačuje, že kolo je více "rekreačním prostředkem bohatých" než "dopravním prostředkem chudých".



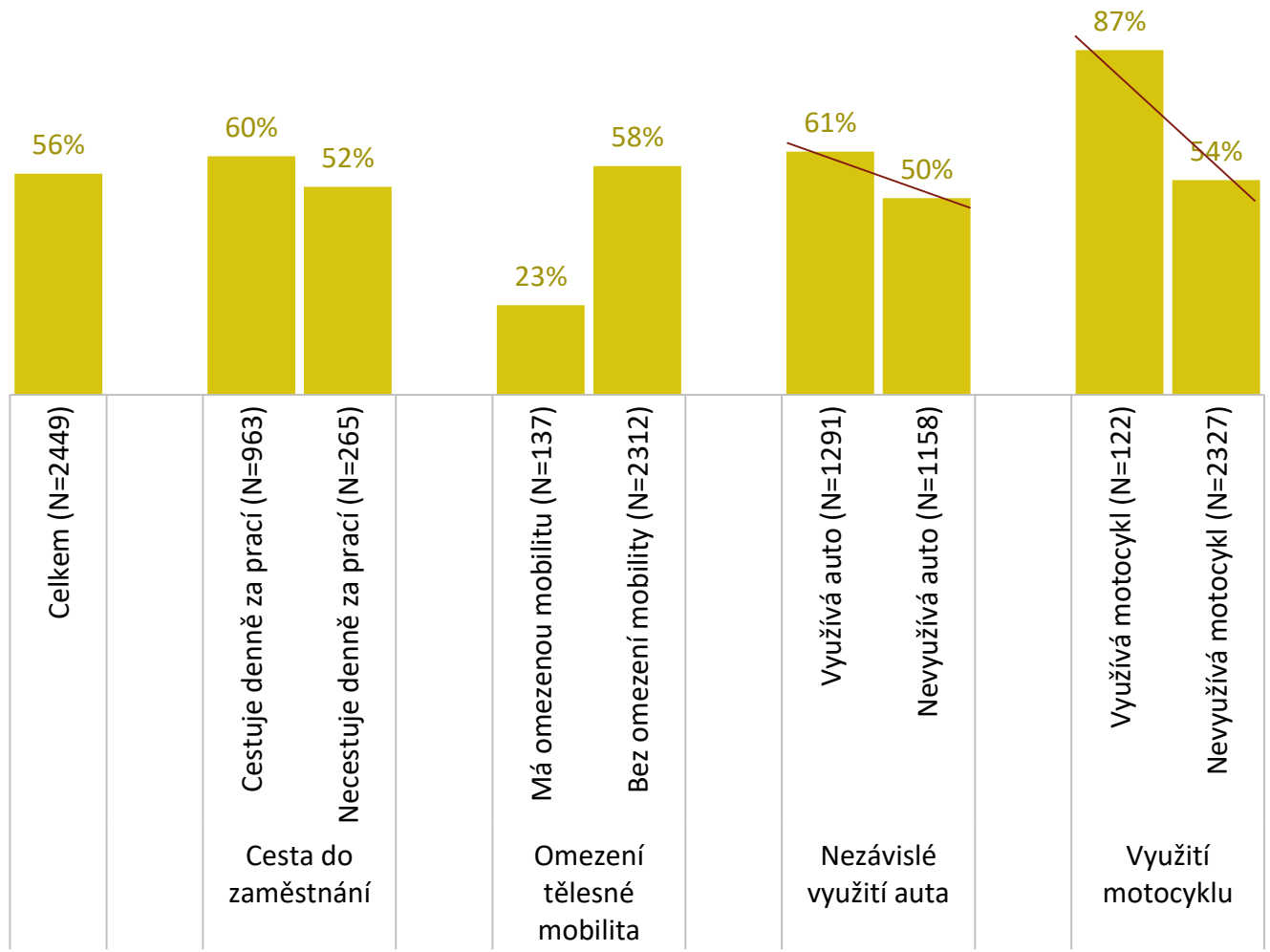
Q: Můžete využívat nezávisle na ostatních členech domácnosti jízdní kolo? (N=2449)

Využití jízdního kola

osoby

I zde vidíme, že využití bicyklu nejde "proti" využití auta a/nebo motocyklu, ale mírně "s nimi". Geograficky jsou bicykly nejčastější mezi obyvateli jihovýchodní části města (Střekov asi 2/3, oblast Brné dokonce 3/4).

53 % cyklistů **má možnost odstavit kolo** na zajištěném místě.

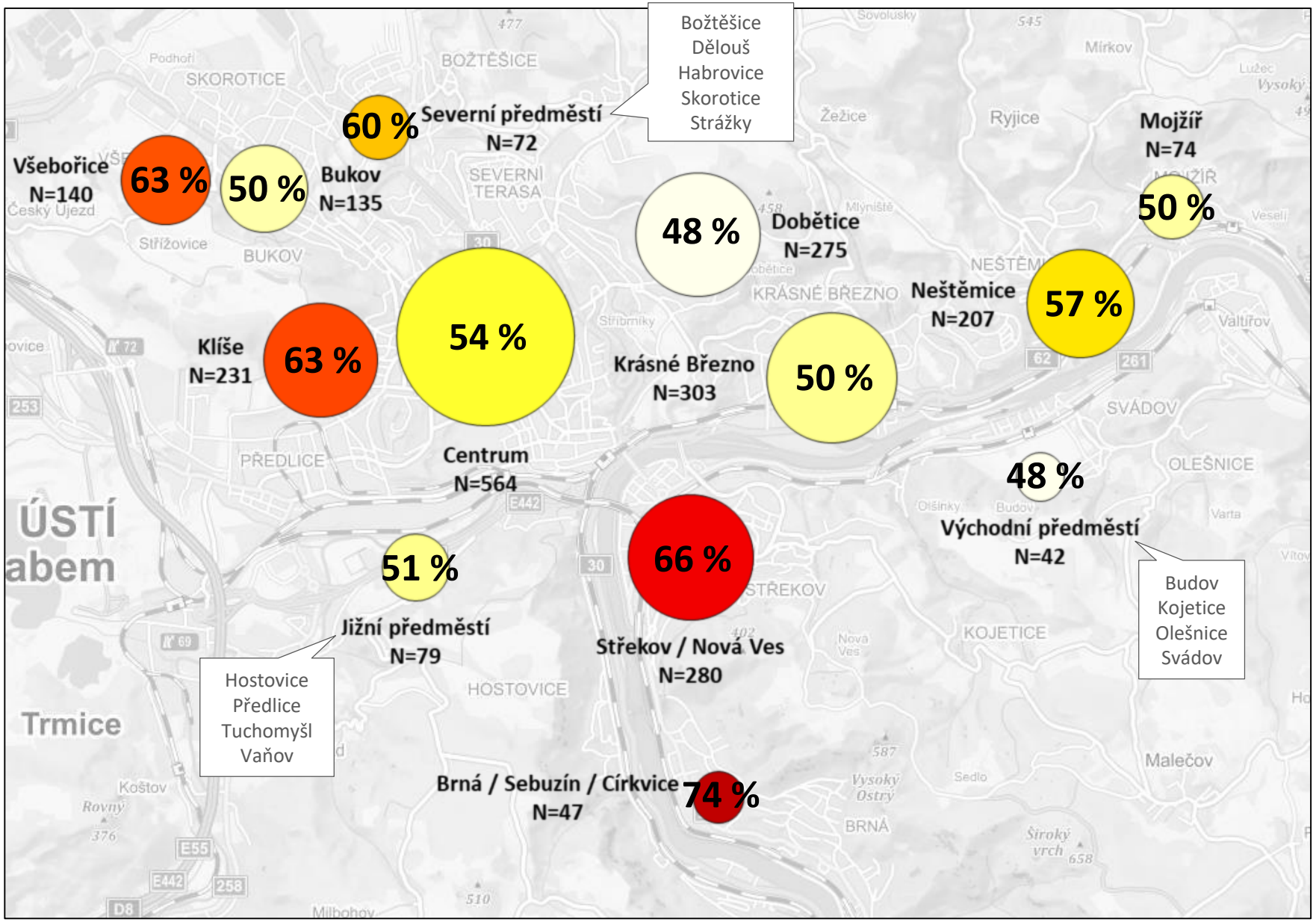


Q: Můžete využívat nezávisle na ostatních členech domácnosti jízdní kolo? (N=2449)

Využití jízdního kola

osoby

56 %
Ústí nad Labem
N=2449



Podíl osob využívajících bicykl

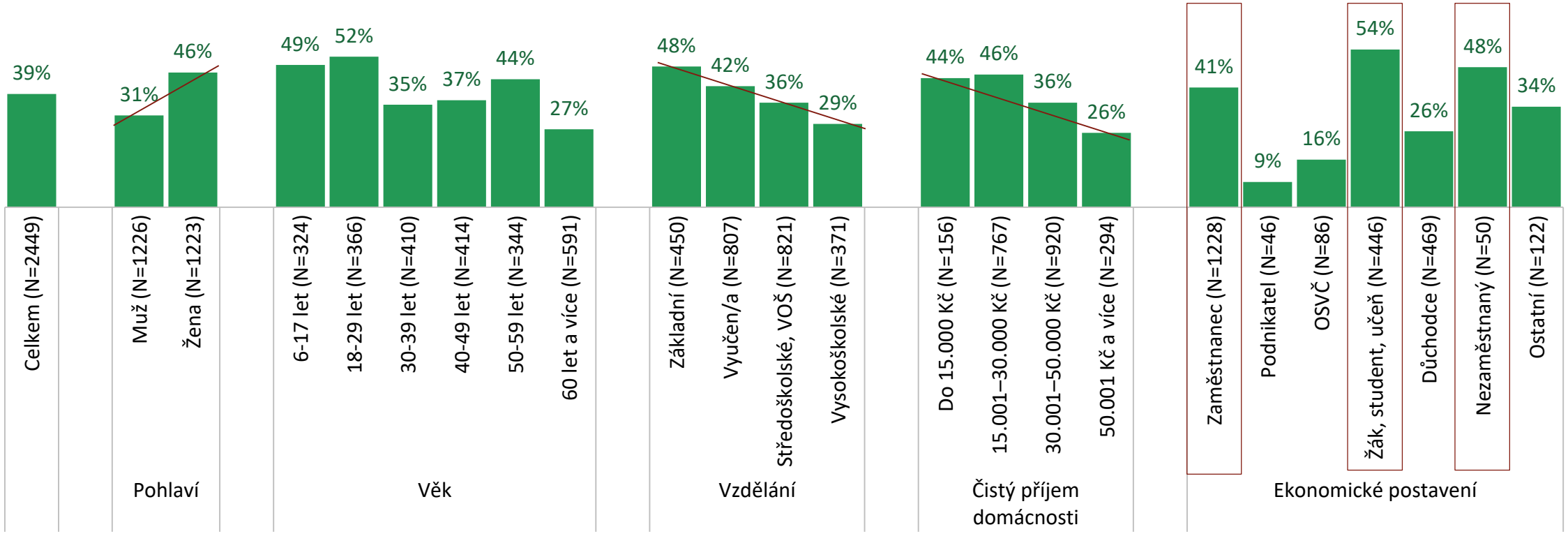
50 %
55 %
60 %
65 %
70 %

barva odpovídá dosažené hodnotě, velikost kruhu počtu osob

Vlastnictví časové jízdenky

osoby

Vlastnictví dlouhodobé jízdenky je typické pro žáky a studenty, zaměstnance a také nezaměstnané. Málo tuto možnost využívají podnikatelé a OSVČ. Míra využití klesá s věkem i příjmem domácnosti, častěji mají kupón MHD ženy.



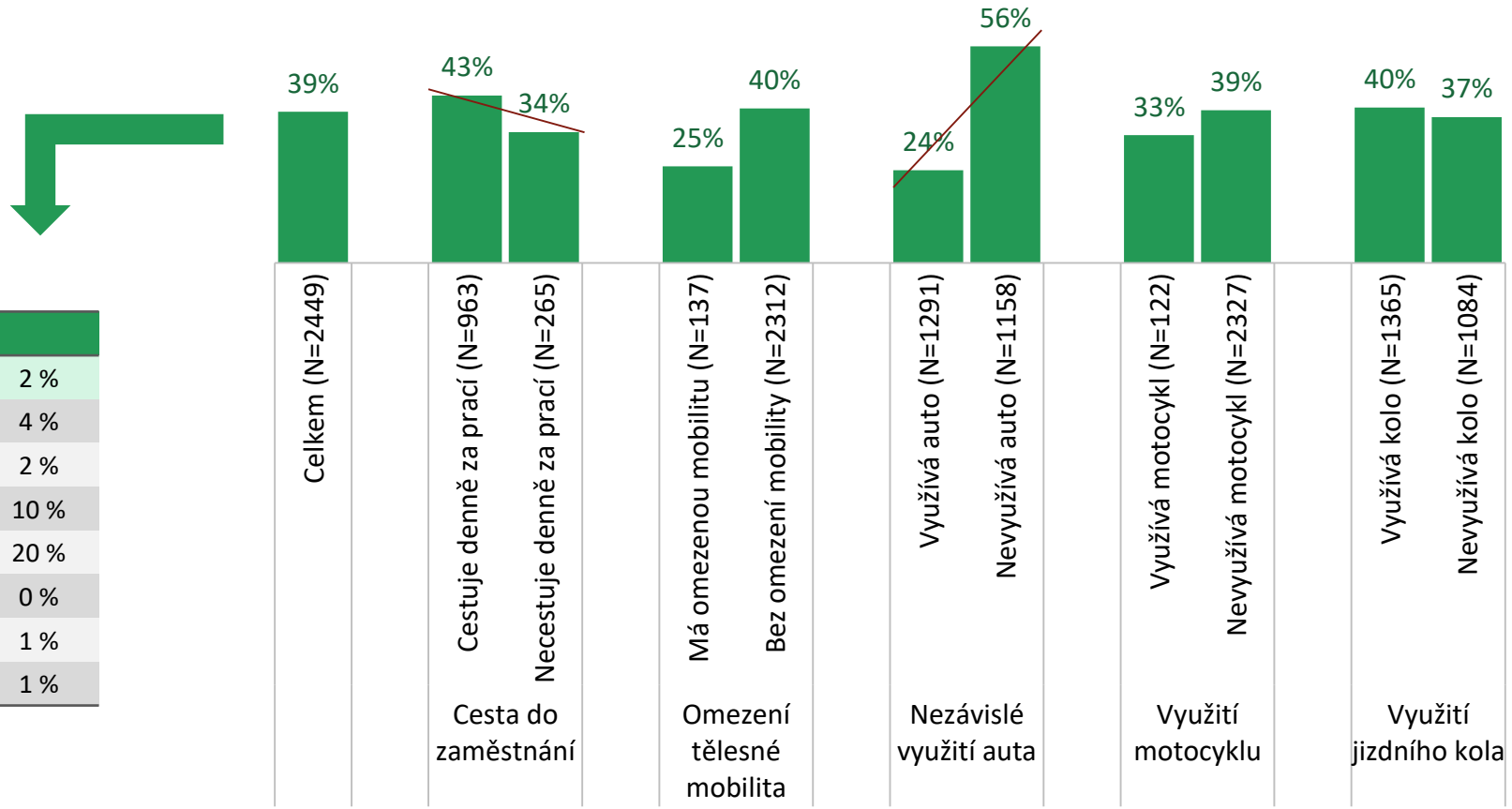
Q: Vlastníte časovou / dlouhodobou jízdenku na MHD (včetně čipové karty DÚK)? (N=2449)

Vlastnictví časové jízdenky

osoby

Stejně jako u domácností platí, že využití hromadné dopravy negativně koreluje s využitím automobilu. Negativní vazba na motocykl a pozitivní vazba jsou sice pozorovatelné, ale zcela neprůkazné. Existuje pochopitelná pozitivní korelace s denním dojížděním, ale nijak silná.

Typ jízdenky	
Čipová karta DÚK	2 %
365-denní	4 %
180-denní	2 %
90-denní	10 %
30-denní	20 %
15-denní	0 %
7-denní	1 %
Neudáno	1 %

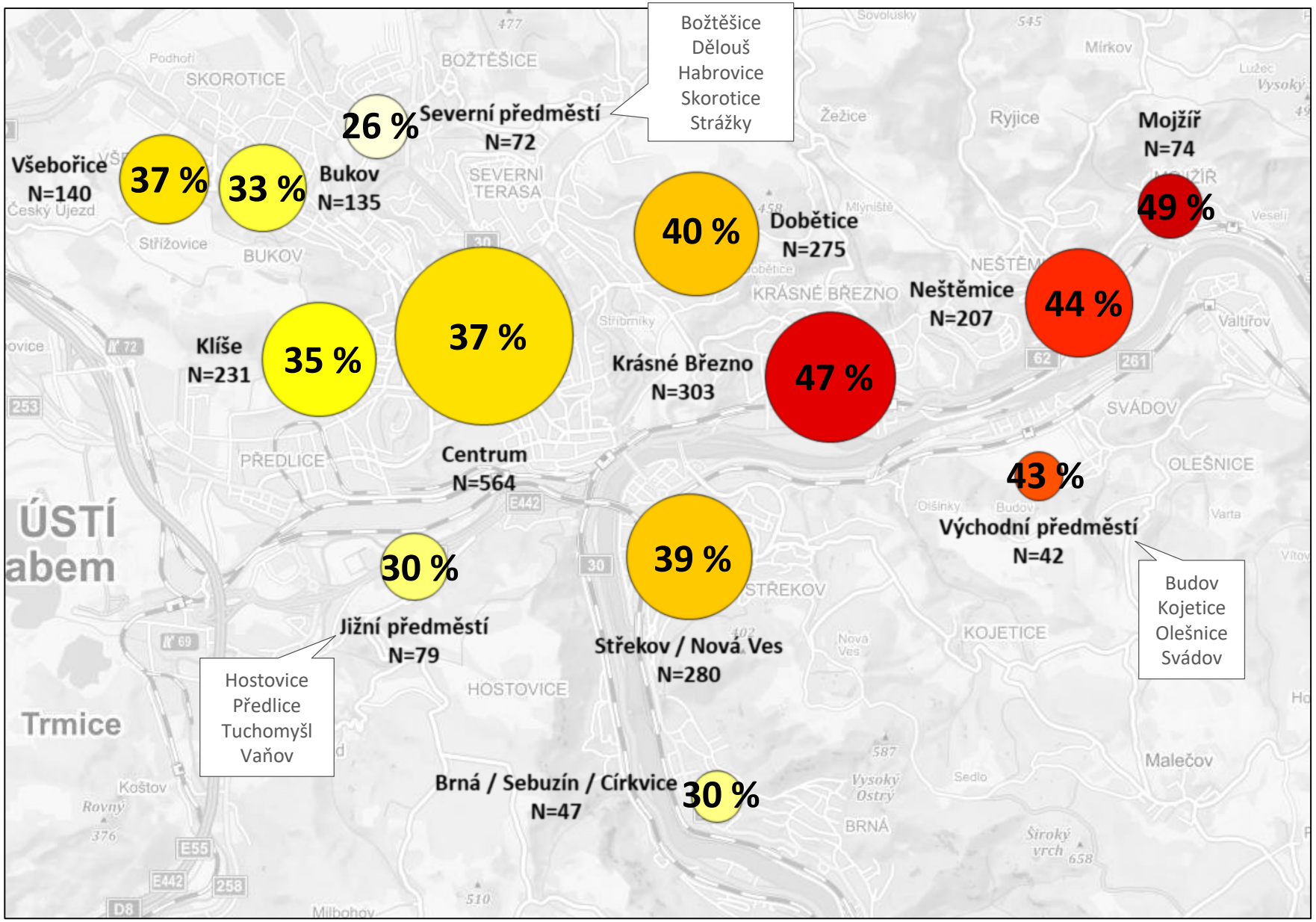


Q: Vlastníte časovou / dlouhodobou jízdenku na MHD (včetně čipové karty DÚK)? (N=2449)

Vlastnictví časové jízdenky

osoby

39 %
Ústí nad Labem
N=2449



Podíl osob vlastnících časovou jízdenku MHD

25 %
30 %
35 %
40 %
45 %
50 %

barva odpovídá dosažené hodnotě, velikost kruhu počtu osob

Kontakt

NMS Market Research
U Nikolajky 13, 150 00 Praha 5
t (+420) 222 351 611
e info@nms.cz w www.nms.cz

nms
MARKET RESEARCH
We make sense

PŘÍLOHA Č. 9 Výsledky sociodopravního průzkumu – tříděné tabulky odpovědí za jednotlivé domácnosti

Sociodopravní průzkum v Ústí nad Labem

Tříděné tabulky odpovědí za domácnosti



nms
MARKET RESEARCH
We make sense

Pro Statutární město Ústí nad Labem připravila agentura NMS Market Research v Praze 10.7.2018

Statistické významnosti - znaménkové schéma

Testuje se zde, zda je u dané skupiny respondentů (=sloupec) četnost dané odpovědi/kategorie (=řádek) signifikantně odlišná od četnosti ve zbytku vzorku (tedy "u všech ostatních").

+++ = významně četnější na hladině 0.1%
++ = významně četnější na hladině 1%
+ = významně četnější na hladině 5%
--- = významně méně četné na hladině 0.1%
-- = významně méně četné na hladině 1%
- = významně méně četné na hladině 5%

nQ06_r1	Osobní automobil
nQ08_rec	Počet aut v domácnosti
tQ09_rec	Ročně domácností ujeto auty
nQ10_rec	Počet motocyklů v domácnosti
nQ11_rec	Počet jízdních kol v domácnosti
nQ17_1_dom	Počet majitelů ŘP v domácnosti
nQ17_2_dom	Počet uživatelů časových jízdenek v domácnosti
tQ12_rec1	Pěší vzdálenost od MHD (minut)
tQ12_rec2	Pěší vzdálenost od vlaku (minut)
nQ05_r1	Typ domácnosti
nQ13_poc1	Počet členů domácnosti nad 6 let
nQ13_poc2	Počet dětí 6-18 v domácnosti
nQ07_r1	Čistý příjem domácnosti
nQ14_1_dom	Nejvyšší vzdělání v domácnosti
nQ14_2_dom	Počet ekonomicky aktivních v domácnosti
nQ04_det	Lokalita

Osobní automobil

zpět na obsah

		Celkem	Typ domácnosti			Čistý příjem domácnosti				Nejvyšší vzdělání v domácnosti			Počet aut v domácnosti			Motocykl v domácnosti		Počet jízdních kol v domácnosti			Část Ústí nad Labem											
			Pouze jeden dospělý	Více dospělých, bez dětí	S dětmi do 18 let	Do 15.000 Kč	15.001–30.000 Kč	30.001–50.000 Kč	50.001 Kč a více	Základní, vyučen/a	Středoškolské, VOŠ	Vysokoškolské	Bez auta	1 auto	Více aut	Domácnost bez motocyklu	Domácnost s motocyklem	Bez bicyklu	1 bicykl	Více bicyklů	Centrum	Dobětice	Střekov / Nová Ves	Krásné Březno	Klíše	Neštěmice	Všebořice	Bukov	Severní předměstí	Jižní předměstí	Mojžíř	Brná / Sebuzín / Církvice	Východní předměstí
Počet respondentů (N)		1046	340	320	386	98	372	345	111	185	471	390	260	590	196	978	68	355	254	437	266	128	126	122	101	77	62	54	26	24	24	23	14
Četnost odpovědí	Domácnost s automobilem	786	200	271	315	28	244	306	109	94	356	335	0	590	196	721	65	221	175	391	194	92	104	82	76	50	50	47	22	18	17	21	14
	Domácnost bez automobilu	260	140	49	71	69	128	39	2	90	115	55	260	0	0	257	3	134	79	47	72	35	21	40	25	27	12	7	5	6	6	3	0
Relativní četnost odpovědí (%)	Domácnost s automobilem	75%	59%	85%	82%	29%	66%	89%	98%	51%	76%	86%	0%	100%	100%	74%	96%	62%	69%	89%	73%	72%	83%	67%	75%	65%	81%	87%	85%	75%	71%	91%	100%
	Domácnost bez automobilu	25%	41%	15%	18%	70%	34%	11%	2%	49%	24%	14%	100%	0%	0%	26%	4%	38%	31%	11%	27%	27%	17%	33%	25%	35%	19%	13%	19%	25%	25%	13%	0%
Statistická významnost	Domácnost s automobilem		---	+++	+++	---	---	+++	+++	---		+++	---	+++	+++	---	+++	---	--	+++			+	-		-		+					+
	Domácnost bez automobilu		+++	---	---	+++	+++	---	---	+++		---	+++	---	---	+++	---	+++	++	---			-	+		+		-					-

Počet aut v domácnosti

zpět na obsah

		Celkem	Typ domácnosti			Čistý příjem domácnosti				Nejvyšší vzdělání v domácnosti			Počet aut v domácnosti			Motocykl v domácnosti		Počet jízdních kol v domácnosti			Část Ústí nad Labem											
			Pouze jeden dospělý	Více dospělých, bez dětí	S dětmi do 18 let	Do 15.000 Kč	15.001–30.000 Kč	30.001–50.000 Kč	50.001 Kč a více	Základní, vyučen/a	Středoškolské, VOŠ	Vysokoškolské	Bez auta	1 auto	Více aut	Domácnost bez motocyklu	Domácnost s motocyklem	Bez bicyklu	1 bicykl	Více bicyklů	Centrum	Dobětice	Střekov / Nová Ves	Krásné Březno	Klíše	Neštěmice	Všebořice	Bukov	Severní předměstí	Jižní předměstí	Mojžíř	Brná / Sebuzín / Církvice	Východní předměstí
Počet respondentů (N)		1046	340	320	386	98	372	345	111	185	471	390	260	590	196	978	68	355	254	437	266	128	126	122	101	77	62	54	26	24	24	23	14
Četnost odpovědí	Bez auta	260	140	49	71	69	128	39	2	90	115	55	260	0	0	257	3	134	79	47	72	35	21	40	25	27	12	7	5	6	6	3	0
	1 auto	590	183	187	220	28	223	216	52	82	274	235	0	590	0	550	39	187	154	249	148	68	80	63	61	40	37	38	12	9	12	12	9
	2 auta	174	14	74	86	1	18	83	48	11	74	90	0	0	174	156	19	29	20	125	43	22	21	18	14	9	13	6	7	8	3	6	3
	3 či více aut	22	3	9	10	0	2	7	8	2	9	11	0	0	22	15	7	5	1	16	4	2	3	1	1	0	0	3	2	0	2	3	1
Relativní četnost odpovědí (%)	Bez auta	25%	41%	15%	18%	70%	34%	11%	2%	49%	24%	14%	100%	0%	0%	26%	4%	38%	31%	11%	27%	27%	17%	33%	25%	35%	19%	13%	19%	25%	25%	13%	0%
	1 auto	56%	54%	58%	57%	29%	60%	63%	47%	44%	58%	60%	0%	100%	0%	56%	57%	53%	61%	57%	56%	53%	63%	52%	60%	52%	60%	70%	46%	38%	50%	52%	64%
	2 auta	17%	4%	23%	22%	1%	5%	24%	43%	6%	16%	23%	0%	0%	89%	16%	28%	8%	8%	29%	16%	17%	17%	15%	14%	12%	21%	11%	27%	33%	13%	26%	21%
	3 či více aut	2%	1%	3%	3%	0%	1%	2%	7%	1%	2%	3%	0%	0%	11%	2%	10%	1%	0%	4%	2%	2%	2%	1%	1%	0%	0%	6%	8%	0%	8%	13%	7%
Statistická významnost	Bez auta		+++	---	---	+++	+++	---	---	+++		---	+++	---	---	+++	---	+++	++	---			-	+		+		-					-
	1 auto					---		++	-	---			---	+++	---													+					
	2 auta		---	+++	+++	---	---	+++	+++	---		+++	---	---	+++	-	++	---	---	+++										+			
	3 či více aut						--		+++				--	---	+++	---	+++		-	++									+		+	+++	

Ročně domácností ujeto auty

zpět na obsah

		Celkem	Typ domácnosti			Čistý příjem domácnosti				Nejvyšší vzdělání v domácnosti			Počet aut v domácnosti			Motocykl v domácnosti		Počet jízdních kol v domácnosti			Část Ústí nad Labem											
			Pouze jeden dospělý	Více dospělých, bez dětí	S dětmi do 18 let	Do 15.000 Kč	15.001–30.000 Kč	30.001–50.000 Kč	50.001 Kč a více	Základní, vyučen/a	Středoškolské, VOŠ	Vysokoškolské	Bez auta	1 auto	Více aut	Domácnost bez motocyklu	Domácnost s motocyklem	Bez bicyklu	1 bicykl	Více bicyklů	Centrum	Dobětice	Střekov / Nová Ves	Krásné Březno	Klíše	Neštěmice	Všebořice	Bukov	Severní předměstí	Jižní předměstí	Mojžíř	Brná / Sebuzín / Církvice	Východní předměstí
Počet respondentů (N)		1046	340	320	386	98	372	345	111	185	471	390	260	590	196	978	68	355	254	437	266	128	126	122	101	77	62	54	26	24	24	23	14
Četnost odpovědí	Bez auta	260	140	49	71	69	128	39	2	90	115	55	260	0	0	257	3	134	79	47	72	35	21	40	25	27	12	7	5	6	6	3	0
	Do 5 tisíc km	188	52	60	76	15	74	65	9	28	97	63	0	168	20	175	13	60	48	79	52	15	23	19	15	9	21	13	3	3	4	2	9
	5-10 tisíc km	206	60	74	73	8	76	84	20	22	96	88	0	179	27	197	9	69	47	90	53	28	17	30	24	16	7	15	3	5	3	6	1
	10-20 tisíc km	205	52	81	72	2	51	87	34	25	86	94	0	155	50	185	20	58	44	103	51	26	32	19	16	13	13	10	6	6	4	8	1
	Přes 20 tisíc km	186	35	57	94	2	43	70	47	19	77	90	0	87	99	163	23	33	35	118	39	23	34	14	21	11	9	8	9	4	6	4	2
Relativní četnost odpovědí (%)	Bez auta	25%	41%	15%	18%	70%	34%	11%	2%	49%	24%	14%	100%	0%	0%	26%	4%	38%	31%	11%	27%	27%	17%	33%	25%	35%	19%	13%	19%	25%	25%	13%	0%
	Do 5 tisíc km	18%	15%	19%	20%	15%	20%	19%	8%	15%	21%	16%	0%	28%	10%	18%	19%	17%	19%	18%	20%	12%	18%	16%	15%	12%	34%	24%	12%	13%	17%	9%	64%
	5-10 tisíc km	20%	18%	23%	19%	8%	20%	24%	18%	12%	20%	23%	0%	30%	14%	20%	13%	19%	19%	21%	20%	22%	13%	25%	24%	21%	11%	28%	12%	21%	13%	26%	7%
	10-20 tisíc km	20%	15%	25%	19%	2%	14%	25%	31%	14%	18%	24%	0%	26%	26%	19%	29%	16%	17%	24%	19%	20%	25%	16%	16%	17%	21%	19%	23%	25%	17%	35%	7%
	Přes 20 tisíc km	18%	10%	18%	24%	2%	12%	20%	42%	10%	16%	23%	0%	15%	51%	17%	34%	9%	14%	27%	15%	18%	27%	11%	21%	14%	15%	15%	35%	17%	25%	17%	14%
Statistická významnost	Bez auta		+++	---	---	+++	+++	---	---	+++		---	+++	---	---	+++	---	+++	++	---			-	+		+		-					-
	Do 5 tisíc km								--		+		---	+++	--							-					+++					+++
	5-10 tisíc km					--		++		--			---	+++	-																		
	10-20 tisíc km		-	++		---	---	++	++	-		++	---	+++	+	-	+			++													
	Přes 20 tisíc km		---		+++	---	---		+++	--		+++	---	--	+++	---	+++	---		+++			++							+			

Počet motocyklů v domácnosti

[zpět na obsah]

	Celkem	Typ domácnosti			Čistý příjem domácnosti				Nejvyšší vzdělání v domácnosti			Počet aut v domácnosti			Motocykl v domácnosti		Počet jízdních kol v domácnosti			Část Ústí nad Labem												
		Pouze jeden dospělý	Více dospělých, bez dětí	S dětmi do 18 let	Do 15.000 Kč	15.001–30.000 Kč	30.001–50.000 Kč	50.001 Kč a více	Základní, vyučen/a	Středoškolské, VOŠ	Vysokoškolské	Bez auta	1 auto	Více aut	Domácnost bez motocyklu	Domácnost s motocyklem	Bez bicyklu	1 bicykl	Více bicyklů	Centrum	Dobětice	Střekov / Nová Ves	Krásné Březno	Klíše	Neštěmice	Všebořice	Bukov	Severní předměstí	Jižní předměstí	Mojžíř	Brná / Sebuzín / Církvice	Východní předměstí
Počet respondentů (N)	1046	340	320	386	98	372	345	111	185	471	390	260	590	196	978	68	355	254	437	266	128	126	122	101	77	62	54	26	24	24	23	14
Četnost odpovědí: Bez motocyklu	978	323	300	355	96	356	315	102	174	439	365	257	550	170	978	0	343	243	392	257	121	112	117	91	75	61	47	19	21	22	21	13
Četnost odpovědí: 1 motocykl	54	16	18	21	1	14	23	9	11	23	20	3	34	17	0	54	11	11	32	7	5	11	4	8	1	1	5	4	3	1	3	1
Četnost odpovědí: Více motocyklů	14	1	3	10	0	2	7	1	0	9	5	0	5	8	0	14	0	0	14	3	1	2	1	1	1	0	1	3	0	1	0	0
Relativní četnost odpovědí (%): Bez motocyklu	93%	95%	94%	92%	98%	96%	91%	92%	94%	93%	94%	99%	93%	87%	100%	0%	97%	96%	90%	97%	95%	89%	96%	90%	97%	98%	87%	73%	88%	92%	91%	93%
Relativní četnost odpovědí (%): 1 motocykl	5%	5%	6%	5%	1%	4%	7%	8%	6%	5%	5%	1%	6%	9%	0%	79%	3%	4%	7%	3%	4%	9%	3%	8%	1%	2%	9%	15%	13%	4%	13%	7%
Relativní četnost odpovědí (%): Více motocyklů	1%	0%	1%	3%	0%	1%	2%	1%	0%	2%	1%	0%	1%	4%	0%	21%	0%	0%	3%	1%	1%	2%	1%	1%	1%	0%	2%	12%	0%	4%	0%	0%
Statistická významnost: Bez motocyklu						+	-					+++		---	+++	---	++		---	+		-						-	---				
Statistická významnost: 1 motocykl												---		+	---	+++	-		++	-									+			
Statistická významnost: Více motocyklů		-		++								-		+++	---	+++	--	-	+++										+++			

Počet jízdních kol v domácnosti

zpět na obsah

		Celkem	Typ domácnosti			Čistý příjem domácnosti				Nejvyšší vzdělání v domácnosti			Počet aut v domácnosti			Motocykl v domácnosti		Počet jízdních kol v domácnosti			Část Ústí nad Labem											
			Pouze jeden dospělý	Více dospělých, bez dětí	S dětmi do 18 let	Do 15.000 Kč	15.001–30.000 Kč	30.001–50.000 Kč	50.001 Kč a více	Základní, vyučen/a	Středoškolské, VOŠ	Vysokoškolské	Bez auta	1 auto	Více aut	Domácnost bez motocyklu	Domácnost s motocyklem	Bez bicyklu	1 bicykl	Více bicyklů	Centrum	Dobětice	Střekov / Nová Ves	Krásné Březno	Kliše	Neštěmice	Všebořice	Bukov	Severní předměstí	Jižní předměstí	Mojžíř	Brná / Sebuzín / Církvice	Východní předměstí
Počet respondentů (N)		1046	340	320	386	98	372	345	111	185	471	390	260	590	196	978	68	355	254	437	266	128	126	122	101	77	62	54	26	24	24	23	14
Četnost odpovědí	Bez bicyklu	355	170	118	66	58	146	89	24	102	149	103	134	187	34	343	11	355	0	0	111	50	27	48	24	30	17	16	8	10	10	0	4
	1 bicykl	254	140	60	54	31	116	73	15	42	134	77	79	154	21	243	11	0	254	0	65	27	42	32	20	16	18	15	5	4	1	7	2
	2 bicykly	215	21	106	88	7	70	92	20	23	95	97	32	128	55	198	18	0	0	215	39	33	28	19	31	16	12	11	3	6	7	10	1
	3 bicykly	107	6	28	74	1	22	44	25	10	43	54	7	57	43	97	10	0	0	107	29	5	12	9	13	8	6	7	4	2	2	5	4
	4 bicykly	92	3	6	83	1	13	37	22	7	42	43	6	55	31	79	13	0	0	92	20	9	13	12	9	7	7	5	5	0	1	2	2
	5 či více bicyklů	23	0	1	22	0	4	11	5	1	7	15	2	9	11	18	5	0	0	23	3	4	3	2	4	0	2	0	2	1	1	0	1
Relativní četnost odpovědí (%)	Bez bicyklu	34%	50%	37%	17%	59%	39%	26%	22%	55%	32%	26%	52%	32%	17%	35%	16%	100%	0%	0%	42%	39%	21%	39%	24%	39%	27%	30%	31%	42%	42%	0%	29%
	1 bicykl	24%	41%	19%	14%	32%	31%	21%	14%	23%	28%	20%	30%	26%	11%	25%	16%	0%	100%	0%	24%	21%	33%	26%	20%	21%	29%	28%	19%	17%	4%	30%	14%
	2 bicykly	21%	6%	33%	23%	7%	19%	27%	18%	12%	20%	25%	12%	22%	28%	20%	26%	0%	0%	49%	15%	26%	22%	16%	31%	21%	19%	20%	12%	25%	29%	43%	7%
	3 bicykly	10%	2%	9%	19%	1%	6%	13%	23%	5%	9%	14%	3%	10%	22%	10%	15%	0%	0%	24%	11%	4%	10%	7%	13%	10%	10%	13%	15%	8%	8%	22%	29%
	4 bicykly	9%	1%	2%	22%	1%	3%	11%	20%	4%	9%	11%	2%	9%	16%	8%	19%	0%	0%	21%	8%	7%	10%	10%	9%	9%	11%	9%	19%	0%	4%	9%	14%
	5 či více bicyklů	2%	0%	0%	6%	0%	1%	3%	5%	1%	1%	4%	1%	2%	6%	2%	7%	0%	0%	5%	1%	3%	2%	2%	4%	0%	3%	0%	8%	4%	4%	0%	7%
Statistická významnost	Bez bicyklu		+++		---	+++	++	---	--	+++		---	+++		---	++	--	+++	---	---	++		--		-							---	
	1 bicykl		+++	--	---		+++		--		++	--	++		---			---	+++	---			+		++						-		
	2 bicykly		---	+++		---		+++		--		++	---		++			---	---	+++	--											++	
	3 bicykly		---		+++	--	---		+++	-		++	---		+++			---	---	+++		-											+
	4 bicykly		---	---	+++	--	---		+++	--		+	---		+++	--	++	---	---	+++													
	5 či více bicyklů		---	--	+++							++			+++	--	++	---	--	+++													

Počet majitelů ŘP v domácnosti

[zpět na obsah]

		Celkem	Typ domácnosti			Čistý příjem domácnosti				Nejvyšší vzdělání v domácnosti			Počet aut v domácnosti			Motocykl v domácnosti		Počet jízdních kol v domácnosti			Část Ústí nad Labem												
			Pouze jeden dospělý	Více dospělých, bez dětí	S dětmi do 18 let	Do 15.000 Kč	15.001–30.000 Kč	30.001–50.000 Kč	50.001 Kč a více	Základní, vyučen/a	Středoškolské, VOŠ	Vysokoškolské	Bez auta	1 auto	Více aut	Domácnost bez motocyklu	Domácnost s motocyklem	Bez bicyklu	1 bicykl	Více bicyklů	Centrum	Dobětice	Střekov / Nová Ves	Krásné Březno	Klíše	Neštěmice	Všebořice	Bukov	Severní předměstí	Jižní předměstí	Mojžíř	Brná / Sebuzín / Církvice	Východní předměstí
Počet respondentů (N)		1046	340	320	386	98	372	345	111	185	471	390	260	590	196	978	68	355	254	437	266	128	126	122	101	77	62	54	26	24	24	23	14
Četnost odpovědí	Nikdo nemá ŘP	127	77	20	30	40	62	14	0	64	53	10	120	6	0	124	2	72	39	16	43	13	12	18	11	14	4	3	2	3	3	0	0
	1 majitel ŘP	476	264	85	127	53	236	116	26	99	228	149	113	337	27	445	30	197	160	118	125	61	59	47	44	35	35	25	9	11	7	12	6
	2 majitelé ŘP	385	0	189	196	2	66	191	73	22	160	203	26	222	136	358	26	78	49	258	86	45	49	49	39	27	21	23	12	8	12	9	3
	3 či více majitelů ŘP	59	0	27	32	3	8	24	13	0	31	28	1	24	33	50	9	8	5	46	12	8	6	7	7	1	3	3	3	1	2	2	4
Relativní četnost odpovědí (%)	Nikdo nemá ŘP	12%	23%	6%	8%	41%	17%	4%	0%	35%	11%	3%	46%	1%	0%	13%	3%	20%	15%	4%	16%	10%	10%	15%	11%	18%	6%	6%	8%	13%	13%	0%	0%
	1 majitel ŘP	46%	78%	27%	33%	54%	63%	34%	23%	54%	48%	38%	43%	57%	14%	46%	44%	55%	63%	27%	47%	48%	47%	39%	44%	45%	56%	46%	35%	46%	29%	52%	43%
	2 majitelé ŘP	37%	0%	59%	51%	2%	18%	55%	66%	12%	34%	52%	10%	38%	69%	37%	38%	22%	19%	59%	32%	35%	39%	40%	39%	35%	34%	43%	46%	33%	50%	39%	21%
	3 či více majitelů ŘP	6%	0%	8%	8%	3%	2%	7%	12%	0%	7%	7%	0%	4%	17%	5%	13%	2%	2%	11%	5%	6%	5%	6%	7%	1%	5%	6%	12%	4%	8%	9%	29%
Statistická významnost	Nikdo nemá ŘP		+++	---	---	+++	+++	---	---	+++		---	+++	---	---	+	-	+++		---	+												
	1 majitel ŘP		+++	---	---		+++	---	---	+		---		+++	---			+++	+++	---												
	2 majitelé ŘP		---	+++	+++	---	---	+++	+++	---		+++	---		+++			---	---	+++												
	3 či více majitelů ŘP		---	++	++		---		++	---			---	-	+++	--	++	---	--	+++												+++

Počet uživatelů časových jízdenek v domácnosti

zpět na obsah

		Celkem	Typ domácnosti			Čistý příjem domácnosti				Nejvyšší vzdělání v domácnosti			Počet aut v domácnosti			Motocykl v domácnosti		Počet jízdních kol v domácnosti			Část Ústí nad Labem												
			Pouze jeden dospělý	Více dospělých, bez dětí	S dětmi do 18 let	Do 15.000 Kč	15.001–30.000 Kč	30.001–50.000 Kč	50.001 Kč a více	Základní, vyučen/a	Středoškolské, VOŠ	Vysokoškolské	Bez auta	1 auto	Více aut	Domácnost bez motocyklu	Domácnost s motocyklem	Bez bicyklu	1 bicykl	Více bicyklů	Centrum	Dobětice	Střekov / Nová Ves	Krásné Březno	Klíše	Neštěmice	Všebořice	Bukov	Severní předměstí	Jižní předměstí	Mojžíř	Brná / Sebuzín / Církvice	Východní předměstí
Počet respondentů (N)		1046	340	320	386	98	372	345	111	185	471	390	260	590	196	978	68	355	254	437	266	128	126	122	101	77	62	54	26	24	24	23	14
Četnost odpovědí	Nikdo nemá jízdenku	462	198	138	126	46	154	156	61	67	202	193	69	288	105	423	39	170	115	176	130	57	55	42	51	31	30	21	11	12	10	10	2
	1 majitel jízdenky	379	142	114	124	49	153	107	25	82	169	128	126	205	48	362	17	141	108	130	94	47	52	44	31	28	18	24	10	8	5	12	6
	2 majitelé jízdenky	129	0	58	71	2	39	52	19	23	57	49	44	55	30	120	9	35	21	73	31	17	10	22	13	11	6	7	3	3	2	2	2
	3 či více majitelů jízdenky	76	0	10	66	1	25	31	6	12	44	20	20	42	13	73	3	9	9	58	12	7	9	13	7	6	8	1	2	1	7	0	3
Relativní četnost odpovědí (%)	Nikdo nemá jízdenku	44%	58%	43%	33%	47%	41%	45%	55%	36%	43%	49%	27%	49%	54%	43%	57%	48%	45%	40%	49%	45%	44%	34%	50%	40%	48%	39%	42%	50%	42%	43%	14%
	1 majitel jízdenky	36%	42%	36%	32%	50%	41%	31%	23%	44%	36%	33%	48%	35%	24%	37%	25%	40%	43%	30%	35%	37%	41%	36%	31%	36%	29%	44%	38%	33%	21%	52%	43%
	2 majitelé jízdenky	12%	0%	18%	18%	2%	10%	15%	17%	12%	12%	13%	17%	9%	15%	12%	13%	10%	8%	17%	12%	13%	8%	18%	13%	14%	10%	13%	12%	13%	8%	9%	14%
	3 či více majitelů jízdenky	7%	0%	3%	17%	1%	7%	9%	5%	6%	9%	5%	8%	7%	7%	7%	4%	3%	4%	13%	5%	5%	7%	11%	7%	8%	13%	2%	8%	4%	29%	0%	21%
Statistická významnost	Nikdo nemá jízdenku		+++		---				+	-		++	---	+++	++	-	+			-				-									-
	1 majitel jízdenky		++		-	++	+	-	--	+			+++		---	+	-		+	---													
	2 majitelé jízdenky		---	+++	+++	--							++	---					-	+++				+									
	3 či více majitelů jízdenky		---	---	+++	-					+	-						---	--	+++	-										+++		+

Pěší vzdálenost od MHD (minut)

zpět na obsah

		Celkem	Typ domácnosti			Čistý příjem domácnosti				Nejvyšší vzdělání v domácnosti			Počet aut v domácnosti			Motocykl v domácnosti		Počet jízdních kol v domácnosti			Část Ústí nad Labem												
			Pouze jeden dospělý	Více dospělých, bez dětí	S dětmi do 18 let	Do 15.000 Kč	15.001–30.000 Kč	30.001–50.000 Kč	50.001 Kč a více	Základní, vyučen/a	Středoškolské, VOŠ	Vysokoškolské	Bez auta	1 auto	Více aut	Domácnost bez motocyklu	Domácnost s motocyklem	Bez bicyklu	1 bicykl	Více bicyklů	Centrum	Dobětice	Střekov / Nová Ves	Krásné Březno	Klíše	Neštěmice	Všebořice	Bukov	Severní předměstí	Jižní předměstí	Mojžíř	Brná / Sebuzín / Cirkvice	Východní předměstí
Počet respondentů (N)		1046	340	320	386	98	372	345	111	185	471	390	260	590	196	978	68	355	254	437	266	128	126	122	101	77	62	54	26	24	24	23	14
Četnost odpovědí	Do 1 minuty	126	37	41	47	12	42	43	17	27	56	43	33	65	28	116	9	49	29	48	38	9	10	8	20	12	12	7	3	4	2	1	1
	2-3 minuty	405	135	110	160	24	149	145	42	64	184	157	92	241	72	378	27	137	95	173	105	40	44	57	50	34	19	31	10	4	7	4	2
	4-5 minut	368	118	122	129	38	143	110	37	68	165	135	98	212	58	346	22	119	100	149	93	54	51	45	24	26	26	12	6	9	9	7	5
	6-10 minut	121	41	37	43	20	31	38	15	23	51	47	29	59	33	112	9	44	22	55	28	22	11	11	7	5	5	3	5	6	6	9	2
	Více než 10 minut	26	10	9	7	4	6	9	1	3	15	8	8	13	5	25	1	6	8	12	2	2	10	0	0	0	1	1	2	1	0	3	3
Relativní četnost odpovědí (%)	Do 1 minuty	12%	11%	13%	12%	12%	11%	12%	15%	15%	12%	11%	13%	11%	14%	12%	13%	14%	11%	11%	14%	7%	8%	7%	20%	16%	19%	13%	12%	17%	8%	4%	7%
	2-3 minuty	39%	40%	34%	41%	24%	40%	42%	38%	35%	39%	40%	35%	41%	37%	39%	40%	39%	37%	40%	39%	31%	35%	47%	50%	44%	31%	57%	38%	17%	29%	17%	14%
	4-5 minut	35%	35%	38%	33%	39%	38%	32%	33%	37%	35%	35%	38%	36%	30%	35%	32%	34%	39%	34%	35%	42%	40%	37%	24%	34%	42%	22%	23%	38%	38%	30%	36%
	6-10 minut	12%	12%	12%	11%	20%	8%	11%	14%	12%	11%	12%	11%	10%	17%	11%	13%	12%	9%	13%	11%	17%	9%	9%	7%	6%	8%	6%	19%	25%	25%	39%	14%
	Více než 10 minut	2%	3%	3%	2%	4%	2%	3%	1%	2%	3%	2%	3%	2%	3%	3%	1%	2%	3%	3%	1%	2%	8%	0%	0%	0%	2%	2%	8%	4%	0%	13%	21%
Statistická významnost	Do 1 minuty																							-	+								
	2-3 minuty					--																			+			++		-		-	
	4-5 minut																								-			-					
	6-10 minut					++	-								+							+								+	+	+++	
	Více než 10 minut																				-		+++									++	+++

Pěší vzdálenost od vlaku (minut)

zpět na obsah

		Celkem	Typ domácnosti			Čistý příjem domácnosti				Nejvyšší vzdělání v domácnosti			Počet aut v domácnosti			Motocykl v domácnosti		Počet jízdních kol v domácnosti			Část Ústí nad Labem												
			Pouze jeden dospělý	Více dospělých, bez dětí	S dětmi do 18 let	Do 15.000 Kč	15.001–30.000 Kč	30.001–50.000 Kč	50.001 Kč a více	Základní, vyučen/a	Středoškolské, VOŠ	Vysokoškolské	Bez auta	1 auto	Více aut	Domácnost bez motocyklu	Domácnost s motocyklem	Bez bicyklu	1 bicykl	Více bicyklů	Centrum	Dobětice	Střekov / Nová Ves	Krásné Březno	Klíše	Neštěmice	Všebořice	Bukov	Severní předměstí	Jižní předměstí	Mojžíř	Brná / Sebuzín / Cirkvice	Východní předměstí
Počet respondentů (N)		1046	340	320	386	98	372	345	111	185	471	390	260	590	196	978	68	355	254	437	266	128	126	122	101	77	62	54	26	24	24	23	14
Četnost odpovědí	Do 10 minut	189	58	58	73	25	62	58	23	42	87	60	61	97	31	175	14	79	39	72	42	5	47	25	7	44	1	1	1	5	7	1	3
	11-20 minut	381	136	101	144	31	147	118	39	75	167	139	87	229	65	356	26	119	107	155	115	36	45	61	32	28	13	14	5	6	13	11	3
	21-30 minut	250	79	75	96	22	86	90	22	33	113	104	66	141	44	232	18	74	62	113	68	45	24	21	53	3	9	13	3	4	3	2	1
	31-45 minut	139	45	49	44	12	55	47	12	21	63	54	31	78	30	131	8	52	33	54	34	32	8	11	8	1	11	16	6	3	0	5	5
	Více než 45 minut	86	21	37	28	7	22	32	15	13	41	32	14	45	27	84	3	30	13	43	8	9	2	4	1	1	28	10	10	6	0	4	2
Relativní četnost odpovědí (%)	Do 10 minut	18%	17%	18%	19%	26%	17%	17%	21%	23%	18%	15%	23%	16%	16%	18%	21%	22%	15%	16%	16%	4%	37%	20%	7%	57%	2%	2%	4%	21%	29%	4%	21%
	11-20 minut	36%	40%	32%	37%	32%	40%	34%	35%	41%	35%	36%	33%	39%	33%	36%	38%	34%	42%	35%	43%	28%	36%	50%	32%	36%	21%	26%	19%	25%	54%	48%	21%
	21-30 minut	24%	23%	23%	25%	22%	23%	26%	20%	18%	24%	27%	25%	24%	22%	24%	26%	21%	24%	26%	26%	35%	19%	17%	52%	4%	15%	24%	12%	17%	13%	9%	7%
	31-45 minut	13%	13%	15%	11%	12%	15%	14%	11%	11%	13%	14%	12%	13%	15%	13%	12%	15%	13%	12%	13%	25%	6%	9%	8%	1%	18%	30%	23%	13%	0%	22%	36%
	Více než 45 minut	8%	6%	12%	7%	7%	6%	9%	14%	7%	9%	8%	5%	8%	14%	9%	4%	8%	5%	10%	3%	7%	2%	3%	1%	1%	45%	19%	38%	25%	0%	17%	14%
Statistická významnost	Do 10 minut					+							++					+				---	+++		--	+++	---	--					
	11-20 minut			-															+		++	-		+++			--						
	21-30 minut									-												++			+++	---							
	31-45 minut																					+++	-			--		+++					+
	Více než 45 minut			++			-		+						++				-		---		--	-	--	-	+++	++	+++	++			

Typ domácnosti

zpět na obsah

		Celkem	Typ domácnosti			Čistý příjem domácnosti				Nejvyšší vzdělání v domácnosti			Počet aut v domácnosti			Motocykl v domácnosti		Počet jízdních kol v domácnosti			Část Ústí nad Labem												
			Pouze jeden dospělý	Více dospělých, bez dětí	S dětmi do 18 let	Do 15.000 Kč	15.001–30.000 Kč	30.001–50.000 Kč	50.001 Kč a více	Základní, vyučen/a	Středoškolské, VOŠ	Vysokoškolské	Bez auta	1 auto	Více aut	Domácnost bez motocyklu	Domácnost s motocyklem	Bez bicyklu	1 bicykl	Více bicyklů	Centrum	Dobětice	Střekov / Nová Ves	Krásné Březno	Klíše	Neštěmice	Všebořice	Bukov	Severní předměstí	Jižní předměstí	Mojžíř	Brná / Sebuzín / Církvice	Východní předměstí
Počet respondentů (N)		1046	340	320	386	98	372	345	111	185	471	390	260	590	196	978	68	355	254	437	266	128	126	122	101	77	62	54	26	24	24	23	14
Četnost odpovědí	Pouze jeden dospělý	340	340	0	0	78	171	55	10	86	159	95	140	183	17	323	17	170	140	30	108	44	38	33	31	24	21	16	4	6	6	7	3
	Více dospělých, bez dětí	320	0	320	0	2	87	143	46	40	143	137	49	187	84	300	20	118	60	142	67	36	36	39	32	23	22	18	9	14	8	11	4
	S dětmi do 18 let	386	0	0	386	18	113	147	55	59	169	158	71	220	95	355	31	66	54	266	91	47	51	51	37	30	19	20	13	4	10	5	7
Relativní četnost odpovědí (%)	Pouze jeden dospělý	33%	100%	0%	0%	80%	46%	16%	9%	46%	34%	24%	54%	31%	9%	33%	25%	48%	55%	7%	41%	34%	30%	27%	31%	31%	34%	30%	15%	25%	25%	30%	21%
	Více dospělých, bez dětí	31%	0%	100%	0%	2%	23%	41%	41%	22%	30%	35%	19%	32%	43%	31%	29%	33%	24%	32%	25%	28%	29%	32%	32%	30%	35%	33%	35%	58%	33%	48%	29%
	S dětmi do 18 let	37%	0%	0%	100%	18%	30%	43%	50%	32%	36%	41%	27%	37%	48%	36%	46%	19%	21%	61%	34%	37%	40%	42%	37%	39%	31%	37%	50%	17%	42%	22%	50%
Statistická významnost	Pouze jeden dospělý		+++	---	---	+++	+++	---	---	+++		---	+++		---			+++	+++	---	++													
	Více dospělých, bez dětí		---	+++	---	---	---	+++	++	--		+	---		+++				--		-										++			
	S dětmi do 18 let		---	---	+++	---	--	++	++				---		+++			---	---	+++											-			

Počet členů domácnosti nad 6 let

zpět na obsah

		Celkem	Typ domácnosti			Čistý příjem domácnosti				Nejvyšší vzdělání v domácnosti			Počet aut v domácnosti			Motocykl v domácnosti		Počet jízdních kol v domácnosti			Část Ústí nad Labem											
			Pouze jeden dospělý	Více dospělých, bez dětí	S dětmi do 18 let	Do 15.000 Kč	15.001–30.000 Kč	30.001–50.000 Kč	50.001 Kč a více	Základní, vyučen/a	Středoškolské, VOŠ	Vysokoškolské	Bez auta	1 auto	Více aut	Domácnost bez motocyklu	Domácnost s motocyklem	Bez bicyklu	1 bicykl	Více bicyklů	Centrum	Dobětice	Střekov / Nová Ves	Krásné Březno	Klíše	Neštěmice	Všebořice	Bukov	Severní předměstí	Jižní předměstí	Mojžíř	Brná / Sebuzín / Církvice	Východní předměstí
Počet respondentů (N)		1046	340	320	386	98	372	345	111	185	471	390	260	590	196	978	68	355	254	437	266	128	126	122	101	77	62	54	26	24	24	23	14
Četnost odpovědí	1 člen	367	340	0	27	82	184	60	10	98	168	100	153	196	18	349	18	179	148	41	114	46	43	41	33	24	22	17	4	6	6	8	3
	2 členové	374	0	271	103	8	123	157	44	48	163	163	65	230	80	352	23	131	75	168	83	50	46	42	35	30	23	22	10	11	5	12	4
	3 členové	124	0	34	90	3	35	52	19	18	55	51	25	66	33	113	11	22	20	81	33	8	13	18	17	12	5	6	0	4	4	1	1
	4 členové	130	0	13	117	1	19	56	31	11	65	54	9	69	52	120	10	15	9	107	31	16	13	16	6	10	10	9	10	3	3	0	2
	5 členů	36	0	0	36	0	6	17	6	2	15	18	5	20	11	32	4	4	0	32	5	5	5	5	7	0	2	0	1	0	5	0	1
	6 či více členů	15	0	2	13	4	4	4	2	6	4	4	4	8	2	13	2	4	2	8	0	2	6	0	2	0	0	0	0	0	0	2	2
Relativní četnost odpovědí (%)	1 člen	35%	100%	0%	7%	84%	49%	17%	9%	53%	36%	26%	59%	33%	9%	36%	26%	50%	58%	9%	43%	36%	34%	34%	33%	31%	35%	31%	15%	25%	25%	35%	21%
	2 členové	36%	0%	85%	27%	8%	33%	46%	40%	26%	35%	42%	25%	39%	41%	36%	34%	37%	30%	38%	31%	39%	37%	34%	35%	39%	37%	41%	38%	46%	21%	52%	29%
	3 členové	12%	0%	11%	23%	3%	9%	15%	17%	10%	12%	13%	10%	11%	17%	12%	16%	6%	8%	19%	12%	6%	10%	15%	17%	16%	8%	11%	0%	17%	17%	4%	7%
	4 členové	12%	0%	4%	30%	1%	5%	16%	28%	6%	14%	14%	3%	12%	27%	12%	15%	4%	4%	24%	12%	13%	10%	13%	6%	13%	16%	17%	38%	13%	13%	0%	14%
	5 členů	3%	0%	0%	9%	0%	2%	5%	5%	1%	3%	5%	2%	3%	6%	3%	6%	1%	0%	7%	2%	4%	4%	4%	7%	0%	3%	0%	4%	0%	21%	0%	7%
	6 či více členů	1%	0%	1%	3%	4%	1%	1%	2%	3%	1%	1%	2%	1%	1%	1%	3%	1%	1%	2%	0%	2%	5%	0%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	9%	14%
Statistická významnost	1 člen		+++	---	---	+++	+++	---	---	+++		---	+++		---			+++	+++	---	++								-				
	2 členové		---	+++	---	---		+++		--		++	---	+					-														
	3 členové		---		+++	--		+							+			---	-	+++		-											
	4 členové		---	---	+++	---	---	++	+++	--			---		+++			---	---	+++					-				+++				
	5 členů		---	---	+++	-	-											--	---	+++					+					+++			
	6 či více členů		--		+++	+				+											-		+++								++	+++

Počet dětí 6-18 v domácnosti

[zpět na obsah]

		Celkem	Typ domácnosti			Čistý příjem domácnosti				Nejvyšší vzdělání v domácnosti			Počet aut v domácnosti			Motocykl v domácnosti		Počet jízdních kol v domácnosti			Část Ústí nad Labem												
			Pouze jeden dospělý	Více dospělých, bez dětí	S dětmi do 18 let	Do 15.000 Kč	15.001–30.000 Kč	30.001–50.000 Kč	50.001 Kč a více	Základní, vyučen/a	Středoškolské, VOŠ	Vysokoškolské	Bez auta	1 auto	Více aut	Domácnost bez motocyklu	Domácnost s motocyklem	Bez bicyklu	1 bicykl	Více bicyklů	Centrum	Dobětice	Střekov / Nová Ves	Krásné Březno	Kliše	Neštěmice	Všebořice	Bukov	Severní předměstí	Jižní předměstí	Mojžíř	Brná / Sebuzín / Cirkvice	Východní předměstí
Počet respondentů (N)		1046	340	320	386	98	372	345	111	185	471	390	260	590	196	978	68	355	254	437	266	128	126	122	101	77	62	54	26	24	24	23	14
Četnost odpovědí	Bez dětí	766	340	320	106	89	288	240	66	142	344	280	209	433	125	722	45	318	223	226	207	89	89	91	75	52	45	42	13	20	13	21	8
	1 dítě	134	0	0	134	6	51	43	21	21	62	51	32	72	30	123	12	21	24	89	30	22	16	13	11	14	7	9	5	1	4	2	1
	2 děti	123	0	0	123	1	30	50	22	16	55	52	13	73	37	113	10	13	5	106	29	12	16	14	9	10	10	3	8	3	5	1	3
	3 či více děti	22	0	0	22	2	2	12	2	5	10	7	5	13	4	21	1	3	2	17	1	4	4	4	6	0	0	0	0	0	1	0	1
Relativní četnost odpovědí (%)	Bez dětí	73%	100%	100%	27%	91%	77%	70%	59%	77%	73%	72%	80%	73%	64%	74%	66%	90%	88%	52%	78%	70%	71%	75%	74%	68%	73%	78%	50%	83%	54%	91%	57%
	1 dítě	13%	0%	0%	35%	6%	14%	12%	19%	11%	13%	13%	12%	12%	15%	13%	18%	6%	9%	20%	11%	17%	13%	11%	11%	18%	11%	17%	19%	4%	17%	9%	7%
	2 děti	12%	0%	0%	32%	1%	8%	14%	20%	9%	12%	13%	5%	12%	19%	12%	15%	4%	2%	24%	11%	9%	13%	11%	9%	13%	16%	6%	31%	13%	21%	4%	21%
	3 či více děti	2%	0%	0%	6%	2%	1%	3%	2%	3%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	1%	1%	1%	4%	0%	3%	3%	3%	6%	0%	0%	0%	0%	0%	4%	0%	7%
Statistická významnost	Bez dětí		+++	+++	---	+++	+		---				++		---			+++	+++	---										--		-	+	
	1 dítě		---	---	+++	-			+									---		+++													
	2 děti		---	---	+++	---	--		++				---		+++			---	---	+++										++				
	3 či více děti		--	--	+++		--	+										-		+++	-				++								

Čistý příjem domácnosti

zpět na obsah

		Celkem	Typ domácnosti			Čistý příjem domácnosti				Nejvyšší vzdělání v domácnosti			Počet aut v domácnosti			Motocykl v domácnosti		Počet jízdních kol v domácnosti			Část Ústí nad Labem											
			Pouze jeden dospělý	Více dospělých, bez dětí	S dětmi do 18 let	Do 15.000 Kč	15.001–30.000 Kč	30.001–50.000 Kč	50.001 Kč a více	Základní, vyučen/a	Středoškolské, VOŠ	Vysokoškolské	Bez auta	1 auto	Více aut	Domácnost bez motocyklu	Domácnost s motocyklem	Bez bicyklu	1 bicykl	Více bicyklů	Centrum	Dobětice	Střekov / Nová Ves	Krásné Březno	Klíše	Neštěmice	Všebořice	Bukov	Severní předměstí	Jižní předměstí	Mojžíř	Brná / Sebuzín / Cirkvice	Východní předměstí
Počet respondentů (N)		1046	340	320	386	98	372	345	111	185	471	390	260	590	196	978	68	355	254	437	266	128	126	122	101	77	62	54	26	24	24	23	14
Četnost odpovědí	Do 15.000 Kč	98	78	2	18	98	0	0	0	40	45	13	69	28	1	96	1	58	31	9	32	15	11	14	3	10	3	1	1	3	1	3	0
	15.001–30.000 Kč	372	171	87	113	0	372	0	0	93	188	91	128	223	20	356	16	146	116	109	96	40	43	54	36	26	21	23	6	6	8	8	6
	30.001–50.000 Kč	345	55	143	147	0	0	345	0	26	159	160	39	216	91	315	30	89	73	184	84	45	41	30	41	22	25	19	6	8	12	7	6
	50.001 Kč a více	111	10	46	55	0	0	0	111	2	27	82	2	52	56	102	9	24	15	72	27	14	12	8	15	9	8	8	5	2	0	3	0
	Neudáno	120	26	41	53	0	0	0	0	25	52	43	22	71	28	108	11	37	19	63	28	13	18	16	6	10	6	2	8	5	2	3	1
Relativní četnost odpovědí (%)	Do 15.000 Kč	9%	23%	1%	5%	100%	0%	0%	0%	22%	10%	3%	27%	5%	1%	10%	1%	16%	12%	2%	12%	12%	9%	11%	3%	13%	5%	2%	4%	13%	4%	13%	0%
	15.001–30.000 Kč	36%	50%	27%	29%	0%	100%	0%	0%	50%	40%	23%	49%	38%	10%	36%	24%	41%	46%	25%	36%	31%	34%	44%	36%	34%	34%	43%	23%	25%	33%	35%	43%
	30.001–50.000 Kč	33%	16%	45%	38%	0%	0%	100%	0%	14%	34%	41%	15%	37%	46%	32%	44%	25%	29%	42%	32%	35%	33%	25%	41%	29%	40%	35%	23%	33%	50%	30%	43%
	50.001 Kč a více	11%	3%	14%	14%	0%	0%	0%	100%	1%	6%	21%	1%	9%	29%	10%	13%	7%	6%	16%	10%	11%	10%	7%	15%	12%	13%	15%	19%	8%	0%	13%	0%
	Neudáno	11%	8%	13%	14%	0%	0%	0%	0%	14%	11%	11%	8%	12%	14%	11%	16%	10%	7%	14%	11%	10%	14%	13%	6%	13%	10%	4%	31%	21%	8%	13%	7%
Statistická významnost	Do 15.000 Kč		+++	---	---	+++	---	---	---	+++		---	+++	---	---		-	+++		---					-								
	15.001–30.000 Kč		+++	---	--	---	+++	---	---	+++	++	---	+++		---	+	-	++	+++	---				+									
	30.001–50.000 Kč		---	+++	++	---	---	+++	---	---		+++	---	++	+++	-	+	---		+++				-									
	50.001 Kč a více		---	++	++	---	---	---	+++	---	---	+++	---	-	+++			--	--	+++													
	Neudáno		--			---	---	---	---										-	+										++			

Nejvyšší vzdělání v domácnosti

zpět na obsah

		Celkem	Typ domácnosti			Čistý příjem domácnosti				Nejvyšší vzdělání v domácnosti			Počet aut v domácnosti			Motocykl v domácnosti		Počet jízdních kol v domácnosti			Část Ústí nad Labem												
			Pouze jeden dospělý	Více dospělých, bez dětí	S dětmi do 18 let	Do 15.000 Kč	15.001–30.000 Kč	30.001–50.000 Kč	50.001 Kč a více	Základní, vyučen/a	Středoškolské, VOŠ	Vysokoškolské	Bez auta	1 auto	Více aut	Domácnost bez motocyklu	Domácnost s motocyklem	Bez bicyklu	1 bicykl	Více bicyklů	Centrum	Dobětice	Střekov / Nová Ves	Krásné Březno	Klíše	Neštěmice	Všebořice	Bukov	Severní předměstí	Jižní předměstí	Mojžíř	Brná / Sebuzín / Církvice	Východní předměstí
Počet respondentů (N)		1046	340	320	386	98	372	345	111	185	471	390	260	590	196	978	68	355	254	437	266	128	126	122	101	77	62	54	26	24	24	23	14
Četnost odpovědí	Základní	20	10	6	4	8	7	0	0	20	0	0	13	4	3	20	1	14	3	3	8	0	1	3	0	2	4	0	0	2	0	0	0
	Vyučen/a	164	77	33	55	32	85	26	2	164	0	0	77	77	10	154	10	88	39	38	46	15	22	21	10	12	6	7	4	6	6	6	4
	Středoškolské, VOŠ	471	159	143	169	45	188	159	27	0	471	0	115	274	83	439	32	149	134	187	109	71	45	63	43	33	31	27	14	11	8	10	7
	Vysokoškolské	390	95	137	158	13	91	160	82	0	0	390	55	235	101	365	25	103	77	210	103	42	58	35	48	30	21	20	8	5	9	8	3
Relativní četnost odpovědí (%)	Základní	2%	3%	2%	1%	8%	2%	0%	0%	11%	0%	0%	5%	1%	2%	2%	1%	4%	1%	1%	3%	0%	1%	2%	0%	3%	6%	0%	0%	8%	0%	0%	0%
	Vyučen/a	16%	23%	10%	14%	33%	23%	8%	2%	89%	0%	0%	30%	13%	5%	16%	15%	25%	15%	9%	17%	12%	17%	17%	10%	16%	10%	13%	15%	25%	25%	26%	29%
	Středoškolské, VOŠ	45%	47%	45%	44%	46%	51%	46%	24%	0%	100%	0%	44%	46%	42%	45%	47%	42%	53%	43%	41%	55%	36%	52%	43%	43%	50%	50%	54%	46%	33%	43%	50%
	Vysokoškolské	37%	28%	43%	41%	13%	24%	46%	74%	0%	0%	100%	21%	40%	52%	37%	37%	29%	30%	48%	39%	33%	46%	29%	48%	39%	34%	37%	31%	21%	38%	35%	21%
Statistická významnost	Základní					+++		--		+++	---	---	+++	---				+++		-								++			+			
	Vyučen/a		+++	--		+++	+++	---	---	+++	---	---	+++	--	---			+++		---														
	Středoškolské, VOŠ						++		---	---	+++	---							++			+	-											
	Vysokoškolské		---	+		---	---	+++	+++	---	---	+++	---		+++			---	--	+++			+	-	+									

Počet ekonomicky aktivních v domácnosti

zpět na obsah

		Celkem	Typ domácnosti			Čistý příjem domácnosti				Nejvyšší vzdělání v domácnosti			Počet aut v domácnosti			Motocykl v domácnosti		Počet jízdních kol v domácnosti			Část Ústí nad Labem												
			Pouze jeden dospělý	Více dospělých, bez dětí	S dětmi do 18 let	Do 15.000 Kč	15.001–30.000 Kč	30.001–50.000 Kč	50.001 Kč a více	Základní, vyučen/a	Středoškolské, VOŠ	Vysokoškolské	Bez auta	1 auto	Více aut	Domácnost bez motocyklu	Domácnost s motocyklem	Bez bicyklu	1 bicykl	Více bicyklů	Centrum	Dobětice	Střekov / Nová Ves	Krásné Březno	Klíše	Neštěmice	Všebořice	Bukov	Severní předměstí	Jižní předměstí	Mojžíř	Brná / Sebuzín / Církvice	Východní předměstí
Počet respondentů (N)		1046	340	320	386	98	372	345	111	185	471	390	260	590	196	978	68	355	254	437	266	128	126	122	101	77	62	54	26	24	24	23	14
Četnost odpovědí	Nikdo ekonomicky aktivní	168	101	40	27	69	65	16	0	62	74	32	79	78	11	164	4	100	39	28	54	20	20	19	8	10	7	9	6	5	1	6	2
	1 ekonomicky aktivní	447	240	69	139	23	237	123	23	82	206	160	137	271	39	424	24	161	158	129	117	54	49	55	50	36	31	23	5	7	8	9	3
	2 ekonomicky aktivní	382	0	192	190	3	62	184	76	37	167	178	43	215	125	346	36	85	50	247	87	45	50	44	32	28	21	21	15	8	14	8	8
	3 či více ekonomicky aktivních	49	0	20	29	2	8	22	12	4	24	20	1	26	21	45	4	9	6	33	8	8	8	4	10	3	3	2	0	3	0	0	0
Relativní četnost odpovědí (%)	Nikdo ekonomicky aktivní	16%	30%	13%	7%	70%	17%	5%	0%	34%	16%	8%	30%	13%	6%	17%	6%	28%	15%	6%	20%	16%	16%	16%	8%	13%	11%	17%	23%	21%	4%	26%	14%
	1 ekonomicky aktivní	43%	71%	22%	36%	23%	64%	36%	21%	44%	44%	41%	53%	46%	20%	43%	35%	45%	62%	30%	44%	42%	39%	45%	50%	47%	50%	43%	19%	29%	33%	39%	21%
	2 ekonomicky aktivní	37%	0%	60%	49%	3%	17%	53%	68%	20%	35%	46%	17%	36%	64%	35%	53%	24%	20%	57%	33%	35%	40%	36%	32%	36%	34%	39%	58%	33%	58%	35%	57%
	3 či více ekonomicky aktivních	5%	0%	6%	8%	2%	2%	6%	11%	2%	5%	5%	0%	4%	11%	5%	6%	3%	2%	8%	3%	6%	6%	3%	10%	4%	5%	4%	0%	13%	0%	0%	0%
Statistická významnost	Nikdo ekonomicky aktivní		+++	-	---	+++		---	---	+++		---	+++	--	---	+	-	+++		---	+				-								
	1 ekonomicky aktivní		+++	---	---	---	+++	--	---				+++	+	---				+++	---									-				
	2 ekonomicky aktivní		---	+++	+++	---	---	+++	+++	---		+++	---		+++	--	++	---	---	+++									+		+		
	3 či více ekonomicky aktivních		---		+++		--		++				---		+++			-	-	+++						++							

Lokalita

zpět na obsah

		Celkem	Typ domácnosti			Čistý příjem domácnosti				Nejvyšší vzdělání v domácnosti			Počet aut v domácnosti			Motocykl v domácnosti		Počet jízdních kol v domácnosti			Část Ústí nad Labem									
			Pouze jeden dospělý	Více dospělých, bez dětí	S dětmi do 18 let	Do 15.000 Kč	15.001–30.000 Kč	30.001–50.000 Kč	50.001 Kč a více	Základní, vyučen/a	Středoškolské, VOŠ	Vysokoškolské	Bez auta	1 auto	Více aut	Domácnost bez motocyklu	Domácnost s motocyklem	Bez bicyklu	1 bicykl	Více bicyklů	Centrum	Dobětice	Střekov / Nová Ves	Krásné Březno	Klíše	Neštěmice	Všebořice	Bukov	Severní předměstí	Jižní předměstí	Mojžíř	Brná / Sebuzín / Církvice	Východní předměstí
Počet respondentů (N)		1046	340	320	386	98	372	345	111	185	471	390	260	590	196	978	68	355	254	437	266	128	126	122	101	77	62	54	26	24	24	23	14
Četnost odpovědí	Centrum	266	108	67	91	32	96	84	27	54	109	103	72	148	46	257	10	111	65	91	266	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Dobětice	128	44	36	47	15	40	45	14	15	71	42	35	68	25	121	6	50	27	51	0	128	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Krásné Březno	122	33	39	51	14	54	30	8	24	63	35	40	63	19	117	5	48	32	42	0	0	0	122	0	0	0	0	0	0	0	0
	Střekov	120	38	34	48	9	42	40	11	23	44	53	21	76	23	108	13	26	42	53	0	0	120	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Klíše	101	31	32	37	3	36	41	15	10	43	48	25	61	15	91	10	24	20	57	0	0	0	0	101	0	0	0	0	0	0	0
	Neštěmice	77	24	23	30	10	26	22	9	14	33	30	27	40	9	75	2	30	16	31	0	0	0	0	0	77	0	0	0	0	0	0
	Všebořice	62	21	22	19	3	21	25	8	10	31	21	12	37	13	61	1	17	18	27	0	0	0	0	0	0	62	0	0	0	0	0
	Bukov	54	16	18	20	1	23	19	8	7	27	20	7	38	9	47	7	16	15	22	0	0	0	0	0	0	0	54	0	0	0	0
	Mojžíř	24	6	8	10	1	8	12	0	6	8	9	6	12	5	22	2	10	1	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	24	0	0
	Brná	15	1	9	4	0	5	6	2	2	7	6	0	6	9	14	1	0	1	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15	0
	Předlice	13	3	8	2	3	4	2	2	4	5	4	5	4	4	13	1	6	3	4	0	0	0	0	0	0	0	0	13	0	0	0
	Boštěšice	10	1	2	7	0	5	1	2	2	5	3	2	4	4	6	4	2	2	6	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0
	Skorotice	8	3	1	4	1	0	2	1	1	3	4	2	3	3	6	2	2	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	0
	Svádov	8	0	3	5	0	5	3	0	2	3	3	0	7	1	7	1	2	1	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8
	Vaňov	8	3	4	2	0	1	5	0	4	3	1	1	4	4	6	2	4	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	0
	Sebuzín	8	6	1	1	3	3	0	1	4	3	1	3	5	0	6	2	0	6	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0
	Nová Ves	5	0	2	3	2	1	1	1	0	1	4	0	4	1	4	1	1	0	4	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Habrovice	4	0	2	2	0	0	2	1	0	2	2	0	2	2	3	1	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0
	Strážky	3	0	2	1	0	1	1	1	0	3	0	0	2	1	3	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0
	Budov	3	1	0	2	0	0	2	0	0	3	0	0	1	2	3	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
	Hostovice	2	0	2	0	0	0	1	0	0	2	0	0	1	1	2	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0
	Dělouš	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
	Olešnice	1	0	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	Kojetice	1	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	Církvice	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
	Tuchomyšl	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Relativní četnost odpovědí (%)	Centrum	25%	32%	21%	24%	33%	26%	24%	24%	29%	23%	26%	28%	25%	23%	26%	15%	31%	26%	21%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Dobětice	12%	13%	11%	12%	15%	11%	13%	13%	8%	15%	11%	13%	12%	13%	12%	9%	14%	11%	12%	0%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Krásné Březno	12%	10%	12%	13%	14%	15%	9%	7%	13%	13%	9%	15%	11%	10%	12%	7%	14%	13%	10%	0%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Střekov	11%	11%	11%	12%	9%	11%	12%	10%	12%	9%	14%	8%	13%	12%	11%	19%	7%	17%	12%	0%	0%	95%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Klíše	10%	9%	10%	10%	3%	10%	12%	14%	5%	9%	12%	10%	10%	8%	9%	15%	7%	8%	13%	0%	0%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Neštěmice	7%	7%	7%	8%	10%	7%	6%	8%	8%	7%	8%	10%	7%	5%	8%	3%	8%	6%	7%	0%	0%	0%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Všebořice	6%	6%	7%	5%	3%	6%	7%	7%	5%	7%	5%	5%	6%	7%	6%	1%	5%	7%	6%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%	0%
	Bukov	5%	5%	6%	5%	1%	6%	6%	7%	4%	6%	5%	3%	6%	5%	5%	10%	5%	6%	5%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%
	Mojžíř	2%	2%	3%	3%	1%	2%	3%	0%	3%	2%	2%	2%	2%	3%	2%	3%	3%	0%	3%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%	0%	0%
	Brná	1%	0%	3%	1%	0%	1%	2%	2%	1%	1%	2%	0%	1%	5%	1%	1%	0%	0%	3%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	65%	0%
	Předlice	1%	1%	3%	1%	3%	1%	1%	2%	2%	1%	1%	2%	1%	2%	1%	1%	2%	1%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	54%	0%	0%
	Boštěšice	1%	0%	1%	2%	0%	1%	0%	2%	1%	1%	1%	1%	1%	2%	1%	6%	1%	1%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	38%	0%	0%	0%
	Skorotice	1%	1%	0%	1%	1%	0%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	2%	1%	3%	1%	1%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	31%	0%	0%	0%
	Svádov	1%	0%	1%	1%	0%	1%	1%	0%	1%	1%	1%	0%	1%	1%	1%	1%	1%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	57%
	Vaňov	1%	1%	1%	1%	0%	0%	1%	0%	2%	1%	0%	0%	1%	2%	1%	3%	1%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	33%	0%	0%
	Sebuzín	1%	2%	0%	0%	3%	1%	0%	1%	2%	1%	0%	1%	1%	0%	1%	3%	0%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	35%	0%
	Nová Ves	0%	0%	1%	1%	2%	0%	0%	1%	0%	0%	1%	0%	1%	1%	0%	1%	0%	0%	1%	0%	0%	4%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Habrovice	0%	0%	1%	1%	0%	0%	1%	1%	0%	0%	1%	0%	0%	1%	0%	1%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	15%	0%	0%	0%
	Strážky	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	1%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	12%	0%	0%	0%
	Budov	0%	0%	0%	1%	0%	0%	1%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	21%
	Hostovice	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	8%	0%	0%
	Dělouš	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	4%	0%	0%	0%
	Olešnice	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	7%
	Kojetice	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	7%
	Církvice	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	4%	0%
	Tuchomyšl	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Statistická významnost	Centrum		++	-												+	-	++		--	+++	---	---	---	---	---	---	---	--	--	--	--	-
	Dobětice										+										---	+++	---	---	---	---	---	---					
	Krásné Březno						+	-				-	+								---	---	---	+++	---	---	---	---					
	Střekov												-				+	--	++		---	---	+++	---	---	--	--	--					
	Klíše					-				-		+						-		++	---	---	---	---	+++	--	--	-					
	Neštěmice												+								---	---	---	---	--	+++	-	-					
	Všebořice																				---	--	--	--	--	-	+++						
	Bukov												-	+		-	+				---	--	--	--	-	-		+++					
	Mojžíř																		-		--									+++			
	Brná		-	+									-		+++			--		+++	-										+++		
	Předlice			+																	-									+++			
	Boštěšice				+											---	+++												+++				
	Skorotice						-									-	+												+++				
	Svádov		-																													+++	
	Vaňov									+					+	-	+													+++			
	Sebuzín		++			++		-		+						-	+	-	+++												+++		
	Nová Ves					+						+											+++										
	Habrovice																			+									+++				
	Strážky																	+											+++				
	Budov														+																	+++	
	Hostovice			+																										+++			
	Dělouš																												+++				
	Olešnice														+																	+++	
	Kojetice									+																						+++	
	Církvice																														+++		
	Tuchomyšl																																

Kontakty

zpět na obsah



Kamil Kunc
Client Service Manager
m (+420) 777 825 723
e kamil.kunc@nms.cz

NMS Market Research
U Nikolajky 13, 150 00 Praha 5
t (+420) 222 351 611
e info@nms.cz w www.nms.cz

PŘÍLOHA Č. 10 Výsledky sociodopravního průzkumu – tříděné tabulky odpovědí za jednotlivé osoby

Sociodopravní průzkum v Ústí nad Labem

Tříděné tabulky odpovědí za jednotlivé osoby



nms
MARKET RESEARCH
We make sense

Pro Statutární město Ústí nad Labem připravila agentura NMS Market Research v Praze 10.7.2018

nP17_r1	Řidičský průkaz
nP17_r2	Kupón MHD
nP17_r3	Čipová karta DÚK s časovou jízdenkou
nP18_r1	Typ kupónu MHD
nP19_rec4	Nezávislé využití auta
nP19_r3	Využití motocyklu
nP19_r4	Využití jizdního kola
nP20_r1	Možnost parkování automobilu
nP20_r2	Možnost odstavení kola
tQ12_rec1	Pěší vzdálenost od MHD (minut)
tQ12_rec2	Pěší vzdálenost od vlaku (minut)
nP13_3	Pohlaví
tP13_2_rec	Věk
nP14_r1	Vzdělání
nP14_r2	Ekonomické postavení
nP15_r1	Cesta do zaměstnání
nP16_r1	Pevná pracovní doba
nP21_r1	Omezení tělesné mobilita
nQ04_det	Lokalita

Statistické významnosti - znaménkové schéma

Testuje se zde, zda je u dané skupiny respondentů (=sloupec) četnost dané odpovědi/kategorie (=řádek) signifikantně odlišná od četnosti ve zbytku vzorku (tedy "u všech ostatních").

+++ = významně četnější na hladině 0.1%
++ = významně četnější na hladině 1%
+ = významně četnější na hladině 5%
--- = významně méně četné na hladině 0.1%
-- = významně méně četné na hladině 1%
- = významně méně četné na hladině 5%

Řidičský průkaz

zpět na obsah

		Celkem	Pohlaví		Věk						Vzdělání				Čistý příjem domácnosti				Ekonomické postavení							Cesta do zaměstnání		Omezení tělesné mobilita		Nezávislé využití auta		Využití motocyklu		Využití jízdního kola		Část Ústí nad Labem													
			Muž	Žena	6-17 let	18-29 let	30-39 let	40-49 let	50-59 let	60 let a více	Základní	Vyučen/a	Středoškolské, VoŠ	Vysokoškolské	Do 15.000 Kč	15.001–30.000 Kč	30.001–50.000 Kč	50.001 Kč a více	Zaměstnanec	Podnikatel	OSVČ	Žák, student, učeň	Důchodce	Nezaměstnaný	Ostatní	Cestuje denně za prací	Necestuje denně za prací	Má omezenou mobilitu	Bez omezení mobility	Využívá auto	Nevyužívá auto	Využívá motocykl	Nevyužívá motocykl	Využívá kolo	Nevyužívá kolo	Centrum UL	Krásné Březno	Střekov / Nová Ves	Dobětice	Klíše	Neštěmice	Všebořice	Bukov	Jižní předměstí	Mojžíř	Severní předměstí	Brná / Sebuzín / Církvice	Východní předměstí
Počet respondentů (N)		2449	1226	1223	324	366	410	414	344	591	450	807	821	371	156	767	920	294	1228	46	86	446	469	50	122	963	265	137	2312	1291	1158	122	2327	1365	1084	564	303	280	275	231	207	140	135	79	74	72	47	42
Četnost odpovědí	Majitel/ka ŘP	1558	878	680	1	240	310	334	247	426	47	516	669	326	74	454	637	197	961	46	76	77	309	20	68	754	208	75	1483	1283	275	108	1450	902	656	345	189	183	184	155	113	89	93	51	48	41	39	28
	Nemá ŘP	885	346	539	320	125	100	80	97	163	401	290	152	42	80	313	282	94	263	0	10	367	160	30	54	206	58	63	822	8	877	15	870	459	426	219	111	96	91	76	94	49	43	29	25	31	8	14
	Neudáno	6	2	4	3	1	0	0	0	2	3	1	0	2	2	0	1	3	3	0	0	3	0	0	0	3	0	0	6	0	6	0	6	5	1	0	3	0	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0
Relativní četnost odpovědí (%)	Majitel/ka ŘP	64%	72%	56%	0%	66%	76%	81%	72%	72%	10%	64%	81%	88%	47%	59%	69%	67%	78%	100%	88%	17%	66%	40%	56%	78%	78%	55%	64%	99%	24%	89%	62%	66%	61%	61%	62%	65%	67%	67%	55%	64%	69%	65%	65%	57%	83%	67%
	Nemá ŘP	36%	28%	44%	99%	34%	24%	19%	28%	28%	89%	36%	19%	11%	51%	41%	31%	32%	21%	0%	12%	82%	34%	60%	44%	21%	22%	46%	36%	1%	76%	12%	37%	34%	39%	39%	37%	34%	33%	33%	45%	35%	32%	37%	34%	43%	17%	33%
	Neudáno	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	1%	1%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Statistická významnost	Majitel/ka ŘP		+++	---	---		+++	+++	+++	+++	---		+++	+++	---	--	+++		+++	+++	+++	---		---		+++	+++	-	+	+++	---	+++	---	++	--						--						++	
	Nemá ŘP		---	+++	+++		---	---	---	---	+++		---	---	+++	++	---		---	---	---	+++		+++		---	---	+	-	---	+++	---	+++	--	++						++						--	
	Neudáno				++						+				++			++				+								--	++						++					++						

Kupón MHD

zpět na obsah

		Celkem	Pohlaví		Věk						Vzdělání				Čistý příjem domácnosti				Ekonomické postavení							Cesta do zaměstnání		Omezení tělesné mobilita		Nezávislé využití auta		Využití motocyklu		Využití jízdního kola		Část Ústí nad Labem													
			Muž	Žena	6-17 let	18-29 let	30-39 let	40-49 let	50-59 let	60 let a více	Základní	Vyučen/a	Středoškolské, VOŠ	Vysokoškolské	Do 15.000 Kč	15.001–30.000 Kč	30.001–50.000 Kč	50.001 Kč a více	Zaměstnanec	Podnikatel	OSVČ	Žák, student, učeň	Důchodce	Nezaměstnaný	Ostatní	Cestuje denně za prací	Necestuje denně za prací	Má omezenou mobilitu	Bez omezení mobility	Využívá auto	Nevyužívá auto	Využívá motocykl	Nevyužívá motocykl	Využívá kolo	Nevyužívá kolo	Centrum UL	Krásné Březno	Střekov / Nová Ves	Dobětice	Klíše	Neštěmice	Všebořice	Bukov	Jižní předměstí	Mojžíř	Severní předměstí	Brná / Sebuzín / Církvice	Východní předměstí
Počet respondentů (N)		2449	1226	1223	324	366	410	414	344	591	450	807	821	371	156	767	920	294	1228	46	86	446	469	50	122	963	265	137	2312	1291	1158	122	2327	1365	1084	564	303	280	275	231	207	140	135	79	74	72	47	42
Četnost odpovědí	Uživatel/ka kupónu MHD	934	381	552	156	185	140	146	150	158	214	331	285	104	69	339	324	73	491	4	14	238	122	24	41	403	88	33	901	300	633	38	896	535	399	205	140	110	109	74	91	50	43	24	36	19	14	18
	Nemá kupón MHD	1459	809	649	164	172	260	257	189	416	227	459	521	251	88	418	569	211	701	41	70	202	338	27	80	530	171	102	1356	945	514	83	1376	802	657	349	155	164	164	154	109	84	88	50	36	52	30	24
	Neudáno	57	35	21	4	9	10	11	5	17	10	17	15	16	0	9	27	10	36	1	2	7	10	0	1	30	7	2	54	45	11	1	55	28	28	10	8	5	2	2	6	5	5	6	2	1	3	0
Relativní četnost odpovědí (%)	Uživatel/ka kupónu MHD	38%	31%	45%	48%	51%	34%	35%	44%	27%	48%	41%	35%	28%	44%	44%	35%	25%	40%	9%	16%	53%	26%	48%	34%	42%	33%	24%	39%	23%	55%	31%	39%	39%	37%	36%	46%	39%	40%	32%	44%	36%	32%	30%	49%	26%	30%	43%
	Nemá kupón MHD	60%	66%	53%	51%	47%	63%	62%	55%	70%	50%	57%	63%	68%	56%	54%	62%	72%	57%	89%	81%	45%	72%	54%	66%	55%	65%	74%	59%	73%	44%	68%	59%	59%	61%	62%	51%	59%	60%	67%	53%	60%	65%	63%	49%	72%	64%	57%
	Neudáno	2%	3%	2%	1%	2%	2%	3%	1%	3%	2%	2%	2%	4%	0%	1%	3%	3%	3%	2%	2%	2%	2%	0%	1%	3%	3%	1%	2%	3%	1%	1%	2%	2%	3%	2%	3%	2%	1%	1%	3%	4%	4%	8%	3%	1%	6%	0%
Statistická významnost	Uživatel/ka kupónu MHD		---	+++	+++	+++			+	---	+++	+	-	---		+++	-	---		---	---	+++	---			++		---	+++	---	+++						++			-							-		
	Nemá kupón MHD		+++	---	---	---				+++	---		++	+++		---		+++	-	+++	+++	---	+++			---		+++	---	+++	---						--			+	-						+		
	Neudáno			-										++	-	-			+							+					+++	---												++					

Čipová karta DÚK s časovou jízdenkou

[zpět na obsah]

		Celkem	Pohlaví		Věk						Vzdělání				Čistý příjem domácnosti				Ekonomické postavení							Cesta do zaměstnání		Omezení tělesné mobilita		Nezávislé využití auta		Využití motocyklu		Využití jízdního kola		Část Ústí nad Labem											
			Muž	Žena	6-17 let	18-29 let	30-39 let	40-49 let	50-59 let	60 let a více	Základní	Vyučen/a	Středoškolské, VOŠ	Vysokoškolské	Do 15.000 Kč	15.001–30.000 Kč	30.001–50.000 Kč	50.001 Kč a více	Zaměstnanec	Podnikatel	OSVČ	Žák, student, učeň	Důchodce	Nezaměstnaný	Ostatní	Cestuje denně za prací	Necestuje denně za prací	Má omezenou mobilitu	Bez omezení mobility	Využívá auto	Nevyužívá auto	Využívá motocykl	Nevyužívá motocykl	Využívá kolo	Nevyužívá kolo	Centrum UL	Krásné Březno	Střekov / Nová Ves	Dobětice	Klíše	Neštěmice	Všebořice	Bukov	Jižní předměstí	Mojžíř	Severní předměstí	Brná / Sebuzín / Církvice	Východní předměstí
Počet respondentů (N)		2449	1226	1223	324	366	410	414	344	591	450	807	821	371	156	767	920	294	1228	46	86	446	469	50	122	963	265	137	2312	1291	1158	122	2327	1365	1084	564	303	280	275	231	207	140	135	79	74	72	47	42
Četnost odpovědí	Uživatel/ka karty DÚK	45	17	29	7	14	5	12	7	0	8	16	18	3	1	16	21	3	29	1	0	11	1	2	2	27	2	2	43	20	25	14	31	35	10	8	5	11	3	8	0	3	5	0	0	0	0	2
	Nemá kartu DÚK	2304	1150	1154	308	330	386	386	325	569	427	761	774	342	152	728	853	279	1135	45	83	420	454	48	120	879	257	131	2174	1212	1092	107	2197	1276	1028	537	278	258	266	217	197	131	123	74	69	70	44	40
	Neudáno	99	59	41	9	22	19	16	12	22	15	30	29	26	3	23	45	13	64	1	3	16	15	0	1	57	7	5	94	58	41	1	98	54	45	19	20	11	6	6	9	6	8	5	4	1	3	0
Relativní četnost odpovědí (%)	Uživatel/ka karty DÚK	2%	1%	2%	2%	4%	1%	3%	2%	0%	2%	2%	2%	1%	1%	2%	2%	1%	2%	2%	0%	2%	0%	4%	2%	3%	1%	1%	2%	2%	2%	11%	1%	3%	1%	1%	2%	4%	1%	3%	0%	2%	4%	0%	0%	0%	0%	5%
	Nemá kartu DÚK	94%	94%	94%	95%	90%	94%	93%	94%	96%	95%	94%	94%	92%	97%	95%	93%	95%	92%	98%	97%	94%	97%	96%	98%	91%	97%	96%	94%	94%	94%	88%	94%	93%	95%	95%	92%	92%	97%	94%	95%	94%	91%	94%	93%	97%	94%	95%
	Neudáno	4%	5%	3%	3%	6%	5%	4%	3%	4%	3%	4%	4%	7%	2%	3%	5%	4%	5%	2%	3%	4%	3%	0%	1%	6%	3%	4%	4%	4%	4%	1%	4%	4%	4%	3%	7%	4%	2%	3%	4%	4%	6%	6%	5%	1%	6%	0%
Statistická významnost	Uživatel/ka karty DÚK			+		++				---														--		++						+++	---	++	--							-					
	Nemá kartu DÚK					---				++							-		---				++		+	---	+					--	++					+									
	Neudáno					+								++					++							+++											+											

Typ kupónu MHD

[zpět na obsah]

		Celkem	Pohlaví		Věk						Vzdělání				Čistý příjem domácnosti				Ekonomické postavení							Cesta do zaměstnání		Omezení tělesné mobilita		Nezávislé využití auta		Využití motocyklu		Využití jízdního kola		Část Ústí nad Labem											
			Muž	Žena	6-17 let	18-29 let	30-39 let	40-49 let	50-59 let	60 let a více	Základní	Vyučen/a	Středoškolské, VOŠ	Vysokoškolské	Do 15.000 Kč	15.001–30.000 Kč	30.001–50.000 Kč	50.001 Kč a více	Zaměstnanec	Podnikatel	OSVČ	Žák, student, učeň	Důchodce	Nezaměstnaný	Ostatní	Cestuje denně za prací	Necestuje denně za prací	Má omezenou mobilitu	Bez omezení mobility	Využívá auto	Nevyužívá auto	Využívá motocykl	Nevyužívá motocykl	Využívá kolo	Nevyužívá kolo	Centrum UL	Krásné Březno	Střekov / Nová Ves	Dobětice	Kliše	Neštěmice	Všebořice	Bukov	Jižní předměstí	Mojžíř	Severní předměstí	Brná / Sebuzín / Církvice	Východní předměstí
Počet respondentů (N)		934	381	552	156	185	140	146	150	158	214	331	285	104	69	339	324	73	491	4	14	238	122	24	41	403	88	33	901	300	633	38	896	535	399	205	140	110	109	74	91	50	43	24	36	19	14	18
Četnost odpovědí	7-denní	13	5	8	1	2	8	3	0	0	2	8	2	0	1	8	2	0	9	0	0	1	0	0	3	9	0	2	11	4	9	1	12	10	3	8	1	1	0	2	0	0	0	1	0	0	0	0
	15-denní	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	30-denní	491	191	300	88	98	90	88	77	51	126	210	133	22	39	208	150	31	270	1	11	119	46	17	28	216	54	13	478	157	335	21	470	279	213	112	74	57	65	42	39	29	14	13	26	5	7	8
	90-denní	235	102	133	51	61	20	19	28	56	63	57	81	34	20	66	96	24	84	2	1	89	49	6	3	65	19	14	222	56	179	9	227	138	97	55	31	34	29	15	20	13	8	6	6	11	4	4
	180-denní	61	21	40	7	13	8	10	14	10	10	9	26	17	2	17	24	4	38	1	1	14	5	1	2	30	7	1	61	20	41	4	57	37	24	6	12	3	5	3	20	1	5	0	3	2	1	1
	365-denní	102	50	52	9	7	11	24	30	22	10	38	32	23	3	33	46	9	74	0	1	12	12	0	3	69	5	1	102	47	55	2	100	57	45	19	17	11	9	10	13	4	11	3	0	1	1	3
	Neudáno	29	12	18	1	5	3	0	1	19	4	7	11	7	3	6	6	4	14	0	0	3	10	1	1	12	2	3	26	16	14	1	29	14	15	6	5	5	0	3	0	2	5	1	0	0	1	0
Relativní četnost odpovědí (%)	7-denní	1%	1%	1%	1%	1%	6%	2%	0%	0%	1%	2%	1%	0%	1%	2%	1%	0%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	7%	2%	0%	6%	1%	1%	1%	3%	1%	2%	1%	4%	1%	1%	0%	3%	0%	0%	0%	4%	0%	0%	0%	0%
	15-denní	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	6%
	30-denní	53%	50%	54%	56%	53%	64%	60%	51%	32%	59%	63%	47%	21%	57%	61%	46%	42%	55%	25%	79%	50%	38%	71%	68%	54%	61%	39%	53%	52%	53%	55%	52%	52%	53%	55%	53%	52%	60%	57%	43%	58%	33%	54%	72%	26%	50%	44%
	90-denní	25%	27%	24%	33%	33%	14%	13%	19%	35%	29%	17%	28%	33%	29%	19%	30%	33%	17%	50%	7%	37%	40%	25%	7%	16%	22%	42%	25%	19%	28%	24%	25%	26%	24%	27%	22%	31%	27%	20%	22%	26%	19%	25%	17%	58%	29%	22%
	180-denní	7%	6%	7%	4%	7%	6%	7%	9%	6%	5%	3%	9%	16%	3%	5%	7%	5%	8%	25%	7%	6%	4%	4%	5%	7%	8%	3%	7%	7%	6%	11%	6%	7%	6%	3%	9%	3%	5%	4%	22%	2%	12%	0%	8%	11%	7%	6%
	365-denní	11%	13%	9%	6%	4%	8%	16%	20%	14%	5%	11%	11%	22%	4%	10%	14%	12%	15%	0%	7%	5%	10%	0%	7%	17%	6%	3%	11%	16%	9%	5%	11%	11%	11%	9%	12%	10%	8%	14%	14%	8%	26%	13%	0%	5%	7%	17%
	Neudáno	3%	3%	3%	1%	3%	2%	0%	1%	12%	2%	2%	4%	7%	4%	2%	2%	5%	3%	0%	0%	1%	8%	4%	2%	3%	2%	9%	3%	5%	2%	3%	3%	3%	4%	3%	4%	5%	0%	4%	0%	4%	12%	4%	0%	0%	7%	0%
Statistická významnost	7-denní						+++					+													+++			+	-						+++													
	15-denní							+																																								+++
	30-denní						++	+		---	+	+++	-	---		+++	--				+		---		+																	--		+	-				
	90-denní		+	++	--	---		---	-	++		---				--	+		---			+++	+++		--	---		+		--	++													+++			
	180-denní											---	+	+++																						-					+++							
	365-denní		-	---				+	+++		---			+++			+		+++			---				+++			+	++	--											++		-				
	Neudáno							-		+++				+									+++					+	-	++	-							-					+++						

Nezávislé využití auta

zpět na obsah

		Celkem	Pohlaví		Věk						Vzdělání				Čistý příjem domácnosti				Ekonomické postavení							Cesta do zaměstnání		Omezení tělesné mobility		Nezávislé využití auta		Využití motocyklu		Využití jízdního kola		Část Ústí nad Labem											
			Muž	Žena	6-17 let	18-29 let	30-39 let	40-49 let	50-59 let	60 let a více	Základní	Vyučen/a	Středoškolské, VOŠ	Vysokoškolské	Do 15.000 Kč	15.001–30.000 Kč	30.001–50.000 Kč	50.001 Kč a více	Zaměstnanec	Podnikatel	OSVČ	Žák, student, učeň	Důchodce	Nezaměstnaný	Ostatní	Cestuje denně za prací	Necestuje denně za prací	Má omezenou mobilitu	Bez omezení mobility	Využívá auto	Nevyužívá auto	Využívá motocykl	Nevyužívá motocykl	Využívá kolo	Nevyužívá kolo	Centrum UL	Krásné Březno	Střekov / Nová Ves	Dobětice	Klíše	Neštěmice	Všebořice	Bukov	Jiční předměstí	Mojžíř	Severní předměstí	Brná / Sebuzín / Církvice	Východní předměstí
Počet respondentů (N)		2449	1226	1223	324	366	410	414	344	591	450	807	821	371	156	767	920	294	1228	46	86	446	469	50	122	963	265	137	2312	1291	1158	122	2327	1365	1084	564	303	280	275	231	207	140	135	79	74	72	47	42
Četnost odpovědí	Využívá soukromé i služební auto	235	195	41	0	33	52	80	44	27	9	97	81	49	5	39	107	42	193	21	12	3	0	2	4	162	31	3	232	235	0	41	194	163	72	41	31	37	28	22	16	15	17	7	7	6	5	2
	Využívá pouze soukromé auto	989	545	444	0	135	190	199	154	312	17	328	442	202	37	319	411	120	584	15	61	42	235	10	43	441	142	53	936	989	0	57	932	584	406	223	106	109	120	97	75	51	65	36	33	22	31	22
	Využívá pouze služební auto	66	41	25	0	7	16	14	14	15	2	19	30	15	0	15	21	13	52	10	0	0	2	0	1	44	8	2	64	66	0	7	59	44	22	19	7	5	0	6	7	8	5	1	1	6	1	0
	Nevyužívá auto	1158	445	713	324	191	152	121	133	239	423	363	268	105	115	395	382	119	399	0	13	402	232	39	75	315	83	79	1080	0	1158	17	1141	574	584	280	159	129	127	106	109	66	48	35	33	38	11	18
Relativní četnost odpovědí (%)	Využívá soukromé i služební auto	10%	16%	3%	0%	9%	13%	19%	13%	5%	2%	12%	10%	13%	3%	5%	12%	14%	16%	46%	14%	1%	0%	4%	3%	17%	12%	2%	10%	18%	0%	34%	8%	12%	7%	7%	10%	13%	10%	10%	8%	11%	13%	9%	9%	8%	11%	5%
	Využívá pouze soukromé auto	40%	44%	36%	0%	37%	46%	48%	45%	53%	4%	41%	54%	54%	24%	42%	45%	41%	48%	33%	71%	9%	50%	20%	35%	46%	54%	39%	40%	77%	0%	47%	40%	43%	37%	40%	35%	39%	44%	42%	36%	36%	48%	46%	45%	31%	66%	52%
	Využívá pouze služební auto	3%	3%	2%	0%	2%	4%	3%	4%	3%	0%	2%	4%	4%	0%	2%	2%	4%	4%	22%	0%	0%	0%	0%	1%	5%	3%	1%	3%	5%	0%	6%	3%	3%	2%	3%	2%	2%	0%	3%	3%	6%	4%	1%	1%	8%	2%	0%
	Nevyužívá auto	47%	36%	58%	100%	52%	37%	29%	39%	40%	94%	45%	33%	28%	74%	51%	42%	40%	32%	0%	15%	90%	49%	78%	61%	33%	31%	58%	47%	0%	100%	14%	49%	42%	54%	50%	52%	46%	46%	46%	53%	47%	36%	44%	45%	53%	23%	43%
Statistická významnost	Využívá soukromé i služební auto		+++	---	---		+	+++	+	---	---	++		+	--	---	++	++	+++	+++		---	---		-	+++		--	++	+++	---	+++	---	+++	---	-		+										
	Využívá pouze soukromé auto		+++	---	---		++	+++		+++	---		+++	+++	---		+++		+++			+++	---	+++	--		+++	+++			+++	---			++	--	-	-										+++
	Využívá pouze služební auto		+	-	--						--		+		-				+++	+++		---	---			+++				+++	---	+	-						--			+				++		
	Nevyužívá auto		---	+++	+++	+	---	---	---	---	+++		---	---	+++	++	---	-	---	---	---	---	+++	++	---	---	---	+	-	---	+++	---	+++	---	+++								--				---	

Využití motocyklu

zpět na obsah

		Celkem	Pohlaví		Věk						Vzdělání				Čistý příjem domácnosti				Ekonomické postavení							Cesta do zaměstnání		Omezení tělesné mobilita		Nezávislé využití auta		Využití motocyklu		Využití jízdního kola		Část Ústí nad Labem											
			Muž	Žena	6-17 let	18-29 let	30-39 let	40-49 let	50-59 let	60 let a více	Základní	Vyučen/a	Středoškolské, VOŠ	Vysokoškolské	Do 15.000 Kč	15.001–30.000 Kč	30.001–50.000 Kč	50.001 Kč a více	Zaměstnanec	Podnikatel	OSVČ	Žák, student, učeň	Důchodce	Nezaměstnaný	Ostatní	Cestuje denně za prací	Necestuje denně za prací	Má omezenou mobilitu	Bez omezení mobility	Využívá auto	Nevyužívá auto	Využívá motocykl	Nevyužívá motocykl	Využívá kolo	Nevyužívá kolo	Centrum ÚL	Krásné Březno	Střekov / Nová Ves	Dobětice	Klíše	Neštěmice	Všebořice	Bukov	Jižní předměstí	Mojžíř	Severní předměstí	Brná / Sebuzín / Církvice	Východní předměstí
Počet respondentů (N)		2449	1226	1223	324	366	410	414	344	591	450	807	821	371	156	767	920	294	1228	46	86	446	469	50	122	963	265	137	2312	1291	1158	122	2327	1365	1084	564	303	280	275	231	207	140	135	79	74	72	47	42
Četnost odpovědí	Využívá motocykl	122	99	23	1	19	21	31	31	19	3	57	47	15	3	27	49	18	69	14	5	7	21	1	4	52	17	2	120	105	17	122	0	106	16	20	13	30	4	12	16	0	8	5	2	8	4	1
	Nevyužívá motocykl	2327	1126	1200	322	347	390	382	313	572	447	750	774	355	153	740	871	276	1159	32	81	439	448	49	119	911	248	135	2192	1185	1141	0	2327	1259	1068	544	290	250	271	219	191	140	127	74	72	64	44	41
Relativní četnost odpovědí (%)	Využívá motocykl	5%	8%	2%	0%	5%	5%	7%	9%	3%	1%	7%	6%	4%	2%	4%	5%	6%	6%	30%	6%	2%	4%	2%	3%	5%	6%	1%	5%	8%	1%	100%	0%	8%	1%	4%	4%	11%	1%	5%	8%	0%	6%	6%	3%	11%	9%	2%
	Nevyužívá motocykl	95%	92%	98%	99%	95%	95%	92%	91%	97%	99%	93%	94%	96%	98%	96%	95%	94%	94%	70%	94%	98%	96%	98%	98%	95%	94%	99%	95%	92%	99%	0%	100%	92%	99%	96%	96%	89%	99%	95%	92%	100%	94%	94%	97%	89%	94%	98%
Statistická významnost	Využívá motocykl		+++	---	---		+	+++	-	---	+++				-				+++		---								+++	---	+++	---	+++	---			+++	--			--				+		
	Nevyužívá motocykl		---	+++	+++		--	---	+	+++	---				+				---		+++								---	+++	---	+++	---	+++			---	++			++				-		

Využití jizdního kola

zpět na obsah

		Celkem	Pohlaví		Věk						Vzdělání				Čistý příjem domácnosti				Ekonomické postavení							Cesta do zaměstnání		Omezení tělesné mobilita		Nezávislé využití auta		Využití motocyklu		Využití jizdního kola		Část Ústí nad Labem												
			Muž	Žena	6-17 let	18-29 let	30-39 let	40-49 let	50-59 let	60 let a více	Základní	Vyučen/a	Středoškolské, VOŠ	Vysokoškolské	Do 15.000 Kč	15.001–30.000 Kč	30.001–50.000 Kč	50.001 Kč a více	Zaměstnanec	Podnikatel	OSVČ	Žák, student, učeň	Důchodce	Nezaměstnaný	Ostatní	Cestuje denně za prací	Necestuje denně za prací	Má omezenou mobilitu	Bez omezení mobility	Využívá auto	Nevyužívá auto	Využívá motocykl	Nevyužívá motocykl	Využívá kolo	Nevyužívá kolo	Centrum UL	Krásné Březno	Střekov / Nová Ves	Dobětice	Klíše	Neštěmice	Všebořice	Bukov	Jižní předměstí	Mojžíř	Severní předměstí	Brná / Sebuzín / Církvice	Východní předměstí
Počet respondentů (N)		2449	1226	1223	324	366	410	414	344	591	450	807	821	371	156	767	920	294	1228	46	86	446	469	50	122	963	265	137	2312	1291	1158	122	2327	1365	1084	564	303	280	275	231	207	140	135	79	74	72	47	42
Četnost odpovědí	Využívá kolo	1365	728	638	232	230	241	270	173	219	284	359	485	237	55	381	569	188	718	33	55	325	148	14	71	579	139	31	1334	791	574	106	1259	1365	0	302	153	185	131	146	118	88	67	40	37	43	35	20
	Nevyužívá kolo	1084	498	586	92	136	169	143	171	372	166	448	336	134	101	386	350	106	510	13	31	122	321	36	51	384	126	106	977	499	584	16	1068	0	1084	262	150	95	144	85	89	52	68	40	36	29	12	22
Relativní četnost odpovědí (%)	Využívá kolo	56%	59%	52%	72%	63%	59%	65%	50%	37%	63%	44%	59%	64%	35%	50%	62%	64%	58%	72%	64%	73%	32%	28%	58%	60%	52%	23%	58%	61%	50%	87%	54%	100%	0%	54%	50%	66%	48%	63%	57%	63%	50%	51%	50%	60%	74%	48%
	Nevyužívá kolo	44%	41%	48%	28%	37%	41%	35%	50%	63%	37%	56%	41%	36%	65%	50%	38%	36%	42%	28%	36%	27%	68%	72%	42%	40%	48%	77%	42%	39%	50%	13%	46%	0%	100%	46%	50%	34%	52%	37%	43%	37%	50%	49%	40%	26%	52%
Statistická významnost	Využívá kolo		+++	---	+++	++		+++	-	---	+++	---	+	+++	---	---	+++	++	++	+		+++	---	---		+++		---	+++	+++	---	+++	---	+++	---		-	+++	--	+							++	
	Nevyužívá kolo		---	+++	---	--		---	+	+++	---	+++	-	---	+++	+++	---	--	--	-		---	+++	+++		---		+++	---	---	+++	---	+++	---	+++		+	---	++	-							--	

Možnost parkování automobilu

[zpět na obsah]

		Celkem	Pohlaví		Věk						Vzdělání				Čistý příjem domácnosti				Ekonomické postavení							Cesta do zaměstnání		Omezení tělesné mobilita		Nezávislé využití auta		Využití motocyklu		Využití jízdního kola		Část Ústí nad Labem												
			Muž	Žena	6-17 let	18-29 let	30-39 let	40-49 let	50-59 let	60 let a více	Základní	Vyučen/a	Středoškolské, VOŠ	Vysokoškolské	Do 15.000 Kč	15.001–30.000 Kč	30.001–50.000 Kč	50.001 Kč a více	Zaměstnanec	Podnikatel	OSVČ	Žák, student, učeň	Důchodce	Nezaměstnaný	Ostatní	Cestuje denně za prací	Necestuje denně za prací	Má omezenou mobilitu	Bez omezení mobility	Využívá auto	Nevyužívá auto	Využívá motocykl	Nevyužívá motocykl	Využívá kolo	Nevyužívá kolo	Centrum UL	Krásné Březno	Střekov / Nová Ves	Dobětice	Klíše	Neštemice	Všebořice	Bukov	Jiřní předměstí	Mojžíř	Severní předměstí	Brná / Sebuzín / Církvice	Východní předměstí
Počet respondentů (N)		997	646	352	0	157	229	284	200	127	22	354	412	209	16	241	446	152	830	46	74	45	0	3	0	648	182	20	977	997	0	81	916	644	353	226	127	118	112	105	76	57	55	39	26	23	16	17
Četnost odpovědí	Má možnost parkování	722	510	213	0	103	159	210	150	100	20	276	280	146	10	160	332	120	624	37	40	21	0	0	0	489	135	15	707	722	0	63	659	476	247	151	91	87	85	68	51	45	47	28	24	19	14	12
	Bez možnosti parkování	244	121	123	0	44	67	65	46	22	2	68	118	56	2	74	106	31	185	9	30	17	0	2	0	141	44	2	242	244	0	15	228	151	93	63	31	30	27	34	25	12	7	3	2	4	2	5
	Neudáno	31	15	16	0	10	2	9	5	5	0	10	14	6	4	8	9	1	21	0	3	7	0	1	0	17	3	3	28	31	0	2	29	18	13	12	4	1	0	3	0	1	1	8	0	0	0	0
Relativní četnost odpovědí (%)	Má možnost parkování	72%	79%	61%	.	66%	69%	74%	75%	79%	91%	78%	68%	70%	63%	66%	74%	79%	75%	80%	54%	47%	.	0%	.	75%	74%	75%	72%	72%	.	78%	72%	74%	70%	67%	72%	74%	76%	65%	67%	79%	85%	72%	92%	83%	88%	71%
	Bez možnosti parkování	24%	19%	35%	.	28%	29%	23%	23%	17%	9%	19%	29%	27%	13%	31%	24%	20%	22%	20%	41%	38%	.	67%	.	22%	24%	10%	25%	24%	.	19%	25%	23%	26%	28%	24%	25%	24%	32%	33%	21%	13%	8%	8%	17%	13%	29%
	Neudáno	3%	2%	5%	.	6%	1%	3%	3%	4%	0%	3%	3%	3%	25%	3%	2%	1%	3%	0%	4%	16%	.	33%	.	3%	2%	15%	3%	3%	.	2%	3%	3%	4%	5%	3%	1%	0%	3%	0%	2%	2%	21%	0%	0%	0%	0%
Statistická významnost	Má možnost parkování		+++	---		-					+	++	--			-			+++		---	---		--		++									-							+		+				
	Bez možnosti parkování		---	+++						-		--	+			++			---		+++	+				--																-		-				
	Neudáno					+	-								+++				-			+++		++				++	--						+			-						+++				

Možnost odstavení kola

zpět na obsah

		Celkem	Pohlaví		Věk						Vzdělání				Čistý příjem domácnosti				Ekonomické postavení							Cesta do zaměstnání		Omezení tělesné mobilita		Nezávislé využití auta		Využití motocyklu		Využití jízdního kola		Část Ústí nad Labem												
			Muž	Žena	6 -17 let	18 -29 let	30-39 let	40-49 let	50-59 let	60 let a více	Základní	Vyučen/a	Středoškolské, VoŠ	Vysokoškolské	Do 15.000 Kč	15.001–30.000 Kč	30.001–50.000 Kč	50.001 Kč a více	Zaměstnanec	Podnikatel	OSVČ	Žák, student, učeň	Důchodce	Nezaměstnaný	Ostatní	Cestuje denně za prací	Necestuje denně za prací	Má omezenou mobilitu	Bez omezení mobility	Využívá auto	Nevyužívá auto	Využívá motocykl	Nevyužívá motocykl	Využívá kolo	Nevyužívá kolo	Centrum UL	Krásné Březno	Střekov / Nová Ves	Dobětice	Klíše	Neštěmice	Všebořice	Bukov	Jižní předměstí	Mojžíř	Severní předměstí	Brná / Sebuzín / Církvice	Východní předměstí
Počet respondentů (N)		1142	657	484	229	204	206	255	162	85	270	283	396	192	23	299	483	179	727	33	58	323	0	0	0	585	142	12	1129	651	490	95	1046	1131	11	262	139	146	116	123	100	69	56	32	29	32	19	20
Četnost odpovědí	Má možnost odstavit kolo	607	386	221	43	103	129	175	104	54	58	192	240	116	13	151	265	98	476	25	27	79	0	0	0	388	88	10	597	422	185	66	541	602	5	135	78	72	57	72	46	38	32	21	14	22	15	5
	Bez možnosti odstavit kolo	363	175	188	146	62	54	56	35	10	157	57	109	40	4	104	162	46	152	7	23	181	0	0	0	120	32	1	362	150	214	25	338	358	5	85	43	49	52	34	37	19	13	4	8	5	2	13
	Neudáno	172	96	76	41	39	22	25	23	22	55	34	47	36	5	44	57	36	100	1	7	63	0	0	0	78	23	1	171	80	92	4	168	171	1	43	18	25	8	17	17	13	11	6	6	5	2	2
Relativní četnost odpovědí (%)	Má možnost odstavit kolo	53%	59%	46%	19%	50%	63%	69%	64%	64%	21%	68%	61%	60%	57%	51%	55%	55%	65%	76%	47%	24%	.	.	.	66%	62%	83%	53%	65%	38%	69%	52%	53%	45%	52%	56%	49%	49%	59%	46%	55%	57%	66%	48%	69%	79%	25%
	Bez možnosti odstavit kolo	32%	27%	39%	64%	30%	26%	22%	22%	12%	58%	20%	28%	21%	17%	35%	34%	26%	21%	21%	40%	56%	.	.	.	21%	23%	8%	32%	23%	44%	26%	32%	32%	45%	32%	31%	34%	45%	28%	37%	28%	23%	13%	28%	16%	11%	65%
	Neudáno	15%	15%	16%	18%	19%	11%	10%	14%	26%	20%	12%	12%	19%	22%	15%	12%	20%	14%	3%	12%	20%	.	.	.	13%	16%	8%	15%	12%	19%	4%	16%	15%	9%	16%	13%	17%	7%	14%	17%	19%	20%	19%	21%	16%	11%	10%
Statistická významnost	Má možnost odstavit kolo		+++	---	---		++	+++	++	+	---	+++	+++	+					+++	++		---				+++	+	+		+++	---	+++	--															+	-
	Bez možnosti odstavit kolo		---	+++	+++			---	--	---	+++	---	-	---					---			+++				---	-			---	+++											-			-	-	++
	Neudáno							--		++	++		-				--	+		-		++																										

Pěší vzdálenost od MHD (minut)

zpět na obsah

		Celkem	Pohlaví		Věk						Vzdělání				Čistý příjem domácnosti				Ekonomické postavení							Cesta do zaměstnání		Omezení tělesné mobilita		Nezávislé využití auta		Využití motocyklu		Využití jízdního kola		Část Ústí nad Labem											
			Muž	Žena	6-17 let	18-29 let	30-39 let	40-49 let	50-59 let	60 let a více	Základní	Vyučen/a	Středoškolské, VoŠ	Vysokoškolské	Do 15.000 Kč	15.001–30.000 Kč	30.001–50.000 Kč	50.001 Kč a více	Zaměstnanec	Podnikatel	OSVČ	Žák, student, učeň	Důchodce	Nezaměstnaný	Ostatní	Cestuje denně za prací	Necestuje denně za prací	Má omezenou mobilitu	Bez omezení mobility	Využívá auto	Nevyužívá auto	Využívá motocykl	Nevyužívá motocykl	Využívá kolo	Nevyužívá kolo	Centrum UL	Krásné Březno	Střekov / Nová Ves	Dobětice	Klíše	Neštěmice	Všebořice	Bukov	Jižní předměstí	Mojžíř	Severní předměstí	Brná / Sebuzín / Církvice	Východní předměstí
Počet respondentů (N)		2449	1226	1223	324	366	410	414	344	591	450	807	821	371	156	767	920	294	1228	46	86	446	469	50	122	963	265	137	2312	1291	1158	122	2327	1365	1084	564	303	280	275	231	207	140	135	79	74	72	47	42
Četnost odpovědí	Do 1 minuty	317	166	152	45	61	63	60	48	41	68	123	92	34	13	100	122	54	172	8	14	58	39	9	17	124	48	7	311	164	153	15	302	175	142	94	32	20	35	46	24	23	17	6	7	6	6	1
	2-3 minuty	921	451	470	141	130	174	151	133	192	194	275	297	155	35	287	386	108	491	9	27	180	137	19	58	384	106	57	864	497	424	46	874	522	398	210	138	115	67	119	77	48	67	10	34	25	5	4
	4-5 minut	874	445	430	95	129	121	148	118	263	131	311	306	127	62	297	301	87	401	16	38	147	216	20	36	321	80	51	824	447	427	48	826	479	395	195	108	93	128	53	91	60	34	37	19	23	13	21
	6-10 minut	280	138	142	38	41	43	50	38	71	50	82	104	44	42	71	84	45	135	13	7	55	56	3	11	112	23	20	260	151	130	12	269	160	120	61	24	33	41	13	15	6	9	23	14	11	22	10
	Více než 10 minut	56	26	30	5	4	10	5	7	24	7	16	22	11	5	12	27	1	29	0	1	6	20	0	0	21	8	3	53	32	24	1	55	28	28	5	0	19	4	0	0	3	8	3	0	7	1	6
Relativní četnost odpovědí (%)	Do 1 minuty	13%	14%	12%	14%	17%	15%	14%	14%	7%	15%	15%	11%	9%	8%	13%	13%	18%	14%	17%	16%	13%	8%	18%	14%	13%	18%	5%	13%	13%	13%	12%	13%	13%	13%	17%	11%	7%	13%	20%	12%	16%	13%	8%	9%	8%	13%	2%
	2-3 minuty	38%	37%	38%	44%	36%	42%	36%	39%	32%	43%	34%	36%	42%	22%	37%	42%	37%	40%	20%	31%	40%	29%	38%	48%	40%	40%	42%	37%	38%	37%	38%	38%	38%	37%	37%	46%	41%	24%	52%	37%	34%	50%	13%	46%	35%	11%	10%
	4-5 minut	36%	36%	35%	29%	35%	30%	36%	34%	45%	29%	39%	37%	34%	40%	39%	33%	30%	33%	35%	44%	33%	46%	40%	30%	33%	30%	37%	36%	35%	37%	39%	35%	35%	36%	35%	36%	33%	47%	23%	44%	43%	25%	47%	26%	32%	28%	50%
	6-10 minut	11%	11%	12%	12%	11%	10%	12%	11%	12%	11%	10%	13%	12%	27%	9%	9%	15%	11%	28%	8%	12%	12%	6%	9%	12%	9%	15%	11%	12%	11%	10%	12%	12%	11%	11%	8%	12%	15%	6%	7%	4%	7%	29%	19%	15%	47%	24%
	Více než 10 minut	2%	2%	2%	2%	1%	2%	1%	2%	4%	2%	2%	3%	3%	3%	2%	3%	0%	2%	0%	1%	1%	4%	0%	0%	2%	3%	2%	2%	2%	2%	1%	2%	2%	3%	1%	0%	7%	1%	0%	0%	2%	6%	4%	0%	10%	2%	14%
Statistická významnost	Do 1 minuty					+				---		+		-				++					---				++	--	++							++		--		+++								-
	2-3 minuty				+		+			--	++	-			---		+++		+	-			---		+											++			---	+++			++	---			---	---
	4-5 minut				-		--			+++	--	+				+	-	-	--				+++				-												+++	---	++		--	+					
	6-10 minut														+++	-	--	+		+++																		-		--	-	-	--		+++	+		+++	+
	Více než 10 minut									+++								-					++													-	--	+++		-	-		++			+++		+++

Pěší vzdálenost od vlaku (minut)

zpět na obsah

		Celkem	Pohlaví		Věk						Vzdělání				Čistý příjem domácnosti				Ekonomické postavení							Cesta do zaměstnání		Omezení tělesné mobilita		Nezávislé využití auta		Využití motocyklu		Využití jízdního kola		Část Ústí nad Labem											
			Muž	Žena	6-17 let	18-29 let	30-39 let	40-49 let	50-59 let	60 let a více	Základní	Vyučen/a	Středoškolské, VoŠ	Vysokoškolské	Do 15.000 Kč	15.001–30.000 Kč	30.001–50.000 Kč	50.001 Kč a více	Zaměstnanec	Podnikatel	OSVČ	Žák, student, učeň	Důchodce	Nezaměstnaný	Ostatní	Cestuje denně za prací	Necestuje denně za prací	Má omezenou mobilitu	Bez omezení mobility	Využívá auto	Nevyužívá auto	Využívá motocykl	Nevyužívá motocykl	Využívá kolo	Nevyužívá kolo	Centrum UL	Krásné Březno	Střekov / Nová Ves	Dobětice	Klíše	Neštěmice	Všebořice	Bukov	Jižní předměstí	Mojžíř	Severní předměstí	Brná / Sebuzín / Církvice	Východní předměstí
Počet respondentů (N)		2449	1226	1223	324	366	410	414	344	591	450	807	821	371	156	767	920	294	1228	46	86	446	469	50	122	963	265	137	2312	1291	1158	122	2327	1365	1084	564	303	280	275	231	207	140	135	79	74	72	47	42
Četnost odpovědí	Do 10 minut	468	236	233	58	69	88	63	89	100	93	179	150	47	30	137	178	57	250	5	20	76	75	12	29	181	69	27	441	234	235	28	440	235	234	80	61	115	9	26	122	2	1	12	27	5	1	7
	11-20 minut	890	443	448	124	122	147	166	141	190	162	326	273	129	62	306	299	117	439	17	33	167	167	24	44	347	92	63	828	460	430	54	837	505	385	244	159	99	76	92	68	23	36	20	37	10	13	14
	21-30 minut	559	280	279	71	94	103	98	52	141	102	157	201	98	32	163	244	43	284	11	14	107	102	7	34	234	50	25	534	298	261	19	540	332	227	146	50	49	108	94	13	18	36	12	9	15	5	4
	31-45 minut	314	153	162	43	53	42	53	42	80	52	96	105	61	19	124	108	34	161	8	10	59	62	4	11	126	35	11	303	166	148	15	299	171	143	73	27	13	65	18	0	29	39	12	0	14	11	14
	Více než 45 minut	217	115	102	27	28	30	33	19	80	40	49	91	37	13	36	91	44	94	5	9	38	63	4	5	74	20	11	207	132	86	7	211	123	95	22	7	3	18	1	3	68	23	23	0	28	18	4
Relativní četnost odpovědí (%)	Do 10 minut	19%	19%	19%	18%	19%	21%	15%	26%	17%	21%	22%	18%	13%	19%	18%	19%	19%	20%	11%	23%	17%	16%	24%	24%	19%	26%	20%	19%	18%	20%	23%	19%	17%	22%	14%	20%	41%	3%	11%	59%	1%	1%	15%	36%	7%	2%	17%
	11-20 minut	36%	36%	37%	38%	33%	36%	40%	41%	32%	36%	40%	33%	35%	40%	40%	33%	40%	36%	37%	38%	37%	36%	48%	36%	36%	35%	46%	36%	36%	37%	44%	36%	37%	36%	43%	52%	35%	28%	40%	33%	16%	27%	25%	50%	14%	28%	33%
	21-30 minut	23%	23%	23%	22%	26%	25%	24%	15%	24%	23%	19%	24%	26%	21%	21%	27%	15%	23%	24%	16%	24%	22%	14%	28%	24%	19%	18%	23%	23%	23%	16%	23%	24%	21%	26%	17%	18%	39%	41%	6%	13%	27%	15%	12%	21%	11%	10%
	31-45 minut	13%	12%	13%	13%	14%	10%	13%	12%	14%	12%	12%	13%	16%	12%	16%	12%	12%	13%	17%	12%	13%	13%	8%	9%	13%	13%	8%	13%	13%	13%	12%	13%	13%	13%	13%	9%	5%	24%	8%	0%	21%	29%	15%	0%	19%	23%	33%
	Více než 45 minut	9%	9%	8%	8%	8%	7%	8%	6%	14%	9%	6%	11%	10%	8%	5%	10%	15%	8%	11%	10%	9%	13%	8%	4%	8%	8%	8%	9%	10%	7%	6%	9%	9%	9%	4%	2%	1%	7%	0%	1%	49%	17%	29%	0%	39%	38%	10%
Statistická významnost	Do 10 minut							-	+++			++		---													++								--	++	---		+++	---	--	---				+++	--	--	
	11-20 minut									-		++	-			+	--												+	-					--		+++	+++		--		---	-	-	+	---		
	21-30 minut								---			--					+++	---																	+	-	+	--	-	+++	+++	---	--				-		-	-
	31-45 minut													+		+++							+++														-	---	+++	-	---	++	+++		---			+	+++
	Více než 45 minut								-	+++		---	++			---		+++	-				+++							+	-					---	---	---		---	---	+++	+++	+++	--	+++	+++	

Pohlaví

zpět na obsah

		Celkem	Pohlaví		Věk						Vzdělání				Čistý příjem domácnosti				Ekonomické postavení							Cesta do zaměstnání		Omezení tělesné mobilita		Nezávislé využití auta		Využití motocyklu		Využití jízdního kola		Část Ústí nad Labem												
			Muž	Žena	6-17 let	18-29 let	30-39 let	40-49 let	50-59 let	60 let a více	Základní	Vyučen/a	Středoškolské, VOŠ	Vysokoškolské	Do 15.000 Kč	15.001–30.000 Kč	30.001–50.000 Kč	50.001 Kč a více	Zaměstnanec	Podnikatel	OSVČ	Žák, student, učeň	Důchodce	Nezaměstnaný	Ostatní	Cestuje denně za prací	Necestuje denně za prací	Má omezenou mobilitu	Bez omezení mobility	Využívá auto	Nevyužívá auto	Využívá motocykl	Nevyužívá motocykl	Využívá kolo	Nevyužívá kolo	Centrum ÚL	Krásné Březno	Střekov / Nová Ves	Dobětice	Klíše	Neštěmice	Všebořice	Bukov	Jižní předměstí	Mojžíř	Severní předměstí	Brná / Sebuzín / Církvice	Východní předměstí
Počet respondentů (N)		2449	1226	1223	324	366	410	414	344	591	450	807	821	371	156	767	920	294	1228	46	86	446	469	50	122	963	265	137	2312	1291	1158	122	2327	1365	1084	564	303	280	275	231	207	140	135	79	74	72	47	42
Četnost odpovědí	Muž	1226	1226	0	160	183	210	213	169	292	218	451	369	188	40	370	495	160	680	34	57	224	203	21	6	515	165	79	1147	781	445	99	1126	728	498	254	157	138	146	126	112	72	60	43	38	35	22	21
	Žena	1223	0	1223	164	183	201	201	175	299	232	356	452	183	117	397	425	134	548	11	30	222	266	29	116	448	100	59	1164	510	713	23	1200	638	586	310	146	141	130	105	94	67	76	36	36	36	25	21
Relativní četnost odpovědí (%)	Muž	50%	100%	0%	49%	50%	51%	51%	49%	49%	48%	56%	45%	51%	26%	48%	54%	54%	55%	74%	66%	50%	43%	42%	5%	53%	62%	58%	50%	60%	38%	81%	48%	53%	46%	45%	52%	49%	53%	55%	54%	51%	44%	54%	51%	49%	47%	50%
	Žena	50%	0%	100%	51%	50%	49%	49%	51%	51%	52%	44%	55%	49%	75%	52%	46%	46%	45%	24%	35%	50%	57%	58%	95%	47%	38%	43%	50%	40%	62%	19%	52%	47%	54%	55%	48%	50%	47%	45%	45%	48%	56%	46%	49%	50%	53%	50%
Statistická významnost	Muž		+++	---								+++	---		---		++		+++	++	++		--		---	++	+++			+++	---	+++	---	+++	---	--													
	Žena		---	+++								---	+++		+++		--		---	---	--		++		+++	--	---			---	+++	---	+++	---	+++	++													

Věk

zpět na obsah

		Celkem	Pohlaví		Věk						Vzdělání				Čistý příjem domácnosti				Ekonomické postavení							Cesta do zaměstnání		Omezení tělesné mobilita		Nezávislé využití auta		Využití motocyklu		Využití jizdního kola		Část Ústí nad Labem											
			Muž	Žena	6-17 let	18-29 let	30-39 let	40-49 let	50-59 let	60 let a více	Základní	Vyučen/a	Středoškolské, VOŠ	Vysokoškolské	Do 15.000 Kč	15.001–30.000 Kč	30.001–50.000 Kč	50.001 Kč a více	Zaměstnanec	Podnikatel	OSVČ	Žák, student, učeň	Důchodce	Nezaměstnaný	Ostatní	Cestuje denně za prací	Necestuje denně za prací	Má omezenou mobilitu	Bez omezení mobility	Využívá auto	Nevyužívá auto	Využívá motocykl	Nevyužívá motocykl	Využívá kolo	Nevyužívá kolo	Centrum UL	Krásné Březno	Střekov / Nová Ves	Dobětice	Klíše	Neštěmice	Všebořice	Bukov	Jižní předměstí	Mojžíř	Severní předměstí	Brná / Sebuzín / Církvice	Východní předměstí
Počet respondentů (N)		2449	1226	1223	324	366	410	414	344	591	450	807	821	371	156	767	920	294	1228	46	86	446	469	50	122	963	265	137	2312	1291	1158	122	2327	1365	1084	564	303	280	275	231	207	140	135	79	74	72	47	42
Četnost odpovědí	6-17 let	324	160	164	324	0	0	0	0	0	322	1	0	0	7	89	128	55	0	0	0	321	0	1	1	0	0	0	324	0	324	1	322	232	92	72	40	41	37	31	29	21	11	6	12	15	2	6
	18-29 let	366	183	183	0	366	0	0	0	0	62	64	178	62	19	118	144	37	182	2	3	125	0	16	38	147	35	0	366	175	191	19	347	230	136	97	53	29	40	39	28	21	24	10	11	7	4	3
	30-39 let	410	210	201	0	0	410	0	0	0	23	157	158	73	15	133	170	51	302	3	30	0	4	10	62	243	59	10	400	259	152	21	390	241	169	117	50	53	44	36	38	25	19	9	7	3	3	5
	40-49 let	414	213	201	0	0	0	414	0	0	11	186	152	65	14	102	178	47	332	16	29	0	9	10	17	273	59	18	395	292	121	31	382	270	143	97	55	51	53	34	31	23	23	6	13	13	6	8
	50-59 let	344	169	175	0	0	0	0	344	0	6	196	97	45	17	106	120	47	282	15	15	0	21	9	2	202	81	28	316	211	133	31	313	173	171	59	54	41	33	42	45	14	12	22	11	4	7	1
	60 let a více	591	292	299	0	0	0	0	0	591	27	202	236	127	83	219	180	56	129	10	10	0	436	5	2	97	32	80	511	353	239	19	572	219	372	122	51	63	68	49	37	37	46	27	19	29	24	19
Relativní četnost odpovědí (%)	6-17 let	13%	13%	13%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	72%	0%	0%	0%	4%	12%	14%	19%	0%	0%	0%	72%	0%	2%	1%	0%	0%	0%	14%	0%	28%	1%	14%	17%	8%	13%	13%	15%	13%	13%	14%	15%	8%	8%	16%	21%	4%	14%
	18-29 let	15%	15%	15%	0%	100%	0%	0%	0%	0%	14%	8%	22%	17%	12%	15%	16%	13%	15%	4%	3%	28%	0%	32%	31%	15%	13%	0%	16%	14%	16%	16%	15%	17%	13%	17%	17%	10%	15%	17%	14%	15%	18%	13%	15%	10%	9%	7%
	30-39 let	17%	17%	16%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	5%	19%	19%	20%	10%	17%	18%	17%	25%	7%	35%	0%	1%	20%	51%	25%	22%	7%	17%	20%	13%	17%	17%	18%	16%	21%	17%	19%	16%	16%	18%	18%	14%	11%	9%	4%	6%	12%
	40-49 let	17%	17%	16%	0%	0%	0%	100%	0%	0%	2%	23%	19%	18%	9%	13%	19%	16%	27%	35%	34%	0%	2%	20%	14%	28%	22%	13%	17%	23%	10%	25%	16%	20%	13%	17%	18%	18%	19%	15%	15%	16%	17%	8%	18%	18%	13%	19%
	50-59 let	14%	14%	14%	0%	0%	0%	0%	100%	0%	1%	24%	12%	12%	11%	14%	13%	16%	23%	33%	17%	0%	4%	18%	2%	21%	31%	20%	14%	16%	11%	25%	13%	13%	16%	10%	18%	15%	12%	18%	22%	10%	9%	28%	15%	6%	15%	2%
	60 let a více	24%	24%	24%	0%	0%	0%	0%	0%	100%	6%	25%	29%	34%	53%	29%	20%	19%	11%	22%	12%	0%	93%	10%	2%	10%	12%	58%	22%	27%	21%	16%	25%	16%	34%	22%	17%	23%	25%	21%	18%	26%	34%	34%	26%	40%	51%	45%
Statistická významnost	6-17 let				+++	---	---	---	---	---	+++	---	---	---	---			++		--	---	---	+++	---	-	---	---	---	---	+++	---	---	+++	---	+++	---	---	+++	---										
	18-29 let				---	+++	---	---	---	---		---	+++							-	--	+++	---	+++	+++			---	+++	-	+					++	--				-									
	30-39 let				---	---	+++	---	---	---	---	+	+		-				+++		+++	---	---		+++	+++	+	--	++	+++	---						++													
	40-49 let				---	---	---	+++	---	---	---	+++			--	--	+		+++	++	+++	---	---			+++	+			+++	---	+	--	+++	---									-					
	50-59 let				---	---	---	---	+++	---	---	+++	-						+++	+++		---	---		---	+++	+++	+	-	+++	---	+++	---	-	+	--	+								+++				-	
	60 let a více				---	---	---	---	---	+++	---		+++	+++	+++	+++	---	-	---		--	---	+++	-	---	---	---	+++	---	+++	---	-	+	---	+++		--					-		++	+		++	+++	++

Vzdělání

zpět na obsah

		Celkem	Pohlaví		Věk						Vzdělání				Čistý příjem domácnosti				Ekonomické postavení							Cesta do zaměstnání		Omezení tělesné mobilita		Nezávislé využití auta		Využití motocyklu		Využití jízdního kola		Část Ústí nad Labem													
			Muž	Žena	6-17 let	18-29 let	30-39 let	40-49 let	50-59 let	60 let a více	Základní	Vyučen/a	Středoškolské, VOŠ	Vysokoškolské	Do 15.000 Kč	15.001–30.000 Kč	30.001–50.000 Kč	50.001 Kč a více	Zaměstnanec	Podnikatel	OSVČ	Žák, student, učeň	Důchodce	Nezaměstnaný	Ostatní	Cestuje denně za prací	Necestuje denně za prací	Má omezenou mobilitu	Bez omezení mobility	Využívá auto	Nevyužívá auto	Využívá motocykl	Nevyužívá motocykl	Využívá kolo	Nevyužívá kolo	Centrum ÚL	Krásné Březno	Střekov / Nová Ves	Dobětice	Klíše	Neštěmice	Všebořice	Bukov	Jižní předměstí	Mojžíř	Severní předměstí	Brná / Sebuzín / Církvice	Východní předměstí
Početnost odpovědí	Základní	450	218	232	322	62	23	11	6	27	450	0	0	0	26	137	162	65	39	0	0	355	25	17	15	28	11	15	435	28	423	3	447	284	166	104	55	55	45	40	41	37	17	14	15	16	3	7
	Vyučen/a	807	451	356	1	64	157	186	196	202	0	807	0	0	65	305	283	48	492	18	36	9	185	25	42	356	136	69	738	444	363	57	750	359	448	177	114	93	93	64	86	29	40	44	23	10	17	18
	Středoškolské, VOŠ	821	369	452	0	178	158	152	97	236	0	0	821	0	54	241	320	102	459	17	37	74	184	7	44	362	97	34	787	553	268	47	774	485	336	190	91	84	104	80	53	47	54	16	30	40	20	13
	Vysokoškolské	371	188	183	0	62	73	65	45	127	0	0	0	371	12	84	155	79	238	11	13	9	75	2	22	217	21	19	352	266	105	15	355	237	134	93	44	48	34	47	27	26	23	5	6	6	7	4
Relativní četnost odpovědí (%)	Základní	18%	18%	19%	99%	17%	6%	3%	2%	5%	100%	0%	0%	0%	17%	18%	18%	22%	3%	0%	0%	80%	5%	34%	12%	3%	4%	11%	19%	2%	37%	2%	19%	21%	15%	18%	18%	20%	16%	17%	20%	26%	13%	18%	20%	22%	6%	17%
	Vyučen/a	33%	37%	29%	0%	17%	38%	45%	57%	34%	0%	100%	0%	0%	42%	40%	31%	16%	40%	39%	42%	2%	39%	50%	34%	37%	51%	50%	32%	34%	31%	47%	32%	26%	41%	31%	38%	33%	34%	28%	42%	21%	30%	56%	31%	14%	36%	43%
	Středoškolské, VOŠ	34%	30%	37%	0%	49%	39%	37%	28%	40%	0%	0%	100%	0%	35%	31%	35%	35%	37%	37%	43%	17%	39%	14%	36%	38%	37%	25%	34%	43%	23%	39%	33%	36%	31%	34%	30%	30%	38%	35%	26%	34%	40%	20%	41%	56%	43%	31%
	Vysokoškolské	15%	15%	15%	0%	17%	18%	16%	13%	21%	0%	0%	0%	100%	8%	11%	17%	27%	19%	24%	15%	2%	16%	4%	18%	23%	8%	14%	15%	21%	9%	12%	15%	17%	12%	16%	15%	17%	12%	20%	13%	19%	17%	6%	8%	8%	15%	10%
Statistická významnost	Základní				+++		---	---	---	---	+++	---	---	---					---	--	---	+++	---	++		---	---	-	+	---	+++	---	+++	+++	---								+				-	
	Vyučen/a		+++	---	---	---	+	+++	+++		---	+++	---	---	+	+++		---	+++			---	+++	++		+++	+++	+++	---			+++	---	---	+++						++	--		+++		---			
	Středoškolské, VOŠ		---	+++	---	+++	+		-	+++	---	---	+++	---					+++				---	++	--	+++		-	+	+++	---				+	-						-				+++			
	Vysokoškolské				---					+++	---	---	---	+++	--	---		+++	+++				---		-		+++	---				+++	---											-							

Ekonomické postavení

zpět na obsah

		Celkem	Pohlaví		Věk						Vzdělání				Čistý příjem domácnosti				Ekonomické postavení							Cesta do zaměstnání		Omezení tělesné mobilita		Nezávislé využití auta		Využití motocyklu		Využití jízdního kola		Část Ústí nad Labem												
			Muž	Žena	6-17 let	18-29 let	30-39 let	40-49 let	50-59 let	60 let a více	Základní	Vyučen/a	Středoškolské, VoŠ	Vysokoškolské	Do 15.000 Kč	15.001–30.000 Kč	30.001–50.000 Kč	50.001 Kč a více	Zaměstnanec	Podnikatel	OSVČ	Žák, student, učeň	Důchodce	Nezaměstnaný	Ostatní	Cestuje denně za prací	Necestuje denně za prací	Má omezenou mobilitu	Bez omezení mobility	Využívá auto	Nevyužívá auto	Využívá motocykl	Nevyužívá motocykl	Využívá kolo	Nevyužívá kolo	Centrum UL	Krásné Březno	Střekov / Nová Ves	Dobětice	Kliše	Neštěmice	Všebořice	Bukov	Jiční předměstí	Mojžíř	Severní předměstí	Brná / Sebuzín / Církvice	Východní předměstí
Počet respondentů (N)		2449	1226	1223	324	366	410	414	344	591	450	807	821	371	156	767	920	294	1228	46	86	446	469	50	122	963	265	137	2312	1291	1158	122	2327	1365	1084	564	303	280	275	231	207	140	135	79	74	72	47	42
Četnost odpovědí	Zaměstnanec	1228	680	548	0	182	302	332	282	129	39	492	459	238	39	353	526	163	1228	0	0	0	0	0	0	963	265	28	1200	830	399	69	1159	718	510	277	159	149	150	120	120	68	63	40	30	19	16	17
	Podnikatel	46	34	11	0	2	3	16	15	10	0	18	17	11	0	11	15	5	0	46	0	0	0	0	0	0	0	2	43	46	0	14	32	33	13	10	3	3	3	8	0	2	3	7	3	5	0	0
	OSVČ	86	57	30	0	3	30	29	15	10	0	36	37	13	0	29	27	18	0	0	86	0	0	0	0	0	0	2	84	74	13	5	81	55	31	14	10	10	3	13	15	9	5	1	3	1	2	1
	Žák, student, učeň	446	224	222	321	125	0	0	0	0	355	9	74	9	13	121	175	73	0	0	0	446	0	0	0	0	0	0	446	45	402	7	439	325	122	111	61	46	49	46	31	28	20	6	18	18	5	9
	Důchodce	469	203	266	0	0	4	9	21	436	25	185	184	75	78	195	124	27	0	0	0	0	469	0	0	0	0	90	379	237	232	21	448	148	321	107	41	51	57	29	26	24	35	18	17	27	22	15
	Nezaměstnaný	50	21	29	1	16	10	10	9	5	17	25	7	2	14	18	9	0	0	0	0	0	0	50	0	0	0	8	42	12	39	1	49	14	36	11	13	8	1	3	3	6	1	5	0	0	0	0
	Ostatní	122	6	116	1	38	62	17	2	2	15	42	44	22	12	40	45	9	0	0	0	0	0	0	122	0	0	6	116	48	75	4	119	71	51	35	15	13	13	11	12	4	8	4	3	2	2	0
Relativní četnost odpovědí (%)	Zaměstnanec	50%	55%	45%	0%	50%	74%	80%	82%	22%	9%	61%	56%	64%	25%	46%	57%	55%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%	100%	20%	52%	64%	34%	57%	50%	53%	47%	49%	52%	53%	55%	52%	58%	49%	47%	51%	41%	26%	34%	40%
	Podnikatel	2%	3%	1%	0%	1%	1%	4%	4%	2%	0%	2%	2%	3%	0%	1%	2%	2%	0%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	2%	4%	0%	11%	1%	2%	1%	2%	1%	1%	1%	3%	0%	1%	2%	9%	4%	7%	0%	0%
	OSVČ	4%	5%	2%	0%	1%	7%	7%	4%	2%	0%	4%	5%	4%	0%	4%	3%	6%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	4%	6%	1%	4%	3%	4%	3%	2%	3%	4%	1%	6%	7%	6%	4%	1%	4%	1%	4%	2%
	Žák, student, učeň	18%	18%	18%	99%	34%	0%	0%	0%	0%	79%	1%	9%	2%	8%	16%	19%	25%	0%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	19%	3%	35%	6%	19%	24%	11%	20%	20%	16%	18%	20%	15%	20%	15%	8%	24%	25%	11%	21%
	Důchodce	19%	17%	22%	0%	0%	1%	2%	6%	74%	6%	23%	22%	20%	50%	25%	13%	9%	0%	0%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%	66%	16%	18%	20%	17%	19%	11%	30%	19%	14%	18%	21%	13%	13%	17%	26%	23%	23%	38%	47%	36%
	Nezaměstnaný	2%	2%	2%	0%	4%	2%	2%	3%	1%	4%	3%	1%	1%	9%	2%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	6%	2%	1%	3%	1%	2%	1%	3%	2%	4%	3%	0%	1%	1%	4%	1%	6%	0%	0%	0%	0%
	Ostatní	5%	0%	9%	0%	10%	15%	4%	1%	0%	3%	5%	5%	6%	8%	5%	5%	3%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%	0%	0%	4%	5%	4%	6%	3%	5%	5%	5%	6%	5%	5%	5%	5%	6%	3%	6%	5%	4%	3%	4%	0%
Statistická významnost	Zaměstnanec		+++	---	---		+++	+++	+++	---	---	+++	+++	+++	---	--	+++		+++	---	---	---	---	---	---	+++	+++	---	+++	+++	---			++	--						+						---	-	
	Podnikatel		++	---	--	-		++	+++		--								---	+++		--	---			---	-			+++	---			+	-						-			+++		++			
	OSVČ		++	--	---	--	+++	+++		--	---				-			++	---		+++	---	---		-	---	--			+++	---								-			++						
	Žák, student, učeň				+++	+++	---	---	---	---	+++	---	---	---	---	-		++	---	--	---	+++	---	---	---	---	---	---	+++	---	+++	---	+++	---	+++								-					
	Důchodce		--	++	---	---	---	---	---	+++	---	+++	++		+++	+++	---	---	---	---	---	---	+++	---	---	---	---	+++	---					---	+++	--			--	-		+		+++	+++	++	
	Nezaměstnaný				-	+++				-	++	++	--	-	+++		--	---	---			---	---	+++		---	-	++	--	---	+++			---	+++		++		-				++					
	Ostatní		---	+++	---	+++	+++		---	---									---		-	---	---		+++	---	---			--	++																	

Cesta do zaměstnání

zpět na obsah

		Celkem	Muž	Žena	6-17 let	18-29 let	30-39 let	40-49 let	50-59 let	60 let a více	Základní	Vyučen/a	Středoškolské, VOŠ	Vysokoškolské	Do 15.000 Kč	15.001–30.000 Kč	30.001–50.000 Kč	50.001 Kč a více	Zaměstnanec	Podnikatel	OSVČ	Žák, student, učeň	Důchodce	Nezaměstnaný	Ostatní	Cestuje denně za prací	Necestuje denně za prací	Má omezenou mobilitu	Bez omezení mobility	Využívá auto	Nevyužívá auto	Využívá motocykl	Nevyužívá motocykl	Využívá kolo	Nevyužívá kolo	Centrum UL	Krásné Březno	Střekov / Nová Ves	Dobětice	Klíše	Neštěmice	Všebořice	Bukov	Jižní předměstí	Mojžíř	Severní předměstí	Brná / Sebuzín / Církvice	Východní předměstí
Počet respondentů (N)		1228	680	548	0	182	302	332	282	129	39	492	459	238	39	353	526	163	1228	0	0	0	0	0	0	963	265	28	1200	830	399	69	1159	718	510	277	159	149	150	120	120	68	63	40	30	19	16	17
Četnost odpovědí	Cestuje denně za prací	963	515	448	0	147	243	273	202	97	28	356	362	217	31	269	415	127	963	0	0	0	0	0	0	963	0	24	939	648	315	52	911	579	384	227	131	119	113	94	83	54	48	23	24	16	15	16
	Necestuje denně za prací	265	165	100	0	35	59	59	81	32	11	136	97	21	9	83	111	36	265	0	0	0	0	0	0	0	265	5	261	182	83	17	248	139	126	50	28	30	37	26	37	14	15	16	6	3	1	1
Relativní četnost odpovědí (%)	Cestuje denně za prací	78%	76%	82%	.	81%	80%	82%	72%	75%	72%	72%	79%	91%	79%	76%	79%	78%	78%	.	.	.	.	.	.	100%	0%	86%	78%	78%	79%	75%	79%	81%	75%	82%	82%	80%	75%	78%	69%	79%	76%	58%	80%	84%	94%	94%
	Necestuje denně za prací	22%	24%	18%	.	19%	20%	18%	29%	25%	28%	28%	21%	9%	23%	24%	21%	22%	22%	.	.	.	.	.	.	0%	100%	18%	22%	22%	21%	25%	21%	19%	25%	18%	18%	20%	25%	22%	31%	21%	24%	40%	20%	16%	6%	6%
Statistická významnost	Cestuje denně za prací		-	+				+	--			---		+++												+++	---							+	-						--			--				
	Necestuje denně za prací		+	-				-	+++			+++		---												---	+++							-	+						++			++				

Pevná pracovní doba

zpět na obsah

		Celkem	Muž	Žena	6-17 let	18-29 let	30-39 let	40-49 let	50-59 let	60 let a více	Základní	Vyučen/a	Středoškolské, VOŠ	Vysokoškolské	Do 15.000 Kč	15.001–30.000 Kč	30.001–50.000 Kč	50.001 Kč a více	Zaměstnanec	Podnikatel	OSVČ	Žák, student, učeň	Důchodce	Nezaměstnaný	Ostatní	Cestuje denně za prací	Necestuje denně za prací	Má omezenou mobilitu	Bez omezení mobility	Využívá auto	Nevyužívá auto	Využívá motocykl	Nevyužívá motocykl	Využívá kolo	Nevyužívá kolo	Centrum UL	Krásné Březno	Střekov / Nová Ves	Dobětice	Klíše	Neštěmice	Všebořice	Bukov	Jižní předměstí	Mojžíř	Severní předměstí	Brná / Sebuzín / Církvice	Východní předměstí
Počet respondentů (N)		1228	680	548	0	182	302	332	282	129	39	492	459	238	39	353	526	163	1228	0	0	0	0	0	0	963	265	28	1200	830	399	69	1159	718	510	277	159	149	150	120	120	68	63	40	30	19	16	17
Četnost odpovědí	S pevnou pracovní dobou	808	443	365	0	123	196	224	177	88	24	374	300	110	31	240	361	75	808	0	0	0	0	0	0	641	167	17	791	520	288	50	758	468	340	185	114	99	101	67	85	39	39	28	18	9	11	13
	Bez pevné pracovní doby	414	234	180	0	58	102	108	104	41	15	114	158	128	7	111	164	88	414	0	0	0	0	0	0	316	98	11	403	306	109	19	395	249	165	89	44	50	49	53	35	29	24	11	12	8	5	5
	Neudáno	6	3	2	0	1	4	1	1	0	0	4	1	1	2	2	0	0	6	0	0	0	0	0	0	6	0	0	6	4	2	0	6	1	4	4	1	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0
Relativní četnost odpovědí (%)	S pevnou pracovní dobou	66%	65%	67%	.	68%	65%	67%	63%	68%	62%	76%	65%	46%	79%	68%	69%	46%	66%	.	.	.	.	.	.	67%	63%	61%	66%	63%	72%	72%	65%	65%	67%	67%	72%	66%	67%	56%	71%	57%	62%	70%	60%	47%	69%	76%
	Bez pevné pracovní doby	34%	34%	33%	.	32%	34%	33%	37%	32%	38%	23%	34%	54%	18%	31%	31%	54%	34%	.	.	.	.	.	.	33%	37%	39%	34%	37%	27%	28%	34%	35%	32%	32%	28%	34%	33%	44%	29%	43%	38%	28%	40%	42%	31%	29%
	Neudáno	0%	0%	0%	.	1%	1%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	5%	1%	0%	0%	0%	.	.	.	.	.	.	1%	0%	0%	1%	0%	1%	0%	1%	0%	1%	1%	1%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	5%	0%	0%
Statistická významnost	S pevnou pracovní dobou											+++		---				---												---	++																				
	Bez pevné pracovní doby											---		+++	-			+++												+++	--																				
	Neudáno						+								+++		-															-			++												++		

Omezení tělesné mobilita

zpět na obsah

		Celkem	Pohlaví		Věk						Vzdělání				Čistý příjem domácnosti				Ekonomické postavení							Cesta do zaměstnání		Omezení tělesné mobilita		Nezávislé využití auta		Využití motocyklu		Využití jízdního kola		Část Ústí nad Labem											
			Muž	Žena	6-17 let	18-29 let	30-39 let	40-49 let	50-59 let	60 let a více	Základní	Vyučen/a	Středoškolské, VOŠ	Vysokoškolské	Do 15.000 Kč	15.001–30.000 Kč	30.001–50.000 Kč	50.001 Kč a více	Zaměstnanec	Podnikatel	OSVČ	Žák, student, učeň	Důchodce	Nezaměstnaný	Ostatní	Cestuje denně za prací	Necestuje denně za prací	Má omezenou mobilitu	Bez omezení mobility	Využívá auto	Nevyužívá auto	Využívá motocykl	Nevyužívá motocykl	Využívá kolo	Nevyužívá kolo	Centrum UL	Krásné Březno	Střekov / Nová Ves	Dobětice	Klíše	Neštěmice	Všebořice	Bukov	Jižní předměstí	Mojžíř	Severní předměstí	Brná / Sebuzín / Církvice	Východní předměstí
Počet respondentů (N)		2449	1226	1223	324	366	410	414	344	591	450	807	821	371	156	767	920	294	1228	46	86	446	469	50	122	963	265	137	2312	1291	1158	122	2327	1365	1084	564	303	280	275	231	207	140	135	79	74	72	47	42
Četnost odpovědí	Má omezenou mobilitu	137	79	59	0	0	10	18	28	80	15	69	34	19	19	61	31	13	28	2	2	0	90	8	6	24	5	137	0	59	79	2	135	31	106	32	25	15	15	11	11	2	9	3	7	2	6	0
	Bez omezení mobility	2312	1147	1164	324	366	400	395	316	511	435	738	787	352	137	706	889	281	1200	43	84	446	379	42	116	939	261	0	2312	1232	1080	120	2192	1334	977	533	278	265	261	220	195	138	127	76	67	69	42	42
Relativní četnost odpovědí (%)	Má omezenou mobilitu	6%	6%	5%	0%	0%	2%	4%	8%	14%	3%	9%	4%	5%	12%	8%	3%	4%	2%	4%	2%	0%	19%	16%	5%	2%	2%	100%	0%	5%	7%	2%	6%	2%	10%	6%	8%	5%	5%	5%	5%	1%	7%	4%	9%	3%	13%	0%
	Bez omezení mobility	94%	94%	95%	100%	100%	98%	95%	92%	86%	97%	91%	96%	95%	88%	92%	97%	96%	98%	93%	98%	100%	81%	84%	95%	98%	98%	0%	100%	95%	93%	98%	94%	98%	90%	95%	92%	95%	95%	95%	94%	99%	94%	96%	91%	96%	89%	100%
Statistická významnost	Má omezenou mobilitu				---	---	--		+	+++	-	+++	-		+++	+++	---		---			---	+++	++		---	--	+++	---	-	+			---	+++		+							-					+	
	Bez omezení mobility				+++	+++	++		-	---	+	---	+		---	---	+++		+++			+++	---	--		+++	++	---	+++	+	-			+++	---		-							+						

Lokalita

[zpět na obsah](#)

		Celkem	Pohlaví		Věk						Vzdělání				Čistý příjem domácnosti				Ekonomické postavení							Cesta do zaměstnání		Omezení tělesné mobilita		Nezávislé využití auta		Využití motocyklu		Využití jízdního kola		Část Ústí nad Labem											
			Muž	Žena	6-17 let	18-29 let	30-39 let	40-49 let	50-59 let	60 let a více	Základní	Vyučení/a	Středoškolské, VOŠ	Vysokoškolské	Do 15.000 Kč	15.001–30.000 Kč	30.001–50.000 Kč	50.001 Kč a více	Zaměstnanec	Podnikatel	OSVČ	Žák, student, učeň	Důchodce	Nezaměstnaný	Ostatní	Cestuje denně za prací	Necestuje denně za prací	Má omezenou mobilitu	Bez omezení mobility	Využívá auto	Nevyužívá auto	Využívá motocykl	Nevyužívá motocykl	Využívá kolo	Nevyužívá kolo	Centrum ÚL	Krásné Březno	Střekov / Nová Ves	Dobětice	Klíše	Neštěmice	Všebořice	Bukov	Jižní předměstí	Mojžíř	Severní předměstí	Brná / Sebuzín / Církvice	Východní předměstí
Počet respondentů (N)		2449	1226	1223	324	366	410	414	344	591	450	807	821	371	156	767	920	294	1228	46	86	446	469	50	122	963	265	137	2312	1291	1158	122	2327	1365	1084	564	303	280	275	231	207	140	135	79	74	72	47	42
Četnost odpovědí	Centrum	564	254	310	72	97	117	97	59	122	104	177	190	93	50	182	210	66	277	10	14	111	107	11	35	227	50	32	533	284	280	20	544	302	262	564	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Krásné Březno	303	157	146	40	53	50	55	54	51	55	114	91	44	24	122	91	21	159	3	10	61	41	13	15	131	28	25	278	144	159	13	290	153	150	0	303	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Dobětice	275	146	130	37	40	44	53	33	68	45	93	104	34	27	70	104	40	150	3	3	49	57	1	13	113	37	15	261	149	127	4	271	131	144	0	0	0	275	0	0	0	0	0	0	0	0
	Střekov	265	133	132	40	26	51	49	37	63	53	85	82	46	14	69	110	28	139	3	10	44	50	8	12	109	30	13	252	142	124	30	236	173	93	0	0	265	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Klíše	231	126	105	31	39	36	34	42	49	40	64	80	47	1	68	108	35	120	8	13	46	29	3	11	94	26	11	220	126	106	12	219	146	85	0	0	0	0	231	0	0	0	0	0	0	0
	Neštěmice	207	112	94	29	28	38	31	45	37	41	86	53	27	6	67	78	27	120	0	15	31	26	3	12	83	37	11	195	98	109	16	191	118	89	0	0	0	0	0	207	0	0	0	0	0	0
	Všebořice	140	72	67	21	21	25	23	14	37	37	29	47	26	4	43	52	27	68	2	9	28	24	6	4	54	14	2	138	74	66	0	140	88	52	0	0	0	0	0	0	140	0	0	0	0	0
	Bukov	135	60	76	11	24	19	23	12	46	17	40	54	23	2	44	57	24	63	3	5	20	35	1	8	48	15	9	127	87	48	8	127	67	68	0	0	0	0	0	0	0	135	0	0	0	0
	Mojžíř	74	38	36	12	11	7	13	11	19	15	23	30	6	2	26	36	0	30	3	3	18	17	0	3	24	6	7	67	41	33	2	72	37	36	0	0	0	0	0	0	0	0	74	0	0	0
	Předlice	41	23	19	3	8	4	4	5	17	12	16	9	5	10	10	11	4	17	1	1	3	12	5	2	9	8	0	41	18	23	1	40	22	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	41	0	0
	Brná	38	20	18	2	4	3	5	3	19	3	10	18	7	0	14	11	9	11	0	2	5	17	0	2	10	1	5	33	28	10	2	36	26	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	38	0
	Boštěšice	35	18	16	7	4	2	6	0	17	7	5	21	2	0	14	4	5	7	4	1	9	15	0	1	5	1	2	32	17	18	7	28	24	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	35	0
	Svádov	30	16	14	4	1	2	3	1	19	5	14	8	4	0	20	10	0	11	0	0	5	15	0	0	10	1	0	30	17	13	1	30	12	18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30
	Vaňov	29	16	13	3	1	4	1	13	7	3	21	5	0	0	6	16	0	16	6	0	3	3	0	2	8	8	0	29	20	8	4	25	17	12	0	0	0	0	0	0	0	0	29	0	0	0
	Skorotice	19	9	10	5	1	0	5	1	7	5	2	10	2	2	0	3	1	5	1	0	5	7	0	1	4	1	0	19	7	12	1	18	9	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	19	0	0
	Nová Ves	14	5	9	1	3	3	3	5	0	2	8	1	2	8	3	2	1	10	0	0	1	1	0	1	10	0	1	13	8	6	0	14	12	2	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Strážky	9	3	6	1	1	0	1	1	5	2	2	4	0	0	5	2	3	1	0	1	2	5	0	0	1	0	0	9	4	5	0	9	3	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0
	Hostovice	9	5	4	0	2	0	1	3	2	0	8	2	0	0	0	2	0	7	0	0	0	2	0	0	6	1	3	6	6	3	0	9	1	8	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	0
	Sebuzín	9	2	7	0	0	0	1	2	5	0	6	2	0	5	1	0	1	4	0	0	0	5	0	0	4	0	0	9	7	1	2	7	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0
	Habrovice	7	4	3	3	0	1	1	2	0	3	0	3	2	0	0	4	2	4	0	0	3	0	0	0	4	0	0	7	4	3	1	6	6	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0
	Budov	6	4	3	2	0	3	2	0	0	2	2	3	0	0	0	6	0	4	0	1	2	0	0	0	3	1	0	6	4	3	0	6	6	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6
	Olešnice	4	2	2	0	2	0	2	0	0	0	1	2	0	0	0	4	0	1	0	1	2	0	0	0	1	0	0	4	3	1	0	4	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
	Dělouš	2	1	1	0	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	1	1	0	2	2	0	0	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0
	Kojetice	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	Církvice	1	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
	Tuchomyšl	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Relativní četnost odpovědí (%)	Centrum	23%	21%	25%	22%	27%	29%	23%	17%	21%	23%	22%	23%	25%	32%	24%	23%	22%	23%	22%	16%	25%	23%	22%	29%	24%	19%	23%	23%	22%	24%	16%	23%	22%	24%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Krásné Březno	12%	13%	12%	12%	14%	12%	13%	16%	9%	12%	14%	11%	12%	15%	16%	10%	7%	13%	7%	12%	14%	9%	26%	12%	14%	11%	18%	12%	11%	14%	11%	12%	11%	14%	0%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Dobětice	11%	12%	11%	11%	11%	11%	13%	10%	12%	10%	12%	13%	9%	17%	9%	11%	14%	12%	7%	3%	11%	12%	2%	11%	12%	14%	11%	11%	12%	11%	3%	12%	10%	13%	0%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Střekov	11%	11%	11%	12%	7%	12%	12%	11%	11%	12%	11%	10%	12%	9%	9%	12%	10%	11%	7%	12%	10%	11%	16%	10%	11%	11%	9%	11%	11%	11%	25%	10%	13%	9%	0%	0%	95%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Klíše	9%	10%	9%	10%	11%	9%	8%	12%	8%	9%	8%	10%	13%	1%	9%	12%	12%	10%	17%	15%	10%	6%	6%	9%	10%	10%	8%	10%	10%	9%	10%	9%	11%	8%	0%	0%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Neštěmice	8%	9%	8%	9%	8%	9%	7%	13%	6%	9%	11%	6%	7%	4%	9%	8%	9%	10%	0%	17%	7%	6%	6%	10%	9%	14%	8%	8%	8%	9%	13%	8%	9%	8%	0%	0%	0%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Všebořice	6%	6%	5%	6%	6%	6%	6%	4%	6%	8%	4%	6%	7%	3%	6%	6%	9%	6%	4%	10%	6%	5%	12%	3%	6%	5%	1%	6%	6%	6%	0%	6%	6%	5%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%	0%
	Bukov	6%	5%	6%	3%	7%	5%	6%	3%	8%	4%	5%	7%	6%	1%	6%	6%	8%	5%	7%	6%	4%	7%	2%	7%	5%	6%	7%	5%	7%	4%	7%	5%	5%	6%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%
	Mojžíř	3%	3%	3%	4%	3%	2%	3%	3%	3%	3%	3%	4%	2%	1%	3%	4%	0%	2%	7%	3%	4%	4%	0%	2%	2%	2%	5%	3%	3%	3%	2%	3%	3%	3%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%	0%	0%	0%
	Předlice	2%	2%	2%	1%	2%	1%	1%	1%	3%	3%	2%	1%	1%	6%	1%	1%	1%	1%	2%	1%	1%	3%	10%	2%	1%	3%	0%	2%	1%	2%	1%	2%	2%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	52%	0%	0%
	Brná	2%	2%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	3%	1%	1%	2%	2%	0%	2%	1%	3%	1%	0%	2%	1%	4%	0%	2%	1%	0%	4%	1%	2%	1%	2%	2%	2%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	81%	0%
	Boštěšice	1%	1%	1%	2%	1%	0%	1%	0%	3%	2%	1%	3%	1%	0%	2%	0%	2%	1%	9%	1%	2%	3%	0%	1%	1%	0%	1%	1%	1%	2%	6%	1%	2%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	49%	0%	0%
	Svádov	1%	1%	1%	1%	0%	0%	1%	0%	3%	1%	2%	1%	1%	0%	3%	1%	0%	1%	0%	0%	1%	3%	0%	0%	1%	0%	0%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	71%
	Vaňov	1%	1%	1%	1%	0%	1%	0%	4%	1%	1%	3%	1%	0%	0%	1%	2%	0%	1%	13%	0%	1%	1%	0%	2%	1%	3%	0%	1%	2%	1%	3%	1%	1%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	37%	0%	0%
	Skorotice	1%	1%	1%	2%	0%	0%	1%	0%	1%	1%	0%	1%	1%	1%	0%	0%	0%	0%	2%	0%	1%	1%	0%	1%	0%	0%	0%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	26%	0%
	Nová Ves	1%	0%	1%	0%	1%	1%	1%	1%	0%	0%	1%	0%	1%	5%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	1%	0%	1%	1%	1%	1%	0%	1%	1%	0%	0%	0%	5%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Strážky	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	1%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	13%	0%
	Hostovice	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	1%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	11%	0%	0%
	Sebuzín	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	1%	1%	0%	1%	0%	0%	3%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	2%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	19%	0%
	Habrovice	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	1%	0%	1%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	10%	0%
	Budov	0%	0%	0%	1%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	14%
	Olešnice	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	10%
	Dělouš	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	3%	0%
	Kojetice	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%
	Církvice	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%	0%
	Tuchomyšl	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Statistická významnost	Centrum		--	++			++		--						++									--	++											+++	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
	Krásné Březno								+	--						+++	--	--								+	-					-	+	---	+++	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
	Dobětice														+	-						-			-					--	++	--	++	---	---	---	+++	---	---	---	---	---	---	---	---
	Střekov					-										-															+++	---	+++	--	---	---	+++	---	---	---	---	---	---	---	---
	Klíše													+	---								--											+	-	---	---	---	+++	---	---	---	---	---	---	---
	Neštěmice								+++	-		++	-		-		++		+	-	++		-				+++									---	---	---	---	---	+++	---	---	---	---	---
	Všebořice										+	--						++								-	+					--	++			---	---	---	---	---	---	+++	--	-	-	
	Bukov									++					-			+					+						++	--						---	---	---	---	---	---	---	+++	-	-	
	Mojžíř																+	--																		---	--	--	--	--	--	--	-	+++		
	Předlice									++					+++									+++		-											---	-	-	-	-	-			+++		
	Brná									+++								+	--				+++				+	-	++	--						---	-	-	-	-					+++	
	Boštěšice								-	+++		-	+++				--		---	+++				+++		--					++	---					--	-	-	-						+++	
	Svádov									+++						+++		-						+++													--	-	-	-							+++
	Vaňov								+++			+++		-			+	-		+++					++						-	+	-				--	-						+++			
	Skorotice					-						-				--	-		-					+													-								+++		
	Nová Ves								+	-			-		+++									+		+								+	-	-	+++							+++		
	Strážky									+								+	-					++											+									+++		
	Hostovice											+++				-																			--	++								+++			
	Sebuzín									+		+			+++		-							++							-	+	-	++	--											
	Habrovice		+																																												
	Budov						+										++																	+													+++	
	Olešnice				+												++				+																									+++	
	Dělouš				+++								+																																		
	Kojetice							+																																						+++	
	Církvice								+																																						
	Tuchomyšl																																														

Kontakty

zpět na obsah



Kamil Kunc
Client Service Manager
m (+420) 777 825 723
e kamil.kunc@nms.cz

NMS Market Research
U Nikolajky 13, 150 00 Praha 5
t (+420) 222 351 611
e info@nms.cz w www.nms.cz

PŘÍLOHA Č. 11 Výsledky sociodopravního průzkumu – matice výsledků cestovního deníku (příloha na CD)

PŘÍLOHA Č. 12 Výsledky sociodopravního průzkumu – odpovědi respondentů na otázku „Máte nějaké náměty k dopravě v Ústí nad Labem?“

(neupravené odpovědi seřazené abecedně)

9.1 Náměty k veřejné hromadné dopravě

9.2 Náměty k cyklistické dopravě

9.3 Náměty k automobilové dopravě

9.4 Náměty k parkování

9.5 Náměty k pěší dopravě

NÁMĚTY K VEŘEJNÉ HROMADNÉ DOPRAVĚ

- 15 by mohla jezdit častěji/třeba i menší autobus
- Aby cikáni platili jako každý jiný.
- Aby na Klisi nejezdily autobusy a trolejbusy ve stejny cas
- Aby na sídliště Pod Vyhlídkou jezdil i autobus č. 5
- Aby spoje trochu navazovali a né že odjíždějí dvě minuty před mojim příjezdem
- ano - vybírat pokuty od cikánů
- Ano, konkrétně k časovým kuponum. Stále se mi nedostalo odpovědi na otázku, proč nelze ztracený časový kupón znovu vydat (např. za manipulační poplatek), ale je nutné časový kupón znovu uhradit! Při ztrátě dlouhodobého kupónu mi to přijde dost nefér a v dnešní digitální době, kdy jsou veškerá data v počítačích mi přijde smutné, že v Ústí jsme 100 let za opicemi ;-)
- ano, špinavé a nepříjemní řidiči, kteří nemohou počkat na nestíhající cestující.
- Autobus č. 17 by měl vždy končit alespoň na stanice Kolonie. Pro starší obyvatele Kolonie je cesta od zastávky či na zastávku Vozovna někdy daleko!
- Autobus č. 5 končí v Krásném Březně, dříve jezdila až na Skalku, nemuselo se přesedat LeOŠí návaznost spojů - ujede před nosem 51 a 58 jedou na Skalku a jedou 2 minuty po sobě, a pak se čeká 15 minut
- autobus do Vaňova ve špičce 2x hodina, mimo pouze 1x hodina
- autobusové nádraží
- Autobusy a trolejbusy by mohly být trochu hygieničtější, MHD už nejezdím, protože na to nemám žaludek, někteří cestující jsou fakt odporní.
- Autobusy do Sebuzína by měli jezdit aspoň 3x za hodinu. O víkendech aspoň 1x za hodinu
- Autobusy nezajíždějí na zastávkách k chodníku.
- Bez připomínek
- bez připomínek.
- Bohuzel bydlim v lokalite,kde je mnoho Romu..Proto bych uvitala vice kontrol v danych prostredcich MHD a radikalni reseni neplaticu..napr.jako v Moste,kde na zastavce nastoupi vice revizoru spolu s prislusniky policie,zavrou se dvere,probehne kontrola a neplatici se vykazi z MHD a za pomoci policie se provadi dalsi ukony..tomu vsemu predchazi nastup prednimi dvermi..Dalsim problemem je preplnenost nekterych spoju.Pak take,kdyz spoj vynecha-v zime i nekolik spoju,nikdo Vam nic nerekne,neomluvi se..a Vy prijdete pozde do prace..Chapu,ze se to muze stat,ale omluva je slusnost..a nebo alespon informovanost ostat.ridicu,kteri to mohou obcanum sdelit a ne je na te zastavce ignorovat a nechat je tam mrznout..
- Bohužel po poslední úpravě jízdních řádů MHD na sebe nenavazují spoje ze Střekova jak směrem na Severní terasu-k Albertu (Elba) či Stříbrníky. Oba spoje jedou o pár minut z přestupních stanice dříve, než dorazí MHD ze Střekova - je jedno zda se jedná o trolejbusové či autobusové spoje /týká se jak MHD, tak příměstské autobusové dopravy/. A stát 20 minut na zastávce a čekat na spoj není nic příjemného, hlavně, když se jedná o ranní cesty před sedmou hodinou, kdy jsou všechny obchody v centru zavřené.
- bordel, špína, děsné
- brala bych ještě zastávku blíže k domovu
- Bus č. 5 by mohl končit na sídlišti Pod Vyhlídkou
- byl bych rád,kdyby autobus č.5 jezdil až na sídliště Pod Vyhlídkou
- Bylo by dobré, kdyby na sebe linky lépe navazovaly
- bylo by vhodné trolejbusy či autobusy uvnitř umýt
- CENA ma byt 1KC MESTO bere Pohrebne na osobu , takby doprava mela byt lacina
- Cenově výrazněji zvýhodněné jízdné pro ty, kteří pravidelně využívají MHD; důsledné postihování opakovaných jízd načerno, zleOŠení pořádku ve vozech MHD; na trase město - Koštov posílit dopravní spoje zejména v době ranní a odpolední špičky

- Centrum města je dopravně velmi špatně strukturované
- Cestující se chovají bezohledně a ničí vybavení. Autobusy jsou často porouchané.
- Cikáni co mají nohy až na stropě a samozřejmě bez jízdenky.....!
- časté zpoždění
- častěji čistit interiér,málo přepravních míst pro kočárky,jezdit včas
- častěji umývat vozy především upalaná okna
- častější autobuse do Sebuzína, obzvláště o víkendech
- častější autobusové spojení do Vaňova
- častější frekvence revizorů, četnost neplatících pasažérů je na první pohled zřetelná
- častější ježdění autobusů a trolejbusů během hodiny i o víkendu
- častější noční spoje
- častější spoj na koupaliště Brná + rovnoměrné rozložení spojů během dne
- častější spoje
- Častější spoje, větší autobusy
- Častější úklid autobusů a trolejbusů, hlavně všech madel a tyčí k držení. Odstavení starých a velmi hlučných trolejbusů.
- čísla busů 17,27,9 mají hloupé intervaly jezdí i dva po minutě za sebou a pak se čeká dlouho i 35 minut na další
- čistější hromadná doprava, vstup pouze předními dveřmi
- čistější mětské autobusy
- čistější prostředí na zastávce Divadlo před bývalým autobus.nádražím
- čistější trolejbusy, větší kontrola jízdného
- čistější vozy
- čistota
- čistota a větší kontrola cestujících
- Čistota autobusů je nevyhovující.
- čistota dopravního prostředku
- Čistota dopravních prostředků. Důslednější kontrola pasažérů a nevpuštění pasažéra, který je znečištěn a hodlá znečišťovat i vnitřek prostředku.
- čistota v dopravních prostředcích
- čistota vozů
- Čistota vozů je na velmi nízké úrovni.
- Čistota, návaznost spojů
- čistota, pouštění klimatizace
- Čistota, v zimě teplota (zima) v trolejbusech
- čistší prostředí v dopravních prostředcích
- čistší veřejná hromadná doprava
- Do městské Části Vaňov by měli autobusi jezdit v době od 8:00 do 12:00 častěji než jednou za hodinu
- Dodržování jízdních řádů,klimatizace, v zimě topení,čistota jak uvnitř tak z venčí,leOŠí návaznost mhd a né že ujede 2 min než tam můj přijede,protažení linky č.5 na Vyhlídku.
- Doporučil bych zjistit začátky a konce směn zaměstnanců KZ, a.s. Masarykovy nemocnice, o.z. zvláště o svátcích a víkendech a těm pak přizpůsobit dopravu dojezdu do práce a z práce ze všech směrů. Stejně tak upravit dojezdy autobusů ke školám, aby studenti ze zastávky stačili včas dojít na začátky vyučování.
- doprava zdarma (obnovit poplatky za odpady)
- dopravní obslužnost horního Střekova problematická.

- Dopravní prostředek by mohl být voňavější
- Dopravní prostředky mají v některých časech velké prodlevy, spoje v jednom směru jezdí za sebou, pak nastává časová prodleva.
- dostupnost a časovost
- Dostupnost MHD v Ústí nad Labem je dobrá (vždy se bez problémů dostanu kam potřebuji). V minulosti jsem jezdila každý den do práce a z práce. V současné době jsem na mateřské dovolené a cestování s kočárkem je komplikovanější. Za prvé... né všechny trolejbusy jsou bezbariérové a za druhé... se štítím jezdit s miminkem se spoluobčany. Proto raději chodím všude pěšky.
- drahá, pokud jedeme celá rodina do města, vyplatí se více jet autem
- Drahé jízdné
- drahé jízdné, špinavé vozy, ve špičkách přeplněné vozy
- drahé jízdné,nepříjemní revizoři !
- Drahé pokutování slušných lidí
- Drahy, omezeny casem a mistem, vedro
- důsledné vyžadování dodržení přepravního řádu - zejména zamezení jízd načerno, přeprava psů jen s náhubkem ap.
- Funkční klimatizaci do vozů MHD pro cestující.
- Hlavní spoj k nemocnici č.60 jezdí málo často v dopoledních hodinách
- Hromada lidí
- Hygiena
- chybí autobusové nádraží
- Chybí možnost kupovat si MHD kupony na ISICa i pro studenty ostatních vysokých škol kromě UJEP.
- chybí přímý spoj Střekov - Krásné Březno
- Chybí spojení kolem půlnoci z města směr Dobětice (alespoň v pátek a v sobotu)
- Chybí více spojů na Hoření 13
- Instalovat turnikety aby nikdo nemohl jezdit zadarmo
- integrace MHD s příměstskou dopravou okolních vesnic, čistota!!!, zrušit poptávkové otvírání dveří - pokud máte malé dítě, musíte ho držet nebo je v kočárku a k tomu mačkat otvírání dveří (které je ještě k tomu v každém voze jiné!!!), sjednotit zastávky a vizualizaci MHD - nepřehledné, autobusové nádraží nebo jednotné nástupiště pro příměstskou autobusovou dopravu - nepřehledné!!!
- Intervaly spojů dostačující, chytré zastávky pomohou v orientaci odjezdů, chválím
- já jsem s dopravou moc spokojená, i řidiči jsou moc milý
- Já osobně dojíždím z Prahy, kde bydlím, do Ústí do práce a je až nehorázně, že jízdné v Ústí stojí víc než v Praze!!! A to tu není metro, nejsou tramvaje, jízdné neplatí na přívoz ve Svádově ani na vlak, což v Praze za nižší jízdné jde. Jsou tu stanovená tarifní pásma, která jsou absolutně absurdní. Hlavně že jsou digitální tabule, které jsou k ničemu, protože nikdo není tak hloupý, aby si neuměl přečíst jízdní řády a argument, že to pomáhá důchodcům, kteří nevidí, je taky absurdní, můj děda má často problém to přečíst a brýle zatím nepotřebuje. Revizoři (na pár výjimek) borci světa, skoro se považují za krále. Řidiči nepříjemní na lidi, protože lidi než si zvyknou na to pitomý tlačítko, tak to chvíli trvá. Achjo... jsem zklamaná z celé DPMUL. Kdyby radši zlevnili jízdné a žádné takové vymoženosti nevymýšleli...
- je drahá.. 18 korun za jednu stanici v MHD?
- Je neskutečné, že nelze při ztrátě nebo krádeži nahradit kupon k legitimaci MHD. Přitom doklad o koupi je v systému a kupon je zablokovaný proti zneužití!!
- Jezdi pozde, nebo vynecha uplne spoj. Viz.15 z vanova. Nekolikrat uz vynechal ridic. 535kc je dost drahe za to jak jsou autobusy spinave. Ridici jsou dost neprijemni. A proc cikani maji jizdne

zadarmo a pracujici clovek plati tolik? Je to nefer. Revizori zkontroluji autobus za 2 minuty a pak si vysadavaji.

- Jezdí tu staré trolejbusy. Těmi nelze cestovat s kočárkem.
- jezdím busem č.18 do práce a poslední přímý spoj do práce v 7,10h ráno a odpoledne v 15,45h. vytíženost linky asi není velká,ale kdo v dnešní době končí v práci,aby stíhal autobus v 15,45h.
- Jezdím do zaměstnání do Trmic. Autobus č,7 je v pořádku, jen nazpět bych posunula čas na 15:30 z Václavského náměstí. Autobus č.3 je velmi komplikovaný co do osazení.
- jezdím málo MHD
- Jezdit na čas!
- Jezdit včas a ne o 2 min dřív :-(
- Jezdit všas a ne dříve. Jezdí i o 2 až 3 minuty dříve a potom mi spoj ujede a já příjdu pozdě (i do práce)
- Jízdenkové automaty na více zastávkách. Levnější! dlouhodobé kupony, roční kupony pro matky s dětmi.
- Jsem na mateřské dovolené a uvítala bych, kdyby každý řidič zajížděl až ke kraji, většina to nedělá a při výstupu i nástupu do MHD mám značné problémy.
- Jsou upravené zastávky jen ve středu města a řidiči nedokáží zastavovat u zastávek,když už jsou upraveny,tak aby postižení , matky s kočárky a nebo staří, mohli bezbariérově vystoupit. Chybí dopravní obslužnost ke kulturnimu a obecnimu domu, pro postižené a staré lidi je někdy problém dostat se za kulturou a pak večer po představení zpět.
- katastrofa!!! smrad, neukáznění cestující, zpoždění...
- katastrofální hygiena, přístup řidičů, neplatící menšiny - nikdo neřeší, hrozný vzduch
- když jsem hledala byt, úmyslně jsem vybrala ve vzdálenosti do 15 minut pěšky do pracoviště, protože měsíční jízdenka je strašně drahá - jsem původně pražák a v Praze je stojí v podstatě polovinu.
- Klimatizace
- klimatizace do dopravních prostředků
- klimatizace v létě
- klimatizace ve vozech
- klimatizece v autobudech
- klimatizované autobusy,častější spoje,přímé spoje do přilehlích obcí
- Klimatizované vozy, možnost připojení k wifi a také dobití mobilního zařízení přes USB přípojku
- kratší časová doba mezi jízdami trolejbusů
- kratší časové limity pro ježdění autobusů či trolejbusů
- kratší interval spojů do odlehjších částí města
- kultura cestování
- kultura cestování příšerná, jisté skupiny obyvatel jezdí zdarma či načerno, zapáchají
- Lépe dohlížet na to, aby v autobuse jezdili platící občané, leOŠí odbavovací systém, který by ani neumožnil nastoupit bez úhrady jízdného.
- lépe upravit čas spojů,které na sebe navazují
- LeOŠí a kvalitnější služby odpovídající výši přepravnému
- leOŠí čistota
- leOŠí čistota v MHD
- leOŠí komunikace s veřejností v případě akutního výpadku dopravy
- leOŠí možnost nákupu lístků - např platební kartou nápuk v automatu a nemuset čekat na uvolnění přepážky - při delším čekání může vlak ujet
- LeOŠí návaznost MHD.
- LeOŠí návaznost na přestupech

- LeOŠí návaznost na vlakovou dopravu, zvláště mimo dopravní špičku.
- leOŠí prostřeí v trolejbusech
- leOŠí přístup s kočárkem do trolejbusů
- LeOŠí tarify, když jedu 3 stanice s celou rodinou - stojí mě to asi 56 kč tam + 56 kč zpět., proto jezdíme raději všude autem, levnější a rychlejší.
- leOŠí větrání, čipové karty, více uplatňovat nástup předními dveřmi, boj proti neplatícím cestujícím
- Levnější jízdenka na celý rok
- Levnější jízdenky
- levnější jízdné
- Líbilo by se mi, kdyby byly JŘ aktuaizované podle toho, jak autobusy skutečně jezdí. Také by bylo hezké, aby nejeli 2 autobusy spolu a pak 10 minut (i víc) nic. Ale to bych chtěl už přes 30 let, takže nevěřím, že se něco podobného stane. MHD je zlo a snažím se jí maximálně vyhýbat.
- linka 53 má nesmyslnou trasu,kvalitu cestování určuje i počet přestupů,vzhledem k trasování je z koncových a několika přilehlých stanic časově nepoužitelná
- Linka 58 by mohla jezdit častěji.
- Linka č. 58 by mohla jezdit častěji i mimo špičku jako v minulosti. Musím poměrně často jezdit na zastávku Klíše lázně.
- linky leOŠí spoje
- Má být rychlejší
- Malé zastávky zastřešené, zrušení ostrůvků na Severní terase blokují dopravu.
- Měla by být čistější a bezpečnější.
- Mělo by být více bezbariérových spojů, řidiči zastavují často daleko od chodníku, takže nemohu vystoupit nebo nastoupit bez dopomoci (2 berle)
- Méně agresivní řidiče MHD. Otravný a zdlouhavý nástup předními dveřmi.
- méně bezdomovců
- méně neplatících cestujících
- Městská hromadná doprava v centru Ústí nad Labem je poměrně pomalá (možná i díky příliš častým zastávkám) a tak se v rámci centra jezdit MHD příliš nevyplatí. Rovněž četnost spojů je mimo hlavní dopravní špičku poměrmě nízká.
- MHD by mohla jezdit včas, řidiči, kteří jezdí pozdě by se pak neměli snažit o dohnání času bezohlednou rychlou jízdou
- MHD je v Ústí zbytečně přeceňována na úkor osobní automobilové přepravy. Jako daňovému poplatníkovi se mi to rozhodně nelíbí.
- MHD nedodržuje jízdní řády, na sídliště na okraji města linky nenavazují, likvidují se autobusové zastávky, resp. jejich zastřešení pro případ špatného počasí
- MHD v Ústí nad Labem občas nefunguje tak, jak bychom chtěli, je nepříjemné, když trolejbus, který má odjet v 6:35 z Dobětic odjíždí dříve. Občas i čistota vozidel není hitparáda.
- MHD ze Střekovského nábřeží na Karla IV. jezdit častěji
- Milešín řidiči, jízda včas podle jízdního řádu
- Moc dlouhé intervaly mimo špičku
- moc drahe jizdenky
- modernizace
- modernizovat vozový park
- Mohla by být čistější
- Mohla by být zdarma pro obyvatele Ústí nad Labem.
- mohla by linka 18 stavět i na zastávce Na Spálence?
- mohli by lépe přizpůsobit časy spojů ze Stebna do Trmic

- možnost koupit cestovní doklad DÚK pomocí SMS nebo online
- Možnost využití 90 ti denní jízdenky DÚK v MHD a ČD u zóny 101. ZleOŠit možnosti přestupů mezi linkami v centru města (např. 60/51), odjezdy linek do různých čtvrtí ve stejný čas (zastávka mírové nám. směr Severní Terasa a Hraničář směr Střekov). Vytvořit pro MHD/DÚK na semaforem řízených křižovatkách jejich plynulý průjezd (zelená vlna). Neúprosně postihovat černé pasažéry - třeba krácením sociálních dávek, postihovat a vykázat z přepravy za nevhodné chování. Poučit řidiče, že poptávkový systém otevírání dveří není pro některé starší spoluobčany zrovna použitelný, třeba 80 ti letá babička s hůlkou než dojde 3m ke dveřím a než zjistí že tlačítko je na druhé straně dveří tak řidič klidně odjede.
- na každé zastávce vybudovat pristresek pro cestujici, jako ochranu pred destem a snehem
- Na Střekově proti soudu-směr Brná nevhodně zrušena MHD zastávka
- na trolejbusových linkách do Všebořic jezdí staré vozy
- Na zastávkách MHD nejsou informace o zpoždění spojů. Někdy by se hodil i údaj, že spoj již ze zastávky odjel.
- Naprosto chybí autobusové nádraží. Hledání zastávek BUS cizinci je nedůstojný.
- Naprosto vyhovuje stávající MHD
- nástup předními dveřmi u všech trolejbusů a autobusu MHD .Platit přímo u řidiče a tím zamezit neplatícím cestujícím využívat celou MHD
- nastup předními dveřmi ve všech trasách
- nástup předními dveřmi všude.
- Nástup předními dveřmi, více kontrol.
- Nastupování do vybraných autobusů předními dveřmi je nepohodlné a zdržující.
- Naučit některé řidiče trolejbusu inteligentně brzdit do zastávek
- Ne přizpůsobivý
- nedostatečné čištění vozů, je tam nedýchatelno.
- nedostatek prodejních míst jízdenek
- nedostatek spojů Koštov konečná
- nefunkční integrovaný systém - (vlak, autobus, MHD na jednu jízdenku)
- nechápu, jak je možné, že některé autobusy/trolejbusy, které přijedou dříve, než je v JŘ nepočkají na stanovený čas a ze stanice odjedou. V některé hodiny by mohlo jezdit i více linek.
- nejednotnost označení tlačítek pro otevírání dveří (někde modré, jinde zelené ...)
- Nejprve k řidičům - Vaše vozy nemají sportovní charakter. Slouží k bezpečné přepravě cestujících a nikoliv ke sportovním výkonům (třeba za cenu dohánění spoždění). A teď k trolejbusům. Nové trolejbusy jezdí během špičky a o víkendu. V běžný pracovní den jezdí večer staré vozy, které ještě fungují. Bohužel jejich hluk při jízdě, připomínající nálet německé Štuky za 2. světové války není v nočních hodinách nic moc.
- Někde chybí u zastávek lavičky, v některých trolejbusech je nečistota a smrad
- někdy hrůza
- některé trolejbusy hrůza
- Některé trolejbusy jsou špinavé a páchnou uvnitř. To, že v krajském městě není autobusový terminál pro meziměstskou přepravu, je ostuda a vedení město by s tím mělo něco dělat.
- Nelíbí se mi zavedená novinka, že si cestující musí otevřít vůz MHD sám pomocí tlačítka. V zimním období jsou tlačítka špinavá! Pro děti nevhodné. U spojů 2 a 7 ze směru Mírová - zastávka jen Malátova a Hilarova. Velký odstup, hodila by se zastávka mezi jako u spoje z opačného směru - 2 a 7 staví i na zastávce Bělehradská. Není přímý spoj MHD Střekov - Severní Terasa.
- nelogické časování linek na stejných trasách, kdy v některých časových úsecích jedou dvě linky na stejné trase hned po sobě a následuje dlouhá mezera. Údržba a úklid zastávek MHD, kryté čekárny.

- nemám slov, raději chodím pěšky
- Nenavazují spoje a tím se prodlužuje cesta
- není čistota MHD.
- nepohodlné trolejbusy, vysoké schody k sezení, opěradla která skřípnou oděv nebo vlasy
- nepochopila jsem poptávkový systém otevírání dveří. Staří lidé, lidé špatně vidící, lidé s omezenou hybností, atd...je pro ně tento systém problém. Řidiči, i když je vidí, tak dveře neotevřou. Nesmí? A nebo jen nechtějí?
- nepořádek, špína
- Nepořádek, špína ale hlavně že se zavedl internet!!!
- Nepouštět do dopravního prostředku lidi kteří zapáchají, častokrát je to opravdu hrozné
- nepřesné informace na odjezdových tabulích
- nerovnoměrně rozložený jízdní řád na Severní Terase
- Nestejný metr revizorů MHD. Městská doprava by měla mít ve městě upřednostněné právo, protože ve špičkách se táhne v kolonách a nastává zpoždění a nemožnost stihnout potřebný přestup (daný v jízdním řádu)..
- Neukazuje se zpoždění, řidiči ač mají volná místa, kolikrát nevezmou kočárek, přitom ještě stojí 2minuty na zastávce.
- Nevhodné nové autobusy a trolejbusy. Velmi tvrdé sedačky, žádná klimatizace.
- Nevpouštět problémové lidi
- nezdražovat jízdné, motivovat lidi ať jezdí MHD, některé spoje navýšit
- no co dodat,obcas kontroly ale museli byt pravidelne ,cikani stejne budou jezdit na cerno
- Nové trolejbusy,čistota,hlavně leOŠí sedačky
- Novější a modernější vozový park.
- Novější trolejbusy
- O čistotu by měli více dbát.
- O víkendu častější spoj trolejbusu č. 52 směr Severní Terasa.
- o víkendu dlouhé intervaly trolejbusů a špatná návaznost spojů
- Obcas nejezdi na cas. Nenavazuji spoje na sebe, pokud se cestuje z jednoho konce Usti na druhy.
- Občas bych se rád svezl MHD, ale cenově to pro mě vychází dráž než jízda autem - bylo by fajn, kdyby si člověk mohl koupit třeba předplatné na určitý počet jízd za zvýhodněnou cenu.
- Občas je přeplněná, řidiči jsou někteří neochotní,
- obstojná
- ocenila bych metro
- odstavení modely autobusů, do kterých obtížně dostáváme s kočárkem (místo je vpravo od dveří a špatně se tam zajíždí.
- Odstranit velkoplošné polepy, zejména oken, snížit cenu časových kupónů a jízdenek, zvýšit komfort, zvýšit časový rozestup linek jedoucích do centra města ze severní terasy - linka 51 a 60 má na Severní terase souběh s rozdílem 3 minut a pak dlouho nic nejede
- okamžitě vypustit z hromadné dopravy lanovku na větruši
- Omezení při cestování se soc.slabšími.Nepříjemný zápach,neohleduplnost,rušení .Většinou jezdí bez jízdenky a mají celý trolejbus pro sebe.
- opravdu hlídat jízdenky, udělat je třeba tak, aby bez jízdenky člověk ani nemohl nastoupit
- Pečlivé dodržování zastavování na zastávkách, které nejsou na znamení. Zejména v okrajových částech města.
- Píšeme rok 2018 a trolejbusy v rámci vozového parku MHD Ústí nad Labem se prostě nedá pohodlně cestovat. Technická zaostalost vozového parku MHD je asi největším problémem. Absence prvků zvyšujících komfort cestování je problém. Klimatizace, sedačky, dostatečné

místo pro sezení, hluk při cestování atd., to je pouze základní výčet technických parametrů, které cestování v Ústí nad Labem vrací zpátky tak do roku 1985.

- platby kartou ve vozech
- plno cikánů bez jízdenek v trolejbusech
- Podvozky autobusů nic moc, rezavá karoserie
- Pokud má člověk zakoupenou legitimace MHD a zapomene jí doma, tak aby mohl kontrolor MHD danou věc ověřit v centru MHD a tím zjistit platnost legitimace.
- Pokuty za jízdu na černo,vybírat hned(nebo ať si je hned???každej odmaká(ne zejtra!!).Mluvím o neplatičích(romové a slovenský romové).To sem asi nepatří,ale zrušil bych uplně příspěvky na bydlení!!
- Poměrně drahé a ne moc pohodlné cestování
- poptávkový systém
- Posílat revizory pouze do problémových čtvrtí, ostatní si jízdenky platí.
- Posílit linky do Brné v ranních hodinách (od 5:45 do 7:45 hodin).
- Postupná obnova vozového parku dle finančních možností.
- potrestat všechny neplatiče v MHD a ne, že nic neplatí, vstup pro všechny předními dveřmi a ukázat platnou jízdenku. Pro všechny řidiče přidat na platech a na odměnách - zaslouží si to a dávat jim dovolenou, když ji chtějí oni a ne, když chce vedení.
- POuštět do autobusů i jinýi dveřmi než u řidiče. Více automatů na lístky MHD
- POUŽITÍ PLATEBNÍ KARTY, ČIPOVÉ KARTY, POUŽÍTI ČISTÉ ENERGIE (VODÍK, BATERIE) GPS LOKALIZACE AUTOBUSŮ
- pravidelné doplňování kapalin pro řádnou činnost klimatizované jednotky
- Pravidelnější kontrola černých pasažérů.
- Pravidelný takt, návaznost spojů na přestupu, posílení spojů na vytížených linkách v ranní špičce (7-7:40)
- Pro pracujici lidi zdarma jízdné.
- pro s , hygiena v autibuse, kontrola vystup nemas-li jizdenku ci di k ridici
- Problematičtí , hluční spolucestující. Chybějící autobusové nádraží !
- Proč bylo zrušené autobusové nádraží v centru Ústí n. L.? Proč? Kdo to navrh a kdo to schválil? Jak to pomohlo v rozvoji veřejné dopravy v Ústí n. L.? Obnovit autobusové nádraží v centru UL.
- Proč nejezdí autobus do Starých Dobětic
- Prodej lístků v Božtěšicích automat
- Prodloužení 30minutového intervalu linky MHD č. 15 až do 18:00
- Prosím o leOŠí vybavenost zastávek a to především o možnost sezení při čekání a také o zastřešení zastávek nekrytých a také by bylo velmi přínosné, to aby všechny dopravní prostředky byly bezbariérové, pokud je to možné technicky realizovat, děkuji
- přeplnené trolejbusy a o vikendu nejezdi casto
- Přeplňené vozy
- přeplněnost některých ranních spojů
- Při užití MHD UL mě opravdu vážně iritují polepy-fólie i přes skla autobusů a trolejbusů. Je to jako jezdit v hromadné rakvi :-/.....
- při zavírání dveří v některých trolejbusech příliš ječí signalizace
- Přidat noční spoj z centra (do Všebořic, na Severní Terasu) v 00:30. Poslední spoj odjíždí 23:39 z Mírového náměstí a další jede až v 01:09.
- příliš drahé jízdné jak pro děti, tak dospělé
- Příliš drahé jízdné, co si vzít vzor z Litoměřic nebo Lovosic?
- Přímá linka MHD spojující Kamenný Vrch - Krásné Březno (už léta po tom voláme a podobné linky vyhýbající se centru U.n.L. jsou)

- Přímý spoj Chabařovice, Všebořice
- Přístup řidičů k cestujícím s kočárem, někdy jsou vstřícní, ale většinou se člověk setká s nevraživostí. Chtělo by to více bezbariérových autobusů.
- přítomnost bezdomovců, kteří zapáchají a nikdo je nevyhodí, v létě je v trolejbuse často velmi velké vedro
- Rád bych, aby bus č. 52 o víkendech jezdil na Severní Terasu alespoň 2x za hodinu.
- raní spoje směr Trmice ze Všebořic jsou nedostačující.Malé autobusy a dlouhé časové prodlevy
- renovovat vozový park, zleOŠit chování řidičů
- rychleji obnovovat vozový park, zrušit otevírání dveří tlačítky
- řešit nepřizpůsobivé občany
- S MHD v Ústí nad Labem jsem spokojená. Není nutné vlastnit auto, aby se člověk dostal kamkoliv ve městě i mimo něj. Co ale považuji za velké mínus posledního půl roku je poptávkový systém otevírání dveří. Znám tento princip ze zahraničí, kde fungoval dobře, jelikož bylo tímto systémem vybaveno každé vozidlo, což ovšem není případ našeho města. Ne každé vozidlo tímto systémem disponuje, což vede ke zmatkům, nepříjemnostem a to i po půl roce od zavedení! Uvedení v platnost takového systému, kdy jím nedisponuje většina vozidel, považuji spíše za šikanu cestujících. Cestující se snaží nalézt tlačítko pro nástup i výstup i na těch vozidlech, které tímto systémem nedisponují. Ne každý cestující MHD je natolik bystrý a rychlý, aby dokázal předem vyhodnotit, zda vůz přijíždějící do zastávky ona tlačítka má. Je potřebné si uvědomit, kdo MHD využívá a brát ohled na starší generace a jejich špatnou mobilitu.
- S ohledem na velikost města a délku přepravy mimořádně předražená, zejména časové kupony - o hodně dražší než v Praze, kvalita dopravních prostředků špatná, mimo špičku nedostatek spojů
- silene rozestupy v jizdnim radu
- sjednotit systém tlačítek ve všech vozidlech, méně zorientovaní občané mají zmatek v tom, kdy mačkat tlačítko, kdy ne, mačkají pro jistotu všechna tlačítka ve vozidlech, řidiči se na ně zlobí - je to komplikované. Cizinci vůbec nechápou
- Služby neodpovídají cenám za ně požadovaných
- Směr Vaňov jsou v dlouhé doby mezi spoji, až 60 minut
- Směšné je, že v rámci dopravy ústeckého kraje, není v MHD Ústí nad Labem možné zaplatit jízdenku do jiných pásem DÚK a ani použít čipovou kartu DÚK. Člověk cestující z Ústí do jiných měst, který chce časový kupón, si musí koupit papírovou jízdenku nejdéle na měsíc. Delší kupony lze jen nahrát na čipovou kartu, která není integrovaná ve vlacích ČD a hlavně ani v krajském městě, který dopravu zajišťuje. Pokud nemám časovou jízdenku a chci cestovat například do Děčína, musím si v ústecké MHD štípnout lístek a až v centru města pořídit jízdenku DÚK do zóny 301, při zpáteční cestě si v MHD Děčín koupím rovnou DÚK jízdenku ze zóny 301 do zóny 101, která mi platí na vlak i na trolejbus v Ústí. Hlavně, že máme poptávkový systém otevírání dveří, ale integrace MHD Ústí v DÚK funguje jen napůl.
- Smrad, cigáni...
- smrad, špína, vysoká cena
- Smrdí
- Smrdí to po nepřizpůsobivých spoluobčanech, dělají tam bordel, štítím se sáhnout na tyč. Má poslední cesta MHD skončila přilepenou žvýkačkou na kalhotech.
- Snížit intenzitu signálu ve dveřích autobusů (např. vozy 62 a 63) na přijatelnou míru
- Snížit u autobusů směr Církvice zpoždění. Ostatní autobusy a trolejbusy jezdí plus minus na čas, ale tento směr má min. 5 minut zpoždění. Informační tabule by měli ukazovat skutečný čas odjezdu a ne dle jízdního řádu, pokud má autobus zpoždění, tak tabule ukáže, že autobus odjel a informace je tak milná.
- Spina a smrad

- Spojení bych zachovala
- spousty nepřizpůsobivých cestujících, kteří jezdí na černo a obtěžují hlasitým projevem
- stále ještě vysokopodlažní autobusy na některých trasách
- Stále postrádám integrované harmonogramy veřejné dopravy, kdy MHD v UL nenavazuje na příjezdy vlaků, zvláště v hodinách mimo dopravní špičku.
- stálo by za to obecně v městské dopravě modernizovat vozový park a zajistit větší čistotu a bezpečnost během přepravy i na zastávkách.
- Staré autobusy a špinavá sedadla.
- Staré špinavé trolejbusy
- Stav autobusu neodpovídá jizdnemu
- Synchronizace s vlakovým spojem - zejména trolejbus č.57 na Západním nádraží.
- špatná návaznost některých spojů ,nedodržování jízdního řádu (dřívější odjezd)
- špatná obslužnost, spoje nenavazují na následující spoj
- Špatně řešené autobusové zastávky v Ústí n. L. Auta je nemohou objet.
- Špatné spoje ze severní terasy do centra
- špatné spojení MHD po 22:00.
- špatné zajíždění na zastávky. Přecpané a smradlavé spoje do Trmic a Předlic. Přecpaný bus č.18 a chtělo by to posílit ráno a večer.
- Špina
- špína
- Špína a smrad
- špína, hluk, horko
- špína, jezdění nepřizpůsobivých lidí- neměli by se pouštět, udělala bycvh nástup předními dveřmi u věšeho
- špína, nečisté sedačky,
- špína, santusáci, nespolehlivé, nepřesné, relativně dobrá obslužnost
- Špína, smrad
- špína,bordel cikáni
- špína,bordel,nedodržování jízdního řádu
- špína,bordel,vadí mi samostatné otevírání dveří
- špinavé
- špinavé a ulepené sedačky a madla hlavně ty semišové a látkové,člověk kolikrát už na konečné projde celý trolejbus a nemá si kam sednout,protože to je fakt humus!!! myslím si,že zrovna u nás na severu v době,kdy bují žloutenka,je to na zamyšlenou! A s tím poptávkovým systémem otvírání dveří jste to také moc nevychytali! Opět je to špinavé!,špatně to funguje,musí se do toho mlátit,nebo to lidi musí otvírat zevnitř,i když nevystupují a okružní jízdy smradlavých a znečištěných bezdomovců v trolejbusech, to snad ani nebudu zmiňovat!Trolejbus zapáchá komplet a o sedačkách ani nemluvě!!! A revizoři je sice a bez pokuty vykážou,zřejmě vědí,že z nich nic nevymůžou!?! nebo se jich bojí pro jejich agresivitu,a oni přestoupí na jinou linku.
- špinave autobusy
- špinavé HMD, špatný systém jízdenek
- špinavé sedačky, bordel pod sedadlem,
- Špinavé sedačky, hrozný vzduch a vedro (klimatizace funguje jako když nefunguje), mnohdy nepříjemný řidiče (i když ty kolikrát chápu), nepříjemný revizorky kteří kolikrát jen vysteknou že je dopravní kontrola a tváří se jak kyselej ksich (opravdu skvělá reprezentace mhd ;)) navíc směr nestemice je nejde skoro nikdy vidět (no jo tam vám nikdo pokutu nezaplatí tak proč tam jezdit že?). Ono by se toho našlo opravdu hodně. Je to smutné, protože jsme krajské město ale naše mhd je pro smích (nebo k pláči? Toť otázka).

- špinavé sedačky, smrad po cikánech
- ŠTVOU MĚ CIGÁNI NEPLATIČI ŠPINAVÝ
- technický stav některých trolejbusů nevyhovující, řidiči zastavují daleko od chodníku ze zdrav. důvodů špatně vystupuji, nepořádek a dopr. prostředcích po konzumaci jídel,
- Teplota
- Tlačítka pro otevírání dvěří... Proč? :(A pak taky proč poslední trolejbusy jezdí v sobotu z Míráku naposledy někdy po jedné a pak až ve 3 nebo v kolik?
- Trolejbus na zastávce Bukov- rondel ve směru Všebořice nikdy nečeká až dojede na tu stejnou zastávku autobus č. 5, aby si lidé mohli přestoupit. Vždy ujede vyloženě před nosem.
- Trolejbusová i autobusová doprava se v posledních letech velice zleOŠila. Nakoupili se nové vozy, což velice chválím. Nicméně by bylo dobré zleOŠit odbavovací systém. Navrhuji něco na způsob opencard. Čipová karta, kterou lze jen přiložit k přístroji nebo si ji nahrát do mobilního telefonu a pomocí NFC se prokazovat. V dnešní době lidé zapomínají spíše peněženky než mobilní telefon :-) Bylo by to dobré zleOŠit.....
- Trolejbusy by měli jezdit v časových odstupech 5 minut a né po 1 minutách a pak 20min. nic
- Trolejbusy by mohli byt čistější
- Trolejbusy nejezdí přesně, problém je hlavně s dřívějším příjezdem do stanice. Nenavazují přestupy.
- Trolejbusy nezastavují u obrubníků, nejezdí včas, za šera nesvítí, občas ve vozech nepořádek, chybí klimatizace v létě, v zimě pretopeno nebo netopí vůbec.
- Trolejbusy/autobusy vyjíždějí z jedné zastávky třeba minutu po sobě, a pak dlouho nic nejede. V nových trolejbusech je v létě nedá pořádně větrat.
- u navazujících spojů na sebe někdy nepočkají a cestující musí čekat na další; hlavně večer, když jsou delší intervaly, je to nepříjemné; uvítala bych větší kryté zastávky (v těch stávajících je místo asi pro 4 osoby), aby většina cestujících nemusela čekat na dešti; v nových trolejbusech jsou plastové sedačky, které, pokud není teplé počasí, studí; nemluvě o tom, že jsou nepohodlné; v nových trolejbusech je málo místa pro stání osob
- Udelala bych vsude nastup prednimi dvermi a k tomu cipove karty. Pak uz by jako crny pasazer jel nekdo jen jednou
- umístění sedaček a místa pro kočárky v těch nových trolejbusech
- upravit intervaly tak, aby spoje na sebe víc navazovaly
- Ústí je co se týče geomorfologie poměrně složité město (Severní terasa na kopci, Střekov přes Labe, Krásňák za skálou,Neštěmice za další, o Vaňovu raději nemluvit:), takžeMHD je obtížný se přesouvat, když se obvykle ve většině případů musí na Mírák na přestup.. a bus 5 jezdí jen co 20 minut
- Uvítal bych mnohem častější přítomnost revizorů v MHD. S železnou pravidelností lze vidět mnohé neplatící pasažéry.
- Uvítal bych novou železniční zastávku poblíž ZOO v Ústí nad Labem.
- Uvítala bych nástup předními dveřmi ve všech vozech MHD, aby se zamezilo nežádoucím vlivům. Nejednou jsem byla svědkem toho, že nepřizpůsobivý napadají revizory a dělají nepořádek. Také jsem byla několikrát svědkem toho, že je revizoři přehlížejí, což také není v pořádku. Dále bych uvítala zvýšený úklid v MHD a hlavně místo WiFi by byla prospěšnější klimatizace. V posledních letech se v odpoledních hodinách nedá MHD jezdit.
- už se mi párkrát stalo,že řidiči v mhd při cestě koukali do mobilu
- v 57 by měl jezdit revizor neustále, velký hluk a nepořádek, mám pocit, že 18 Kč je za tu jízdu nepřiměřené
- V centru není spousta míst pokryta MHD (dlouhá vzdálenost od zastávek MHD např. u DDM)
- V mém bydlišti bych uvítala aby o prázdninách kdy k nám nejezdí 58 a jezdí jen 51 tak aby jezdila častěji a nebo k nám zajížděl autobus.č.19.

- v MHD je moc hlasité pípání při zavírání dveří, hlasité hlášení stanic
- V MHD je nedostatek revizorů, takže v MHD je velké množství lidí, kvůli kterým lidé často volí raději jízdu automobilem nebo pěšky. Dále většina trolejbusů není také vybavena klimatizací a pokud ano, řídiči ji často ani nezapínají.
- v Německu platí, že kdo nemá co dělat na vyhrazených místech pro postižené(TP/ZTP průkaz), těhotné, matky, starobní - tak pokud při kontrole neprokáže nárok (průkaz ZTP, občanka, malé děcko s sebou, případně evidentně viditelný stav těhotenství) zaplatí na místě 100 € nebo se volá Policie a ve správním řízení dosáhne částka až 32.900,- Kč - na naše peníze. Pokud by rodiče museli zaplatit alespoň jednou takovou pokutu za své dítě, měli bychom v MHD vychovanou mládež během několika měsíců a DP mÚL by si taky přišel na slušnou částku.
- V poslední době leOŠí, avšak chování některých řidičů, kteří si prostě myslí, žw mají přednost a jednou i přes mrtvoly mě dosti zařáží. ZleOŠit by se mělo určitě cestování - jízda, maminka s kočárkem by se neměla bát, že je řidič někde vyklopí.
- V poslední době se docela ujal nový systém otevírání dveří v MHD v UL
- V posledních letech se veřejná doprava ve městě zleOŠuje.
- V trolejbusech je špína. Nelíbí se mi jízda, když jsou v dopravním prostředku jistí spoluobčané.
- Vadí mi cestování nepřizpůsobivých občanů v MHD a jejich minimální kontrola jízdenek a v podstatě žádné sankce za neplacení jízdného!
- vadí mi nutnost otevírání dveří tlačítkem, občas jsou špinavá a jsou jen na některých vozech MHD
- vadí mi nynější způsob otevírání dveří u trolejbusů, nejezdím často a už se mi stalo, že jsem včas nezareagovala, neotevřela si sama dveře tlačítkem a řidič odjel i když mě musel vidět stát na zastávce před dveřmi....a připadá mi to dost nehygienické mačkat tlačítko na trolejbuse v době podzimních plískanic a špinavých trolejbusů - a pokud připočteme žloutenku ve městě..... Dále mi připadá zbytečné zavádění Wifi do trolejbusů - připadá mi to jako plýtvání financemi.
- ve špičce jezdí narvané - posílat jich víc
- ve špičce vždy přeplněné autobusy/trolejbusy
- večer by mohla být leOŠí návaznost spojů do okrajových lokalit,např. při cestě ze Všebořic odjíždí autobus č.19 o 2 min. dříve od Divadla než tam dorazí trolejbus a pak čekám na spoj Na Výšinu delší dobu
- velké pauzy v nočních spojích
- Velmi často jsou nedostupné jízdenky v prodeji (obchodům trvá dlouho naskladnění po vyprodání), na prodejních automatech bývají výpadky plateb kartou nebo bývají často porouchané.
- velmi drahé jízdné
- velmi špatná návaznost spojů v ranních hodinách
- větší čistota
- větší čistota hlavně na lince 57
- vetší čistota v dopravních prostředcích
- větší čistota v trolejbusech
- větší čistota veřejné dopravy, do Předlic je to katastrofa
- větší čistota vozů a vlídnější řidiči
- větší čistota, větší bezpečí, automat na lístky v busu/trolejbusu
- Větší kontrola cestujících revizory.
- Větší kontrola nad řidiči, někteří se chovají jako burani...
- Větší kontrola pořádku a jízdy na černo
- Větší průzkum tras, některé jsou nelogické, některým významným místům chybí (např ze Střekova nejede žádný autobus směrem Kampus)

- Větší rozsah, uzpůsobené pro maminky s dětmi.
- Více bezpečí
- Více bezpečí v MHD
- Více čisto
- více čistoty
- více dopravních spojů v sobotu ráno z Klíše
- Více ekologická
- Více hlídat čistotu
- Více kontrol na zastávkách a uvnitř autobusů, protože ten bordel, co tam naši spoluobčané umí napáchat, je vážně šílený.
- více nízkopodlažních trolejbusů během dne na trase 51, vyřešit klimatizování, přísnější kontrola cestujících (zapáchající spoluobčané a bezdomovci) vám dokáží znepříjemnit cestování MHD. Dále by mohlo být cestování pro maminky s kočárky a dětmi do 6 let zdarma.
- Více revizí,kontrol černých pasažérů
- Více revizorů, důsledné vybírání jízdného od socek, nevpouštění jich do dopravních prostředků bez jízdenky
- více revzorů do probelematických oblastí
- více spojení do odlehlejších částí města
- více spojů do lokalit na Střekově (Nová Ves); nejlépe autobus přímo na adresu Novoveská - momentálně bez veřejné hromadné dopravy
- Více spojů do Sebuzína
- více spojů mimo špičku
- Vítala bych nabíjecí kartu.
- Vozy MHD mají někdy velký problém projet ulicí Revoluční kvůli zaparkovaným osobním vozidlům. Dále se mi zdá velmi nebezpečné pro řidiče MHD vyjíždění ze zastávky Mírové náměstí, kde parkuje zásobování obchodu Levné potraviny přímo v zastávce.
- vstřícnější přístup řidičů, větší přítomnost policie v MHD
- vstup do všech autobusů až po předložení jízdního dokladu
- Vše o.k.
- Všechny spoje by měly být bezbariérové.
- Vůbec nesouhlasím s polepenými autobusy a trolejbusy. Není vidět ven a dělá se mi špatně a to nejenom mně
- vycentrovat spoje, někde jich jezdí zbytečně moc a někde méně
- vyhazovat neprispusobive občany
- vyleOŠit odbavovací systém
- Vylučovat z přepravy páchnoucí osoby častěji.
- vyšší čistota, nerovný přístup k cestujícím bez platného dokladu dle barvi pleti
- Vytvoření skutečné nnoční dopravy. Mezi 23:40 až 01:30 nic nejezdí.
- Začátek autobusové linka č. 5 ze Skalky.
- Začít spoje dříve aby se člověk dostal do prace treba i 4h ráno bez pouziti OA
- Zajistit návaznost jednotlivých spojů MHD při přestupech na jednotlivé linky.
- Zaměřit se na to, aby v MHD nejezdili bezdomovci, kteří vlastně nemají jízdenku a navíc obtěžují svým zápachem ostatní cestující. Stalo se mi to jednou a od té doby se mi příčí MHD používat, protože jsem jela s malou dcerou.
- Zamezit nepřizpůsobivým vozit se MHD bez jízdenky, pohazovat tu odpadky a pouštět hlasitě hudbu. Linka č. 57 to je úplná katastrofa a linka 62 přijíždějící od Globusu to samé.
- Zápach v hromadné dopravě, nevykázání "nevhodných" cestujících.

- Zastávky zasahující do vozovky - neskutečná chyba, díky které téměř kolabuje doprava.
- zavedení čipové karty, platba u řidiče z karty nebo platební kartou
- zavedla bych MHD do Žukovovi a Jeseninové ulice
- zavést e-karty a zmodernizovat přepravu s důsledkem omezení jízdy na černo
- zbytečná Wifi, mohlo by se snížit jízdné studentům
- zdržím se komentáře
- ze zastávky větrná občas jede hodně trolejbusů ve stejnou dobu a poté dlouho nic, nové zastávky jsou příliš malé
- zkrátit interval linky 60 od 9 hodin do 18 hodin na 15 minut
- Zkrátit jízdní doby z Neštěmic např. převedením zastávek na zastávky Na znamení, rychlíkové spoje,
- ZleOŠení kvality autobusů a trolejbusů
- ZleOšila bych kvalitu dopravních prostředků, některé "kousky" jsou opravdu historického rázu a moc nereprezentují ústeckou MHD.
- zleOšit čistotu v dopravních prostředcích práší se ze sedaček a většinou to tam páchne
- zleOšit čistotu, snížit průměrný věk vozů, častější kontroly jízdních dokladů i dbát více na chování cestujících
- ZleOšit čistotu. Po 21:00 hod. velmi dlouhé intervaly u linek na Střekov.
- zleOšit kulturu cestování
- zleOšit noční jízdní řády
- zleOšit prujezdnot v ranních hodinnách kolem Labe
- Zlevnila bych legitky, měli by si více vážit zákazníků.
- zlevnit
- Zlevnit veřejnou hromadnou dopravu nebo ji nabídnout zdarma
- zlevnit, víc dbát na čistotu
- zlevnit, zvýšit frekvenci, možnosti přestupů
- změna klíšského jízdního řádu, trolejbus i autobus jezdí skoro ve stejný čas. Opětovné přidání času alespoň do 23. hodiny v trolejbusové dopravě z Klíše a rozšíření zpět až na konečnou 52.
- Změna na samostatné otevírání dveří nebyla úplně kladně přijata a to i kvůli tomu, že někteří řidiči stále otevírají a někteří ne
- zpoždění
- Zpřísnit kontrolu jízdenek (linky č. 3, 57)
- Zrušení nástupu předními dveřmi - velmi obtěžující, zdržuje to dopravu atd.
- Zrušení nástupu předními dveřmi. Propojení linek, protažení z jedné strany města na druhou. LeOŠí časová návaznost na přípoje a přestupy. Připlatit řidičům - usměvavý řidič je pěkný začátek pracovního dne.
- zrušení zastávek v odstavných zónách, zastávky v těsné blízkosti přechodů pro chodce, velmi malé přístřešky.
- Zrušit poptávkový systém otevírání dveří.
- Zrušit tlačítkový systém otvírání - je nespolehlivý, nepohodlný a nedomyšlený, hlavně pro invalidy, slepce, matky s dětmi i pro běžné cestující, kteří vezou nákupy (3 tašky atd.) Tlačítka někdy nefungují, nejsou všude po ruce a z hygienických důvodů bych je zrušila. Celý svět spěje k bezkontaktnímu systému (doprava, WC, vchody do budov atd.) a my v Ústí ho zavádíme - směšné a hloupé. Nové zastávky MHD jsou malé (pro 4 osoby) a bez stínu - věčně rozbité. Zděné tyto výhody měly. Byly leOší a jejich údržba jistě levnější. Reklamami polepené MHD je také přežitek i když za to DP jistě dostal tučnou odměnu. Sledovat cestu přes polepená okna znamená rychlou nevolnost pro cestujícího a řidič špatně vidí do vozu. Nemám již auto, tak jezdím MHD a jsem často nemile překvapena.

- Zřídit větší množství spojů do Koštova o sobotách a nedělích
- Zvláštní jízdní řády, patnáct minut nic nejede a najednou jedou dva trolejbusy během dvou minut
- zvýhodnit roční časové jízdné
- Zvýraznit tlačítka pro samoobslužné otevírání/zavírání dveří, často si všímám ostatních lidí, kteří s tím mají i po dlouhé době, co je tento systém nasazený, problémy.
- zvýšit bezpečí
- zvýšit čistotu vozidel MHD

NÁMĚTY K CYKLISTICKÉ DOPRAVĚ

- absence cyklostezek
- absolutně nedostačující opatření pro cyklisty. Jezdím osobně často a cesta je z mého pohledu velice nebezpečná - infrastruktura pro cestování na kole po městě absolutně pokulhává
- absolutní absence cyklostezek, jak se mám dostat na kole z Mojžíře na Severní Terasu nebo z Terasy na cyklostezku u Labe???
- aby nejezdili po chodníku
- Aktuálně žádná aktivita směřující k rozvoji cyklostezek v intravilánu obce Ústí nad Labem.
- Ano je potřeba vyřešit přístup k labské cyklistické stezce, tak abychom se k ní s dětmi bezpečně dostali třeba z Klíše kde bydlíme.
- bez námětu, máme cyklostezku
- bez připomínek.
- Bez výhrad, cyklostezka Děčín - Litoměřice je funkční.
- Bezpečnější cyklo stezka z města vrchní sídliště
- bezpečnější cyklostezky
- Bezpečnost
- bezpečnost je minimální. nejsou cyklostezky.
- bohužel cyklostezka vede po druhém břehu Labe
- Bohužel, v Ústí již není prostor pro cyklistické cesty. Cyklisté komplikují život řidičům i chodcům a naopak.
- bydlim na kopci do mesta bych musela trolejbusem
- Bydlím na Severní Terase, takže jsem spokojena s cyklobusem. Cyklotrasy po městě, viz. Drážďany.
- Bylo by dobré vybudovat nové cyklistické stezky.
- bylo by dobré, kdyby byla vystavěna cyklostezka ze Všebořic přes město a navazovala by na cyklostezku na Střekově
- Bylo by fajn občas poslat čistící četu na svádovskou cyklostezku...
- Bylo by pro cyklisty bezpečnější, aby se vydávali pouze na cyklostezky, ale to město neovlivní.
- Bylo by vhodné vytvořit bezpečnou cyklistickou trasu vytvořit do všech částí města, kromě páteřní cyklostezky není možné se bezpečně pohybovat na kole po městě - např. z Neštěmic není možno dojet na kole do jakékoli části města aniž by bylo nutné využít páteřní trasu spojující DC s UL
- Ciklostezky ve spatnem stavu
- Cybí návaznost města na Labskou cyklisticjkou stezku. Chybí návaznost města na Labskou cyklostezku. Jediná možnost pro rodinu s dětmi je vzít automobil a děti na stezku dovézt. Cyklobus MHD sice jezdí na Tearasu, ale měl by třeba zajíždět až na Střekov a vyjíždět ráno z různých částí města.
- Cyklisté nevyužívají cyklostezsky.
- Cyklistická doprava v UL je nebezpečná, kromě polabské stezky není možná. Ostatní městské čtvrti nejsou napojeny. Námět: Vypracovat cyklistiko dopravní plán města a následně realizovat.
- Cyklistické spojení z Klíše a Bukova na cyklostezku.
- Cyklistické stezky ve městě; rozšířit trasy cyklobusů do Českého středohoří
- Cyklistické stezky,stojany pro kola
- Cyklo pruhy na silnicích po celém centru i z centra (takové jaké jsou směr Globus)
- Cyklobusy jsou skvělé, mohly by jezdit denně.
- cyklopruhy na silnicích + možnost jezdit na kole v jednosměrce (churchillova ul.)
- Cyklopruhy, které nepovedou přes kanály a budou udržované (ne štěrk apod.)

- Cyklostesky
- Cyklostezek a různého zvýhodňování cyklistů je již v Ústí až až. Další investice jsou zbytečné.
- Cyklostezka je bezvadná
- Cyklostezka je bezvadná, bylo by dobré postavit i další
- Cyklostezka na střekovské straně - super. Jenom je problém se k ní dostat a to nemluvím o tom, pokud máte malé dítě. Takže realita je vzít si AUTO - přejet na cyklostezku (cca 10 min) a pak zase zpět. Jezdí sice ze Severní terasy cyklobus, ale pokud vím, tak se k němu taky musím nějak dostat a pak jeho jízdní řád - opět ,pokud si pamatuji, jezdí jenom o víkendu.
- Cyklostezka plní svůj účel
- Cyklostezka pouze kolem Labe je nedostačující, na tuto cyklostezku se není jak bezpečně dostat z ostatních částí města. "Vybudování" cyklostezky, která vede podél zdi chemického závodu, je pro mě výsměch všem aktivním lidem z města, navíc tato stezka končí uprostřed Předlic. Do centra města se člověk bezpečně nedostane. Příklad by si mělo vzít vedení města například z Drážďan, kde jsou vidět cyklisté i vedle frekventovaných silnic uprostřed města, ale mají bezpečně vymezené pruhy a další infrastrukturu.
- Cyklostezka ze Všebořic do centra města
- cyklostezky v oblasti Chlumec-Libouchec-Děčín
- cyklotrasy po městě úplně schází, žádné značení ve prospěch cyklistů pro bezečné projetí města - více ulic jako do Předlic, s tím, že je třeba krajnici pro cyklisty upravit aby se dala využít - opravit výmoly a poklopy
- dobrý
- Doporučil bych rozšíření cyklistických stezek v okolí města.
- Hlavne neblněte se zbytečnejma stezkama pro cyklisty. Také jsem někde zaznamenal, že by měli cyklisti povoleno na některých místech jezdit v protisměru. No potěš koště. To bude dobrej masakr.
- Hodně cyklistů stále bez helem
- Chaos na cyklostezce (cyklisti, bruslaři, kočárky, psi...)
- chtělo by to více cyklostezek, hlavně kvůli bezpečnosti dětí, také není kde zaparkovat s kolem, málo stojanů pro kola
- Chválím cyklobusy, ač kolo nemám.
- Chybějící síť cyklostezek po městě
- Chybí cyklo pruhy přes město. Chválím cyklobusy.
- Chybí cyklostezka směr Krásné Březno
- chybí cyklostezka z Neštěmic do centra ÚL a z Neštěmic do Děčína
- chybí cyklostezky po městě
- Chybí infrastruktura - absolutně, jezdit na kole společně s automobily odmítám
- chybí jízdní pruhy pro kola, chybí odstavná místa pro kola
- chybí možnost bezpečného průjezdu centra města
- Chybí pruhy pro cyklisty na silnici ze Severní Terasy
- chybí pruhy pro cyklisty, s dětmi je to na silnici nebezpečné
- chybí řešení v centru města
- chybí úsek most (město) - Krásné Březno - Neštěmice
- Chybí vyznačení cyklostezky v rámci městských čtvrtí.
- ispirujme se v SRN
- Jaké? Když funguje málo. Nejsou stezky, nevezme vás řidič MHD,
- Katastrofální cyklo propojení přes centrum na cyklostezku, chybějící cyklostezky a úložná místa na kola u škol
- Kola do MHD vzít nemůžu, tak jak se mám dopravovat na Severní Terasu, která je na

obrovském kopci? Bylo by fajn, kdyby pro cyklisty v tomto ohledu bylo něco vymyšleno.

- kolo ne do měst
- Kontrola cyklistů aby nejezdili tam, kde nemají (Např pod hradem u zdymadla po úzké hlavní silnici s dětmi bez přilby. To je velmi nebezpečné!
- leOŠí cyklostezky
- LeOŠí možnost napojení ze Všebořic do centra, na cyklostezku
- LeOŠí průjezd centrem pro cyklisty, návaznost na cyklostezku
- leOŠí přístup na cyklostezku z druhého břehu Labe
- Malá bezpečnost cyklistů ve měst
- málo cyklistických tras
- Málo cyklistických tras, ačkoliv je pravda, že Ústí je kopcovité město. Nyní je cca 1 rok nově v ulici Tovární, kde je to celkem dobré. Ale dobré by to bylo například i v ulici Přístavní.
- málo cyklostezek
- málo pruhů pro cyklisty
- málo stezek
- Málo stezek pro cyklisty
- Málo tras
- Měla bych zájem o cyklostezku k Miladě, myslím si, že by byla hojně využívána.
- město je pro cyklisty prakticky neprůjezdné
- Město je pro cyklisty velice nepřátelské, chybí pruhy pro cyklisty, Benešův most je nebezpečný, kromě Labské cyklostezky, není ve městě žádná cyklostezka
- město není pro cyklisty bezpečné, kromě labské cyklostezky nemá žádné bezpečné stezky pro průjezd městem
- Město zatím příliš cyklistiku v centru města nepodporuje což je škoda.
- Městské cyklostezky pro snadnější cestu na kole městem. Cyklo věže.
- minimální podpora
- moc bezpcno pro cyklisty po silnici, ne je prostoru , kor s ,
- MOHL BY JAZDIT CYKLOBUS ČASTĚJI NA SEVERNÍ TERASU
- možná více cyklostezek
- Možnost bezpečného uschování kola (parkovací boxy) v centru města (Mírové a Kostelní náměstí, hl. nádraží), pro předplatitele jízdenek DÚK zdarma, pro ostatní za symbolický poplatek
- na cyklistické cesty na silnicích v Ústí bohužel nezbývá místo
- Na kole se z domova do města jet bojím, protože mám pocit, že mě přejedou. Takže bych uvítala cyklostezky napříč celým městem.
- namalované pásy v Předlicích nic neřeší, bála bych se, že mě smete auto
- nedostatek cyklistických stezek
- Nedostatek stojanů na kola.
- nedostupnost cyklostezek
- nejsou cyklopruhy
- nejsou cyklostesky
- někdy na těch kolech jezdí jako blázni po chodníku
- nemohu posoudit, ale vzor bych hledala v Drážďanech, kde je velmi podporována doprava po městě na kolech
- není vyřešena doprava po městě, než se najede na cyklostezku
- Neohleduplnost cyklistů
- Nepropojené cyklotrasy

- Neuklizené pruhy pro cyklisty podél silnice.Hrozí defekty nebo pád.
- nezabývat se stupidníma cyklostezkama typu "okolo chemičky", která je jen o tom, aby se řeklo, že se udělaly cyklostezky!
- No kde začít. V tomto je UL doslova v plenkách. V podstatě cokoliv je OK. Větší (tedy alespoň nějaká) osvěta řidičů - necyklistů.
- Nové cyklostezky.
- Nutnost vybudovat páteřní cyklostezku přes město. Ideálně Masarykova ulice (centrum - Všebořice)
- občerstvení
- Obtížný přejezd zdymadel, cyklisté se pak pletou na silnici pod hradem Střekovem, která je úzká a nepřehledná.
- Oceňuji akci Do práce na kole, možnost půjčování kol na nádraží (vlak), větší podpora cyklostezek uvnitř i vně města (pruhy pro cyklisty - jako u Západního nádraží)
- odstavná místa s možností uzamčení kola
- Opravit cyklostezku mezi Sebuzínem a Střekovem - prorůstající kořeny stromů podle Labe a narušený povrch stezky. Na cyklostezky nepoužívat štěrkový povrch - cyklisté potom jezdí po okolní trávě a vyjedou si vedle stezky svou pěšinku.
- označit pruhy na hlavních tazích pro cyklisty - např. Masarykova ulice od centra až do Všebořic
- perfektní cyklostezka
- plný provoz Vídeň - Hamburk
- po městě není bezpečné cestovat na kole
- Podél silnic nejsou řešeny cyklostezky, jako v jiných městech.
- podpora cyklostezek
- podpora-více cyklostezek
- Pokrýt cyklostezky asfaltem
- pokusit se vytvořit cykokoridory centrem města
- Pokuty za to když cyklisté nejezdí po ciklostezce nebo tomu určeném pruhu
- Poškozené cyklostezky - nutno udržovat.
- pouhé vyznačení prostoru bez úpravy povrchu je alibismus
- Povolit kolo k převozu v MHD (hodně je to do kopce)
- pravidelná údržba cykloastezek
- pro cyklisty nepriliš přívětivě město
- Propojit jednotlivé obvody cyklostezkami, zohledněnými dopravními pásy u silnic
- Prosadit zákazy volného pobíhání psů a na dlouhém vodítku
- Provedení "pásu" pro cyklisty, kteří potřebují dojet mimo cyklostezku.
- Pruh pro cyklisty
- pruhy pro cyklisty
- Pruhy pro cyklisty i ve městě -> vyšší bezpečnost
- pruhy pro cyklisty na silnicích, popř. cyklostezky po městě
- Pruhy pro cyklisty na silnicích.
- Přejezd přes most E. Beneše - jedna strana chodníku pro cyklisty
- přes město není bezpečná cesta, jak se dostat na cyklostezku
- Přizpůsobit infrastrukturu cyklistům. Ve městě je nebezpečné jezdit na kole - nejsou uzpůsobené křižovatky, semafory, pruhy pro cyklisty, není umožněn vjezd do centra města. Jsou místa, kde by mohla být povolená jízda po chodníku. Pokud by byla infrastruktura více uzpůsobená cyklistům, já i spousta jiných lidí by volila pro dopravu do města kolo místo automobilu.
- rozbité cyklostezky na mnohe místech

- Rozšíření a úprava cyklostezek
- rozšíření cyklistických pruhů
- rozšíření cyklostezek po městě
- Rozšíření cyklostezky přes město, více jízdních pruhů pro cyklisty. Průjezd Mírovým náměstím pro cyklisty
- rozšíření sítě cyklostezek
- Rozšířil bych síť cyklostezek, aby se cyklisté mohli stáhnout ze silnic a chodníků. Často mi přijdou cyklisté na chodníku nebezpeční při svých jízdních manévrech, když se vyhýbají kanálům, spárám atd.
- Rozšířila bych síť cyklostezek, konkrétně třeba z části Neštěmice do centra města, momentálně není možnost se vyhnout hlavním silnicím.
- Rozšířit cyklostezku v centru města s vlastními pruhy.
- rozšířit povědomí o existenci cykloturistiky a podpořit cesty
- Rozšířit síť cyklostezek směrem do centra včetně možnosti bezpečného parkování kola v centru města
- řekl bych, že město pro cyklisty dělá hodně, jen tak dál
- řešit průjezd centrem města
- sdílení kol chybí
- Sice pěkné cyklostezky např. kolem Labe., na Miladě, ale není rozumná a bezpečná cesta jak se tam dostat. Cyklistům by se měly zprůjezdnit jednosměrné ulice a centrum města, některé ulice vyčlenit pouze pro klisty a vybudovat cyklostezky ve všech hlavních směrech napříč městem, aby byla cyklistická doprava postavena na roveň automobilové. Zároveň propojit cyklostezkou město i s okolními obcemi (Krupka, Teplice..) - je to velmi blízko, relativně po rovině a cyklistická doprava by tak byla plně konkurenceschopná s automobilovou, hodně lidí z těchto směrů dojíždí a jelikož většinou autem, je to spojeno s mnoha problémy,např. ve Všebořicích, kde je ta zatíženost automobilovou dopravou nyní už enormní
- Sportovní cyklisté se na silnicích chovají jako hulváti.
- Stezk z cetnra mesta do Svadova je strasna. Jet po silnici a vyhybat se nanesenemu sterku u krajnice neni mod prijemne.
- stezka přes město
- Super stezka tady
- špatná cyklostezka a přechod přes zdymadla
- špatné propojení cyklostezek
- Špatné propojení obou břehů Labe
- špatné spojení do centra a na cyklostezku, jediný úsek pro cyklisty je v Městských sadech
- ta je dost tristní, dostat se s kolem "přes město" je dost riskantní
- Ta se také v poslední době zleOŠila, bohužel špatný jsou již cyklisti, kteří nerespektují pravidla.
- Tohle je pro nějakou pomazanější hlavu, prostě složitá geomorfologie.. ještě jsem nepřišel na to, jak se s dětmi dostat rozumně na kolech z Krásňáku na cyklostezku na Střekově
- toto je v našem městě super :)
- trasa pro cyklisty pro průjezd městem např. směrem na Teplice
- udělat u silnic pruhy pro cyklisty a u obchodů dát stojany na kola
- udržovanější cyklostezka
- Udržovat lépe cyklostezky,případněještě budovatdalší.
- úprava krajnic
- Ústí nad Labem je z pohledu cyklostezek městem absolutně nepřátelským. Máme tu sice krásnou předraženou cyklostezku podél Labe, ale zkuste projet na kole (nejlépe s malými dětmi - to abyste si to více užili) například z Předlic na Bukov přes Klíši. Nebo z Centra do KB. nebo z

KB do Dobětic atd. atd. Cyklostezky nejsou. A ta slavná 2 EV7 Labská ? Občas by tam měl zkusit projet někdo kompetentní. Než jet po ní, je bezpečněji na silnici. Odstavená auta, nepořádek na vozovce ap. - zvláště směr do Svádova

- ústí není přizpůsobené cyklistice, málo městských cyklotras
- V centru není pro cyklisty prostor.
- V části města kde žiji, žádná cyklistická doprava není, jen odvážní cyklisté.
- V Ústí celkově velmi špatná infrastruktura pro pohyb cyklistů v intravilánu města z okrajových částí směrem do centra. Přítomnost hlubokých kanálů při okrajích silnic = cyklista se musí vyhýbat, vjíždí do středu silnice. Špatný příklad provedení dobrého nápadu - cyklopruhy z centra kolem chemičky směr Předlice a zpět - neudržované, s hlubokými kanály ve vymezených pruzích.
- v Ústí nad Labem není moc vhodný terén, proto, aby se zde dalo pravidelně ve větší míře jezdit na kole. Ty kopce na sídliště vyšlápnou jen nadšenci. Takže nápady cyklokoordinátora jsou mimo.
- ve městě nebezpečná, užíváme jen rekreačně, ne za účelem se někam dopravit
- velmi příjemné jsou cyklistické pruhy na silnicích - nyní nově z města směr Globus, vyznačit i na dalších silnicích
- větší bezpečnost na silnicích, nejlépe cyklistické jízdní pruhy
- víc cyklostezek
- víc cyklostezek ve městě by neuškodilo
- více autobusů pro cyklisty
- více ciklistyckých cest
- vice ciklostezek
- více cyklistických stezek
- více cyklostezek
- Více cyklostezek :-)
- více cyklostezek a leOŠí příjezd k nim
- Více cyklostezek a vyznačený pruh pouze pro cyklisty.
- více cyklostezek na sebe navazujících
- více cyklostezek v centru
- Více cyklostezek v Ústí n.L, LeOŠí propojení Střekova a Milady
- Více cyklostezek v Ústí nad Labem, nejlépe dál od frekventovaných silnic.
- více cyklostezek, nebo u silnic pásy pro cyklisty aby se cítili bezpečněji
- více cyklotras vedoucích mimo hlavní komunikace či silnice
- více jízdních pruhů pro cyklisty
- více míst pro umístění kol u škol
- Více místa pro cyklisty, např. jízdní pruhy.
- Více stezek
- více stezek po městě
- Více stojanů na kola a umístit je do mapy. Nejsou např. u polikliniky.
- vícecyklobusůivtýdnukolem16h.
- Všeobecně chybí pruhy vyhrazené cyklistům...
- Vybudování hustší sítě cyklotras.
- Vybudovat cyklistické stezky na levé straně Labe, hlavně ve městě a blízkém okolí.
- vybudovat cyklopruhy na silnici pres mesto
- Vybudovat cyklostezky.
- vybudovat stezku na Teplice

- Vybudovat stezky nebo cesty pro cyklisty.
- vyřešit cyklostezku Všebořice - Bukov - Klíše - centrum
- Vyřešit přejezd přes zdymadla, aby nemuseli cyklisté vjet na silnici a i maminky s dětmi. Je to velice nebezpečné
- Vytvoření cyklopruhů (s údržbou - vymetání nečistot)
- vytvořit více prostoru pro cyklisty na stávajících komunikacích
- vyznačené cyklotrasy v Krásném Březně. Postačí z Krásného Března k přívozu v Neštěmicích. Potřebuji se s dětmi dostat z ul. Vojanova u zastávky Dvojdomí dostat v bezpečí k přívozu v Neštěmích, kde přeplujeme na cyklostezku.
- Vyznačení pruhu pro cyklisty, jako řidiče mě někteří cyklisté dějí.
- vyznačit pruhy na silnicích pro cyklisty
- Vzhledem ke kopcovitému terénu nedává doprava bicyklem moc smysl.
- z centra žádné cyklostezky nebo vymezený prostor pro cyklisty, kličkuje se mezi auty, jezdí se po chodnících s dírami
- Z Něštěmic do centra se dostává kvůli provozu nepříjemně (pokud nelze využít přívoz)
- Za 30 let se vybudovala pouze cyklostezka kolem Labe a to ještě pouze na jedné straně. Na levé straně Labe od Vaňova do Neštěmic, lze přitom rychle udělat. Přes město nejsou téměř žádné cyklostezky, takže cyklista se musí např. směr Všebořice probírat 4proudou komunikací, kde by bylo spousty místa na vytvoření cyklopruhů!!
- zajistit omezení pro cyklisty na silnicích, kde překážejí, mají dost vyhrazených cest
- Zákaz jízdy cyklistů na chodníků, rozmístění značek, ohrožují chodce
- Zapojit více linek.
- Zásadně chybí možnost bezpečného pohybu poměstě. Není vyřešena návaznost na okolní cyklostezky.
- Zavedení pruhu pro cyklisty na silnicích ve městě. Stejné jaké jsou směrem od centra ke Globusu.
- zavést a rozšířit cyklostezky i po městě
- zavést bezplatné půjčování kol ve středu města
- Zavést cyklistické pruhy, takhle se člověk bojí vyjet na kole.
- zbudovat cyklostezky
- zde jsem poslední dobou velmi spokojena s rozšířením cyklo tras
- ZleOŠení a rozšíření ciklo pruhů
- zleOšit cyklostezky
- zleOšit podmínky pro cyklisty
- ZleOŠit údržbu a značení cyklostezek.
- zleOšit značení cyklistických stezek, aby to bylo ihned pochopitelné pro cyklisty, kteří jsou v Ústí nad Labem poprvé (cizinci). Domluvit nebo pokutovat cyklisty, kteří nepoužijí stezku souběžnou se silnicí a komplikují dopravu řidičům a vystavují se nebezpečí svého zranění
- Značení cyklistických tras v centru města
- Zřícení cyklo lávky či cyklostezky přes řeku Labe, např. z jednoho chodníku Benešova mostu
- zřídit samostatné pruhy oddělené od silniční dopravy, propojit jednotlivé cyklostezky
- zřídit stezky pro cyklisty ve městě
- Zvýšil bych počet odstavných míst, ideálně hlídaných, v centru města, aby byla možnost i tohoto způsobu cestování po městě. Nyní možné si jít nic vyřídit, jelikož není kam odstavit kolo.
- žádné vlastní cyklistické pruhy na komunikacích, špatné řešení a značení cyklostezky pod hradem Střekov

NÁMĚTY K AUTOMOBILOVÉ DOPRAVĚ

- Agresivita řidičů, na přechodech nedávají přednost, to by mohlo zleOŠit více semaforů.
- Aut je příliš, lidi jsou pohodlní. Odstranil bych auta z Benešova mostu a dal to jen pro pěší.
- Automobilová doprava bude i nadále narůstat, o tom není pochyb. Proto je potřeba odlehčit centru města. Na sídlištích např.
- Automobilová přeprava je v Ústí bohužel až jako poslední v řadě. Naopak by měla být podporována.
- Automobilů je až příliš, zatěžují město, možná by stálo za omezení, zejména v letních měsících. Rovněž není příjemné, že je tak zatížena Palachova ulice, a to i hlukem. Nestálo by to za odklon?
- běžný stav
- Bylo by dobré opravit "díry" na silnicích
- Bylo by fajn přijít na systém leOŠí průjezdnosti městem.
- Bylo by zapotrebi vybudovat kruhovy objezd na krizovatce nad letnim kinem, ve spicce je obtizne dostat se z vedlejsi ulice
- celkem v pořádku
- celkem žádné - když není komplikace na některém z mostů přes Labe nebo v těsné blízkozkosti za ním
- Centrum města by bylo možné z části uzavřít pro automobilovou dopravu a přebudovat na pěší zony
- Cybí leOŠí propojení centar na dálniční přivaděč, realizovat kdysi navržené přemostění západního nádraží by nebylo k zahození. A to jak pro automobily, tak pro kola
- časté uzavírky
- časté uzavírky, nepřehlednost, silnice samá díra, dlouhé opravy
- dala bych semafory k Masarykově nemocnici k tzv. přechodu smrti
- Dbát na "zelené vlny", zleOŠí se tím průjezdnost v dopravní špičce.
- Díry v silnici
- dlouhe uzavery v pripade oprav , nyni napr Velka Hradebni
- dokončení všech oprav v ulicích ve středu města
- Doporučil bych zvláště na 4 proudých silnicích v UL instalovat pevné radary, které by dokázaly odhalit i rychle jedoucí motorkáře.
- Dopravní situace ráno mezi 7-8 hodinou ranní na mostech ze Střekova a přilehlém okolí směr centrum je každodenní utrpení.
- hlídání výpadku semaforů na frekventovaných křižovatkách
- Hustá doprava v exponovaných časech ráno a odpoledne, obzvláště kolem nemocnice
- chtělo by leOŠí stav silnic
- Chtělo by to lépe vyspravět silnice od výmolů, i cestující v MHD s tím trpí. (starší a nemocní občané to cítí nejvíce)
- chtělo by to více parkovacích míst hlavně na sídlištích
- Chybně nastavené semafory, dlouhé čekací doby, v Ústí řidič často chytne "červenou vlnu". Ohromný provoz kamionů ve Vaňově.
- Instalovat "rychlostní kameru" v úseku u střekovského hřbitova.
- Jednoznačně chybí semafory na Všebořické ulici u Lidlu a nad Kauflandem u nadchodu, jak dlouho se bude ještě čekat, než se stanou další smrtelné nehody?
- Jsou nutné přechody těsně za křižovatkami?
- kruhové objezdy na nebezpečných křižovatkách ve městě a jeho okolí
- Kruhové objezdy už stačí, u Londýnské je značně malý, trolejbusy to obtížně vytáčí. Ráda bych viděla nějakou opravdovou pěší zónu v centru města,(tzn. skutečný odklon dopravy) a nějaký označený a rychlý okruh pro auta.

- kruhový objezd "Pod Větruší" ve špičce ucpaný, hlavně od Makra směrem do města.
- Kruhový objezd na Klíši by potřeboval opravit - alespoň výjezd do Klíšské ulice, tam auto trpí. Líbily by se mi semafory, jako mají v Rakousku - než naskočí oranžová, tak začne blikat zelená - člověk se tak může lépe připravit na to, že bude červená a nepřemýšlet, jestli to stihne na oranžovou nebo jestli má z 50 km/h prudce zabrzdit a riskovat, že to ten za ním ubrzdí. To samé se zelenými šipkami doprava - prostě zhasnou a člověk třeba i projede těsně na červenou, aniž by chtěl...
- kruhový objezd u zastávky MHD Lipová, Všebořice
- Kruhový objezd z Tovární ul. směr Globus
- kruhový objezd zastávka Chlumec přejezd, nebezpečná křižovatka + chodci či cyklisté nemají šanci přejet silnici
- Křižovatka Na Předmostí - špatná průjezdnost v době ranní a odpolední špičky. Velmi krátká zelená při příjezdu na křižovatku Na Předmostí ze Střekova (most E.Beneše).
- Kvalita povrchu silnic ve městě je katastrofální
- Kvalita vozovek je tristní
- kvalitnější silnice
- Lépe nastavit signalizační zařízení(automatizace)
- Lépe plánovat a organizovat opravy ať už vlastní vozovky, tak i vedení inženýrských sítí, tak aby co nejméně bzdily volný průjezd městem. Zrychlit tyto práce.
- lépe řízené světelné křižovatky
- lépe seřízené semafory
- lepsi silnice
- Lepsi silnice,bez der
- LeOŠí silnice - bez děr
- leOŠí silniční komunikace
- LeOŠí synchronizace semaforů
- LeOŠí údržba stavu komunikací včetně udržování vodorovného dopravního značení.
- LeOŠí, kvalitnější silnice. Bez děr.
- linka č.19 by měla jezdit častěji a to hlavně SO+NE
- Málo bezplatných možností parkování.
- málo kontrol policie - řidiči jezdí jako prasata a nedodržují předpisy
- málo kontrol rychlosti ve městě a málo policejních hlídek - všichni jezdí rychle, protože není žádná namátková kontrola nebo je jí velmi málo
- Málo parkovacích míst
- Málo parkovacích míst v centru.
- málo parkovacích míst ve městě, tvořící se kolony v dopravních špičkách
- málo parkovišť
- měla by se omezit
- méně časté fronty
- mezi 14:00 - 16:00 komplikace v dopravě v Ústí
- Mhd zadarmo...mene aut na silnici.
- Mnohde ve městě velmi mizerné rozhledové poměry. Např. Střížovická ulice (přerostlé keře), křižovatka Štefánikova-Na Stráni (stromy), křižovatka Jateční - Za Válcovnou (keře), křižovatka Předlicka - K Vavřinečku směrem do centra je vzhledem ke zjevnému nedodržování rychlosti řidičů riskantní odbočení z ulice K Vavřinečku.
- mnoho aut, máo parkovišť
- Mnoho silnic se začne opravovat a než se opravy dokončí, začnou se dělat jinde stejnou firmou.
- moc aut

- moc aut :-)
- možnost pro bezpečné zastavení a na/vyložení dětí u ZŠ a MŠ
- na frekventovaných křižovatkách udělat kruhové objezdy/semafory
- na křižovatce Solvayova a Klíšská udělat světelnou křižovatku. Alespoň ve špičce.
- na místech kde je více semaforůza sebou zkusit sladit intervaly tak,aby se dalo jet na zelenou vlnu
- Na okrajích města zřídit záchytná parkoviště
- Na silnice je brán větší zřetel než na chodníky.
- nebylo by na škodu zamyslet se nad některými nebezpečnými křižovatkami
- nedodržovaní rychlosti, absence měření rychlosti
- nedostatek parkovacích míst
- nechápu význam ostrůvků u zastávek na Severní Terase, ale na to už je trochu pozdě
- nějakým způsobem vyřešit dopravní špičku, zrychlit průjezdnost zacpaných míst v centru města
- nejenom silnice 1 a 2 třídy je důležité opravit
- Nekde bych rxchlost jeste omezila, jinde bych pridala.
- Některá parkoviště (např. u bývalé hypernovy) jsou nesmyslně nastavené dopravní značky. Na parkovištích platí přednostz prava, ale někde se nachází (již i neplatné, ptže jsou otočené nebo nejsou vidět) nesmyslně značky pro dej přednost v jízdě. Dále musím velice vytknout obrovský nedostatek parkovacích míst a ploch. Zejména Dobětice nebo oblast Krásné Březno ulice Žežická.Věřím, že by se dala najít i řada dalších míst s nedostatkem parkovacích míst. S tímto je velice nutné něco udělat!!!!!
- některé přechody špatné umístěné, ostrůvky MHD
- Některé silnice jsou ve velmi špatném technickém stavu.
- Některé vedlejší silnice potřebují nutně opravit - např. část Resslovy ul. (houpe), Žukovova... Nemalovat přechody hned za křižovatkami - sice se zde jedná o zpomalení vozidla, ale z pozice řidiče nepřehledné.
- Někteří ,,řidiči,, by měli podstoupit znovu zkoušky řízení a zopakovat si pravidla silničního provozu. Nebo alespoň zavést více silničních kontrol a zaměřit se na určitá místa (otáčení v křižovatce, nepoužívání blinkrů, telefonování za volantem...).
- někteří řidiči by si mohli osvěžit základy, jako používání blinkrů a hlavně na semaforech stát u kraje, nikoliv uprostřed (zvlášť u semaforů v okolí nemocnice, hasičů...)
- nemuseli by se kamiony předjíždět na dálnicích - já bych jim to zakázal, kde nejsou tři a více pruhů
- není dobrý stav vozovek na Střekově, nejhorší je úsek z Novosedlického náměstí k STZ (Žukovova)
- Není kde zaparkovat.
- Není plynulá průjezdnost jak pro auta i pro MHD viz:ostrůvky na S.Terase zast.+Střekov u soudu
- Neohleduplnost řidičů
- neomezovat dopravu kvůli 1/2 maratonu a podobným věcem, které se dají umístit mimo centrum dopravy
- neopravené vozovky
- nepouštět vozidla do centra města
- nepřehledná doprava ve městě, zmatek, opravit silnice i mimo hlavní cesty (například Čajkovského je katastrofa, občas záplata)
- Nerozkopávat tolik ulic najednou
- Neustala omezeni na silnici
- Nevyhovující kvalita silnic.
- Občas odpoledne kolony

- obchvat Libouchce
- od 14:00 do 16:00 totálně zacpané kruhové objezdy nebo velké křižovatky
- odklonit dopravu z města
- Odstranit hloupé zpomalovací ostrůvky na Severní Terase.
- odstranit všechny retardery,přiblblé ostrůvky a úmyslná zúžení,která překážejí provozu např.Kr.Březno a Severní terasa
- odstranit zbytečné ostrůvky
- odvést dopravu ze středu města
- omezení dopravy os. automobilů v centru
- omezit
- Omezit automobilovou dopravu v obydlených částech města, omezit na minimum nákladní dopravu ve městě
- omezit dopravu v centru města
- omezit pohyb aut ve městě, měřit rychlost, hlídat dodržování silničních pravidel atd.
- Omezit provoz na Masarykově třídě pro osobní vozidla od Hotelu Vladimír.
- Omezit vjezd aut do města.
- omezit vjezd do centra města, omezit vjezd automobilů nad 2 t do sídlišť a podobně
- opětovné nastavení zákazu vjezdu osobní dopravy do rozšířenějšího centra města
- oprava silnic
- oprava silnic (např. Resslova ul.), parkování kamionů v Jateční ul.
- oprava silnic po zimě
- Oprava výmolů
- Opravit díry ve vozovkách, opravit propadlé kanály.
- opravit povrch vozovek, vytvořit tépichdehťák superlong bez děr a nerovností :) opravit propadlá víka kanálů, zjednosměrnit některé ulice v centru
- Opravit silnice
- opravit silnice a hlavně okamžitě udělat kruhový objezd v Předlicích směr na Globus a směr na Chabařovice, vyzkoušejte si přes křižovatku dvakrát denně jezdit - přeji vám to.
- opravit silnice, hlavně v obytných částech a ne pouze na hlavních tazích
- opravit silnici v krasnem brezne
- opravovat rychleji silnice
- opravovat silnice
- Opravy hlavních komunikací (ulice Žukovova, Drážďanská, Výstupní)
- opravy silnic
- Opravy silnic - pokud bych měl přizpůsobit jízdu vozovce, tak brzo budu potřebovat tank :-)
- parkovaní
- pořádné dopravní značení při objížkách
- Postavit kruhový objezd nad letním kinem - křižovatka ulic: Rooseveltova - Bělehradská - Na Vyhlídce - Hilarova. Každé ráno ve všední den je tragické se napojit na hlavní silnici. Řidiči nechápou přednosti v jízdě a hlavně nechápou, že při odbočení z ulice Na Vyhlídce dolů do Bělehradské by neměli stát v protisměru. Takže každé ráno tady potkávám asi 10 blbců, co si neumí správně najet do křižovatky a blokují auta, která odbočují z hlavní (z Bělehradské směrem od nemocnice) dolů k Domu kultury. Kruhový objezd by situaci vyřešil a doprava by byla plynulejší. Hlavně bych každé ráno nemusela nadávat a ušetřila bych si nervy...
- Postavit kruhový objezd v Předlicích (křižovatka z Tovární směr Globus)
- Pracovní dny mezi 14:00 - 16:00 velké kolony po městě
- Prilis mnoho automobilu.

- prosím o zleOŠení stavu vozovky v ulici Klišská, děkuji
- přehlednější
- Přehuštěná
- přechod u masarykovy nemocnice - chtělo by to zrcadlo
- přechody pro chodce ihned za kruhovým objezdem, velmi špatný technický stav vozovek
- přechody pro chodce jsou umísťovány nebezpečně a nelogicky hned za kruhové= objezdy - větší nebezpečí kolize vozidel, pokud vozidlo opouštějící kruhový objezd dává přednost chodci na přechodu.
- přechody umístit dále od zatáčky,
- přeplněné centrum
- Přes město 40km/h
- přestavba rondelu na kruhový objezd, zřízení kruhového objezdu v ulici Malátova a Bělehradská a zřízení kruhového objezdu v ulici Londýnská a Klíšská
- přetížená silnice do Děčína
- příliš mnoho aut všude
- příliš mnoho jednosměrek
- Přílišná automobilová doprava
- přivaděč na Děčín
- ráno zacpané předmostí, odpoledne pod větruší
- Redukce aut stejně nejde, protože místní populace je líná a debilní.
- Resslová ulice naprostá katastrofa, stav dezolátní
- Rozbité silnice
- rozbité silnice,samá díra,nerovnosti
- rozkopané a děravé silnice
- rozkopaný střed města, toto nejde dělat postupně a né vše najednou
- Rychlejší opravy silnic, více kruhových objezdů - jednodušší jízda i v okolí UL
- Řidiči by měli respektovat značky a jezdit dle předpisů.
- seřídit semafory
- Silnice by mohly být v leOším stavu
- Silnice sama díra
- Silnice ve špatném stavu
- snížit stav automobilu ve městě
- Srovnání ntervalu semaforů.
- stálé zácpy ve špičce a teď i průejzd městem
- stav silnic
- Stav vozovky je katastrofický, přitom se provádí opravy každý rok. Možná by stačilo udělat to jednou kvalitně.
- strasne zanedbane silnice
- střed města-odklon dopravy
- Šílená, ale možná je to víc o řidičích než o komunikaci. A s tím bohužel nelze moc udělat. Doporučuji všem používat palubní kamery. Ještě mě napadá doplnit cestou do města více přechodů, např. u kauflandu Všebořice (pod přechodem) - mnoho nehod jen díky tomu, že lidi přecházejí přes silnici, zároveň vyjíždí auta a nikdo nikomu nedá přednost. Zbytečně zde uhasíná spoustu životů.
- šílený stav silnic
- špatná kvalita silnic
- špatná kvalita silnic, díry, zvlněné silnice

- Špatná vozovka v určitých místech.
- špatné komunikace
- Špatné načasování semaforů.Viz. křižovatka Důlce - Předmostí.
- špatně řešené přechody hned za křižovatkou
- Špatné řešení spojení přes Labe. špatné řešení některých silničních uzlů, např. Žižkova - křižovatka pod Větruší
- špatně seřízené semafory
- Špatné silnice
- špatný stav silnic
- špatný stav silnic - díry
- špatný stav silnic, díry, nedostatečné kontroly a postihy za přestupky
- špatný stav silnic, špatně vyřešené některé křižovatky, chaos
- špatný stav silnic, vleklé opravy, kdy se pracuje pouze dopoledne, leOŠí koordinace oprav, aby se stejný úsek nepřekopával opakovaně
- špatný stav vozovek
- Technický stav silnic
- Ubrat víc omezení, vypínat dřív semafory. Prostě uděat automobilovou odpravu víc plynulou.
- ucpaný provoz
- Ukončit jednu sanační úpravu vozovky a poté teprve začít další. Neprovádět všechny naráz, je v tom zmatek. Naučit lidi jak funguje kruhový objezd nebo metoda tzv. "zipu". Nepřijde mi, že by to znali.
- upravit ulici Dukelských hrdinů (směr k Lidlu) na jednosměrku. Je zde obrovská frekvence vozidel
- upravit většinu značení ve městě, opravit katastrofální stav silnic
- V centru města (s výjimkou rezidentů a dopravní obsluhy vyloučit automobilovou dopravu, motivovat lidi k využití MHD, která by se ale musela velmi výrazně zkvalitnit a zlevnit, využití jízdních kol, negativně motivovat pohyb po městě automobilem (mimo osoby s omezenou schopností pohybu a orientace)(poplatky za vjezd, placení parkovného, zákazy vjezdu do centra. Vynikající nápad byl vybudovat pod městem tunel, který by odvedl dopravu od Děčína či Prahy do podzemí a město otevřít lidem. Na okraji města vybudovat odstavaná parkoviště ze kterých by kvalitní MHD odvezlalidi do centra města, či by si mohli zdarma (nebo za symbolický třeba roční poplatek) zapůjčit kola a vrátit třeba na jiném místě.
- V době mezi 14:00 - 16:00 velké kolony vozů po městě
- V době mezi 7-8 hod. a 15-16 hod. velmi silný provoz
- v Chabařovické ulici je to nyní neštěstí, není přechod a už vůbec se nedodržuje maximální rychlost, kamiony, ale i osobní auta jezdí i kolem 100 km za hod. Klepe se mi i nádobí. Policie neměří, což je velká chyba.
- V současné době dost rozkopané centrum i okolí.
- V ul. Bělehradská, kde jsou v horní části lipová stromořadí, stromy obrůstají od kmene výhonky, které zamezují výhledu při vjezdu do ulice z bočních komunikací. Chtělo by to vícekrát v sezoně seříznout. Určitě tonení problém jen této ulice
- Vadí mi průjezd veškeré dopravy na Masarykově třídě(MHD, automobily) v úseku rondel u Londýnské po odbočení do Pařížské nebo k muzeu, hodně zácpy, hlavně odpoledne. Od železničního mostu směrem na Krásné Březno je na komunikaci uprostřed betonový výstupek, je zašedlý a zaprášený, dobré místo pro likvidaci kol aut. Nestačila by tam bílá plná čára??? V noci a za deště naprosto neviditelné!!!
- věčné opravy již opraveného,stále dokola....
- Velmi špatný stav komunikací
- Větší kontrola dodržování pravidel silničního provozu. Vzrůstá agresivita řiddičů.

- více dopravních policistů do ulic, trestat přestupky řidičů - rychlou jízdu ve městě ...
- více investic do opravy komunikací
- Více opravovat nerovnosti na silnicích.
- více parkovacích míst
- více parkovacích míst ve městě
- více parkovacích míst, parkování služebních (firemních) vozů mimo obytné zóny
- více parkovišŤ
- Více policejního dohledu na městských silnicích; seřídit semafory na sjezdu z Mariánského mostu / od města - směrem Krásné Březno.
- více policejních kontrol,aby lidé jezdili opatrněji
- více policistů v ulicích
- více přechodů pro chodce
- více radarů a kontroly rychlosti, předjíždění - konkrétně u nemocnice
- více semaforů
- viditelnější značení
- Vše průjezdné kromě špičky od 14-15:30
- všude je moc aut
- vybudovat odpočívadla pro kamiony, aby neparkovali u silnic
- vyloučit nákladní dopravu z města
- Vymístit z centra Ústí nad Labem. Přemostění ZÁpadního nádraží s napojením na Panskou/Klíšskou nezbytné.
- vypínat semafory ve večerních / nočních hodinách, např. ulice Klíšská
- Výrazně zdražit parkovné v centru města. Upřednostnit MHD před osobní automobilovou dopravou - chytré křižovatky apod.
- Vyřešit křižovatku u zastávky Poslední cesta a změnit hlavní ulici dle dráhy trolejbusů
- vytvořit P+R
- vzkaz pro silnicare- stav silnic v UL je ubohy- Resslova, U Plavecke haly, Masarykova...
- Zácpy
- Zakázat osobní dopravu v centru města.
- zasekané Ústí
- zavést psychologické testy řidičů
- Zhoršená dostupnost pracoviště (rekonstrukce mostu)
- Zhruba v těchto místech je po zimě dost nebezpečná díra https://mapy.cz/s/2G0Ns
- Zjednosměrnit některé ulice v centru města
- Zkapacitnění a regulace průjezdu řízených křižovatek Velká Hradební, Předmostí, Pětimostí - informační tabule o vytíženosti křižovatek před jejich příjezdy.
- Zkapacitnit průjezd městem.
- ZleOŠit možnosti parkování
- ZleOŠit stav silnic v UL (2 a 3 tříd)
- zpřehlednění - informování řidičů o správném řazení na sjezdu z Mariánského mostu k semaforům na předmostí, špatné řazení řidičů jedoucích z mostu způsobuje dopravní zácpy
- zpřehlednit křižovatku "pod větruší - kruhový objezd" a víceproudou silnici u marianského mostu
- zrevidovat počřet dopravních značek - jen v okolí bydliště vím minimálně o třech, které nejsou podle legislativy a o několika, které jsou úplně nelogické
- Zrušit nesmyslný semafor ze sjezdu z nového mostu směrem na Krásné Březno, kde se tvoří zbytečné kolony.

- zrušit ostrůvky u zastávek, je to akorát nebezpečné
- Zrušit průjezd automobilů v Masarykově ulici v úseku od Moskevské ulice k divadlu.
- Zřízení kruhového objzdu Predlicich
- Ztlumit automobilovou dopravu. Zpomalit například Všebořickou ul.
- Zvýšit počet parkovacích míst v centru města, případně Budovat záchytná parkoviště s možností dojezdu do centra MHD.

NÁMĚTY K PARKOVÁNÍ

- Absolutní nedostatek parkovacích míst
- absolutní nedostatek parkovacích míst, nedostatečná dopravní politika města, pro mimo ústecké vytvořit záchytná parkoviště na okraji města a vjezd do města zpoplatnit, zakázat parkování aut nad 2 t v obydlených zónách (na sídlištích)
- aktivněji řešit problematiku parkování na sídlištích, např. změny v ÚP a výstavba nových parkovišť místo, aby byly současné parkoviště zpoplatňovány, případně rozdávány pokuty za špatné parkování.
- ano - postavit více parkovacích míst v Doběticích
- ano, problem bezpplatneho parkovani v centru mesta
- Asi největším námětem je především chuť a snaha magistrátu města Ústí nad Labem věc řešit. V některých částech městské části Střekov je bezpečné parkování nemožné.
- Ať konečně vyřeší Kampus UJEP parkování svých studentů!!, tak aby i residenti mohli parkovat u svých domovů. Jakékoliv místo navíc v rezidenčních oblastech po celém UL je více než vítáno.
- Automobily, které budou dlouhodobě parkovat v centru UL, nechávat na okrajových parkovištích. Když potřebuji v UL něco zařídit (lékař v Poliklinice, úřady, Magistrát atd., není možné v pracovních dnech kde zastavit.
- běžný stav
- bílé pruhy, lidé parkují neukázněně
- Bohužel se už parkuje i tam, kde je to zakázané a policie nekoná
- Buď zvýšit cenu parkovného od 7:00 do 17:00 v centru města, nebo zvýšit parkovací kapacitu přímo v centru města. Postihovat nepovolené parkování na nepovolených místech (ale ne třeba při stěhování). Zjednosměrnit ulice v obytných oblastech,
- budování nových parkovacích míst
- Budovat záchytná parkoviště s možností dojezdu do centra MHD.
- Bylo by fajn parkovat u baraku,jelikoz tady porad neco kopou ,tak to neni mozne
- Bylo by fobre mit vice parkovacich mist.
- bylo by potřeba vytvořit více parkovacích míst na sídlištích a v obytných zonách
- celková situace v Ústí nad Labem je hrozivá
- celkově v UL zoufalý stav který se mnoho let neřešil
- defacto v UnL neexistuje-centrum
- Dobětice - VELMI MÁLO parkovacích ploch. Dále Žežická, Peškova a řada dalších
- Dobětice jsou v kritickém stavu
- donutit lidi parkovat na určených parkovištích, ať chodí do města pěšky, invalidé mohou parkovat ve městě, slevu na odlehlých parkovištích
- Drahé parkoování
- Drahé parkování
- Drahé parkování v centru a velmi málo parkovacích míst.
- drahé parkování vůči výplatě(mzdě) lidí
- dražší parkovné
- důraz na vytváření parkovacích míst v místě hustého osídlení - využití stávajících prostor k logickému rozšíření parkování (např. podélné parkování plus trávníček mezi vozovkou a chodníkem = více míst ke kolmému parkování)
- hlavně udělat parkovací místa na sídlištích, přijedete v 16 hodina nemáte kde parkovat, nedejbože ve 21:00, to už nezaparkujete vůbec, jedině na trávě!!! Opravit silnici od Autoškoly - Krásné Březno směrem dolu na křižovatku, jsou tam už několik let tak strašné boule, že se bojím o auto!!!
- hodně aut, málo parkovacích míst
- Hrozná situace

- hrůza
- Chtělo by to na sídlišti skřivánek dodělat parkovací místa například částečným zúžením širokých chodníků a umožnění parkování kolmém místo podélného... parkování tu je hodně špatné
- Chtělo by to více parkovacích míst, nejlépe zdarma.
- chybějící parkovací místa u panelových domů
- Chybí parkovací domy, všude
- Chybí parkovací místa v UL .....
- I když vlastním parkovací průkaz pro osoby se ZTP, máme pravidelně problém při parkování např. u Úřadu práce (vyřizování průkazek apod.), u polikliniky, u nemocnice. Mělo by tam být více míst vyhrazených pro invalidy.
- Jako jiná města by bylo dobré vytvořit mobilní aplikaci, která by ukazovala reálný počet volných míst na parkovištích a řidič by už při jízdě věděl, na jakém parkovišti může zaparkovat a nemusel by objíždět celé město a hledat volné místo.
- Je málo parkovacích míst na sídlištích z důvodů auta na osobu v jedné rodině. Někdy i 3 auta v rodině. Nakreslit parkovací čáry nebo lidi naučit jak mají parkovat bez 2m rozestupů mezi auty. S dodávkou pak sotva někde zaparkujete.
- je potreba vice mist
- Je to jak to je. Míst je málo a aut hodně, každý chce dojet co nejblíže k centru a většinou zaparkovat bez placení!!!
- Jedno větší parkoviště by se v centru města hodilo. OC Fórum je bezmála jediné místo, kde člověk dokáže zaparkovat.
- Jsou potřebná místa na parkování u DDM, je problém zaparkovat a odvézt dítě na kroužek.
- Katastrofa !!!!
- katastrofa, minimum parkovacích míst, nutno platit si soukromé parkoviště
- Katastrofa. Večer už člověk nezaparkuje.
- Každá nová stavba by měla mít povinně podzemní parkoviště. Současně by mělo být důrazně vyžadováno dodržování pravidel parkování !
- Každý kdo má do řitě díru nepotřebuje auto + parkovací místa zabírá nezanedbatelný počet vraků.
- Kontrola parkování u Kauflandu ve Všebořicích. Parkují tam vozidla u žluté čáry a jinde, kde se nemá.
- kriticky málo míst k parkování na sídlištích
- kritický nedostatek míst k parkování
- Krom supermarketů se dá v Ústí někde normálně zaparkovat? NE, nedá.
- Kromě OC Forum málo parkovacích míst
- LeOŠí parkování u Polikliniky
- LeOŠí parkování v centru města.
- leOŠí parkování, více místa, leOŠí hlídání na parkovištích
- levnější parkování
- Lidé neumějí parkovat
- malá možnost parkování ve městě
- malé parkoviště
- malé plochy
- malo bezplatnych parkovacich míst
- málo míst
- malo mist na parkovani kdekoli ve meste nebo na sidlistich
- Málo míst v místě bydliště.
- málo míst ve městě

- málo místa
- Málo místa k parkování
- málo místa k parkování na sídlištích i u školy a školky
- málo místa na parkování (severní terasa, dobětice) dobrá dostupnost parkování v centru (forum, zdar)
- Málo místa na parkování kdekoliv
- Málo místa na sídlišti například Stribrniky
- málo neplaceného místa na parkování ve městě
- málo parkovací míst na sídlišti
- málo parkovací plochy v době kdy funguje Kampus a školy - učitele ZŠ nemají kde parkovat a zabírají místa obyvatelům co zde bydlí
- Málo parkovacího místa v centru města
- málo parkovacího místa v okolí bydliště
- Malo parkovaciho mista.
- Málo parkovacích mist
- málo parkovacích míst
- Málo parkovacích míst . Vše je směřováno pouze do OC Forum
- malo parkovacich mist a drahe
- málo parkovacích míst a ještě k tomu drahé parkování
- Málo parkovacích míst hlavně centrum
- Málo parkovacích míst hlavně na sídliště
- Málo parkovacích míst jak na sídlištích, tak ve městě.
- Málo parkovacích míst na Doběticích
- Málo parkovacích míst na Dobeticích zdarma
- málo parkovacích míst na Kíši/porblém se studenty UJEP, SOŠS, SZŠ/
- malo parkovacích míst na okraji města i v centru
- málo parkovacích míst na sídlišti Pod Holoměří
- Málo parkovacích míst na sídlištích
- málo parkovacích míst na sídlištích a u škol
- Málo parkovacích míst na sídlištích a v obydlených částech města
- Málo parkovacích míst pro dojíždějící z jiných částí okresu(bezplatné odstavné parkoviště)
- málo parkovacích míst pro postižené
- Málo parkovacích míst u zdravotnických zařízení
- málo parkovacích míst v celém městě
- málo parkovacích míst v centru
- Málo parkovacích míst v centru .
- málo parkovacích míst v centru a na sídlištích, např. v Krásném Březně se téměř nedá projet po sídlišti, protože auta stojí ve dvou řadách vedle sebe po obou okrajích poměrně úzké ulice
- Málo parkovacích míst v centru a okrajových čtvrtích,
- málo parkovacích míst v centru města i v přilehlém okolí
- Málo parkovacích míst v centru města, drahé parkování
- Málo parkovacích míst v centru!
- Málo parkovacích míst v centru.
- málo parkovacích míst v místě bydliště
- málo parkovacích míst v ulici SNP
- málo parkovacích míst ve městě

- málo parkovacích míst ve městě a na sídlištích
- Málo parkovacích míst ve středu města.
- málo parkovacích míst, často parkují auta na trávnících
- málo parkovacích míst, drahé parkovné
- málo parkovacích míst, špatná práce MP - tím nemám na mysli, že by měli všechna auta odtahovat, ale pokutují nahodile
- Málo parkovacích míst,drahé
- malo parkovacich mist,na sidlistich katastrofa a nebo predrazeny
- Málo parkovacích míst.
- malo parkovani
- Málo parkovišť na sídlištích
- Malo parkvacich mist po meste a v okoli paneloveho domu.
- Málo vhodných parkovišť.
- Málo volných parkovacích míst na sídlištích .
- málo volných parkovacích míst v Ústí, chybějící u důležitých institucí
- Masarykova ulice - nedá se zde zaparkovat - věčně narváno autama.Parkujeme na placeném parkovišti města UL,kde nám tento měsíc 2x poškodili auto vandalové.Je to hnus !!!!!!
- mělo by být levnější
- Mělo by se udělat více parkovacích míst. Je rok 2019 a ne rok 1980. Lidé dnes mají ve většině domácnostech minimálně 1 kolikrát 2 a více aut. Bohužel na parkovacích místech to není znát. Pak se člověk nemůže divit že po 7 hodině už v podstatě nezaparkuje.
- méně aut, více místa na parkování.. je to jednoduché. Taky bych nedával řidičák každýmu. Přísnější kritéria u autoškol!
- Místa
- Místo autobazaru u Labe,jinak v podzemí, drobná místa u DK, a pak u nás Na Kohoutě máme zoufalou situaci, kdyby se vyasfaltoval pruh kolem garáží, tak by se našlo až 50 míst, což by sídlišti pomohlo. Když se projektovalo, tak se nepočítalo s tím, že lidi budou mít taky auta. Stačí se přijít podívat a jistě uznáte, že množství míst k parkování je nevyhovující. Kdo nepřijede do 17 hodin, už nezaparkuje.
- Místo starého autobusáku parkování pěkný, ale není to moc drahý za nehlídané parkoviště?
- Mizerie v celém Ústí. Vzhledem k tomu, že jezdím často s dcerou a vnučkou do Masarykovi nemocnice, tak se vždy děsím jak tam zaparkuji (s 10ti měsíčním mrnětem v sedačce je to horor).
- Možnost parkovat v nadzemních garážích u Fóra a u Mariánské skály po určitý časový limit zdarma je rozumné řešení které by určitě mělo být zachováno. Uleví se tím ostatním parkovacím místům přímo v centru.
- Možnost si zaparkovat před svým domem a nebo si místo zaplatit. A také více parkovacích míst po celém ústí a v okolí nemocnice
- Možnost zakoupení svého parkovaciho mista v miste byliste max jedno na domacnost
- Na některých sídlištích mi příjde, že auta nemají kde parkovat.
- Na Severní Terase a Dobětičích mnohem víc parkovacích míst, není večer kde parkovat.
- Na Severní Terase je nezbytné rozšíření parkovacích míst. Vrátila jsem se ve 23 hod z práce, zaparkování nemožné, dostala jsem pokutu. Mně by nevadilo placené parkování.
- Na sídlišti Dobětice chybí dostatek parkovacího stání.
- na sídlišti málo parkovacích veřejných míst
- na sídlišti možnost předplatit si parkovací místo
- na sídlištĺ S. Terasa i v centru víc parkovacích mmíst
- Na sídlištích je parkovaní navečer peklo.

- Na sídlištích např. Na Kohoutě není po páté hodině kde zaparkovat, lidé to řeší tak nešťastně, že v případě naléhavé události (požár, záchranka) se do sídliště záchranné složky nedostanou.
- Na sídlištích nedostatek parkovacích míst, přitom by stačilo realizovat opatření s minimálními náklady, aby se počet míst navýšil (nakreslit parkovací místa na silnici, případně některé ulice zjednosměrnit).
- Na sídlištích v Ústí n. L. je málo parkovacích míst. Např. ulice Gagarinova. Navíc jsou zde díry v silnici.
- na sídlištích více míst na parkování. Na určitých místech by to šlo, místo podélného stání, příčné.
- na sídlištích vyznačit parkovací místa,večer není kde parkovat,přitom kdyby se parkovalo víc u sebe vzniklo by víc parkovacích míst
- nalo parkovacich mist
- namalovat bílé pruhy i na sídlištích
- Navýšit parkovací místa především na sídlišti. Zamezit parkování firemních aut na sídlištích pokud tam firma/majitel nemá trvalé bydliště. Jednoznačně tak šetří podnikatelé/firmy náklady za parkování svých dopr. prostředků ale současně zabírají odhadem až 30% parkovacích míst na sídlištích.
- něco udělat s parkováním u nemocnice a polikliniky, je to nedostačující pro pacienty
- Nedávno jsem vezla dceru na vlakové nádraží a nebylo možné zaparkovat pod nádražím kvůli současnému dopravnímu omezení.
- nedostačující parkovací plochy u bydliště
- Nedostatečné parkovací plochy na sídlišti Dobětice, zrevidovat značení - neaktuální
- Nedostatečné parkovací plochy na sídlištích, stání podél-po rozšíření silnice by bylo možno stát příčně a parkování by se téměř zdvojnásobilo.
- nedostatečné parkování v celém městě ÚL
- Nedostatečný počet park. míst v centru i na sídlištích
- Nedostatek míst
- nedostatek míst , parkuje se i na chodnících
- nedostatek míst jak v bydlišti tak v centru
- Nedostatek parkobacich mist temer vsude
- nedostatek parkovacích míst
- nedostatek parkovacích míst - je vidět, že plány na bydlení dříve vůbec nepočítali s nárůstem automobilové dopravy v ÚL
- nedostatek parkovacích míst v centru
- nedostatek parkovacích míst v centru města
- Nedostatek parkovacích míst v centru města a u vlakového nádraží
- nedostatek parkovacích míst v centru města, drahé parkování v centru města
- nedostatek parkovacích míst v centru Ústí
- Nedostatek parkovacích míst v místě bydliště
- nedostatek parkovacích míst v oblasti bydlení a všeobecně v centru města
- Nedostatek parkovacích míst v oblasti Kampusu
- Nedostatek parkovacích míst ve městě
- nedostatek parkovacích míst, zejména na sídlištích, které by se mohlo zvýšit přidáním zatravňovacích panelů u komunikací a tím zajistit kolmé či šikmé stání vozidel.
- Nejhorší co může být!!!!!! Více parkovacích míst u paneláků, aut nemají kde stát a pak se najde blbec, který volá PČR a rozdávají se jen nesmyslně pokuty. Kde jako máme parkovat? Dále, proč se neudělá větší placené parkoviště pro kamiony? - třeba u bývalého OC Všebořice? Mnoho místa, nevyužito a jen to chátrá.
- nejsou parkovací místa (např. domy), ulice jsou přecpány zaparkovanými auty

- nelíbí se mi nutnost placení parkování v místě bydliště
- nelze parkovat v centru
- nemožnost parkování u místa bydliště ve večerních hodinách
- nemožnost zaparkovat na sídlišti a dokonce dávání pokut,zřejmě aby si strážníci poleOŠili i služebním autům na výjezdu- ČEZ -u nás pod oknem dostali pokutu,přestože byli v práci a můžou parkovat až 30 minut -běžná vykládka ,třeba sthování... v tomto bodě se rozmohlo i udávání , mám kartičku ZTP i na parkování a není msíc aby mě někdo neudal jestli je pravá...
- není kam zaparkovat auto na delší dobu a už vůbec ne zadarmo
- není kde parkovat
- není kde parkovat - málo parkovacích ploch
- Není kde parkovat. Každé sídliště je hrůza.
- Není kde zaparkovat
- neopravená silnice již déle než 5 let, propadlý kanál na sídlišti Spartakiádní, vozovka podemletá v délce cca 8 metrů
- neúměrně zdražené parkování
- nutné vyřešit parkovací možnosti na sídlištích
- nutnost více parkovacích míst
- nyní parkování vyhovuje
- Obecně nedostatečná parkovací kapacita v Ústí nad Labem. Zavedení jednosměrného provozu v ulici Balbínova se zachováním možnosti parkování na obou stranách ulice.
- Objemově bych zvýšil počet parkovacích míst v centru města Ústí nad Labem, když si potřebuji vyřídit něco na rychlo a potřebuji jet autem.
- Ocenila bych více podzemních parkovacích míst
- Odstavné parkoviště na okraji města, s velkým počtem míst a za přijatelnou cenu.
- Odstranit placené parkování na nesmyslných místech, jako je třeba Varšavská na Střekově!!!
- Ohledně parkování by stálo za úvahu zvýhodnění jízdného v MHD v případě že zaparkuji v parkovacím domě a nebo i na jiných parkovištích jako je nádraží, forum, hotel Clarion a další. Ulehčím tím dopravě v Ústí nad Labem.
- okolí Kampusu - nelze v místě bydliště zaparkovat, protože všechna parkovací místa jsou obsazena studenty UJEP. Zřídit pro studenty parkoviště v areálu Kampusu.
- Omezená množství bezplatného parkování.
- Osobně (vzhledem k místě bydliště) mi chybí podpora rezidenčního parkování - jelikož neprostředně v místě byldiště není placené parkování, všechna místa jsou každý pracovní den zabrána nerezidenty, kteří přijíždějí do centra města. Na druhou stranu nemáme šanci zaplatit si rezidenční kartu ze stejného důvodu = náš dům bezprostředně nesousedí s placenou parkovací zónou. Toto bych pochopil, pokud by nerezidenti přijíždějící do centra města neměli povoleno parkovat na místech u našeho bydliště. Myslím si, že město by mělo / mohlo podpořit rezidenty, kteří se snaží udržet nějakou úroveň zástavby v již tak zdevastovaném centru města.
- parkovací domy
- Parkovací místa lemující parky jsou tristní.
- parkovací místa v oblasti Klíše - např.možnost parkování částí vozidla na chodníku (viz Praha)
- Parkovacích míst na sídlištích je žalostně málo.
- Parkování bývá velmi náročné, zejména v centru města.
- parkování je zoufalé
- parkování na Klíši velký problém se studenty UJEP
- Parkování na sídlištích je dlouhodobě zanedbávané. Je třeba začít řešit akutní nedostatek parkovacích míst a to nikoliv zabíráním zeleně, protože jde o příliš velké plochy, kterými by se nenávratně poškodil urbanismus a systém zeleně komponovaných sídlišť, ale výstavbou parkovacích domů, současně zpoplatnit druhé auto v rodině a zpoplatnit parkování služebních

vozů, případně parkování služebních vozů pouze na pozemku firmy.

- Parkování na sídlištích je všude problém. Uvítal bych výstavbu parkovacího domu v prostoru plechových garáží ve Vinařské ulici.
- Parkování nedostatečné prakticky po celém městě
- Parkování u DDM je tragédie. V okolí velice drahé parkovné.
- parkování v centru nedostatečné,
- Parkování v Ústí je hrůza, z Holoměře do města raději využívám MHD. Parkování na sídlišti Pod Holoměří není vyřešené. Po 18. hodině není kam auto zaparkovat, protože vymezená místa u silnice jsou plná. Bylo by vhodné vyřešit nové parkoviště u potoka.
- Parkování v Ústí je naprosto zoufalé. Neustále přibývá zákazů stání a vjezdu, ubývá parkovacích míst, ale naopak se množí zpoplatněná parkovací místa, což je špatně. Řidiči platící již tak dost velké částky jsou navíc ještě "okrádáni" městem na parkovacích poplatcích. Místo užitečného parkoviště na Mírovém náměstí nám vyrostla palác Zdar, hned vedle na ploše, kam by se vešlo minimálně 100 automobilů zeje už řadu let pouze vybetonovaná díra.
- parkoviště v okolí bydliště (Malátova ulice)
- Parkoviště v ulici Malátova v hrozném stavu
- Placené parkoviště na nevhodných místech. Jako je ulice Varšavská.
- Plné parkoviště
- po celém Ústí není kde parkovat, neexistuje žádný systém, na sídlištích již životu nebezpečné. město se tomu vůbec nevěnuje
- PO CELÉM ÚSTÍ ZVÝŠIT KAPACITY, KOMBINOVAT ZATRAVNĚNÍ S PARKOVÁNÍM
- Podzemní garáže v centru
- Pokutovat auta zaparkovaná v křižovatce, člověk pak v provozu lehce přehlédne přijíždějící auto po hlavní silnici.
- poměrně málo parkovacích míst v okolí bydliště
- Prilis malo parkovacich mist.
- Pro denní dojíždění vlakem je nutné celodenní parkování u nádraží (P+R) za rozumnou cenu.
- pro kola ano pro auta snížit
- problem kde ve meste zaparkovat
- Problém parkování v centru.
- problém s auty, které parkují na přechodech a v zatáčkách, takže chodech pak neví, kudy projít a ani není vidět pro další projíždějící vozidla
- Problém s kapacitou parkovišť v centru města i při parkování v sídlišti Dobětice.
- problém s parkováním v místě bydliště
- prosím o zřízení většího počtu parkovacích míst pro invalidy, zvláště v centru města a u budov úřadů, děkuji
- prostor
- Provedení parkovacích čar na silnicích, kde je možné zaparkovat.
- přehodnotit přístup k parkujícím rezidentům, kde to jde rozšířit parkovací místa a nebuzerovat špatně parkující rezidenty policií, ale spíš jim vysvětlovat, proč není dobré blokovat průjezd zaparkovanými auty = prevence
- Příliš mnoho míst, kde je parkování "živelné", např u plotů rodinných domů, kde parkující často po sobě zanechávají odpadky, občas poničí i plot. Např. UL - Skřivánek
- příliš mnoho parkovišť na úkor hřišť, zeleně
- Rozšíření možnosti parkování
- rozšíření parkovacích míst, pokud parkoviště není hlídané- bezplatné či minimální poplatek
- Rozšířit kapacity parkovišť na sídlištích
- Rozšířit možnosti parkování, hlavně u nemocnice.

- rozšířit parkovací patrové zóny a zakázat parkovat na chodnících
- rozšířit parkovací plochy u nás na sídlišti
- rozšířit parkování u nemocnice
- Rozšířit počet parkovacích míst v městské části Kliše.
- řešení parkování na sídlištích, nevyhovující podmínky
- řešení více parkovací míst (Kliše, Resslova ul.), pronájem parkovacího místa
- Sídliště plné smradlavých keřů, které v době květu trápí alergiky, místo parkovacích míst. Kousek od Dobětic máme Mariánskou skálu a Erbenovu vyhlídku - louky, přírodu, les. Proč není možné keře vykácet a udělat mezi paneláky více parkovacích míst a silnici tím i rozšířit? Člověk aby se bál o vlastní život, protože přes přeplněné sídliště neprojedou hasiči nebo RZS. Parkovacích míst je málo a není to jen o nepohodlí vlastníků aut, když musí projet celé sídliště a stejně zjistí, že není kde zaparkovat, ale i o zdraví občanů, kteří auta nemají a mohou si volat sanitku, která má problém projet. Proč se lpí na kusu zelené trávy nebo hnusném keři, když máme za humny krásnou přírodu? Opravdu není možné parkoviště rozšířit po celém sídlišti a zajistit tak volný přístup složek záchraného systému?
- silene na sidlistich
- služební vozidla by neměla parkovat na sídlištích, zabírají místa. Dále bych uvítala možnost zakoupení parkovacího místa přímo u domu
- špatná situace s parkováním pro residenty
- Špatné
- špatné parkování v okolí kulturního domu a v centru města
- špatné parkováni ve městě
- tak parkování je určitě v centru málo
- téměř žádné parkování v centru - Fóru obsazeno
- To je kategorie sama o sobě, komunisté při budování města nepočítali s tím, že jednou bude mít domácnost klidně i 3 vozy, ale nynější vedení města by to mělo brát jako neuvěřitelný problém, týkající se úplně všech. Severní terasa - Dobětice, musím každý den počítat s tím, že jakmile přijedu později něž v 18h, nezaparkuji, tudíž musím zaparkovat opravdu hodně daleko od bydliště (v ten moment auto postrádá svůj smysl), nebo riskuji pokutu, jelikož stojím v zákazech, koly na trávě, nebo před popelnicemi.
- tragický nedostatek parkovacích míst na sídlišti Pod Vyhlídkou a v celém městě
- u Polikliniky a u nemocnice skoro není možné zaparkovat v dopoledních hodinách.
- udělat parkovací zony v celém městě, parkovačku by dostal zdarma na 1 vůz ten co tam bydlí a má ho v osobním vlastnictvím. Ostatní si mohou koupit. Zmizí auta služební firemní, auta po babičce...
- Údržba spodního velkého parkoviště v ul. V klidu - čistit od náletů opěrnou zeď aby se nezačala rozpadat
- Ulice Na Schodech v odbočce k rozhlasu chybí zrcadlo, nebezpečné vyjíždění ze zahrady.
- umožnit krátkodobé parkování v centru, změna ceny za parkování
- úplně nechápu, proč není možné jeden parkovací lístek použít ve více ulicích, parkování je vcelku drahé, všude není možné zaplatit pouze půlhodinu
- Určitě bych rozšířila možnosti parkování v centru města a také na sídlištích. Vždy, když chci někoho navštívit, mám problém se zaparkováním.
- Určitě je potřeba více parkovacích míst a teď došlo k velkému zdražení parkování v centru, čemuž nerozumíme.
- ÚSTÍ BY MELO MÍT VÍC PARKOVACÍCH PLOCH
- V blízkosti našeho bydliště se nacházejí dvě větší parkoviště (ul. Malátova, ul. Ve Smyčce). Pokud se vracíme domů z práce (cca kolem 17:00 hod.) není možnost zaparkovat. Parkoviště jsou plná a spousta aut stojí na zákazu. Navíc parkoviště v ul. Malátova je v hrozném stavu.

- V centru chronicky chybí parkovací místa pro residenty.
- V centru města by měli vzniknou nové několikapatrové parkoviště. Také P+R by mělo vzniknout.
- V centru města bylo zrušeno nej parkoviště za autobusovým nádražím a bylo předěláno pouze na prominentní karty.
- v centru nejsou místa, parkování u DDm, když mají děti kroužky je strašný
- V centru nelze
- V centru se špatně parkuje na delší dobu, je to drahé
- V centru Ústí nad Labem absolutní nedostatek parkovacích míst a těch pár co se najde jsou zase předražené. Parkování na Sídlištích také smutný příběh.
- V Doběticích se těžko parkuje - chtělo by to vybudovat parkovací dům nebo to nějak řešit (jakkoli), zjednosměrnit Poláčkovu ulici, aby se na ní v kopci nepotkávala auta (když je jedna strana zabraná parkujícími), zakreslit na ní parkovací místa.
- V místě bydliště skoro vůbec místo k parkování bohužel ani placené. Vše je plné.
- V některých ulicích je parkování otřesné nemyslím samotné parkování, ale vyjíždění .. Kolikrát to není pořádně vidět viz Bratislavská
- v Neštěmicích chybí veřejná parkoviště v okolé mého bydliště
- v okolí pracoviště v podstatě bez šance zaparkovat bez placení
- v ústí hrůza, není v centru kde a ještě je to drahé
- V Ústí nad Labem je nedostatek parkovacích míst. Pokud chce člověk parkovat v centru, většinou zvolí OC Fórum (1,5h zdarma) nebo parkoviště pod hlavním nádražím (3h zdarma). V okolí je většina míst obsazených, takže problémy jsou jak při hledání místa na kratší pochůzky, tak při hledání místa, kde by se dalo parkovat během práce.
- Ve městě nedostatečné.
- ve meste zpristupnit vic nplacenych mist
- Věčný problém s místy na parkování.
- velice málo parkovacích míst
- Velice málo parkovacích míst na Severní Terase. Soukromá placené parkoviště zabírají hodně místa a parkuje na nich velice málo aut.
- Velice vjak na atak v centru
- velký problém s parkováním ve městě
- Velmi málo parkovacích míst
- Velmi málo parkovacích míst na sídlištích.
- velmi málo parkovacích míst zvláště v oblasti bydliště .
- velmi málo parkování u zdravotnického zařízení poliklinika
- velmi nedostatečné parkovací prostory jak v místě bydliště, tak i ve městě samotném
- Velmi špatná situace na Severní Terase. Marvanova, Burianova, Voskovcova a Werichova
- velmi tristní parkování v centru města
- veřejná parkoviště na kraji města pro turisty s dopravní obslužností
- větší množství parkovišť hlavně na Střekově
- větší počet míst
- víc míst na sídlištích, ideálně nějaké parkovací domy do podzemí. Zpřístnit a důsledně kontrolovat vydávání míst pro invalidy
- Víc míst udělat, ale to bývá problém :-(
- víc parkovacích míst Střekov
- Víc parkovacích míst, prosím!
- Více bezplatných parkovacích míst.
- Více levných parkovacích míst v centru a na sídlištích
- více míst

- více míst k parkování
- více míst k parkování hlavně v Krásném Březně
- více míst k parkování v centru, více hlídacích parkovišt na sídlišti
- více míst na parkování
- Více míst nejen v centru, ale i obytných částech, severní terasa, dobětice i Bukov - není kde parkovat, auta stojí i nebezpečně a dostávají akorát pokuty
- Více míst pro parkování. Hlavně na UJEP udělat parkovací místa pro studenty, kteří zabírají místa v mém místě bydliště.
- Více místa
- více místa a přehlednější parkování
- více místa pro parkování pro okolí města
- Více neplacených parkovacích míst
- Více organizovat parkovací místa (lajny). Každý si parkuje jak chce.
- Více parkovacích a neplacených míst pro automobily v centru města Ústí nad Labem.
- Více parkovacích domů mimo centrum. Dobětice, Všebořice, Severní terasa....
- více parkovacích domů na sídlištích
- Více parkovacích domů, podzemních parkovišť
- vice parkovacich mist
- více parkovacích míst
- více parkovacích míst hlavně v centru města
- Více parkovacích míst jak na sídlištích tak i v centru
- více parkovacích míst na Severní Terase a/nebo možnost zpoplatnění parkování služebních aut a/nebo možnost zpoplatnění vozů, kterých je víc než 1 na bytovou jednotku.
- Vice parkovacich mist na sidlišti
- více parkovacích míst na sídlišti
- více parkovacích míst na sídlištích
- Více parkovacích míst na sídlištích, např. parkovací domy.
- Více parkovacích míst na sídlištích.
- Více parkovacích míst především na sídlištích.
- Více parkovacích míst s jasným značnim parkovacích mist
- Více parkovacích míst v centru
- Více parkovacích míst v centru a hlavně u sídlišť
- více parkovacích míst v centru a lacinější
- Více parkovacích míst v centru města bez poplatku na krátkodobé parkování
- Více parkovacích míst v místě bydliště.
- Více parkovacích míst v sídlištích
- Více parkovacích míst v sídlištích Krásné Březno, Dobětice atd.
- Více parkovacích míst ve městě
- Více parkovacích míst ve městě, leOŠí informovanost kde je možné parkovat a za kolik. Výstavba parkoviště v Doběticích (Brandtova ulice). Lidi parkují až na Staré Točně a v obou směrech. Složky IZS nemají šanci projet.
- více parkovacích míst všude!!!
- Více parkovacích míst zdarma, třeba s kotoučkem
- více parkovacích míst zejména v centru
- více parkovacích míst, hlavně na sídlištích
- Více parkovacích míst, nemožnost zaparkovat na Severní Terase po 17.hod
- Více parkovacích míst, parkovacích domů (např. u ZOO)

- více parkovacích míst, parkování služebních (firmních vozidel mimo obytné zóny.
- více parkovacích míst, zdarma o víkendu
- více parkovacich míst,hlavně tam,kde je potřeba stát např. poliklinika,lékárny,nemocnice,úřady apod.
- Více parkovacích míst.
- Více parkovacích míst. Např. v ulici Na Sklípku u č.p.39 povolit parkování polovinou auta na chodníku, po kterém nikdo podél bývalého objektu školky nechodí.
- Více parkovacích ploch jak v centru města tak na sídlištích
- Vice parkovacich ploch v obytnych zonach
- více parkovacích, neplacených a lépe dostupných míst v centru města
- více parkovišť
- Více parkovišť na sídlištích.
- více perkovacích míst v Resslově ulici
- Více se zaměřit na parkovací místa v centru pro residenty
- více zabezepečených a hlídaných stání
- více, více, více, více, více, více, více, více, více, více, více, více parkovacích míst na sídlištích a v centru města
- víceparkovacíchmíst
- Vmístě bydliště zvýšit počet parkovacích míst.
- volné parkování žádné, velké poplatky, v centru není možno zaparkovat po určité hodině vůbec
- vrátila bych zpět parkovací karty-známky
- všude je moc aut
- Vybudovat parkování mimo vnitřní část města, ve městě omezit parkovací místa udělat více zeleně pro auta se tam nedá nikam jít.
- vybudovat podzemni parking nebo na ukor zelene v centru mesta, na jejiz udrzbu mesto stejně nema dostatek financi
- Vybudovat více míst k parkování na sídlištích ale aby se zároveň nezabírala travní plocha (např,podzemní parkoviště apod.)
- Vyhnat lidi z aut a auta z centra města, v obytných částech umožnit zdarma využívat jen 1 parkovací místo na byt, zbytek příp. pronajímat za vysoké poplatky majitelům více aut.
- Vyhrazené parkovací místo pro obyvatele v místě bydliště
- vymezit více parkovacích míst pro matky s dětmi a vyhláškou je pokutovat
- Výrazně zdražit parkovné v centru města.
- vyřešit
- vyřešit parkování v nemocnici, návštěvníci nemocnice parkují v zákazech, aby neplatili poplatek, nebo nevědí, kde parkovat - špatné značení z hlavní silnice
- Výstavba nových parkovacích míst na velkých sídlištích
- Vytvářet nová parkovací místa na sídlištích
- Vytvořit více parkovacích míst v centru a na sídlištích.
- Využít prostory po rozbořených domech k parkování?
- záchytná parkoviště, zákazy stání
- zajistit parkování na okraji města
- zajistit více parkovišť na sídlištích kldině placených
- Zajistit záchytná parkoviště na okraji města.
- zákaz parkování firemních aut na sídlištích
- Zákaz parkovani lidí před panelaky, kdyz oni sami tam nebydli a blokuji mista lidem, co tam bydli.
- zákaz parkování přímo u domů, všude po městě jsou jen auta

- Zakázat parkovat v sídlištích firemním dodávkám
- zařídit více ploch na parkování
- Zavést šikmé parkování na Střekovské nábřeží. 6
- zdarma parkování pro rezidenty centra města v parkovních domech
- zdražit parkovné.... Postavit parkovací domy - business case pro soukromé podnikání zejména na sídlištích.
- ZleOŠení parkování na sídlištích (více parkovacích míst)
- ZleOŠit tristní parkovací situaci v oblasti ulice Žežická
- zoufalá situace na sídlištích (Dobětice), rodiny mají několik vozidel, která někdy i týdny nevyjíždějí, zakázala bych na sídlišti parkování služebních dodávek, zabírají i 2 parkovací místa
- zoufalý nedostatek parkovacích míst
- Zridit vice parkovacich mist
- zrušit placené zóny na doběticích, je to jediné místo (plus stříbrníky), kde ty blbé zóny vznikly a sebrali několik parkovacích míst a jsou stejně k ničemu
- Zřízení více parkovacích míst na sídlištích
- zvětšit počet parkovišť, a to i pro ZTP
- zvýhodnit místní obyvatele (např.: odklonit parkování mimo centrum)
- Zvysit parkovaci moznosti
- Zvýšení parkovací kapacity u Masarykovy nemocnice. Zajištění parkovacích míst u MŠ Skorotice.
- Zvýšení parkovacích míst na sídlištích, vzhledem k dnešní době, kdy domácnosti mají i více automobilů, je složité najít místo pro zaparkování.
- Zvýšení parkovacích míst na sídlištích.
- zvýšení počtu parkovacích míst na sídlištích i v centru
- Zvýšila bych počet parkovacích míst na sídlištích všeobecně, když přijedu večer z práce, mnohdy musít parkovat i na druhém konci sídliště.
- Zvýšit parkovací kapacity za zrušená parkoviště. Podzemní parkování je nedostatečné a nemohou tam v některých případech vjíždět vozidla vyšší jak 2,2 metru.
- Zvýšit počat parkovacích míst v ulici SNP
- zvýšit počet dostupných parkovacích míst v Ústí nad Labem - parkovací domy
- zvýšit počet parkovacích míst
- Zvýšit počet parkovacích míst.
- žádná možnost parkování u hlavního nádraží

NÁMĚTY K PĚŠÍ DOPRAVĚ

- absence přechodu nejen pro děti, jdoucí do školy ve Všebořicích, Spartakiádní ul.
- asi to sem nepatří, ale nikde nejsou veřejné toalety, klidně i za poplatek
- ať se koukají na přechodech
- baví mě to
- bez připomínek.
- bezpečné přechody
- Bezpečnější přechody
- Bezpečnější přechody - zejména u více proudových silnic
- bezpečnost - znovu přechod u nemocnice (2 pruhy), ještě snížená viditelnost přilehlou zastávkou, snížené obrubníky při vstupu na přechody - bezbariérovost, někde jsou obrubníky tak vysoko, že překonat je kočárkem nebo invalidním vozíkem je nadlidský výkon!!!
- běžný stav
- Blikající přechody jsou v noci šílené. LeOŠí by byla lampa přímo nad přechodem. Řidiči moc nerespektují chodce u přechodů.
- čistější a větší počet odpadkových košů
- Dbát na to, aby se chodníky po různých zásazích na místních sítích vracely do původního stavu a po pár měsících se třeba nepropadaly.
- děravé chodníky
- díry na chodnících, světelná signalizace na přechodech nefunkční (nebo svítí velmi málo), přechody pro chodce hned za rušnou křižovatkou, málo zpomalovačů před přechody
- díry v chodnících, povalující se bordel, majitelé neuklízející po svých mazlíčích.
- Doporučila bych POLICII, aby se větší měrou zaměřila na pěší, havně na přechodech. To jakým způsobem pěší vcházejí na silnici, hraničí s jejich vlastním životem.
- chdniky jsou v katastrofalnim stavu pro jizdu s kocarkem
- chodci chodí bez rozmyslu a skáčou řidičům do cesty
- Chodím často trasu Neštěmice-centrum a určitě by to chtělo nějakou pěknou cestu podél Labe. Nyní vede cesta pouze kolem velmi frekventovaných silnic. Uvítala bych více turistických tras. S kočárkem se nemám kde procházet, když nechci chodit po silnici nebo přímo ve městě. Taky by to chtělo nějaké lavičky. V centru se téměř všechny odstranily.
- chodím rád, jde to
- chodnik= tankodrom
- chodníky děravé, zarostlé, stromy mají větve do chodníku, musíme se ohýbat a ještě jednou není přechod, někdy je problém přejít silnici
- Chodníky jsou na mnoha místech v zoufalém stavu.
- chodníky jsou rozbité
- Chodniky jsou ve strašnej stavu a nedá se na nich jezdit a vozíkem ani kočárkem.uplne chybí nájezdy a bezbarierove přechody.nadchod ve vseboricich je v hruznem stavu. Doporucuji po roku statikem.
- Chodníky jsou zoufalé, nerovné , s propadlinami. Chůze po nich je někdy nebezpečná. Když jdu pěšky, vždy si musím koukat pod nohy. Občas se mi stává, že na nerovnostech ztratím stabilitu a jednou se mi stalo, že jsem si zvrtla kotník.
- Chodníky v centru vydláždit kamennou dlažbou - má mnohem větší estetický vzhled, zvýší se kvalita veřejného prostranství, má mnohem větší životnost než betonová zámková dlažba, která po několika málo letech vypadá omšele, zaplivaně a v případě stavebních zásahů do stávající dlažby velmi nevábně a po sedání špatně zhutněného podkladu v opravovaných místech
- Chodníky v Kolonii by si zasloužily rekonstrukci. Některé babičky chodí radši po vozovce než po chodníku (což asi není zrovna ideální).
- Chodníky v příšerném stavu

- Chodníky v Ústí také v dezolátním stavu..
- Chodníky, na kterých nebudou parkovat auta. Chodníky, které končí u přechodu, či mají jinou možnost návaznosti a pokračování v bezpečné chůzi.
- chození přes přechody
- Chtelo by nektere chodniky opravit.
- chtělo by to víc cest, kde nebude moc dopravních prostředků
- chybějí chodníky
- chybí podpora pěší chůze zejména u obchodních center
- chybí spousta chodníků kolem cest a více přechodů pro chodce
- Chybí více pěších zón a také silnice upravené pro cyklisty.
- i chodníky by bylo fajn opravit
- jsou oblasti bez dostupnosti chodníku
- Kam zmizely lavičky na zastávkách???
- Katastrofální údržba chodníků i technický stav
- Kdo chce chodit, chodí (pokud se zrovna nesejdě za den víc doktorů se členy rodiny apod..), pokud třeba není tělesně postižen
- kvalita chodníků v Ústí velmi pokulhává..
- Lépe udržovat chodníky a zeleň okolo nich. Často je to s kočárkem velké dobrodružství se někam dostat.
- leOŠí chodníky
- léOŠí chodníky a možnost si někde i posedět, více laviček...
- LeOŠí stav chodníků, by byl rozhodně vítán, Zvlášť v zimě, kdy se udržují jen hlavní chodníky a jinde může např. s kočárkem maminka sotva projet.
- LeOŠí udržitelnost chodníků během zimního období.
- Lidé jsou dnes líní chodit - více pohybu.
- lidi by se mohli naučit neskákat před MHD, lituji řidiče. Osobně MHD se snažím pouštět, kde to jde... nejsem sobec, proč by mých 20 vteřin mělo být přednější, než 20 vteřin 30ti lidí?
- Lze postihovat neukázněnost chodců, např. "absolutní přednost" na přechodech ?
- málo pěších zon
- Málo přechodů pro pěší. Pokud by dodržovali předpisy musí často kus cesty navíc. Přechody by měly být u všech zastávek MHD, autobusů atd.
- Málo uklízené chodníky. Plné odpadkové koše.
- málo zeleně, v některých čtvrtích není bezpečno
- Mohli by tam bát leOŠí vyznačení chodníků
- Na komunikaci od zahradnického podniku v Brné je povolena nejvyšší rychlost 70 kM/hod., ale chybí zde chodník pro pěší.
- Na našem sídlišti jsou téměř všechny chodníky v dezolátním stavu, pro osoby se sníženou mobilitou nejsou k dispozici bezbariérové nájezdy. Dále je potřeba udržovat a obnovovat v co největším možném počtu zeleň (stromy), které chladí. Od dubna až do září je pro starší osoby naprosto obtížné dojít přes rozpálené sídliště na zastávku MHD. Velmi chybí i nějaké vodní prvky, které by ochlazovali vzduch.
- na sídlišti chybí chodníky např.do ulice Brandtova se dostanete pouze po schodech, s kočárkem a kolem se proplétáte na silnici mezi auty, také chybí mezi paneláky označení přechodů pro větší bezpečnost hlavně dětí
- Nám chodcům nezbývá, než být při přecházení ulice i na přechodech maximálně opatrný, s tím asi není možné nic moc dělat....
- Nebezpečně umístěné přechody pro chodce za kruhovými objezdy - obzvlášť za menším kruhovým objezdem. Údržba a úklid chodníků - v zimním období zejména.
- nedostatečná údržba a propagace turistických cest v okolí

- Nejvíce se mě dotýká frekventovaná Všebořická ulice, kterou musí mé děti překonávat při cestě na trénink. Uvítala bych více bezpečnostních opatření pro bezpečný přechod silnice.
- někdy mi vadí hovínka od psů
- některé cesty jsou na zlomení kotníku
- některé chodníky by potřebovali opravit
- některé chodníky v dezolátnim stavu
- Některé pěší trasy jsou těžko prostupné, nebo neexistují. Viz. cesta do kopce "nad knihovnou"
- některé přechody špatně umístěné
- Není co dodat
- neopravený chodník, propadlý kanál, také více než pět let, sídliště Spartakiádní
- Neopravované chodníky (Severní Terasa)
- nepořádek na chodnících
- neupravené a třicet let staré a nevyhovující chodníky
- Obecně chodníky v Ústí nad Labem jsou v příšerném stavu. Až teď co máme miminko a chodíme s kočárkem, tak zjišťuji, jak hrozné jsou (nejhorší asi ul. Sociální péče - chodník k nemocnici, na obou stranách).
- obezřetnost,využívat nutně přechody pro chodce,reflexní znaky
- Oddělit na cyklostezkách pěší od cyklistů.
- oprava chodníků
- Oprava chodníků a instalace pítek s pitnou vodou v centru města
- oprava chodníků pro pěší
- Oprava chodníků ve Všebořicích- strašné, pro jízdu s kočárkem
- Oprava chodníků!!!! Jsou v katastrofálním stavu!!!
- opravené chodníky
- opravit chodníky
- opravit chodníky a schody na sídlištích a hlavně hodně jsou chodníky vyboulené a jízda kočárkem nebo pro důchodce je úžasná!!!
- Opravit chodníky a zbudovat je tam, kde chybějí a musí se chodit po ulici nebo po vyšlapaném trávníku. Odstranit překážky na chodnících např. sloupy, které nelze s kočárkem obejít jinak než po ulici.
- opravit chodníky, a to i mezi zastávkami MHD, konkretne Masarykova
- Opravit chodníky.
- Opravit některé chodníky - vhodnost pro kočárky atd.
- Opravit některé chodníky, např. na Klíši, ale i jinde.
- opravit veškeré chodníky
- opravy chodníku
- Opravy chodníků
- Opravy rozbitých chodníků, nevhodné vydláždění Mírového náměstí
- Pěší přeprava je po Ústí bez problémů.
- Pěší se necítí na ulicích komfortně, ulice jsou přizpůsobeny spíš autům, než lidem
- Pěší úzce souvisí s cyklostezkami, které by se dali použít i pro pěší. ZleOŠila by se tak možnost pěší cesty do centra města.
- pěší zona
- pěší zona v Ústí nad Labem bez aut
- pěší zony bez aut
- Po městě by mohlo být více odpadkových košů.
- Pod Střekovským hradem není chodník

- podobně jako u cyklistů, je-li souběžně se silnicí stezka pro pěší a cyklisty, je nesmyslné ji nepoužít a jít po silnici
- postavit promenádu a cyklostezku mezi Vaňovem, Zdymadly, Zanádražím, mostem Dr. E. Beneše a Mariánským mostem (doplnit o nájezd). postihovat nevhdoné chování
- Pro pěší je Ústí dobrým městem.
- pro pěší je zde velká dostupnost všude
- pro rodiny s
- propojit park na severce s parkem u Máje. Vytvořit parkovou úpravu v okolí Máje, Máj zbořit. Zpřístupnit lépe západní nádraží (podchod je humus).
- Prosím o preventivní akci Městské policie pro chodce, kteří vstoupí na přechod aniž by se rozhlédli a spoléhají na to že dostanou přednost např. před rozjetým autobusem nebo trolejbusem
- prosim vás už neupravujte veřejné cesty jako jste to udělali na Mirovém náměstí a okolních chodníkách. I po úpravě dláždění se potom špatně chodí postiženým a starým lidem když už to musíte dělat je potřeba tam udělat hladkou pěšinku jako je v ulici V Jirchářích směrem k vlakovému nádraží. Na náměstí jste se o něco takového pokusili, ale jen směrem od cesty ale lidi kteří to potřebují chodí hlavně napříč k budově socialního a pracovního úřadu.
- Provést osvětu na téma -Chodec nemá vždy přednost.
- Přání - zvýšit ohleduplnost mezi sebou. V některých částech města zleOŠit možnost bezpečného přecházení.
- Přechod pro chodce nedávat před zastávku MHD. Pokud je na zastávce autobus a chodec se snaží přejít, není vidět, jestli nějaký automobil autobus nepředjíždí. Pokud ano, tak chodec je prakticky skoro v půli přechodu a doufá, že to řidič automobilu ubrzdí (a ten za ním taky a ten za ním taky .....)
- Přechod pro chodce směrem z kruhového objezdu k oc forum.
- Přechody pro chodce přemalovat tak, aby byly v bezpečné vzdálenosti od křižovatek a kruhových objezdů. Lidé si stále myslí, že mají absolutní přednost za každých okolností a bezhlavě skáčou do vozovek. Když např. vyjíždíte z kruhového objezdu, přes sloupek nevidíte skokana, který si myslí, že auto zastaví samo, protože ON JE PŘECE CHODEC...
- přechody v Revoluční a na Mírovém náměstí, pro slepce snížený chodník tam, kde není přechod
- Přes Mariánský most nelze přejít s kočárkem (schody bez možnosti sjezdu)
- Přímo v Ústí se nedá vyrazit na pěkná místa
- příšerná dlažba ze které by jednomu upadly nohy. Hlavně na náměstí
- rekonstrukce chodníků na Bukově bych ocenil
- Renovace parků, pískovišť pro děti, více víceúčelových hřišť
- Rozbite chodniky.
- Semafory v Neštěmicích u Alberta..špatně přehledné pro děti.
- Schody a chodníky na sídlišti v Doběticích jsou v dost žalostném stavu. Snad se brzy dostane řada i na jejich opravu. V zimě by bylo fajn více solit chodníky hlavně vedoucí z kopce.
- slušné chování?
- snížení chodníků v místě přechodu či konce chodníku, aby zde mohli projet lidé na vozíku či matky s kočárky
- spíš pro jejich pohodlí - třeba více odpadkových košů
- Spojit Vaňov a město, leOŠí cesta do ZOO spodní vchod, cesta kolem zdi je hrozná
- spoustu rozbitých chodníků na sídlištích
- spravit chodníky
- Stav cest, chodníků, nepochůzné Mírové náměstí
- Špatná kvalita chodníků.
- špatná situace pro pěší na Předmostí, špatně se přechází (zrušený přechod)

- špatné chodníky
- Špatně udržované chodníky
- Špatný stav chodníků
- Tak jako maji.ridici u silnoce znacky, za edla bych je i pro chodce. Nejsou to,, pani,, a nemaji absolutni prednost
- Tristní stav chodníků v intravilánu obce ÚnL
- Ulice Na Schodech a Dvořákova v její horní části se musí po silnici s kočárkem, chybí bezbariérový přístup
- Úprava cesty kolem potoka a nádrže za stadiony.
- Upravenejsi chodniky bez der
- Určitě by bylo dobré centrum města trošku víc uzavřít pro automobilovou dopravu a ponechat více prostoru pro zeleň, chodce a cyklisty.
- určitě by to chtělo zleOŠit stav chodníků a urychlit jejich opravy. S kočárem se dá velmi těžko po rozkopaných nebo hrbolatých cestách jezdit.
- Uvítal bych klidnější cestu z Krásného Března do centra Ústí, dál od frekventované silnice.
- uvítal bych opravu chodníků po celé trase z Bukova do města. Především Herbenova ulice má na řadě míst chodník v dezolátním stavu.
- V centru města je málo laviček, a když už jsou, jsou na nich bezdomovci a nepřizpůsobiví lide.
- V centru města zoufale chybí pěší zóna, dlažba náměstí je tragická, jde o zničení bot či úraz. Je to nejhorší centrum z krajských měst v ČR. A podívejte se, jak to vypadá na ochozu na Masarykově ulici, špína, nepořádek, rezavé zábradlí, vyloupané kachličky, špatně opravené chodníky (obrubníky se propadají) a na chodnících chybí stále bezbariérové přístupy.
- v centru místo rozestavěného místa u atria u magistrátu zřídit malý park se zelení. Může být pod dohledem kamer.
- v mé lokalitě velmi nebezpečné přecházení na Všebořické ulici, vzhledem k velkému provozu málo bezpečných míst na přecházení
- V některých částech frekventovaných komunikací chybí po jedné staně chodník. Např. Stříbrníky
- V okrajových čtvrtích jsou rozbité chodníky, často zde parkují automobily.
- V ulici Tolstého stojí často automobily na chodníku, podél chodníku jsou přerostlé stromy, musím se při chůzi často ohýbat. Podél chodníku stojí odpadní nádoby, často je odpad na chodníku, musím se jim vyhýbat.
- Vážení pěší (vlastně všichni), prosím nezahazujte své vajgly na ulici.
- ve Všebořicích je přechod pro chodce u Lidlu a pak až dole u policistů. Dříve byl přechod u kliniky Tornero,ale po opravě silnice již není. Bylo by vhodné tam ještě jeden přechod pro chodce udělat.
- Velmi by pomohla pěší lávka z centra města na Větruši (přes koleje a silnice), Lanovka je předražená blbost, která jezdí jen občas, je zpoplatněná a lidi to tam díky tomu netáhne.
- Velmi špatné řešení u panelových domů Marvanova, Burianova, Voskovcova a Werichova - ze vchodu rovnou do silnice - úplně tu chybí chodník - tak pokud jede automobil musíte uskakovat ke keříčkům, či trávy pokud nejste blízko vchodu. VELMI NEŠŤASTNĚ ŘEŠENO!!!!
- Vchází bez rozhlédnutí i mimo přechody
- Víc pěších zón.
- víc se chránit odrazkami v noci
- Více čisto
- Více dlážděných cest, tam, kde jsou vyšlapané cestičky od lidí. Lépe řešené vstupy a východy z parků
- více chodníků
- Více košů na psí exkrementy a pravidelné kontroly a pokuty pro majitelé psů, kteří po svých

miláčcích neuklízí.

- Více míst pro pěší a procházky
- VÍCE ODPADKOVYCH KOŠU
- více odpadkových košů v centru města
- Více ohleduplnosti k řidičům při přecházení komunikací, i v místech vyznačených přechodů
- více pěší zony
- více pěších zón
- Více pěších zón s lavičkami, zelení - zejména v "betonovém" centru města
- více pěších zón v centru města - např. u hraničáře je těžké přejít přes silnici
- více přechodů
- více přechodů a viditelných pro automobily i lidi
- Více přechodů pro chodce. Správně a jasně značené. V některých částech města nemá chodec vůbec šanci bezpečně přejít přes vozovku.
- více stezek
- více uklízet veřejná prostranství
- více viditelných přechodů pro chodce
- Více zeleně do centra města - osvěžení vzduchu a zvýšení stinných míst.
- Více zeleně, leOŠí chodníky
- vítám přípravu lávky ze Severní Terasy na dopravní hřiště u býv. hotelu Máj.
- vše o.k.
- Vše v pořádku
- Vydláždit vyšlapané zkratky - konkrétně přes louku za č.p. 41 v ulici Na Sklípku směrem k zastávce MHD trolejbusu č. 55.
- Vyřešit křižovatku u zastávky Poslední cesta , změnit hlavní ulici dle dráhy trolejbusů a vybudovat přechod pro pěší
- vytvářet nejkratší směry po vzoru vyšlapaných pěšin,časová i ekonomická úspora
- vytvoření přechodu u nás na sídlišti
- Z vlastních zkušeností očividně nedostatečná osvěta o chování se na přechodech.
- zajistit více sjezdů pro kočárky
- Zajištění a udržování přechodů u ZŠ a MŠ. ZŠ Vojnovičova a MŠ Skorotice nemají přechod vůbec.
- zajištění zastávek pitné vody
- Zapracovat na rekonstrukci chodníků.
- zkontrolovat a opravit prkna na železničním mostě
- ZleOŠení osvětlení přechodů (pouze na čidla) aby svitily pri přechodu osoby pouze
- ZleOŠení stavu chodníků
- zleOšit kvalitu chodníků
- zleOšit podchod z centra k západnímu nádraží včetně vybudování nájezdu pro kočárku (je to přestup mezi hlavním a západním nádražím)
- zmizely přechody pro chodce po úpravě autobusových zastávek
- značení důležitých bodů městských částí
- Znovu uzavřít Masarykovu ulici, nechat jen MHD, zalít kostky na Mírovém náměstí, aby se neničily podpatky a kolečka u kufrů.
- Zpřísnění vjezdu do pěších zón. Je Lidické náměstí ještě pěší zóna?
- zřídit přechod pro pěší v ulici Sadová, kde je několik východů z parku, ale jediný přechod až u křižovatky s ulicí Masarykova
- Zvysit bezpecnost prechodu - prechody blizko krizovatek, vice semaforu pro chodce

SUMP_B2_Analyticka_pruvodni_zprava.pdf k usnesení č. 255/18Z/21

Ústí nad Labem



PLÁN UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY MĚSTA ÚSTÍ NAD LABEM

B – Analytická část

díl II. Průvodní zpráva

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

PLÁN UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY MĚSTA ÚSTÍ NAD LABEM

Analytická část

Červenec 2018

B – Analytická část

díl II. – Průvodní zpráva

Zpracovatel:

HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r.o.
Sokolovská 100/94
186 00 Praha 8 – Karlín
www.rhdhv.cz
dhvcr@rhdhv.com

OBSAH

OBSAH ... **3**

1 ÚVODNÍ KAPITOLA ... **6**

2 PODKLADY A ZDROJE INFORMACÍ ... **7**

2.1 VÝCHOZÍ PODKLADY ... 7

2.2 OSTATNÍ ZDROJE ... 9

2.3 DALŠÍ POUŽITĚ PODKLADY ... 10

3 CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ A POPTÁVKY PO MOBILITĚ ... **13**

3.1 VYMEZENÍ A POPIS ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ, SPÁDOVÉ OBLASTI MĚSTA ... 13

3.2 INVENTARIZACE DAT ČSÚ ... 17

3.3 OBYVATELSTVO, DEMOGRAFICKÁ STRUKTURA ... 18

3.4 SCÉNÁŘE ROZVOJE MĚSTA ... 25

4 REŠERŠE NADŘAZENÝCH DOKUMENTŮ ... **27**

4.1 ÚROVEŇ KRAJE ... 28

4.2 ÚROVEŇ MĚSTA ... 36

5 POZEMNÍ KOMUNIKACE, INDIVIDUÁLNÍ AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA ... **43**

5.1 ZÁKLADNÍ KOMUNIKAČNÍ SKELET, STAV SÍTĚ POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ ... 43

5.2 INTENZITA DOPRAVY, PŘEPRAVNÍ VZTAHY, OBSAZENÍ VOZIDEL ... 53

5.3 ZÁVADY A PROBLÉMOVÉ OBLASTI, ÚZKÁ MÍSTA, NEHODOVÉ LOKALITY ... 61

5.4 SWOT ANALÝZA ... 63

6 DOPRAVA V KLIDU ... **64**

6.1 STAV INFRASTRUKTURY A TECHNOLOGICKÝCH ZAŘÍZENÍ ... 64

6.2 KOMBINOVANÉ SYSTÉMY P+R, K+R, P+G ... 67

6.3 BILANCE NABÍDKY, BILANCE UŽIVATELSKÝCH SKUPIN A VYUŽITÍ NABÍDKY ... 67

6.4 SWOT ANALÝZA ... 68

7 VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA ... **69**

7.1 INTEGRACE OSOBNÍ DOPRAVY ... 69

7.2 CELKOVÉ ZHODNOCENÍ STAVU OBSLUHY ÚZEMÍ MHD ... 69

7.3 ZHODNOCENÍ STAVU OBSLUHY ÚZEMÍ VLD A VDOD ... 72

7.4 ANALÝZA FUNKČNOSTI SYSTÉMU MHD VČ. ÚZKÝCH MÍST V SOUČASNOSTI ... 73

7.5 STAV INFRASTRUKTURY ... 76

7.6 TECHNOLOGICKÁ ZAŘÍZENÍ A VOZOVÝ PARK ... 76

7.7 PŘEPRAVNÍ VZTAHY A ZATÍŽENÍ SÍTĚ, PŘESTUPNÍ VAZBY ... 79

7.8 DOSAŽITELNOST ZASTÁVEK, KVALITA PĚŠÍCH PŘÍSTUPŮ 80
7.9 SLUŽBY PRO OSOBY SE SNÍŽENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE 83
7.10 SWOT ANALÝZA 84
8 CYKLISTICKÁ DOPRAVA 85
8.1 SÍŤ CYKLISTICKÝCH KOMUNIKACÍ 85
8.2 CYKLISTICKÁ DOPRAVA – DOPRAVNÍ FUNKCE 87
8.3 CYKLISTICKÁ DOPRAVA – REKREAČNÍ FUNKCE 88
8.4 MOŽNOSTI K MULTIMODÁLNÍMU CHOVÁNÍ 91
8.5 ZÁVADY A PROBLÉMOVÉ OBLASTI, NEHODOVÉ LOKALITY 94
8.6 SWOT ANALÝZA 96
9 PĚŠÍ DOPRAVA 97
9.1 SÍŤ PĚŠÍCH KOMUNIKACÍ 97
9.2 PĚŠÍ DOPRAVA – BĚŽNÉ DENNÍ CESTY 98
9.3 PĚŠÍ DOPRAVA – REKREAČNÍ CESTY 98
9.4 BEZBARIÉROVOST A PODMÍNKY PRO OSOBY SE SNÍŽENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE 100
9.5 PĚŠÍ ZÓNY, OBYTNÉ ZÓNY A OBYTNÉ ULICE 101
9.6 INTENZITY PĚŠÍ DOPRAVY 102
9.7 ZÁVADY A PROBLÉMOVÉ OBLASTI, NEHODOVÉ LOKALITY 102
9.8 SWOT ANALÝZA 105
10 NÁKLADNÍ SILNIČNÍ A ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA, KOMBINOVANÁ DOPRAVA 106
10.1 STAV INFRASTRUKTURY A TECHNOLOGICKÝCH ZAŘÍZENÍ, ZÁVADY 106
10.2 MULTIMODÁLNÍ (KOMBINOVANÁ) DOPRAVA 107
10.3 ŽELEZNIČNÍ NÁKLADNÍ DOPRAVA 108
10.4 SWOT ANALÝZA 109
11 LETECKÁ DOPRAVA 110
11.1 STAV INFRASTRUKTURY A TECHNOLOGICKÝCH ZAŘÍZENÍ 110
11.2 DOSTUPNOST ÚZEMÍ 111
12 LODNÍ DOPRAVA 113
12.1 STAV INFRASTRUKTURY A TECHNOLOGICKÝCH ZAŘÍZENÍ 113
12.2 ROZHODUJÍCÍ PŘEPRAVNÍ ČINNOSTI A SLUŽBY 116
13 ORGANIZACE A ŘÍZENÍ PROVOZU, INFORMAČNÍ A TELEMATICKÉ SYSTÉMY 118
13.1 STAV INFRASTRUKTURY A TECHNOLOGICKÝCH ZAŘÍZENÍ 118
13.2 PREFERENCE VOZIDEL HROMADNÉ DOPRAVY 119
13.3 INFORMAČNÍ SYSTÉMY PRO CESTUJÍCÍ VE VEŘEJNÉ DOPRAVĚ 119

13.4 INFORMAČNÍ SYSTÉMY PRO OBČANA POSKYTUJÍCÍ INFORMACE O DOPRAVĚ 120
13.5 DISPEČERSKÁ ŘÍZENÍ, DISPEČINKY A KOORDINACE ČINNOSTÍ 120
13.6 SWOT ANALÝZA 122
14 BEZPEČNOST SILNIČNÍHO PROVOZU 123
14.1 DOPRAVNÍ NEHODY OBECNĚ 123
14.2 DOPRAVNÍ NEHODY S NEMOTOROVÝMI ÚČASTNÍKY 126
14.3 NEHODOVÁ MÍSTA 134
14.4 SROVNÁNÍ VÝSLEDKŮ 135
14.5 ZÁVĚR 136
15 SOUHRNNÁ SWOT ANALÝZA 137
15.1 SILNÉ STRÁNKY 137
15.2 SLABÉ STRÁNKY 138
15.3 PŘÍLEŽITOSTI 139
15.4 HROZBY 140
16 SEZNAM ZKRATEK, OBRÁZKŮ, TABULEK A PŘÍLOH 141
16.1 SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK 141
16.2 SEZNAM OBRÁZKŮ 143
16.3 SEZNAM TABULEK 145
16.4 SEZNAM PŘÍLOH 147

1 ÚVODNÍ KAPITOLA

Plán udržitelné mobility pro město Ústí nad Labem je strategickým dokumentem, jehož cílem je vytvořit podmínky pro uspokojení potřeb mobility lidí i zboží ve městě a jeho okolí. Zpracovaný dokument je koncepční studií všech subsystémů dopravy na území města Ústí nad Labem. Dokument bude sloužit k naplnění vize Statutárního města Ústí nad Labem, jako dostupného a prostupného města s multimodální dopravou, odpovědným dopravním chováním a ekologickou veřejnou dopravou.

Důvodem pro pořízení tohoto dokumentu je potřeba analyzovat stávající stav a navrhnout odpovídající rozvoj dopravních systémů v podrobnosti, v jaké by to v rámci územního plánu nebylo možné.

Hlavním cílem dokumentu je vytvářet podmínky pro rozvoj kvalitní dopravní soustavy postavené na využití technicko – ekonomických vlastností jednotlivých druhů dopravy, vytvářet předpoklady pro snižování emisí, hluku a jiných škodlivých látek v plném souladu s evropskými právními předpisy s ohledem na minimalizaci dopadů na veřejné zdraví a životní prostředí.

Plán udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem je rozdělen na dvě části: analytická a návrhová.

Cílem analytické části je shromáždění a analýza dostupných informací o stavu a možnostech rozvoje všech dopravních subsystémů a provedení dopravních průzkumů za účelem zjištění nabídky a poptávky všech systémů. Poznatky z analýzy budou pak využity při zpracování návrhové části. Součástí analýzy je SWOT analýza všech subsystémů a celého systému dopravy a vlivu na životní prostředí.

V návrhové části dokumentu bude navrženo řešení na zlepšení mobility a dostupnosti jednotlivých cílů cest, zvýšení dopravní bezpečnosti a ochrany obyvatel. Budou navrženy podmínky na podporu veřejné hromadné dopravy, cyklistické a pěší dopravy a zlepšení kvality individuální dopravy a bezpečnosti a snížení negativních vlivů na životní prostředí vyvolané motorovou dopravou. Návrhová část bude vycházet z analytické části projektu, zejména z vytvořených SWOT analýz jednotlivých dopravních subsystémů.

Do zpracování plánu udržitelné městské mobility je zapojen nejen zpracovatel a zadavatel, ale i další relevantní subjekty, instituce, odborná i laická veřejnost. Konkrétní seznamy odborných skupin a zapojených subjektů, vč. popisu jejich úlohy a zapojení na projektu je součástí samostatně zpracované části Komunikační strategie.

Poslední částí Plánu udržitelné městské mobility je Akční plán. Tato část stanoví časové harmonogramy jednotlivých milníků v přípravě a realizaci navržených opatření a aktivit z návrhové části, vč. jejich detailnějšího popisu, nastavení atributů a zodpovědnosti za plnění.

2 PODKLADY A ZDROJE INFORMACÍ

2.1 VÝCHOZÍ PODKLADY

- **Metodika pro přípravu plánů udržitelné mobility měst České republiky (CDV, 2016)**
- **Příprava místních a regionálních plánů rozvoje dopravy (TMP) – pomocné metodické pokyny vypracované JASPERS pro zadavatele v ČR (JASPERS Vienna, 2015)**
- **Strategie rozvoje města Ústí nad Labem 2015–2020**
  - dostupná na odkazu http://www.usti-nad-labem.cz/files/unl_strategie_final_v2.pdf
- **Generel udržitelné dopravy města Ústí nad Labem (10/2012)**
  - dostupný na odkazu http://www.usti-nad-labem.cz/files/civitas/magul_brozura-generel.pdf
- **Cyklodoprava Ústí nad Labem**
  - dostupná na odkazu http://www.usti-nad-labem.cz/cz/volny-cas/cykloportal/cyklodoprava/
- **Územní plán města Ústí nad Labem**
- **Územní plány ostatních dotčených obcí**
- **Strategie plánu rozvoje Ústeckého kraje**
- **Strategie udržitelného rozvoje Ústeckého kraje**
- **ELLA Regio**
  - dostupná na odkazu http://www.kr-ustecky.cz/ella%2Dregio/ds-99500/p1=206512
- **Strategické dokumenty v dopravě a TEN-T** - Ing. Vít Sedmidubský, Odbor strategie MD ČR
  - dostupné na odkazu http://www.kr-ustecky.cz/assets/File.ashx?id_org=450018&id_dokumenty=1663772
- **Dopravní politika ČR 2005–2013**
  - dostupná na odkazu http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/dopravni-politika-ceske-republiky-na-3318.html
- **Nová Dopravní politika ČR 2014–2020**
  - dostupná na odkazu https://www.databaze-strategie.cz/cz/md/strategie/dopravni-politika-cr-pro-obdobi-2014-2020-s-vyhledem-do-roku-2050
- **Společný referenční rámec a „OPD I, OPD II“**
  - dostupné na odkazu

http://www.kr-ustecky.cz/assets/File.ashx?id_org=450018&id_dokumenty=1663772

- **Dopravní sektorové strategie, 1. fáze**
  - dostupné na odkazu http://www.opd.cz/Providers/Document.ashx?id=341
- **Dopravních sektorových strategií, 2 fáze**
  - dostupné na odkazu http://www.dopravnistrategie.cz/nabidka-projekt/nabidka-ke-stazeni
- **Strategie Evropa 2020**
  - dostupné na odkazu https://www.vlada.cz/cz/evropske-zalezitosti/evropske-politiky/strategie-evropa-2020/cr/eu-2020-a-cr-78696/
- **Národní program reforem**
  - dostupné na odkazu https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/2017-european-semester-national-reform-programme-czech-republic-cs.pdf
- **Bílá kniha – plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurence schopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje**
  - dostupné na odkazu http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/mezinarodni-dokumenty/com2011-0144cs01.pdf
- **Politika transevropských dopravních sítí TEN-T**
  - dostupné na odkazu https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Strategie/TEN-T-a-dalsi-doprava/Transevropske-dopravni-site-(TEN-T)?returl=/Dokumenty/Strategie
- **Dokumenty k dopravě Ústeckého kraje**
  - dostupné na odkazu http://www.kr-ustecky.cz/doprava-usteckeho-kraje.asp?p1=206489
- **Akční hlukový plán pro hlavní pozemní komunikace Ústeckého kraje**
  - dostupné na odkazu http://rskuk.cz/files/Strategicke-a-rozvojove-dokumenty-UK/Akcni-plan-protihlukovych-opatreni-pro-hlavni-pozemni-komunikace-ve-vlastnictvi-UK.pdf
- **Strategie rozvoje cestovního ruchu Ústeckého kraje**
  - dostupné na odkazu http://www.kr-ustecky.cz/strategie-rozvoje-cestovniho-ruchu-2015-2020/ds-99996
- **Koncepční a strategické dokumenty ministerstva, vlády či Evropské unie v oblasti územního plánování a stavebního řádu**
  - dostupné na odkazu

https://www.mmr.cz/cs/Uzemni-a-bytova-politika/Uzemni-planovani-a-stavebni-rad/Koncepce-Strategie

- **Politika územního rozvoje (PUR ČR aktualizace č. 1)**
  - dostupné na odkazu https://www.mmr.cz/cs/Uzemni-a-bytova-politika/Uzemni-planovani-a-stavebni-rad/Koncepce-Strategie/Politika-uzemniho-rozvoje-Ceske-republiky/Navrh-Aktualizace-c-1-Politiky-uzemniho-rozvoje-CR
- **Politika územního rozvoje ČR – Aktualizace č. 1**
  - dostupné na odkazu http://www.mmr.cz/cs/Uzemni-a-bytova-politika/Uzemni-planovani-a-stavebni-rad/Koncepce-Strategie/Politika-uzemniho-rozvoje-Ceske-republiky/Navrh-Aktualizace-c-1-Politiky-uzemniho-rozvoje-CR
- **Ústecký kraj: Nástroje územního plánování**
  - dostupné na odkazu http://www.kr-ustecky.cz/nastroje%2Duzemniho%2Dplanovani/ms-204648/p1=204648
- **Celostátní sčítání dopravy na dálniční a silniční síti ČR**
  - dostupné na odkazu https://www.rsd.cz/wps/portal/web/Silnice-a-dalnice/Scitani-dopravy
- **Metodika Zavádění preference veřejné hromadné dopravy (CDV 2015)**

2.2 OSTATNÍ ZDROJE

- **Internetové stránky statutárního města Ústí nad Labem**
  - dostupné na odkazu http://www.usti-nad-labem.cz
- **Internetové stránky města Trmice**
  - dostupné na odkazu http://www.mestotrmice.cz
- **Internetové stránky ostatních obcí v regionu**
- **Internetové stránky Ústeckého kraje**
  - dostupné na odkazu http://www.kr-ustecky.cz
- **Internetové stránky Dopravního podniku města Ústí nad Labem**
  - dostupné na odkazu http://www.dpmul.cz
- **Data Dopravního podniku města Ústí nad Labem**
- **Plán dopravní obslužnosti Ústeckého kraje 2017–2021**
- **Výroční zprávy Dopravního podniku města Ústí nad Labem a.s.**
- **Výroční zprávy SDP ČR**

- **Statistická šetření ČSÚ**
- **Informace o Labské stezce**
  - dostupné na odkazu http://www.labska-stezka.cz
- **Operační fond doprava**
  - dostupné na odkazu http://www.opd.cz
- **Internetové stránky Ministerstva dopravy ČR**
  - dostupné na odkazu http://www.mdcr.cz

2.3 DALŠÍ POUŽITĚ PODKLADY

- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007, ze dne 23. 10. 2007, o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě
- Nařízení Rady (EHS) č. 1893/91 týkající se závazků z koncepce z veřejné služby v dopravě železniční, silniční a vnitrozemské vodní
- Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR) 11/1975
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85
- Nařízení Rady (EHS) č. 881/1992, o přístupu na trh silniční přepravy zboží uvnitř Společenství na území nebo z území členského státu nebo procházející územím jednoho nebo více členských států
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č.1071/2009, kterým se zavádějí společná pravidla týkající se závazných podmínek pro výkon povolání podnikatele v silniční dopravě
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č.1072/2009, o společných pravidlech pro přístup na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č.1073/2009, o společných pravidlech pro přístup na mezinárodní trh autokarové a autobusové dopravy a o změně nařízení (ES) č. 561/2006
- Nařízení Komise (EU) č. 581/2010; o stanovení maximálních časových úseků pro stahování příslušných údajů z přístroje ve vozidle a z karty řidiče
- Zákon č.111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů (obdobně u dalších)

- Prováděcí vyhláška č. 478/2000 Sb., k zákonu o silniční dopravě, ve znění vyhlášky č. 281/2007 Sb.
- Vyhláška č. 522/2006 Sb., o státním odborném dozoru a kontrolách v silniční dopravě
- Zákon č. 266/1994 Sb. o dráhách
- Zákon č. 129/2000 Sb. o krajích
- Zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích
- Zákon č. 361/2000 Sb. O provozu na pozemních komunikacích
- Zákon č. 361/2006 Sb., o dopravním informování
- Zákon o Policii ČR
- Zákon o obecní policii
- Zákon č. 129/2000 Sb., o krajích, ze dne 12. 4. 2000 (v souladu s § 35, písm. g) tohoto zákona, zastupitelé kraje stanovují rozsah základní dopravní obslužnosti pro území kraje)
- Zákon č. 250/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech územních rozpočtů, ze dne 7. 7. 2000 (v souladu s § 3 zastupitelé kraje stanovují pro střednědobé finanční plánování rozvoje hospodářství kraje rozpočtový výhled na základě uzavřených smluvních vztahů a přijatých závazků zpravidla na 2 až 5 let následujících po roce, na který se sestavuje roční rozpočet)
- Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a změně dalších zákonů, ze dne 20. 5. 2010
- K realizaci zákona č. 265/1991 Sb., o působnosti orgánů České republiky v oblasti cen, byly vydány tyto předpisy: Výměr Ministerstva financí č. 01/2010, ze dne 8. 12. 2009, Výměr Ministerstva financí č. 05/2010, ze dne 26. 11. 2010
- K realizaci zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, byl vydán tento předpis: Nařízení vlády č. 493/2004 Sb., kterým se upravuje prokazatelná ztráta ve veřejné linkové dopravě
- K realizaci zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, byl vydán tento předpis: Vyhláška č. 241/2005 Sb., o prokazatelné ztrátě ve veřejné drážní osobní dopravě a o vymezení souběžné veřejné osobní dopravy
- K realizaci zákona č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících, byly vydány tyto předpisy Nařízení vlády č. 295/2010 Sb., ze dne 20. 10. 2010, o stanovení požadavků a postupů pro zajištění propojitelnosti elektronických systémů plateb a odbavení cestujících, Vyhláška č. 296/2010 Sb. Ministerstva dopravy, ze dne 20. 10. 2010, o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace, Vyhláška č. 297/2010 Sb. Ministerstva dopravy, ze dne 20. 10. 2010, o stanovení vzoru formuláře pro uveřejnění oznámení o zahájení nabídkového řízení pro výběr dopravce k uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících, Nařízení vlády č. 63/2011 Sb., ze dne 9. února 2011, o stanovení minimálních hodnot a ukazatelů standardů kvality

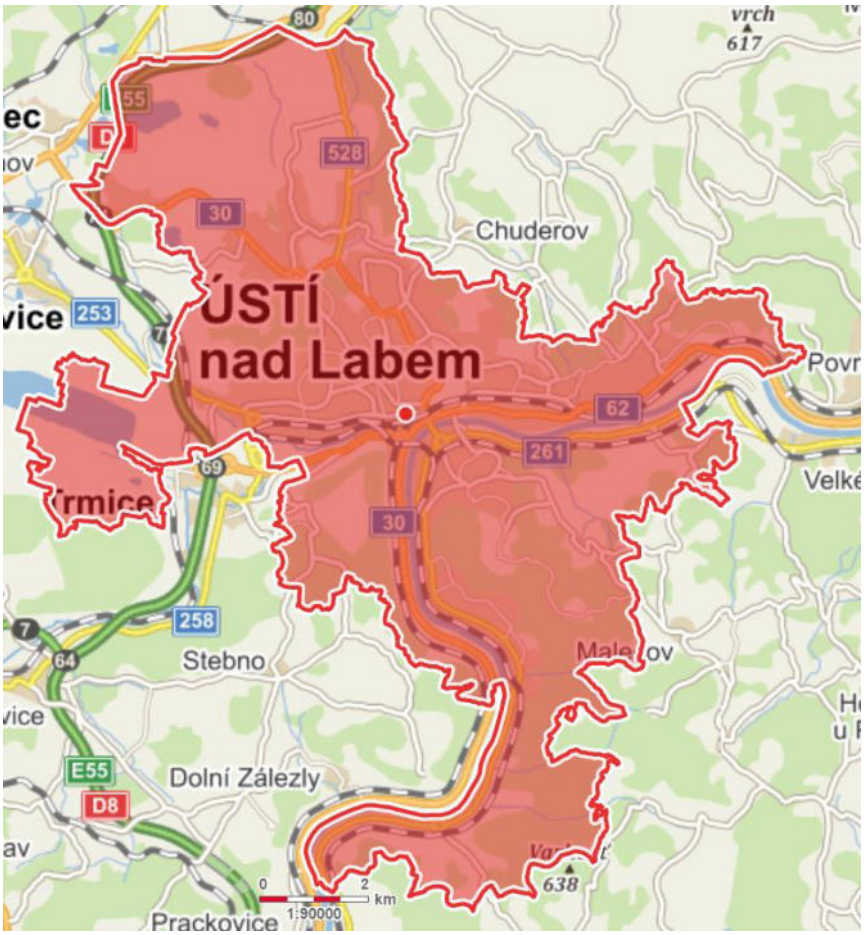
a bezpečnosti a o způsobu jejich prokazování v souvislosti s poskytováním veřejných služeb v přepravě cestujících.

- Příslušné normy, metodiky, analýza, příručky související s dopravní politikou a další relevantní výstupy a data
- Mapové aplikace, statistická data
- Dopravní modely na úrovni ČR, Ústeckého kraje, obce
- Další výchozí dokumenty související s dopravní politikou
- Finanční programy na úrovni EU, státu, kraje, obcí
- Plánované aktivity v oblasti dopravy

3 CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ A POPTÁVKY PO MOBILITĚ

3.1 VYMEZENÍ A POPIS ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ, SPÁDOVÉ OBLASTI MĚSTA

Řešené území je vymezeno katastrálním územím statutárního města Ústí nad Labem, avšak s určitým přesahem do okolí. Kromě samostatného území Ústí nad Labem se koncepce zaměřuje i na města Chlumec a Trmice, které plynule navazují na Ústí nad Labem a které obsluhují linky zdejší městské hromadné dopravy. Významné jsou i další obce ležící v bezprostřední blízkosti města Ústí nad Labem, které jsou ve spádové oblasti a mají s ním významnou dopravní vazbu. Jedná se zejména o další obce ležící v oblasti ORP[1] Ústí nad Labem.



Obrázek 1 Katastrální území města Ústí nad Labem (zdroj: geoportal.gepro.cz)

Mimo obce ležící v oblasti ORP Ústí nad Labem jsou také zohledněny vzájemné dopravní vazby s dalšími městy a obcemi, které mají do města Ústí nad Labem významnou dojížďku obyvatel

[1] Oblast ORP Ústí nad Labem odpovídá původnímu okresu Ústí nad Labem.

za prací či do školy. Dojížďku do zaměstnání a do školy zjišťuje Český statistický úřad v rámci Sčítání lidu, domů a bytů. Poslední sčítání proběhlo v roce 2011. V následující tabulce jsou tak prezentována data z roku 2011. Jedná se o města a obce, která mají do města Ústí nad Labem nejvyšší počet dojíždějících. V tabulce jsou uvedeny obce s počtem dojíždějících do Ústí nad Labem nad 100 obyvatel.

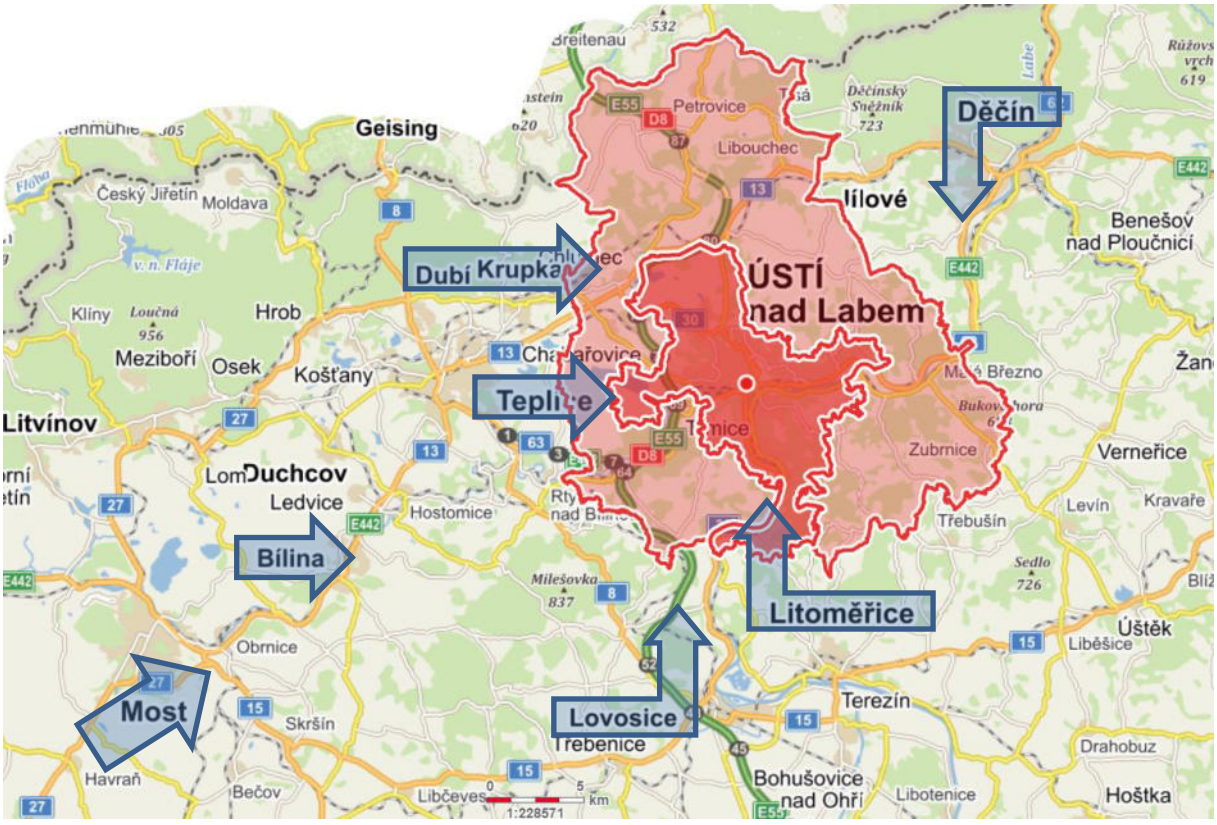
Tabulka 1 Počty dojíždějících z vybraných obcí do Ústí nad Labem (zdroj: RHDHV, data ČSÚ)

Obec vyjížďky do Ústí nad Labem	Počet dojíždějících celkem	Počet dojíždějících do zaměstnání	Počet dojíždějících do škol
Obce v ORP Ústí nad Labem:			
Chlumec	770	597	173
Povrly	340	259	81
Chabařovice	334	254	80
Řehlovice	131	91	40
Malečov	118	87	31
Velké Chvojno	108	71	37
Telnice	103	66	37
Dolní Zálezly	101	67	34
Obce mimo ORP Ústí nad Labem:			
Teplice	1257	850	407
Děčín	1242	861	381
Litoměřice	615	349	266
Krupka	466	339	127
Most	403	170	233
Praha	344	147	197
Chomutov	191	72	119
Jílové	175	125	50
Bílina	164	82	82
Česká Lípa	151	33	118
Dubí	116	74	42
Litvínov	115	60	55
Roudnice nad Labem	113	47	66
Jirkov	100	31	69

Plán udržitelné městské mobility se tedy zaměřuje mimo samotné město Ústí nad Labem i na dopravní vztahy a dopravní chování mezi těmito obcemi:

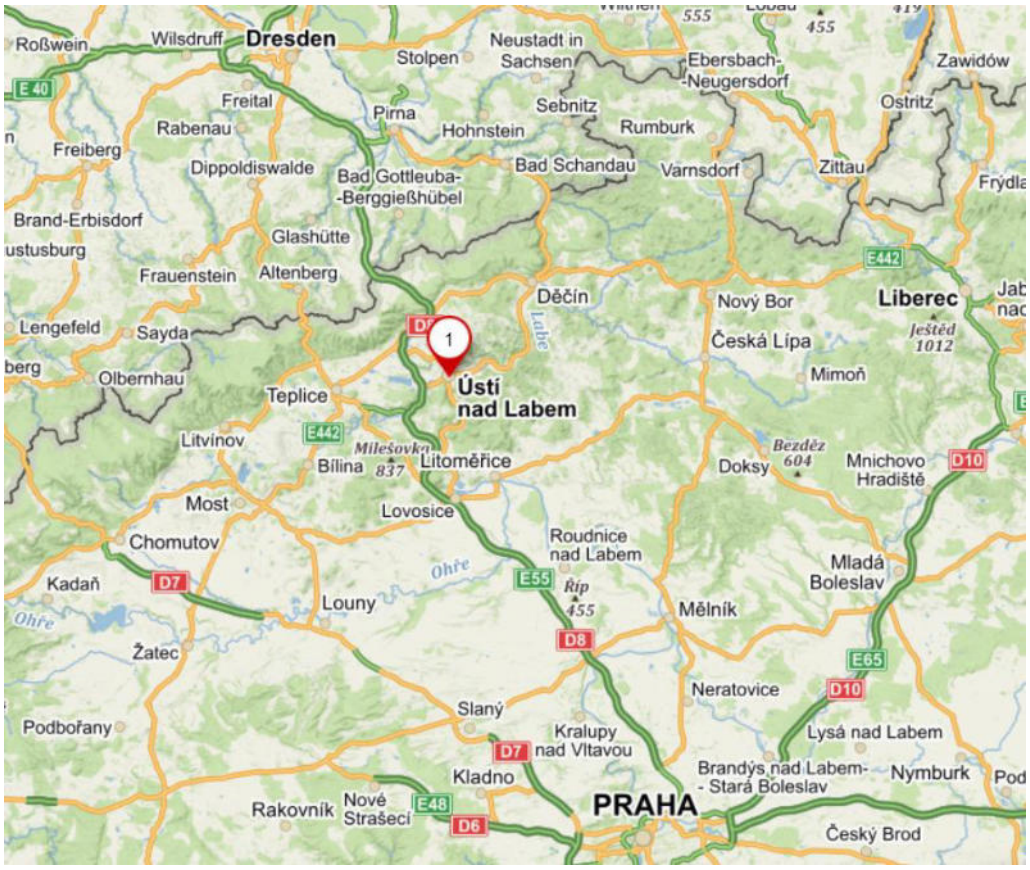
- **statutární město Ústí nad Labem**
- **město Chlumec**
- **město Trmice**
- **obce v oblasti ORP Ústí nad Labem (dle abecedy)**
  - **Dolní Zálezly, Habrovany, Homole u Panny, Chabařovice, Chlumec, Chuderov, Libouchec, Malé Březno, Malečov, Petrovice, Povrly, Přestanov, Ryjice, Řehlovice, Stebno, Tašov, Telnice, Tisá, Trmice, Velké Březno, Velké Chvojno, Zubrnice**
- **obce s významnou dojížďkou do Ústí nad Labem (dle významnosti)**
  - **Teplice, Děčín, Litoměřice, Krupka, Most, Chomutov, Jílové, Bílina, Česká Lípa, Dubí, Litvínov, Roudnice nad Labem, Jirkov**

Na následujícím obrázku jsou vyznačeny širší dopravní vazby na město Ústí nad Labem. Vyznačeny jsou významné směry dojížďky z okolních měst a obcí. Světle červenou barvou je vyznačen obvod ORP Ústí nad Labem, tmavě červenou katastrální území města Ústí nad Labem.



Obrázek 2 Širší dopravní vazby na Ústí nad Labem (zdroj: RHDHV, geoportal.gepro.cz)

Statutární město Ústí nad Labem se nachází v severozápadní části České republiky, přibližně 80 km od hlavního města Prahy a 20 km od státní hranice s Německem. Má velmi výhodnou strategickou polohu, nachází se na významných mezinárodních silničních, železničních i vodních trasách. Ústí nad Labem je největším městem v Ústeckém kraji a zároveň je jeho metropolí (krajským městem). Umístění města Ústí nad Labem v rámci České republiky je zobrazeno na následujícím obrázku.



Obrázek 3 Umístění Ústí nad Labem v rámci ČR (zdroj: mapy.cz)

V krajském městě Ústí nad Labem je zastoupena a zabezpečena veškerá **občanská vybavenost** (školství, zdravotnictví, sociální služby, kultura, sport, maloobchod i další služby). Ve městě funguje velké množství institucí zajišťujících mateřský, základní, střední i vyšší stupeň vzdělání. Vysoké školství je zastoupeno Univerzitou Jana Evangelisty Purkyně s osmi fakultami. Na univerzitě studuje zhruba 8 tisíc studentů. Lékařskou péči zajišťuje Masarykova nemocnice a několik dalších poliklinik či lékařských domů. V oblasti kulturních a volnočasových aktivit je občanům i návštěvníkům k dispozici několik divadel a kin, muzea, galerie, koupaliště, plavecký areál, městské lázně či zimní stadion. Navštívit lze i místní zoologickou zahradu nebo areál Větruše.

Nejvýznamnějšími zaměstnavateli v Ústí nad Labem jsou společnosti Krajská zdravotní, a.s. (spravující Masarykovu nemocnici) s 2000 a více zaměstnanci, Krajské ředitelství policie s 1500 – 2000 zaměstnanci a společnosti Univerzita J. E. Purkyně; Black&Decker (Czech), s.r.o.; KS Kolbenschmidt Czech Republic, a.s.; ČD Cargo a.s.; Česká pošta, s.p.; Ústecký kraj a Spolek pro chemickou a hutní výrobu, akciová společnost; které zaměstnávají 500 – 1000 lidí.

3.2 INVENTARIZACE DAT ČSÚ

Administrativně se správní území města Ústí nad Labem člení na 26 katastrálních území a čtyři samosprávné městské obvody:

- Ústí nad Labem – město
- Severní Terasa
- Neštěmice
- Střekov a 26 katastrálních území.

Městské obvody statutárního města Ústí nad Labem jsou samosprávnými celky, mají tedy svoji samosprávu v čele se starostou. Nad celým městem je pak volena městská samospráva v čele s primátorem.



Obrázek 4 Rozdělení města na městské obvody (zdroj: Magistrát města Ústí nad Labem)

Gateway to solutions

Jednotlivé městské obvody jsou tvořeny katastrálními územími. Těmi jsou v částech:

- Ústí nad Labem – město
  - Božtěšice, Bukov (část), Dělouš, Habrovice, Hostovice u Ústí nad Labem, Klíše, Předlice, Skorotice u Ústí nad Labem, Strážky u Habrovic, Tuchomyšl, Ústí nad Labem (část), Vaňov, Všebořice
- Ústí nad Labem – Neštěmice
  - Neštěmice, Krásné Březno (část), Mojžíř
- Ústí nad Labem – Severní Terasa:
  - Bukov (část), Dobětice, Krásné Březno (část) Ústí nad Labem (část)
- Ústí nad Labem – Střekov
  - Střekov, Brná nad Labem, Budov u Svádova, Církvice, Kojetice u Malečova, Nová Ves, Olešnice u Svádova, Sebuzín, Svádov

Dále je město rozčleněno na základní sídelní jednotky (ZSJ). Účelem ZSJ je přesnější územní identifikace, než jakou poskytují jednotky katastrální území a obec. Identifikace se používá zejména ke statistickému sledování sociálně – ekonomických a územně – technických jevů přímo souvisejících s osídlením.

3.3 OBYVATELSTVO, DEMOGRAFICKÁ STRUKTURA

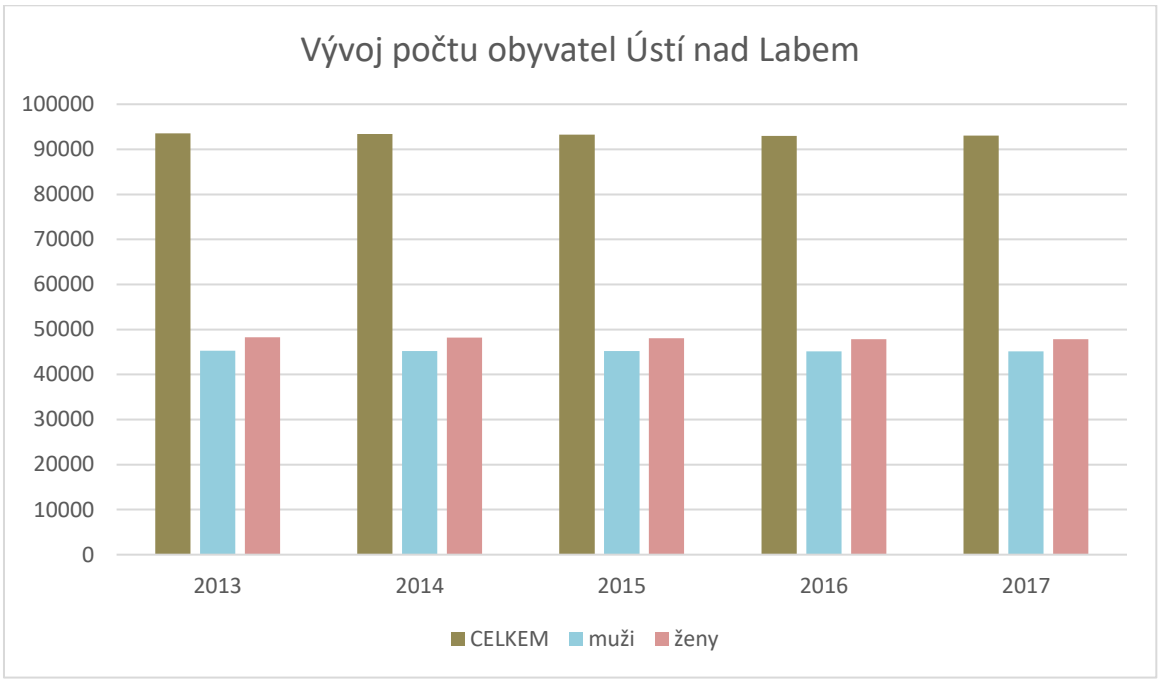
K 31. 12. 2017 žilo ve městě Ústí nad Labem 92 952 obyvatel, což představuje zhruba 78 % obyvatel okresu a 11 % obyvatel celého Ústeckého kraje. Ženy tvořily 48,5 % z celkového počtu obyvatel města. Z celkového počtu obyvatel bylo 16 % obyvatel ve věku do 14 let, 63 % obyvatel v kategorii 15 až 64 let a 21 % obyvatel ve věku na 65 let. Průměrný věk obyvatel města činil 41,9 let. Následující tabulka zobrazuje demografické statistiky v posledních pěti letech.

Tabulka 2 Vývoj počtu obyvatel ve městě Ústí nad Labem

Stav obyvatel vždy k 31. 12. daného roku

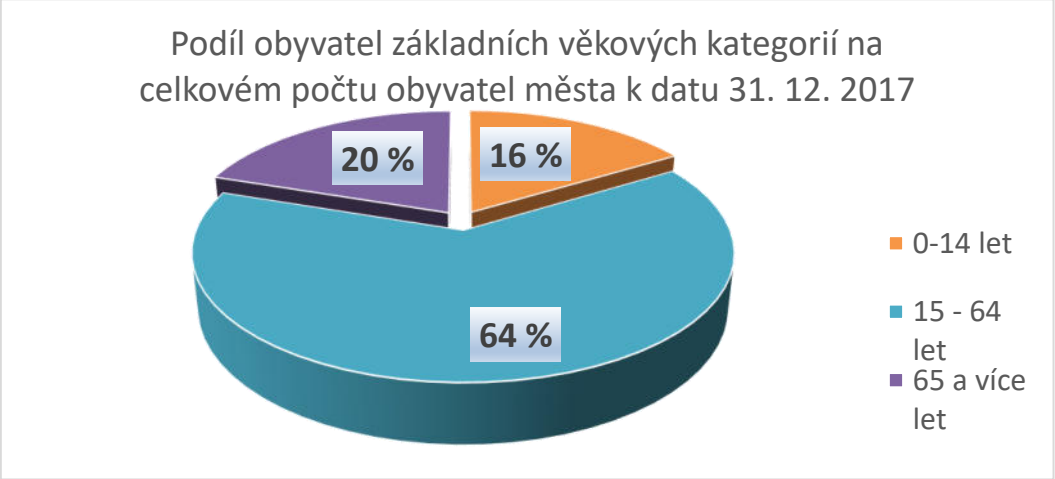
Počet obyvatel celkem		2013	2014	2015	2016	2017
		93 523	93 409	93 248	92 984	93 040
z toho podle pohlaví	muži	45 262	45 239	45 207	45 110	45 169
	ženy	48 261	48 170	48 041	47 874	47 871
z toho podle věku	0-14	14 889	15 103	15 130	15 170	15 239
	15-64	62 407	61 460	60 694	59 816	59 308
	65 a více	16 227	16 846	17 424	17 998	18 493
Průměrný věk		41,1	41,3	41,5	41,7	41,9

Z tabulky lze vyčíst, že trend počtu obyvatel je z dlouhodobého hlediska lehce klesající, resp. v posledních letech stagnující kolem hodnoty 93 tisíc obyvatel. Rostoucí tendenci má vývoj ve skupinách 0-14 let a 65 a více let, naopak věková skupina 15-64 let má klesající tendenci. Skupiny obyvatel v produktivním věku tak město zřejmě pomalu opouští a zároveň obyvatelstvo města postupně stárne. Vývoj počtu obyvatel v Ústí nad Labem zobrazuje graf na následujícím obrázku.



Obrázek 5 Vývoj počtu obyvatel Ústí nad Labem za posledních 5 let (zdroj: RHDHV, ČSÚ)

Následující obrázek znázorňuje pomocí grafu podílové rozložení věkových kategorií na celkovém počtu obyvatel města v roce 2017.



Obrázek 6 Podíl obyvatel základních věkových kategorií na celkovém počtu obyvatel města k datu 31. 12. 2017 (zdroj: RHDHV, ČSÚ)

Následující tabulka sleduje pohyb obyvatel na území města Ústí nad Labem v předchozích pěti letech.

Tabulka 3 Pohyb obyvatel na území města za posledních 5 let (zdroj: RHDHV, ČSÚ)

Stav obyvatel vždy k 31. 12. daného roku

		2013	2014	2015	2016	2017
Živě narození		1 008	1 044	1 033	1 078	1 031
Zemřelí		1 014	921	999	972	961
Přistěhovalí		1 957	2 032	2 051	1 930	2 130
Vystěhovalí		2 175	2 269	2 246	2 300	2 144
Přírůstek (úbytek)	**přirozený**	-6	123	34	106	70
	stěhováním	-218	-237	-195	-370	-14
	celkový	-224	-114	-161	-264	56

Následující tabulka zobrazuje počty obyvatel v jednotlivých ZSJ v Ústí nad Labem. Data odpovídají Sčítání lidu, domů a bytů v roce 2011.

Tabulka 4 Počet obyvatel v jednotlivých ZSJ Ústí nad Labem (zdroj: RHDHV, ČSÚ)

NÁZEV ZSJ	POČET OBYV.
Božtěšice	483
Brná	1145
Brná-Čertova jizba	0
Budov	11
Bukov-střed	335
Církvice	115
Dobětice	122
Dukelských hrdinů	3723
Habrovice	290
Hlavní nádraží	0
Hornická-Stará	2060
Hostovice	279
Kalová pole	0
Kamenice-Dělouš	0
Ke Skřivánku	778
Klíše	4175
Klíše-průmyslový obvod	60
Klíše-sportovní areál	59
Klíše-školský areál	5
Klíše-Vilová	1694
Klíšská-Solvayova	209

NÁZEV ZSJ	POČET OBYV.
Kočkov	241
Kojetice	128
Kramoly	1349
Krásné Březno	7588
Krásné Březno-Nový Svět	375
Krásné Březno-Pod vyhlídkou	94
Krásné Březno-průmyslový obvod	713
Krásné Březno-Přístavní	6
Krásné Březno-západ	377
Malátova	647
Mariánský vrch-Hůrka	40
Masarykova nemocnice	58
Městské stadiony	16
Mojžíř	2079
Na Nivách I	230
Na Nivách II	807
Nad Brnou	0
Nad Březnem	257
Nad zoologickou zahradou	4
Neštěmice	4221
Neštěmice-halda	1

NÁZEV ZSJ	POČET OBYV.
Neštěmice-východ	1959
Neštěmická	2880
Nová Ves	137
Obchodní zóna Všebořice	88
Olešnice	98
Olšinky	279
Ovčárna	34
Ovčí vrch	228
Pod Střížovickým vrchem	1008
Podhoří	1
Pražská ulice	272
Předlice	1477
Předlice-jih	14
Předlice-kolonie	344
Předlice-průmyslový obvod	62
Sady Bedřicha Smetany	1157
Sebuzín	459
Severní Terasa	9784
Severní Terasa-střed	88
Sídliště Dobětice	5462
Sídliště Dobětice-západ	479
Sídliště Kamenný vrch	2031
Sídliště Pod Holoměří	1094
Sídliště Skalka	2337
Sídliště Stříbrníky	3863
Skorotice	1088
Skřivánek	3553
Strážky	203
Střekov-Děčínská	467

NÁZEV ZSJ	POČET OBYV.
Střekov-hrad	661
Střekov-Kamenný vrch	2243
Střekov-Karla IV.	2474
Střekov-nábřeží	1426
Střekov-nad hradem	0
Střekov-průmyslový obvod	156
Střížovický vrch I	6
Střížovický vrch II	8
Střížovický vrch III	0
Svádov	818
Tuchomyšl	0
U Bíliny	0
U polikliniky	2525
U stadionů	156
Univerzitní kampus	2
Ústí nad Labem-průmyslový obvod	223
Ústí nad Labem-střed	2034
Ústí nad Labem-u Městských lázní	38
V Oblouku-Vojanova	1947
Vaňov	768
Vaňov-Skály	0
Veselí	243
Větruše	72
Všebořice	1373
Všebořice-u vozovny	1690
Západní nádraží	1
Žižkova	209

Stejná datová základna demografické struktury je k dispozici i pro oblast ORP Ústí nad Labem a Ústecký kraj. Lze tak porovnat demografickou strukturu v rámci samotného města, okresu i kraje.

Tabulka 5 Vývoj počtu obyvatel v oblasti ORP Ústí nad Labem (zdroj: RHDHV, ČSÚ)

Stav obyvatel vždy k 31. 12. daného roku

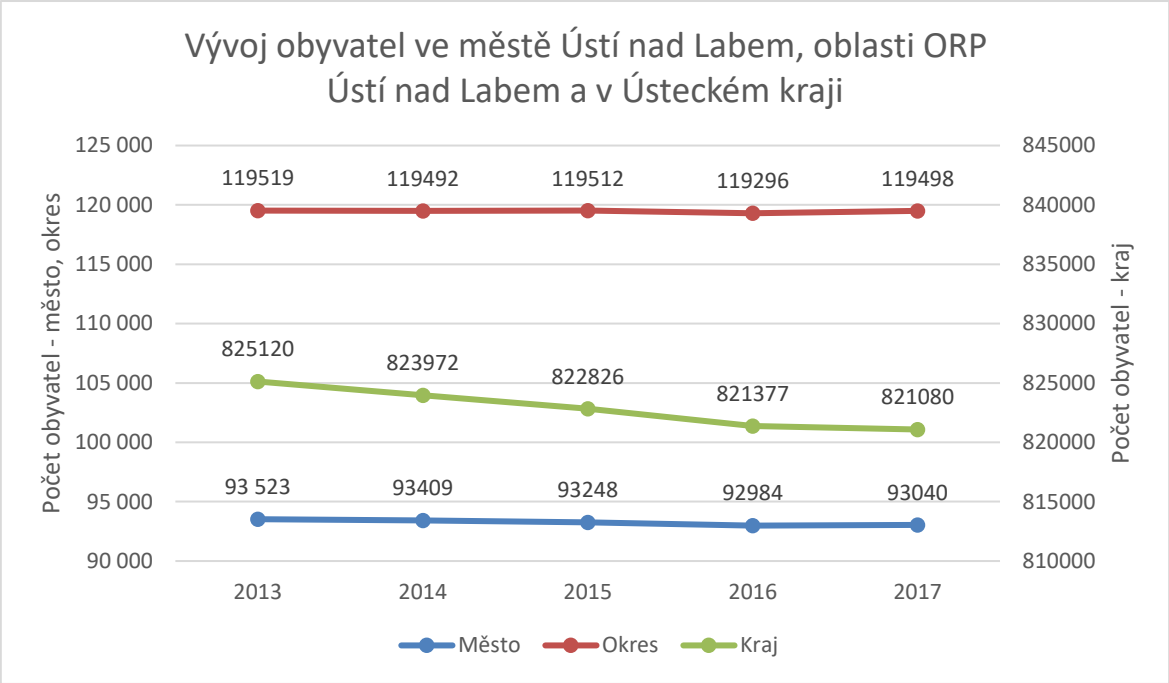
Počet obyvatel celkem		2013	2014	2015	2016	2017
		119 519	119 492	119 512	119 296	119 498
z toho podle pohlaví	muži	58 397	58 456	58 488	58 435	58 574
	ženy	61 122	61 036	61 024	60 861	60 924
z toho podle věku	0-14	19 180	19 391	19 494	19 581	19 685
	15-64	80 307	79 218	78 382	77 313	76 738
	65 a více	20 032	20 883	21 636	22 402	23 075
Průměrný věk		40,8	41,1	41,2	41,5	41,7

Tabulka 6 Vývoj počtu obyvatel v Ústeckém kraji (zdroj: RHDHV, ČSÚ)

Stav obyvatel vždy k 31. 12. daného roku

Počet obyvatel celkem		2013	2014	2015	2016	2017
		825 120	823 972	822 826	821 377	821 080
z toho podle pohlaví	muži	408 275	408 283	407 928	407 372	407 324
	ženy	416 845	415 689	414 898	414 005	413 756
z toho podle věku	0-14	128 800	129 480	130 213	130 785	131 548
	15-64	560 986	553 949	547 147	540 254	534 972
	65 a více	135 334	140 543	145 466	150 338	154 560
Průměrný věk		40,9	41,2	41,4	41,6	41,8

Graf na následujícím obrázku prezentuje vývoj obyvatel ve městě Ústí nad Labem, v okresu Ústí nad Labem a v Ústeckém kraji. Ve stejném měřítku tak lze porovnat demografické křivky těchto tří celků.



Obrázek 7 Vývoj obyvatel ve městě Ústí nad Labem, oblasti ORP Ústí nad Labem a v Ústeckém kraji za posledních 5 let (zdroj: RHDHV, ČSÚ)

Z grafu lze vyčíst, že demografické křivky jak města Ústí nad Labem, tak jeho okresu v posledních 5 let stagnují, naopak demografická křivka Ústeckého kraje má klesající tendenci.

V rámci charakteristiky širšího sociodemografického profilu území jsou v rámci statistických dat ČSÚ dostupné i další ukazatele charakterizující dané území. Jedná se zejména o ukazatele charakterizující danou oblast ORP, obyvatelstvo v něm žijící, nezaměstnanost a počty ekonomických subjektů. V následující tabulce jsou prezentovány vybrané ukazatele za oblast ORP Ústí nad Labem pro vybrané roky v období 2001 až 2016.

Tabulka 7 Vybrané statistické ukazatele za správní obvod Ústí nad Labem v letech 2001 – 2016 (zdroj: ČSÚ)

Vybrané ukazatele za správní obvod Ústí nad Labem v letech 2001–2016

UKAZATEL	SO ORP Ústí nad Labem								
	2001	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Počet obcí	23	23	23	23	23	23	23	23	23
Počet částí obcí	102	102	102	102	103	103	103	103	103
Počet základních sídelních jednotek	193	193	196	203	203	203	203	203	203
Počet katastrálních území	110	110	110	110	110	110	110	110	110
Počet obcí se statutem města	3	3	3	3	4	4	4	4	4
Počet obcí se statutem městyse	x	x	-	-	-	-	-	-	-
POZEMKY									
Výměra v ha (k 31. 12.)	40 445	40 444	40 473	40 474	40 473	40 473	40 475	40 474	40 474
zemědělská půda	18 493	18 357	18 230	18 175	18 169	18 136	18 134	18 156	18 144
lesní pozemky	12 681	12 681	12 832	12 896	12 897	12 916	12 933	12 956	12 956
zastavěné plochy	911	910	905	905	884	904	905	905	905
Hustota zalidnění (osoby/km^2)	290,6	293,3	300,7	297,1	295,8	295,3	295,2	295,3	294,7
OBYVATELSTVO									
Počet obyvatel (k 31. 12.)[1]	117 525	118 633	121 699	120 259	119 716	119 519	119 492	119 512	119 296
Živě narození	1 223	1 391	1 391	1 282	1 235	1 242	1 282	1 287	1 338
Zemřelí celkem	1 205	1 246	1 266	1 235	1 218	1 279	1 173	1 270	1 222
podíl zemřelých na novotvary (%)	29,9	29,1	28,7	29,8	27,6	28,1	30,6	27,7	27,6
podíl zemřelých na nemoci oběhové soustavy (%)	47,8	46,6	45,2	41,7	42,3	44,1	39,7	42,1	39,7
podíl zemřelých na nemoci dýchací soustavy (%)	3,1	4,9	6,7	4,9	4,8	4,3	6,5	4,7	5,3
Přirozený přírůstek obyvatel (narození - zemřelí)	18	145	125	47	17	-37	109	17	116
Přistěhovalí	1 286	2 418	1 975	1 499	1 512	1 744	1 821	1 915	1 701
Vystěhovalí	1 543	1 659	1 859	2 049	2 072	1 904	1 957	1 912	2 033
Přírůstek obyvatel stěhováním (přistěhovalí - vystěhovalí)	-257	759	116	-550	-560	-160	-136	3	-332
Celkový přírůstek (úbytek) obyvatel	-239	904	241	-503	-543	-197	-27	20	-216
Sňatky	687	681	527	496	476	455	482	549	593
Rozvody	504	432	382	409	321	283	300	419	403
Potraty	836	737	646	643	579	539	517	531	506
Průměrný věk mužů (roky)	36,7	37,4	38,3	38,8	39,1	39,3	39,6	39,8	40,1
Průměrný věk žen (roky)	39,6	40,5	41,4	41,7	42,0	42,3	42,5	42,6	42,8
Podíl obyvatel ve věku 65 a více let (%)	12,3	12,6	14,0	15,0	16,0	16,8	17,5	18,1	18,8
Index stáří (počet osob ve věku 65 a více let na 100 dětí ve věku 0–14 let)	73,9	79,0	89,3	95,1	100,6	104,4	107,7	111,0	114,4
NEZAMĚSTNANOST (dle MPSV k 31. 12.[2])									
Evidovaní uchazeči o zaměstnání	8 901	8 787	9 110	9 089	.	10 616	10 086	8 425	7 074
z toho dosažitelní (%)	.	93,9	98,6	98,1	.	98,5	98,0	96,2	94,5
z toho občané se zdravotním postižením (%)	10,6	14,1	11,4	10,5	.	9,7	10,2	10,0	11,5
z toho absolventi (%)	9,0	4,8	4,3	4,7	.	3,2	2,9	2,6	2,4
z toho osoby s délkou evid. nad 12 měsíců (%)	46,9	46,3	41,6	46,0	.	54,2	57,5	55,1	50,3
Volná pracovní místa	463	406	395	450	.	227	377	529	635
Počet uchazečů na 1 volné pracovní místo	19,2	21,6	23,1	20,2	.	46,8	26,8	15,9	11,1
Podíl nezaměstnaných osob (%) [3]	.	9,72	10,50	10,72	.	12,85	12,31	10,23	8,53
EKONOMICKÉ SUBJEKTY SE SÍDLEM NA ÚZEMÍ SPRÁVNÍHO OBVODU (k 31. 12.)									
Ekonomické subjekty celkem (podle RES)[4]	23 005	26 081	28 323	28 883	28 816	28 158	28 501	28 580	28 561
fyzické osoby[5]	17 937	19 817	20 510	20 794	20 639	20 979	21 656	21 627	21 506
z toho zemědělští podnikatelé[6]	658	670	127	129	139	128	133	158	164
právnické osoby[7]	5 068	6 264	7 813	8 089	8 177	7 179	6 845	6 953	7 055
z toho obchodní společnosti	2 706	3 051	3 660	3 747	3 838	3 868	3 944	4 016	4 040
Podíl ekonomických subjektů podle vybraných odvětví ekonomické činnosti (%)[8]									
zemědělství, lesnictví a rybářství	3,3	3,1	1,5	1,6	1,8	1,9	1,9	2,1	2,1
průmysl celkem	10,3	10,0	9,7	9,9	9,8	9,4	9,4	9,3	9,3
stavebnictví	11,0	11,5	13,1	13,2	13,0	12,4	12,3	12,4	12,5
obchod, ubytování, stravování a pohostinství	35,5	33,9	33,4	32,9	32,5	29,9	30,1	30,2	29,8
Počet subjektů podle počtu zaměstnanců									
bez zaměstnanců	15 661	6 933	7 867	8 139	7 923	7 537	7 598	7 578	7 518
1–9 zaměstnanci (mikropodniky)	2 444	2 272	2 289	2 277	2 239	2 121	2 068	2 023	2 100
10–49 zaměstnanci (malé podniky)	528	490	455	431	374	361	349	352	353
50–249 zaměstnanci (střední podniky)	131	118	126	115	102	104	103	103	111
250 a více zaměstnanci (velké podniky)	27	31	24	26	25	24	25	23	22
nezjištěno	4 214	16 237	17 562	17 895	18 153	18 011	18 358	18 501	18 457
BYTY									
Dokončené byty	138	115	141	143	120	126	117	130	130
Dokončené byty na 1 000 obyvatel	1,2	1,0	1,2	1,2	1,0	1,1	1,0	1,1	1,1
Podíl bytů dokončených v rodinných domech (%)	21,7	68,7	86,5	80,4	86,7	68,3	80,3	66,9	61,5
Průměrná obytná plocha 1 dokončeného bytu (m^2)	60,4	88,7	106,6	97,9	97,5	90,4	97,5	92,0	81,0
CESTOVNÍ RUCH									
Hromadná ubytovací zařízení[9]	31	28	24	28	40	42	34	35	37
lůžka	2 369	1 736	1 206	1 517	2 053	2 109	2 055	3 068	2 861

3.4 SCÉNÁŘE ROZVOJE MĚSTA

Ústí nad Labem má v současnosti platný **územní plán**, vydaný v roce 2011. Předpokládá se tak jeho platnost i pro stanovená výhledová období + 5 let (rok 2023) a + 10 let (rok 2028).

3.4.1 Rezidenční a komerční rozvoj

V územním plánu je vymezeno několik desítek rozvojových ploch pro výstavbu rezidentních či komerčních objektů. Jedná se zejména o tyto významné plochy v částech města:

- Habrovice – plochy pro bydlení
- Strážky – plochy pro bydlení
- Skorotice – plochy pro bydlení
- Habrovice – plochy pro bydlení
- Všebořice, Podhoří – smíšené plochy pro bydlení a komerční, smíšené plochy výrobní
- Předlice – plochy pro bydlení, plochy výroby a skladování
- Dobětice – plochy pro bydlení
- Žežická – plochy pro bydlení
- Neštěmická, Neštěmice – plochy pro bydlení
- Mojžíř – plochy pro bydlení
- Střekov – plochy pro bydlení
- Svádov, Brná – plochy pro bydlení

Rozvojové plochy jsou v územním plánu napojeny na stávající komunikační síť pomocí napojovacích bodů, přičemž detailní řešení komunikačního skeletu v těchto plochách budou řešit samostatné územní studie jednotlivých celků. Dle územního plánu se **dopravní obsluha** těchto ploch **pomocí MHD** předpokládá posílením stávajících autobusových linek, příp. jejich odkloněním či prodloužením (zejména v severozápadním sektoru města), ostatních částech pak pouze posílením stávajících autobusových spojů.

3.4.2 Infrastrukturní rozvoj

V územním plánu je navrženo několik významných staveb dopravní infrastruktury. Jedná se zejména o výstavbu či dostavbu silniční sítě, příp. sítě cyklistických komunikací:

- Tunelové řešení ulice I/30 (Sociální péče). Úsek mezi ulicemi Petrovická a Špálova v městské části Severní terasa.
- Propojení ulice U Trati se silnicí II/613 (Žižkova). Převážná část trasy je vedena po mostním objektu přes železniční trať.
- Přeložka silnice II/528 západně od obce Strážky. Začátek je v místě křižovatky silnic II/528 x III/26040, konec je v místě ukončení obchvatu obce Žďárek. Součástí tohoto obchvatu jsou i přeložky místních komunikací.

- Rekonstrukce propojení ulice Neštěmická s ulicí Pod Úvozem v městské části Neštěmice.
- Návrh mimoúrovňové křižovatky Podhorský park na D8.
- Návrh obslužných komunikací v Podhorském parku v prostoru bývalého dolu A. Zápotocký.
- Rekonstrukce podjezdu na silnici II/261 – ulice Litoměřická a Železničářská.
- Rekonstrukce silnice II/261 v městské části Brná – rekonstrukce stávajícího podjezdu pod železniční tratí.
- Rekonstrukce podjezdu na ulici Majakovského (II/253) pod železniční tratí včetně úpravy koryta Ždírnického potoka.
- Rekonstrukce místních komunikací propojující městské části Habrovice, Bánov a Strážky.
- Cyklistická trasa propojující Labskou stezku s Krušnohorskou magistrálou (cesta do hor) a cyklostezka po levém břehu Bíliny.

Ve výhledovém období taktéž územní plán počítá s objízdnou polookružní komunikací propojující významné městské radiály (v ÚP zanesena formou územní rezervy).

Územní plán počítá rovněž s rozvojem systému trolejbusové dopravy, a to na celkem pěti místech:

- ulice Štefánikova (propojení stávajících tratí na Klíši a na ulici Masarykova)
- ulice Výstupní (propojení stávajících tratí v ulici Neštěmická a Na Návsi)
- ulice Všebořická (nová trať od okružní křižovatky Bukov do obchodní zóny Všebořice)
- ulice Železničářská (nová trať od okružní křižovatky Děčínská x Národního odboje do stávající konečné stanice Střekov, nádraží ČD)
- navrhovaná propojka MÚK Podmokelská – Na Sklípku (propojení stávajících trolejbusových tratí v ulici Podmokelská a Na Sklípku)

V rámci železniční dopravy územní plán počítá se zvětšením poloměru směrového oblouku na trati č. 130 v Předlicích (s nárokem na soukromé pozemky) a s výstavbou tří navržených zastávek:

- Nová železniční zastávka Vaňov (km 512,346) na trati č. 090
- Nová poloha železniční zastávky Sebuzín (km 423,600) na trati č. 072
- Nová železniční zastávka Brná (km 427,777) na trati č. 072

4 REŠERŠE NADŘAZENÝCH DOKUMENTŮ

Dokument SUMP je primárně založen na stávajících dokumentech a podkladech města, kraje, dopravního podniku a dalších zainteresovaných subjektů. Zároveň respektuje nadřazené strategie a plány na úrovni Evropské unie, České republiky a Ústeckého kraje. Níže jsou vypsány relevantní nadřazené dokumenty, ze kterých řešení SUMP vychází.

- **Úroveň EU**
  - Bílá kniha
  - Doprava 2050

- **Úroveň ČR**
  - Dopravní politika ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050
  - Strategický rámec rozvoje ČR 2030 (2016)
  - Bílá kniha: koncepce veřejné dopravy 2015 – 2020 (2015)
  - Střednědobá strategie zlepšování kvality ovzduší do roku 2020 (2015)
  - Národní akční plán čisté mobility (2015)
  - Národní program snižování emisí ČR
  - Dopravní sektorová strategie II
  - Strategie regionálního rozvoje 2014-2020
  - Strategický rámec udržitelného rozvoje ČR (2010)

- **Úroveň Ústeckého kraje**
  - Plán dopravní obslužnosti Ústeckého kraje 2017 – 2021 (z roku 2016)
  - Strategie rozvoje Ústeckého kraje do roku 2027
  - Program rozvoje Ústeckého kraje 2014 – 2020
  - Strategie udržitelného rozvoje Ústeckého kraje 2006 – 2020
  - Integrovaná strategie Ústecko – chomutovské aglomerace (z roku 2018)
  - Strategie cestovního ruchu v Ústeckém kraji 2015 – 2020
  - ELLA regio – přeshraniční regionální doprava Ústecký kraj
  - Územně analytické podklady (z roku 2017)
  - Program zlepšování kvality ovzduší Zóna Severozápad
  - Cyklogenerel Ústeckého kraje

- **Úroveň obcí**
  - Strategie rozvoje města Ústí nad Labem na období 2015 – 2020
  - Územní plán Ústí nad Labem (z roku 2011)
  - Generel udržitelné dopravy města Ústí nad Labem (CIVITAS, z roku 2013)
  - Integrovaný plán rozvoje města Ústí nad Labem – Mobilita (z roku 2010)

Vybrané nadřazené dokumenty jsou poté detailněji popsány v následujících kapitolách. Kapitoly se soustředí na hlavní výhledové záměry, aktivity a cíle týkající se všech dopravních módů vyplývající z nadřazených strategických dokumentů a plánů dotčených obcí a kraje. Všechny tyto cíle, záměry a strategie jsou v dokumentu SUMP respektovány a dále rozvíjeny. Jednotlivé cíle a záměry jsou uvedeny přesně ve znění a číslování tak, jak jsou uvedeny v jednotlivých strategických dokumentech. Respektovány jsou v SUMP i všechny cíle a záměry ze strategických dokumentů a plánů na úrovni EU a státu vyjmenovaných výše.

4.1 ÚROVEŇ KRAJE

4.1.1 Strategie udržitelného rozvoje Ústeckého kraje 2006 – 2020

Analytická část dokumentace, kapitola SWOT analýza, vyzdvihuje v rámci ekonomického pilíře přítomnost IV. transevropského multimodálního koridoru (dálnice D8, železniční trať 090 a labská vodní cesta), hustou regionální silniční i železniční síť a dobré dopravní propojení významných center kraje. Jako slabiny naopak uvádí špatný technický stav komunikací II. a III. třídy a místních komunikací a špatnou dopravní dostupnost horských oblastí. Jako riziko uvádí nárůst přepravních výkonů v osobní dopravě, zejména individuální automobilové dopravě, v důsledku „vynucené mobility obyvatel“ způsobené nedostatkem pracovních příležitostí v místě bydliště. V rámci environmentálního pilíře je jako slabina týkající se dopravy uvedena rostoucí intenzita tranzitní dopravy včetně rostoucích emisí a hluku, v příležitostech je zmíněno rozšiřování sítě cyklostezek a kombinovaných stezek a v rizicích pak nekoncepční řešení vodní dopravní infrastruktury kraje.

V návrhové části dokumentace, řešící priority, strategické cíle, opatření, odůvodnění a programové indikátory udržitelného rozvoje jsou řešeny následující body týkající se dopravy.

Ekonomická oblast:

Priorita D) Omezovat dopravní potřeby přímo u zdroje (snižováním přepravních nároků vznikajících v důsledku vynucené mobility)

Strategické cíle:

1) **Snížit podíl individuální automobilové dopravy na celkových přepravních výkonech do r. 2020**
    - Opatření 1.2 Regulovat rozptýlené bytové a komerční zástavby mimo současně zastavěné území obcí a mimo dosah systémů hromadné dopravy osob a nákladů v rámci územního plánování respektujícího principy udržitelného rozvoje.
    - Opatření 1.3 Zajistit kvalitní dopravní obslužnost obytných a komerčních zón

2) **Snížit podíl silniční nákladní dopravy na celkových přepravních výkonech nákladní dopravy do r. 2020.**
    - Opatření 2.1 Maximálně využívat regionální produkci (potraviny, spotřební zboží) při šetrném využívání regionálních přírodních zdrojů – preferovat regionální výrobu a spotřebu.
    - Opatření 2.2 Striktně regulovat výstavbu nových průmyslových zón na volných plochách mimo současně zastavěné území obcí a mimo multimodální logistické uzly v rámci územního plánování respektujícího principy udržitelného rozvoje. Nově využít existující staré průmyslové zóny – přednostně revitalizovat nevyužívané nebo nedostatečně využívané průmyslové zóny, skladovací areály a komerční objekty s využitím existující dopravní a technické infrastruktury.
3) **Zavést integrovaný systém dopravy ve velkých městech Ústeckého kraje s cílem změny podílů jednotlivých způsobů dopravy na celkových přepravních výkonech osobní dopravy do r. 2020**
    - Opatření 3.1 Provést dopravní analýzy vystihující současné potřeby pro zajištění integrovaného systému dopravy.
    - Opatření 3.2 Zajistit management integrovaného systému dopravy kraje.
    - Opatření 3.3 Zajistit metodickou a finanční podporu integrovaného dopravního systému obcí a měst.
    - Opatření 3.4 Vytvořit kvalitní integrované dopravní systémy, jejichž základem bude železniční a autobusová přeprava osob na střední a dlouhé vzdálenosti. Páteřní systém musí být na vhodných místech doplňován integrovaným dopravním systémem a nemotorovými druhy dopravy (pěší a cyklistickou). Zajistit bezpečné parkování na odstavných parkovištích s dostatečnou kapacitou v dosahu hromadné dopravy – systém “park and ride”.
4) **Dobudovat a podporovat systém kombinované přepravy do r. 2020**
    - Opatření 4.1 Zpracovat dopravní analýzu vystihující současné potřeby pro zajištění systému kombinované dopravy.
    - Opatření 4.2 Zajistit management systému kombinované dopravy na území Ústeckého kraje.

<u>Environmentální oblast:</u>

<u>Priorita B) Zvyšování kvality ovzduší v souvislosti s prevencí ochrany zdraví obyvatelstva snižováním produkce emisí znečišťujících látek ze stacionárních a liniových zdrojů znečišťování ovzduší</u>

Strategické cíle:

3) **Snížit emise skleníkových plynů do roku 2020**
    - Opatření 3.8 Podporovat využívání alternativních pohonných hmot v systémech hromadné dopravy.

4) Snížit emise prašných částic v t/km² o 40 % do roku 2020 a emise NOx v t/km² o 50 % do r. 2020.

- Opatření 4.3 Podporovat využívání alternativních pohonných hmot v systémech hromadné dopravy a individuální dopravy a rozšíření sítě čerpacích jednotek alternativních paliv.

5) Zvýšit podíl veřejných dopravních prostředků využívajících alternativní paliva do r. 2020

- Opatření 5.1 Ve spolupráci s dopravními společnostmi postupně převést autobusový park na alternativní paliva.

6) Dobudovat a zkvalitnit systém cyklotras v Ústeckém kraji do r. 2020.

- Opatření 6.1 Zpracovat Generel systému cyklotras Ústeckého kraje.
- Opatření 6.2 Ve spolupráci s městy a obcemi vybudovat systém cyklostezek pokrývající celé území kraje.
- Opatření 6.3 Vytvořit grantové schéma na podporu udržitelných dopravních řešení.

7) Zvýšit celkové rozlohy pěších zón v centrech měst a celkové rozlohy zón s omezenou dopravou do r. 2020.

- Opatření 7.1 Ve spolupráci s městy a obcemi rozšiřovat veřejné plochy (pěší zóny, parky apod.)
- Opatření 7.2 V obytných zónách a centrech měst zklidňovat a omezovat dopravu (Tempo 30)

4.1.2 Strategie rozvoje Ústeckého kraje do roku 2027

Tento strategický dokument slouží k plánování a k zabezpečení koordinace strategických rozvojových priorit a cílů v Ústeckém kraji. Soustředí se zejména na zlepšení stavu dopravní infrastruktury (silniční, železniční i vodní), nutnost dokončení integrace dopravy do jednoho systému, podporu výstavby vysokorychlostní tratě (VRT) Praha – Drážďany či výstavbu funkčních terminálů veřejné dopravy s návazností na cyklistickou dopravu, pěší dopravu a IAD. Kromě regionálních strategií obsahuje i dokument shrnující cíle a opatření zobecněné na celý Ústecký kraj. Dopravní problematika je zmíněna v cílech ÚK.4 a ÚK.5.

Cíl ÚK.4: Zvýšit kvalitu životního prostředí v sídlech i krajině

Dílčí cíl ÚK.4.1 Zlepšení kvality ovzduší

Typová opatření v rámci dílčího cíle vztahující se k problematice dopravy:

- Zatraktivnění veřejné dopravy a zvýšení podílu udržitelných forem dopravy

- Realizace nástrojů vedoucích k regulaci individuální automobilové dopravy – omezení a zklidnění dopravy, podpora environmentálně šetrných druhů dopravy (zpoplatnění automobilové dopravy ve městě, podpora sdílení automobilů, využití potenciálu železniční dopravy)
- Realizace řešení ve vazbě na koncept Smart Regions/Smart Cities v oblasti energetických úspor, využití obnovitelných zdrojů energie apod.

Cíl ÚK.5: Zlepšit a modernizovat infrastrukturu, zvláště pak dopravní napojení

Dílčí cíl ÚK.5.1: Zlepšení dopravního napojení a zkvalitnění vnitřní dopravní konektivity

Typová opatření v rámci dílčího cíle vztahující se k problematice dopravy:

- Realizace vnějšího dopravního napojení a dobudování/modernizace páteřních dopravních cest (zejména dálnice D6 a D7, silnice I/13 a I/27, vysokorychlostní železnice Praha – Drážďany s odbočkou do Mostu, modernizace železničních tratí č. 130 a 072)
- Budování obchvatů sídel na silnicích I. třídy a na nejvytíženějších úsecích silnic II. třídy
- Modernizace, resp. revitalizace železničních tratí zejména s ohledem na potřeby dopravní obslužnosti Ústeckého kraje a potenciál v oblasti nákladní dopravy
- Realizace řešení ve vazbě na koncept Smart Regions/Smart Cities v oblasti chytré dopravy a mobility (elektromobilita, sdílení aut a jízdních kol apod.)
- Dobudování páteřních cyklotras Ústeckého kraje, podpora budování cykloinfrastruktury sloužící k dojíždění do zaměstnání, škol či úřadů
- Budování přestupních terminálů vč. parkovišť P+R a B+R, přesuny zastávek/stanic hromadné dopravy do dopravně výhodnějších poloh
- Podpora rozvoje vodní dopravy při minimalizaci negativních důsledků na životní prostředí
- Dobudování VRT Praha – Drážďany

4.1.3 Program rozvoje Ústeckého kraje 2014 – 2020

Tento dokument se věnuje různým oblastem Ústeckého kraje. Kromě analytické části obsahuje i návrhovou část, ve které lze najít několik prioritních opatření týkajících se dopravy.

Priorita 3: Infrastruktura a životní prostředí

Opatření 3.1: Páteřní infrastruktura kraje

Cílem opatření je dobudovat hlavní páteřní trasy silniční, vodní a cyklistické dopravy.

Aktivity ÚK:

- 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

Aktivity dalších subjektů:

- 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

Opatření 3.2: Dostupnost jednotlivých částí kraje

Cílem opatření je zlepšit technický stav, bezpečnost a zajistit optimální využití silniční, železniční a cyklistické infrastruktury v periferních částech Ústeckého kraje.

Aktivity ÚK:

- 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.)

Aktivity dalších subjektů:

- Nefinanční podpora rozvoje sítě lokálních cyklostezek

Opatření 4.4: Environmentálně šetrnější doprava ve městech

Aktivity ÚK:

- 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

Aktivity dalších subjektů:

- 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.

4.1.4 Plán dopravní obslužnosti Ústeckého kraje 2017 – 2021

Plán dopravní obslužnosti je koncepčním dokumentem (navazujícím na plán dopravní obslužnosti předcházejícího období), který je povinně zřizovaným dokumentem v rámci dopravního plánování. Plán dopravní obslužnosti popisuje detailně fungování veřejné dopravy na území Ústeckého kraje a řeší dopravní koncepci pro výhledová období. V rámci návrhové části dokument počítá mimo jiné s rozvojem a modernizací infrastruktury. Počítá se se zlepšováním informovanosti cestujících, zlepšováním možností prodeje jízdních dokladů, zejména ve městech s MHD, s budováním samoobslužných jízdenkových automatů či budováním inteligentních zastávek. V plánu je i výstavba nových či modernizace stávajících přestupních uzlů (vč. multimodálních). V rámci železnice se poté řešeného území týká záměr postupné modernizace trati č. 130 Ústí n. L. – Klášterec n. O. a snahy o obnovu železničního vozového parku na moderní a bezbariérové jednotky.

V následném časovém horizontu 2021+ je zmíněna modernizace tratí 072 a 073 a důležitost vyřešení trasování vysokorychlostní železniční trati (VRT) územím Ústeckého kraje, a s tím související řešení celého železničního uzlu Ústí nad Labem (zahrnující rekonstrukci stanice Ústí n. L. západ a výstavbu stanice Ústí n. L. - Předlice).

4.1.5 Integrovaná strategie Ústecko – chomutovské aglomerace

Dokument je rozdělen na analytickou a strategickou část. Analytická část popisuje různá odvětví vč. dopravy a dopravní infrastruktury. V této kapitole je řešena jak silniční doprava, tak doprava veřejná (vč. železniční), pěší, cyklistická, vodní a letecká. V rámci veřejné hromadné dopravy se ve výhledovém období předpokládá plánovaná obnova vozového parku (vč. jeho ekologizace), realizace dopravně - bezpečnostních opatření, modernizace zastávek, instalace inteligentních systémů, modernizace odbavovacích zařízení a realizace dalších opatření. Velkou výzvou pak dle dokumentu bude urbanistické a funkční řešení dopravních uzlů a přestupních terminálů, vč. jejich bezprostředního okolí.

Ve strategické části dokumentu je definovaná vize a strategický cíl. Tyto jsou naplňovány prioritními oblastmi. Zájmovou oblast řeší Prioritní oblast 1: Dopravní dostupnost a vnitřní propojenost regionu. Každé prioritní oblasti jsou pak přiděleny specifické cíle a opatření.

Prioritní oblast 1: Dopravní dostupnost a vnitřní propojenost regionu

Oblast dopravy je v Ústecko-chomutovské aglomeraci spojena se zásadními rozvojovými potřebami. Kromě zajištění kapacitní a kvalitní infrastruktury dopravy a odpovídající úrovně dopravní obslužnosti jako jednoho z předpokladů konkurenceschopnosti aglomerace mohou intervence v oblasti dopravy výrazným způsobem ovlivňovat kvalitu životního prostředí (snižování emisí škodlivin z dopravy do ovzduší) a sociální soudržnost (zajištění dopravní dostupnosti pracovních příležitostí a služeb pro osoby se sociálním znevýhodněním a zdravotním postižením). Kromě klíčového projektu modernizace tramvajové rychlodráhy z Mostu do Litvínova jsou dalšími podporovanými opatřeními v oblasti dopravy modernizace vozového parku MHD/MAD především za účelem snížení emisí vozidel, zvýšení komfortu přepravy zejména pro osoby se sníženou schopností pohybu a zlepšení provozně-ekonomických parametrů systémů MHD/MAD. Posledním opatřením je budování přestupních terminálů, které má přispívat ke zlepšení přestupních vazeb mezi jednotlivými subsystémy integrovaného dopravního systému aglomerace (kraje), a to především mezi individuální (IAD, cyklodopravou) a veřejnou městskou, příměstskou, regionální a dálkovou dopravou, a tím pádem ke zvýšení atraktivity veřejné hromadné dopravy pro cestující veřejnost. Integrujícím prvkem všech zmíněných opatření je kromě obecného zvýšení kvality a atraktivity veřejné hromadné dopravy v aglomeraci především příspěvek ke snížení emisí škodlivin z dopravy i zvýšení využitelnosti hromadné dopravy pro osoby se ztíženou schopností pohybu.

Specifický cíl 1.1 Přizpůsobit kvalitu hromadné dopravy potřebám obyvatel a životnímu prostředí

Opatření 1.1.1 Budování, rekonstrukce a modernizace tramvajových a trolejbusových tratí, vč. související infrastruktury

Cílem opatření je zvýšení atraktivity veřejné dopravy prostřednictvím budování a modernizace tratí. Díky zlepšení podmínek cestování ve veřejné dopravě dojde ke zvýšení konkurenceschopnosti veřejné dopravy a tím regulaci negativních vlivů osobní automobilové dopravy na kvalitu životního prostředí ve městech.

Typová aktivita: A1 – Výstavba a modernizace tramvajové a trolejbusové infrastruktury (zdroj financování OPD 1.4)

Opatření 1.1.2 Modernizace a doplnění vozového parku, vč. související infrastruktury

Cílem opatření je zvýšení atraktivity veřejné hromadné dopravy prostřednictvím modernizace a doplnění vozového parku a zvýšení ekologické šetrnosti vozového parku. Díky zlepšení podmínek cestování ve veřejné dopravě dojde ke zvýšení konkurenceschopnosti veřejné dopravy a tím k další regulaci negativních vlivů osobní automobilové dopravy na kvalitu životního prostředí ve městech.

Typová aktivita: A1 – Nákup nízkoemisních a bezemisních vozidel pro přepravu osob a související výstavba plnících a dobíjecích stanic pro nízkoemisní a bezemisní vozidla pro přepravu osob (zdroj financování IROP 1.2)

Opatření 1.1.3 Výstavba, modernizace a zatraktivnění dopravních terminálů a přestupních uzlů

Cílem opatření je zvýšení atraktivity veřejné dopravy prostřednictvím budování a modernizace přestupních terminálů. Díky zlepšení podmínek cestování ve veřejné dopravě dojde ke zvýšení konkurenceschopnosti veřejné dopravy a tím regulaci negativních vlivů osobní automobilové dopravy na kvalitu životního prostředí ve městech.

Typová aktivita: A1 – Výstavba a modernizace přestupních terminálů pro veřejnou dopravu (zdroj financování IROP 1.2)

4.2 ÚROVEŇ MĚSTA

4.2.1 Územní plán

Ústí nad Labem má v současnosti platný **územní plán**, vydaný v roce 2011. Předpokládá se tak jeho platnost i pro stanovená výhledová období + 5 let (rok 2023) a + 10 let (rok 2028).

V územním plánu je vymezeno několik desítek rozvojových ploch pro výstavbu rezidenčních či komerčních objektů. Jedná se zejména o tyto významné plochy v částech města:

- Habrovice – plochy pro bydlení
- Strážky – plochy pro bydlení
- Skorotice – plochy pro bydlení
- Habrovice – plochy pro bydlení
- Všebořice, Podhoří – smíšené plochy pro bydlení a komerční, smíšené plochy výrobní
- Předlice – plochy pro bydlení, plochy výroby a skladování
- Dobětice – plochy pro bydlení
- Žežická – plochy pro bydlení
- Neštěmická, Neštěmice – plochy pro bydlení
- Mojžíř – plochy pro bydlení
- Střekov – plochy pro bydlení
- Svádov, Brná – plochy pro bydlení

Rozvojové plochy jsou v územním plánu napojeny na stávající komunikační síť pomocí napojovacích bodů, přičemž detailní řešení komunikačního skeletu v těchto plochách budou řešit samostatné územní studie jednotlivých celků. Dle územního plánu se **dopravní obsluha**

těchto ploch **pomocí MHD** předpokládá posílením stávajících autobusových linek, příp. jejich odkloněním či prodloužením (zejména v severozápadním sektoru města), ostatních částech pak pouze posílením stávajících autobusových spojů.

V územním plánu je navrženo několik významných staveb dopravní infrastruktury. Jedná se zejména o výstavbu či dostavbu silniční sítě, příp. sítě cyklistických komunikací:

- Tunelové řešení ulice I/30 (Sociální péče). Úsek mezi ulicemi Petrovická a Špálova v městské části Severní terasa.
- Propojení ulice U Trati se silnicí II/613 (Žižkova). Převážná část trasy je vedena po mostním objektu přes železniční trať.
- Přeložka silnice II/528 západně od obce Strážky. Začátek je v místě křižovatky silnic II/528 x III/26040, konec je v místě ukončení obchvatu obce Žďárek. Součástí tohoto obchvatu jsou i přeložky místních komunikací.
- Rekonstrukce propojení ulice Neštěmická s ulicí Pod Úvozem v městské části Neštěmice.
- Návrh mimoúrovňové křižovatky Podhorský park na D8.
- Návrh obslužných komunikací v Podhorském parku v prostoru bývalého dolu A. Zápotocký.
- Rekonstrukce podjezdu na silnici II/261 – ulice Litoměřická a Železničářská.
- Rekonstrukce silnice II/261 v městské části Brná – rekonstrukce stávajícího podjezdu pod železniční tratí.
- Rekonstrukce podjezdu na ulici Majakovského (II/253) pod železniční tratí včetně úpravy koryta Ždírnického potoka.
- Rekonstrukce místních komunikací propojující městské části Habrovice, Bánov a Strážky.
- Cyklistická trasa propojující Labskou stezku s Krušnohorskou magistrálou (cesta do hor) a cyklostezka po levém břehu Bíliny.

Ve výhledovém období taktéž územní plán počítá s objízdnou polookružní komunikací propojující významné městské radiály (v ÚP zanesena formou územní rezervy).

Územní plán počítá taktéž s rozvojem systému trolejbusové dopravy, a to na celkem pěti místech:

- ulice Štefánikova (propojení stávajících tratí na Klíši a na ulici Masarykova)
- ulice Výstupní (propojení stávajících tratí v ulici Neštěmická a Na Návsi)
- ulice Všebořická (nová trať od okružní křižovatky Bukov do obchodní zóny Všebořice)
- ulice Železničářská (nová trať od okružní křižovatky Děčínská x Národního odboje do stávající konečné stanice Střekov, nádraží ČD)
- navrhovaná propojka MÚK Podmokelská – Na Sklípku (propojení stávajících trolejbusových tratí v ulici Podmokelská a Na Sklípku)

V rámci železniční dopravy územní plán počítá se zvětšením poloměru směrového oblouku na trati č. 130 v Předlicích (s nárokem na soukromé pozemky) a s výstavbou tří navržených železničních zastávek:

- Nová železniční zastávka Vaňov (km 512,346) na trati č. 090
- Nová poloha železniční zastávky Sebuzín (km 423,600) na trati č. 072
- Nová železniční zastávka Brná (km 427,777) na trati č. 072

4.2.2 Strategie rozvoje města Ústí nad Labem na období 2015 – 2020

Dokument „Strategie rozvoje města Ústí nad Labem na období 2015 - 2020“ je strategickým dokumentem sloužícím k plánování a k zabezpečení koordinace strategických rozvojových projektů a aktivit ve městě, které jsou důležité a významně ovlivňují život v něm. Dokument představuje ucelený přehled plánů rozvoje města v dlouhodobém návrhovém horizontu do roku 2020, definuje prioritní oblasti a strategické cíle pro úspěšný rozvoj města.

Níže jsou z dokumentu vybrány a citovány pasáže týkající se dopravy.

Analytická část dokumentu popisuje v kapitolách věnujících se dopravě všechny dopravní módy. Vyzdvihuje přitom především dobrou dopravní dostupnost města a jeho napojení na hlavní železniční, silniční i vodní koridory.

V návrhové části dokumentu je poté definována vize města, která bude uskutečňována pomocí jednotlivých strategických cílů a opatření, členěných do několika rozvojových pilířů. Ke každému pilíři je navíc definovaná dílčí vize. Jedním z pilířů, řešící otázky související s dopravou, je pilíř „2 Doprava“.

Pilíř 2 Doprava

Vize: Velmi dobře dostupné a prostupné město s multimodální mobilitou, odpovědným dopravním chováním a ekologickou veřejnou dopravou.

Cíl 2.1: Optimalizovat a zkvalitnit dopravní infrastrukturu města a regionu

> *Výchozí stav:* Ústí nad Labem je významným dopravním uzlem regionu, nachází se na křižovatce silniční, železniční a vodní dopravy. Důležitými transportními trasami pro město jsou dálnice D8 propojující Prahu s Drážďany, u které město požaduje dodržení oficiálního termínu dostavby, silnice první třídy I/13, I/62 a I/30, dále městem prochází první (Děčín – Břeclav) a čtvrtý (Děčín – České Budějovice) železniční koridor. V neposlední řadě město leží na Labské vodní cestě, jejíž význam je dnes vlivem nestálé splavnosti potlačen. Dopravní infrastruktura zájmového území byla v minulosti řešena především s ohledem na zajištění dopravní obsluhy průmyslových závodů a vyřešení kapacitního dopravního napojení rezidenčních oblastí. Nově budované komunikace

propojovaly hlavně centrální část města s obytnými celky. Důsledkem těchto řešení je dopravně přetížená centrální část města, kde se soustředí individuální, hromadná i železniční doprava.

Záměrem města bude zkvalitnění šířkového a směrového uspořádání pozemních komunikací (např. zlepšení stavu povrchů), což přispěje ke zvýšení bezpečnosti a komfortu účastníků včetně osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Město navrhne řešení doplnění dopravní infrastruktury města ve vazbě na krizovou situaci povodní a promítne je do přehodnocení dopravní koncepce v územně plánovací dokumentaci města. Město bude dále aktivně prosazovat vytvoření dopravní infrastruktury v oblasti jezera Milada, zejména lokálního významu, coby území se značným rozvojovým potenciálem.

Významným problémem města je parkování, které trpí nedostatkem odstavných ploch. To platí zejména pro centrum města a pro velká sídliště. Je třeba rozlišovat na jedné straně dlouhodobé odstavování vozidel rezidentů na parkovištích a v uličním prostoru, celodenní parkování v místě zaměstnání, na druhé straně krátkodobé parkování za účelem nákupu, kultury, zásobování či rozvážky. Řešení problematiky parkování spočívá v kompilaci různých opatření investičního i neinvestičního charakteru vedoucích ke snížení poptávky po parkovacích místech (kvalitní MHD, placená parkoviště, zóny zpoplatněného stání atp.) a případně v doplnění chybějící parkovací kapacity (parkovací domy). Město preferuje používání moderní MHD s cílem postupného snižování parkovacích míst v centru města (za současného zvyšování cen parkovného). Zvýšení parkovacích kapacit na sídlištích je možné dosáhnout budováním parkovacích ploch a domů, přičemž je nutné dosáhnout finančně spravedlivého přístupu rezidentů k dlouhodobému parkování v ulicích a parkovacích domech.

Dopravní plánování musí zahrnovat nemotorovou dopravu jako plnohodnotnou součást územního plánování. Smyslem je vytvořit kvalitní cyklistické a pěší trasy (včetně řešení křižovatek), které zajistí uživatelům bezpečnou alternativu k motorové dopravě.

Město vytvoří podmínky k propojení nemotorové dopravy s IDS. Znamená to navázat nemotorovou dopravu na systém IDS (zvláště MHD), omezit její interakci s automobilovou dopravou, případně vést trasy po komunikacích s malou dopravní intenzitou.

Řeka Labe skýtá velký potenciál pro přepravu zboží. Záměrem města je zachovat a rozvíjet zařízení umožňující využívat řeku jako významnou evropskou dopravní cestu, turistickou trasu výletních lodí či jako vodní sportovní a rekreační plochu. Město bude prosazovat svůj zájem v oblasti zkvalitnění vodní cesty s cílem zvýšit množství splavných dní s respektováním environmentálních limitů a hodnot.

Vytvořit technické podmínky pro napojení nemotorové dopravy (zohledňující potřeby osob s omezenou schopností pohybu a orientace) na IDS a jejich integraci v rámci dopravních terminálů.

Cíl 2.2: Optimalizovat dopravní systém města, posílit multimodální mobilitu

Motto: Moderní dopravní systém města je důležitým prvkem podpory růstu a zaměstnanosti s výrazným dopadem na udržitelný rozvoj města. Základem udržitelné městské mobility je optimalizace využívání všech druhů dopravy, součinnosti různých druhů hromadné dopravy a různých druhů individuální dopravy a soulad nákladní a osobní dopravy s cílem vytvořit prostředí pro všechny druhy dopravy tak, aby byla zaručena mobilita, chráněno životní prostředí a zachovány ekonomické funkce města.

Město bude přednostně podporovat nemotorovou a veřejnou hromadnou dopravu. Město přistoupí do krajského integrovaného dopravního systému (IDS), který umožní cestujícím využívat bezpečně a pohodlně různé druhy veřejné hromadné dopravy v rámci Ústeckého kraje.

Nemotorová doprava, zahrnující cyklistickou a pěší dopravu, je důležitou součástí dopravního systému města. Cílem je systematickými opatřeními a trvalým zlepšováním podmínek vytvořit kvalitativně a kvantitativně lepší podmínky pro široké využití nemotorové dopravy jako bezpečného, zdravého, ekologického a zábavného způsobu přepravy.

Město zajistí kvalitní podmínky pro motorovou dopravu, především lepší organizací dopravních procesů. Cílem je omezit dopravní rizika, zvýšit plynulost dopravy, zlepšit podmínky pro krátkodobé i dlouhodobé parkování, snížit dopravní zátěž v centru města a omezit negativní dopady motorové dopravy (emise, hluk, škodlivé plyny, pevné částice).

Pro úspěšnější realizaci dopravní politiky města, včetně podpory veřejné dopravy, zvyšování bezpečnosti pěších i cyklistů, zvyšování informovanosti všech účastníků a vytvoření příznivějších podmínek pro obyvatele v městském prostředí, bude město podporovat využívání moderních technologií a inteligentních systémů řízení dopravy.

Cíl 2.3: Zkvalitnit a více ekologizovat MHD

Mezi ekologické záměry v rámci cíle lze zařadit snahy o větší ekologizaci MHD (CNG autobusy a trolejbusy), preferenci MHD (křižovatky, vyhrazené jízdní pruhy, inteligentní dopravní systémy), zkvalitnění informací pro cestující (informační centrum, inteligentní zastávky, přestupní terminál), plánování dopravy (dopravní obslužnost, standardy, odbavovací systém), dispečerské řízení a větší bezbariérovost (zastávky a dopravní prostředky).

EKOLOGIZACE – V rámci podpory ekologické dopravy bude podpora zaměřena na pro město nejvhodnější systémy – autobusy s pohonem na stlačený zemní plyn (CNG) a trolejbusy. Cílem města bude modernizace vozového parku MHD, ale také v rámci ostatních institucí zřizovaných městem s cílem vozový park dále ekologizovat.

ZKVALITNĚNÍ – Pro zkvalitnění MHD je stěžejní také míra dodržování jízdních řádů a plynulost přepravy. Tyto dílčí cíle by měly být naplněny preferencí MHD na křižovatkách (v případě zpoždění) a vyhrazení samostatných jízdních pruhů pro MHD. U trolejbusů bude kladen důraz na nové armatury trakčního vedení.

Pro zvýšení komfortu cestujících MHD bude vybudováno informační centrum (poskytující informace o provozu MHD v Ústí nad Labem) či inteligentní zastávky. Dalším krokem pro zkvalitnění MHD je stanovení dopravní obslužnosti za pomocí nástrojů, jakými jsou např. standardy v dopravě, odbavovací systém, efektivita dopravního výkonu při porovnání přepravní poptávky a přepravní nabídky, dostupnost přepravy v blízkosti nových rozvojových ploch.

Podpořeno bude také zlepšení dispečerského řízení tak, aby byly využity nové technologie umožňující např. sledování vozidel, operativní zásahy do změn tras a zároveň poskytující informace pro cestující na zastávkách.

Pro zlepšení komfortu cestujících bude rozšířen počet zastávek v bezbariérovém provedení a pořízeny nové bezbariérové dopravní prostředky.

Cíl 2.4: Aktivně se zapojovat do přípravy vysokorychlostní tratě Praha-Drážďany se zastávkou v Ústí nad Labem

Možnost napojení města Ústí nad Labem na celoevropský systém vysokorychlostních železničních tratí (VRT) nese zásadní ekonomický potenciál pro budoucí rozvoj města i celého regionu severozápadních Čech. Přímé napojení města na systém VRT představuje jasnou investiční a konkurenční výhodu.

Ucelený evropský systém VRT (v českých podmínkách tratí „Rychlých spojení“ - RS) posílí konkurenceschopnost železnice vůči automobilové dopravě, jak pro osobní, tak i pro nákladní dopravu. Vybudováním nových VRT mimo konvenční trať se také zvýší kapacita stávající tratě pro rychlou nákladní dopravu a pro regionální integrované dopravní systémy (IDS).

Výstavba VRT Praha-Drážďany (v českých podmínkách RS-4), ačkoliv představuje nejkratší spojení hlavního města ČR na systém VRT v Německu, není dosud v příslušných strategických a plánovacích materiálech vlády a SŽDC zařazena mezi priority. I přes tuto okolnost byla významná část této trasy s ohledem na projekční připravenost a strategický význam spolu s tratí Přerov-Brno-Bratislava zařazena

do celoevropského dopravního systému TEN-T s rokem realizace do roku 2030. Podpora železniční dopravy je jedním z hlavních pilířů kohezní politiky EU.

Město musí usilovat o vybudování této tratě do roku 2030. Návrh konkrétních opatření do roku 2020:

1. Iniciování aktualizace ZÚR Ústeckého kraje – nová trasa přes Ústí nad Labem.

2. Zprostředkovávání informací občanům města o problematice VRT prostřednictvím médií.

3. Pravidelná účast na celostátních i mezinárodních konferencích týkajících se koncepce VRT v ČR.

4. Uspořádání konference na téma VRT a možný přínos pro rozvoj Ústí nad Labem a celého regionu.

5. Jmenování zmocněnce města pro VRT.

6. Iniciace vzniku pracovní skupiny na úrovni Ústecký kraj – Svobodný stát Sasko.

7. Přímé kontaktování veškerých klíčových osob (s rozhodovacími pravomocemi, ale i projektantů) spojených s přípravou VRT.

4.2.3 Generel udržitelní dopravy města Ústí nad Labem

V roce 2013 byl v rámci projektu CIVITAS zpracován velmi podrobný Generel udržitelné dopravy města Ústí nad Labem. Svým obsahem je velmi blízký tomuto dokumentu SUMP.

Generel udržitelné dopravy města Ústí nad Labem vysvětluje úlohu rozvoje udržitelné dopravy ve městě, jeho vazbu na okolí a další strategické dokumenty, potřebu vizí a cílů. Zaobírá se celkově fungováním dopravy na území města Ústí nad Labem a zároveň podrobně řeší všechny dopravní módy – silniční dopravu, dopravu v klidu, cyklistickou, pěší, hromadnou, vodní, leteckou i nákladní dopravu. Zabývá se řízením dopravy, telematikou, bezpečností provozu, spolehlivostí dopravního systému a dalšími různými sounáležitostmi. Dokument je rozdělen do pěti stěžejních provázaných částí. První částí je úvod, následovaný analytickou částí, prognózou mobility a dopravního chování obyvatelstva, návrhovou částí s návrhy ke zlepšování dopravy a dopravní infrastruktury pro jednotlivé dopravní módy a poslední shrnující závěrečnou částí. Součástí dokumentace je i výčet akčních plánů jednotlivých návrhových kapitol, zahrnující celou škálu opatření vhodných v zájmu udržitelného rozvoje k realizaci. Vybrané kapitoly Generelu dokument SUMP přebírá, rozvíjí a doplňuje o další podrobnosti, případně je aktualizuje.

5 POZEMNÍ KOMUNIKACE, INDIVIDUÁLNÍ AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA

Poloha města Ústí nad Labem byla již v minulosti předurčena k vytvoření rozvětvené sítě dopravních cest, které vznikaly zejména podél zmíněných vodních toků. Tyto dopravní cesty byly vymezeny přirozenými útvary masivu Českého středohoří.

Tok řeky Labe představuje hlavní a rozhodující prvek přírodního charakteru v řešeném území, protože v jeho stopě jsou vedeny nadřazené trasy silniční dopravy. Město lze považovat za jedno z nejvýznamnějších dopravních center v Ústeckém kraji.

Vzhledem k již zmíněné výhodné poloze má celý okres Ústí nad Labem dobré komunikační podmínky. Obce a města okresu jsou propojeny hustou sítí silnic. Silniční síť v Ústí nad Labem je tvořena dálnicí D8, silnicemi I., II., a III. třídy a místními komunikacemi. Dálnice D8 vede po západním okraji Ústí nad Labem a představuje velmi významnou spojnici nadregionálního významu. Dálnice D8 propojuje Prahu s Drážďany a na obou svých koncích se napojuje na dálniční síť jak České republiky, tak Spolkové republiky Německo. Dálnice byla v celé své délce zprovozněna na konci roku 2016 (poslední úsek Lovosice – Řehlovice).

5.1 ZÁKLADNÍ KOMUNIKAČNÍ SKELET, STAV SÍTĚ POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ

Komunikační skelet pro automobilovou dopravu na území města Ústí nad Labem se skládá ze silnic I., II. a III. třídy, místních komunikací a částečně dálnice D8. Územím města prochází dálnice D8, silnice I. třídy č. I/13, I/30 a I/62, silnice II. třídy č. II/253, II/258, II/261, II/528, II/613 a silnice III. třídy č. III/24721, III/25841, III/25844, III/25843, III/25845, III/26032, III/25374, III/25373, III/26036, III/26040, III/25360, III/25364, III/25372, III/25839, III/25837, III/25839, III/25840.

5.1.1 Dálnice

Dálnice D8

Dálnice D8, která protíná západní část území města Ústí nad Labem, je nejvýznamnější dopravní spojnicí města s hlavním městem Prahou a německými Drážďany. Ha hranicích s Německem navazuje na dálnici A17. Dálnice D8 je do území napojena pomocí čtyř mimoúrovňových křižovatek (MÚK) ústících do silnic nižší třídy. Jedná se o MÚK Trmice (exit 69) na níž se napojuje silnice II/613, MÚK Předlice (exit 72), MÚK Úžín (exit 74) s napojením silnice I/30 a MÚK Knínice (exit 80) s napojením silnice I/13. Nejvýznamnějšími jsou pro město

MÚK Trmice a MÚK Úžín. Většina MÚK však leží mimo území města, pouze část MÚK Úžín leží na katastrálním území města.

5.1.2 Silnice I. třídy

Silnice I. třídy jsou významnými silničními tahy protínajícími území města severojižním a východním směrem a patří k nejvíce zatíženým komunikacím ve městě. Jsou v majetku a správě Ředitelství silnic a dálnic ČR. Silnice I. třídy propojují Ústí nad Labem s dalšími významnými městy a obcemi v regionu i ve vzdálenějších vazbách, zároveň jsou po nich realizovány i mezinárodní dopravní vztahy. Východozápadní spojení přes území města po silnici I/62 (po ul. Předmostí) a po silnici II/613 je součástí evropského silničního tahu označeného jako E442. Jako evropský silniční tah E55 je pak označeno spojení po dálnici D8.

Silnice I. třídy jsou i významnými tranzitními komunikacemi napříč městem, jejich význam i zatížení však oproti minulým obdobím značně klesl spolu se zprovozněním dálnice D8.

Silnice I/13 Karlovy Vary – Chomutov – Ústí nad Labem – Děčín – Liberec – státní hranice s Polskem

Silnice I/13 pouze částečně zasahuje do řešeného území, je vedena po severním okraji území města. Je to však důležitá spojnice západočeských a severočeských měst a obcí. V úseku MÚK Knínice a MÚK Úžín tvoří zároveň paralelní (a objízdnou) trasu pro dálnici D8 v tomto úseku.

Silnice I/30 Lovosice (MÚK s D8, exit 48) – Ústí nad Labem – Chlumec

Silnice I/30 vedená z Lovosic do Ústí nad Labem je tzv. levobřežní komunikací podél Labe. Do území města vstupuje v části Vaňov, je pojmenována jako Pražská ul. A pokračuje podél levého břehu Labe až na křižovatku s ul. Předmostí. Zde silnice opouští nábřeží Labe a pokračuje po ul. Předmostí a ulicí Důlce stoupá do severní části města. Silnice pokračuje po ul. Krušnohorská a Sociální péče napříč městskou částí Severní Terasa, pokračuje po ul. Božtěšická, Všebořická a Havířská přes Bukov a Všebořice. Do silnice je zaústěna MÚK Úžín, kde katastrální území města opouští a pokračuje k obci Chlumec, kde je ukončena na křížení se silnicí I/13. Na území města jsou po celé délce této komunikace vedeny linky VHD.

Silnice I/62 Ústí nad Labem – Děčín – státní hranice s Německem

Silnice I/62 začíná v centru města na křižovatce s komunikací I/13 a je vedena východním směrem jako levobřežní komunikace podél řeky Labe. Jedná se o ulice Přístavní, Pekařská, Podmokelská, Opletalova a Vodařská. Území města opouští na konci části Mojžíř. Ve dvou úsecích silnice jsou provozovány linky veřejné hromadné dopravy, vč. trolejbusové.

5.1.3 Silnice II. třídy

Jako silnice II. třídy jsou označeny méně významné komunikace oproti silnicím I. třídy, avšak i tyto silnice mají velký význam na páteřní komunikační síti města. Silnice II. třídy propojují území města s okolními městy a obcemi, případně propojují nadřazené silniční tahy v rámci městské komunikační sítě. Silnice II. třídy jsou v majetku a správě Ústeckého kraje, resp. jeho organizace Správa a údržba silnic Ústeckého kraje.

Silnice II/253

Silnice II/253 spojuje Trmice, Ústí nad Labem, Chabařovice, Krupku a Dubí. Začíná na mimoúrovňovém křížení silnic II/613, II/253 a II/258, prochází přes trmickou obchodní zónu a městskou část Předlice. Území opouští na západní straně Předlic za dálnicí D8. Silnice je pojmenovaná jako ul. Tyršova, Majakovského, Hrbovická, Chabařovická. Z velké části jsou po silnici vedeny linky veřejné hromadné dopravy, vč. trolejbusové. V rámci města má velký význam z důvodu napojení trmické obchodní zóny, kterou silnice prochází.

Silnice II/258

Silnice II/258 se přímo na území města Ústí nad Labem nenachází, leží však v jeho těsné blízkosti a napojuje Ústí nad Labem jihozápadním směrem s blízkými obcemi. Silnice II/258 začíná v mimoúrovňové křižovatce s komunikacemi II/253 a II/613 v blízkosti trmické obchodní zóny a pokračuje přes Trmice, Koštov, Hostomice do Duchcova. Jedná se také o jedinou komunikaci spojující Ústí nad Labem s Trmicemi. Po silnici je na území Trmic vedena veřejná hromadná doprava.

Silnice II/261

Silnice II/261 tvoří tzv. pravobřežní komunikaci podél Labe. Spojuje Děčín s Ústím nad Labem, Litoměřicemi, Štětím a Liběchovem.

Do území města vstupuje na západě v městské části Svádov (ul. Vítězná) a po pravém břehu Labe pokračuje přes Olšinky, Střekov (ul. Děčínská, Litoměřická), Brnou (ul. Sebuzínská), Sebuzín a Církvice. Území opouští na jižním okraji Církvic. Jedná se o páteřní (a jedinou) komunikaci spojující vyjmenované městské části a má tak nezastupitelný význam. Je zároveň spojnicí k mostům přes Labe a její význam je tak zásadní pro spojení celé oblasti na pravém břehu Labe s levostrannou částí města. I přes to však komunikace nesplňuje současné nároky na bezpečný a bezproblémový provoz, zejména kvůli několika dopravním závadám (nedostatečná šířka komunikace, nedostatečný výškový profil) na několika místech. Po komunikaci jsou vedeny linky hromadné dopravy, vč. trolejbusových.

Silnice II/528

Silnice II/528 propojuje severní části města s nadřazenými komunikacemi. Začíná v městské části Severní Terasa na křižovatce se silnicí I/30 (křižovatka ul. Sociální péče × Božtěšická × Petrovická) a pokračuje severně přes městské části Božtěšice a Strážky. Silnice končí mimo území města v místě křížení se silnicí I/13, v blízkosti MÚK Knínice. V rámci městské komunikační sítě se jedná o ulici Petrovická. Mimo spojení městských částí Božtěšice a Strážky se zbytkem města tak silnice zajišťuje i spojení severním směrem na dálnici D8 (MÚK Knínice). V intravilánu (zejm. v části Strážky) má komunikace několik dopravních problémů (nedostatečná šířka komunikace, nevhodné směrové oblouky apod.). Po silnice jsou vedeny linky veřejné hromadné dopravy.

Silnice II/613

Silnice II/613 tvoří krátkou (5 km) propojku levobřežní komunikace I/30 a dálnice D8. Pojmenovaná je jako ul. Žižkova. Silnice je v celé délce čtyřproudá a slouží zejména jako přivaděč k dálnici D8 (MÚK Trmice). Začíná mimo území města na MÚK Trmice a pokračuje přes křížení se silnicemi II/253 a II/258 poblíž trmické obchodní zóny východním směrem k řece Labi, kde končí na křížení se silnicí I/30 (křižovatka ul. Pražská × Přístavní × Žižkova). V těchto místech je silnice poměrně významně zatížena díky křížení několika silnic a účelových komunikací. Mimo světelně řízenou křižovatku Pražská × Přístavní × Žižkova se 150 m západně od ní nachází okružní křižovatka, která napojuje významně zatížené směry do centra města, k přilehlým parkovacím kapacitám a obchodnímu centru. Díky tomu se jedná o jeden z nejproblémovějších dopravních uzlů na území města Ústí nad Labem. Tímto dopravním uzlem a po celé délce komunikace jsou vedeny i linky veřejné hromadné dopravy.

5.1.4 Silnice III. třídy

Silnice III. třídy tvoří doplněk k silnicím I. a II. třídy a propojují zejména obce ležící v bezprostřední blízkosti města s nejbližší nadřazenou komunikační sítí ve městě. Silnice III. třídy jsou v majetku a správě Ústeckého kraje, resp. jeho organizace Správa a údržba silnic Ústeckého kraje.

Silnice III/24721

Silnice začíná v městské části Sebuzín na křížení se silnicí II/261 a pokračuje jihovýchodním směrem do obcí Tlučeň a Hlinná.

Silnice III/25841

Silnice začíná v městské části Střekov na křížení se silnicí II/261 jako pokračování Mariánského mostu. Je vedena po ulicích Nová a Kojetická do městské části Kojetice a dále mimo území města do obcí Malečov, Tašov, Rýdeč a Třebusín.

Silnice III/25844

Silnice tvoří krátké propojení městské části Nová Ves se silnicí III/25841 (Kojetická ul.).

Silnice III/25843

Silnice tvoří krátké propojení silnice III/25841 v extravilánovém území s obcí Březí.

Silnice III/25845

Silnice začíná mimo území města na křížení se silnicí II/261 ve Valtířově a pokračuje přes městskou část Olešnice jižním směrem do obcí Březí a Malečov.

Silnice III/25374

Silnice spojuje městské části Neštěmice a Ryjice a pokračuje severozápadním směrem přes obce Libov a Arnulovice k obci Žďár. V Neštěmicích začíná na křížení se silnicí I/62 a je vedena po ulicích Opletalova, Seifertova, Sibiřská a Ryjická.

Silnice III/26032

Silnice začíná na křížení se silnicí III/25374 a vede kolem sídliště Skalka do obcí Mírkov a Slavošov.

Silnice III/25373

Silnice začíná na křížení se silnicí III/25374 a tangenciálně propojuje městskou část Neštěmice s obcemi Žežice, Chuderov a městskou část Božtěšice, kde se napojuje na silnici II/528. V Neštěmicích se jedná o ulici Pod Úvozem, v Božtěšicích se jedná o ulice Široká a Chuderovská.

Silnice III/26036

Silnice propojuje městskou část Severní Terasa s obcemi Chuderov, Chuderovec, Arnultovice a Luční Chvojno. Na Severní Terase začíná na křížení se silnicí I/30 (křižovatka ul. Hoření × Krušnohorská) a vede po ul. Kočkovská.

Silnice III/26040

Silnice tvoří propojení městské části Božtěšice s obcemi Neznabohy a Arnultovice. Na území města začíná na křížení se silnicí II/528 u autobusové točny „Neznabohy“.

Silnice III/25360

Silnice tvoří krátké propojení z městské části Všebořice do obcí Střížovice a Český Újezd, za níž se napojuje na silnici III/25364. Ve Všebořicích začíná na křížení se silnicí I/36 (křižovatka Všebořická × Havířská × Lipová).

Silnice III/25364

Silnice III/25364 vede převážně mimo území města, tvoří však paralelní komunikaci k dálnici D8 mezi MÚK Úžín a MÚK Hrbovice. Silnice začíná v místě sjezdu dálnice D8 na silnici I/30 na MÚK Úžín a dále pokračuje paralelně ke křížení se silnicí II/253 v Předlicích. Významnou funkcí této silnice je napojení průmyslových areálů v Předlicích a Hrbovicích, resp. zdejší rozvojové oblasti.

Silnice III/25372

Silnice tvoří krátké propojení silnice II/253 v Předlicích a silnice II/613 a D8 v místě MÚK Trmice.

Silnice III/25837

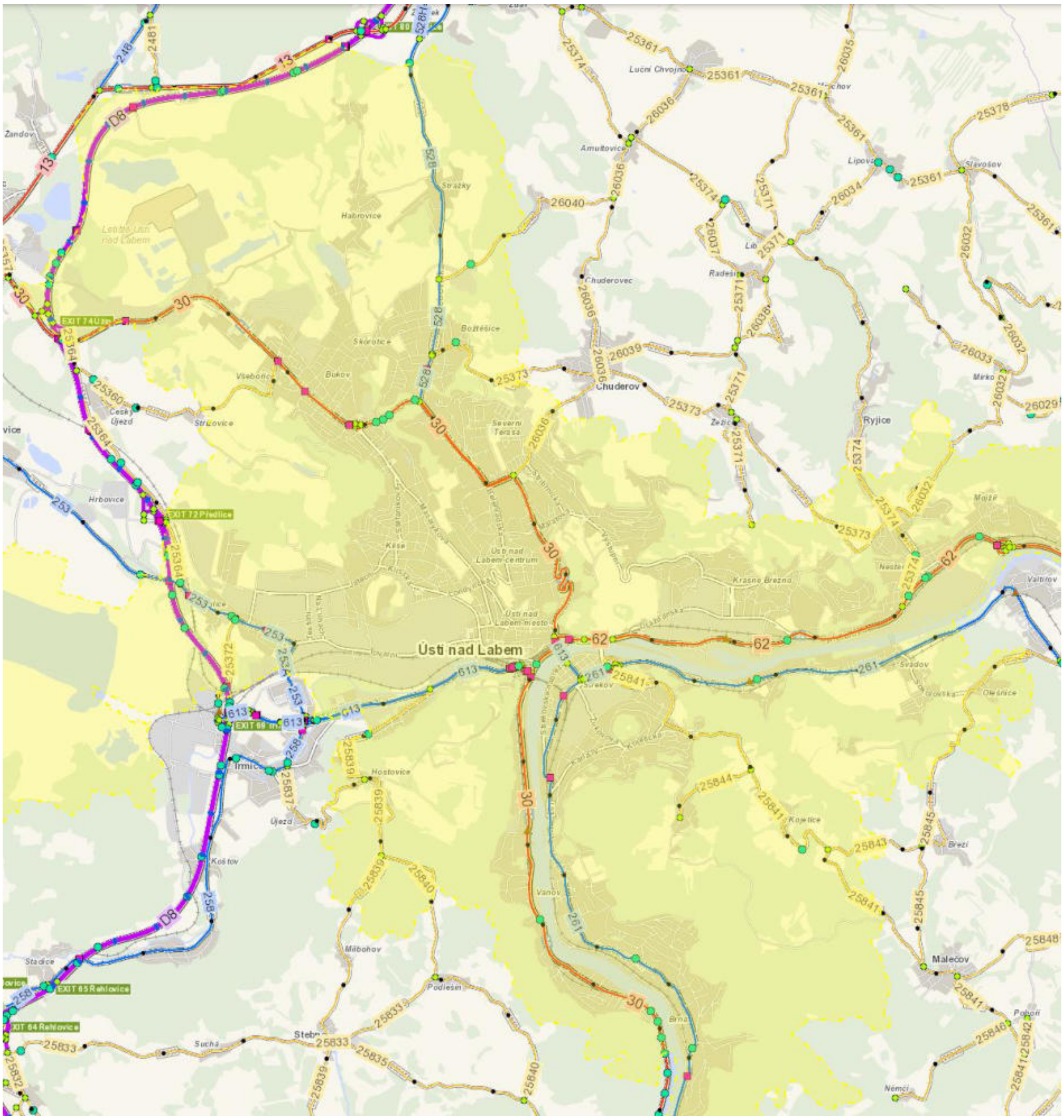
Silnice leží z větší části mimo území města Ústí nad Labem, ale tvoří spojnici městské části Hostovice s přilehlými obcemi Újezd a Trmice. V Hostovicích jde o ul. Sokratova.

Silnice III/25839

Silnice napojuje městskou část Hostovice na nadřazenou komunikační síť města. Začíná v místě křížení se silnicí II/613 (Žižkova ul.) a po ul. Hostovická pokračuje do Hostovic a dále do obcí Milbohov, Stebno, Dubice a Radejčín.

Silnice III/25840

Silnice navazuje v extravilánu na silnici III/25839 a pokračuje mimo město do obce Podlešín.



Obrázek 8 Základní komunikační skelet města Ústí nad Labem (zdroj: geoportal.rsd.cz)

5.1.5 Místní komunikace

Místní komunikace tvoří převážnou část městského komunikačního skeletu. Jejich úkolem je zejména dopravní obsluha městských částí a území a jejich vzájemné propojení. Uspokojují tak převážně vnitroměstské cesty, minoritním podílem je na těchto komunikacích zastoupena tranzitní doprava. V případě městských komunikací je vlastníkem a správcem samotné město, tj. Ústí nad Labem. Místní komunikace jsou na území města zastoupeny poměrně hustě, avšak s velmi rozdílnými parametry. Spektrum místních komunikací sahá od jednopruhových jednosměrných ulic až po čtyřpruhové směrově rozdělené komunikace. Místní komunikace se

na základě Zákona o pozemních komunikacích č. 13/1997 Sb. rozdělují do čtyř tříd, dle jejich dopravního významu, určení a stavebně technického vybavení. TP 736110 Projektování místních komunikací rozdělují tyto komunikace jinak, avšak rozdělení si v obou případech vzájemně odpovídá. Rozdělení dle zákona (rozdělení dle TP):

- místní komunikace I. třídy (místní rychlostní komunikace)
- místní komunikace II. třídy (místní sběrné komunikace)
- místní komunikace III. třídy (místní obslužné komunikace)
- místní komunikace IV. třídy (místní nemotoristické komunikace)

Do jednotlivých kategorií dle TP se zařazují i silnice I., II. a III. třídy.

Místní komunikace I. třídy (rychlostní komunikace)

Místní komunikace I. třídy se na území města nevyskytují.

Místní komunikace II. třídy (sběrné komunikace)

Na území města se nachází několik sběrných komunikací, kterými jsou zejména komunikace propojující vzájemně jednotlivé městské části a komunikace napojující území na nadřazenou silniční síť (dálnici). Často se jedná o široce dimenzované komunikace. Na území Ústí nad Labem se jedná o tyto významné sběrné ulice:

- Pražská
- Přístavní
- Předmostí
- Důlce
- Hoření
- Krušnohorská
- Božtěšická
- Všebořická
- Havířská
- Přístavní
- Pekařská
- Podmokelská (část)
- Opletalova (část)
- Vodařská
- Žižkova
- Vítězná
- Děčínská
- Železničářská
- Litoměřická
- Sebuzínská
- Majakovského
- Hrbovická
- Chabařovická
- U Trati
- Panská
- Klíšská
- Na Popluží
- Štefánikova
- Masarykova
- Malátova
- Na Návsi
- Výstupní
- Neštěmická
- Krčínova
- Drážďanská (část)
- Podmokelská (část)
- Mariánský most
- Most Dr. Edvarda Beneše

Mezi méně významné sběrné komunikace patří ulice:

- Tovární
- U Vlečky
- Průmyslová
- Okružní
- Textilní
- Jateční
- Velká Hradební
- Pařížská (část)
- Brněnská (část)
- Rooseveltova
- Bělehradská
- Stříbrnická
- Drážďanská (část)
- Podmokelská (část)
- Nová
- Poslední cesta
- Kojetická
- Karla IV.
- Hostovická

Místní komunikace III. třídy (obslužné komunikace)

Obslužné komunikace slouží k obsluze jednotlivých městských částí a k napojení jednotlivých objektů. Jedná se o všechny zbývající komunikace pro motorová vozidla na území města. Mezi významnější obslužné komunikace se zařazují ulice:

- Předlická
- Lipová
- Dukelských hrdinů
- 5. května
- K Chatám
- Osvoboditelů
- Široká
- Mezní
- Kočkovská
- Stará
- Na Spojce
- Šrámkova
- Neštěmická
- Obvodová
- Hřbitovní
- Na Sklípku
- Žežická
- Opletalova
- Seifertova
- Hlavní
- Sibiřská
- Sokolovská
- Žukovova

Místní komunikace IV. třídy (nemotoristické komunikace)

Do kategorie místní komunikace IV. třídy se zařazují pěší a obytné ulice, ostatní zklidněné komunikace a komunikace s vyloučeným provozem motorové dopravy. Mimo to se sem zařazují i podchody, nadchody a propojky, vč. stezek ve veřejném prostoru (parky, náměstí) a stezek pro cyklistický provoz. Mezi nejvýznamnější komunikace IV. třídy patří ulice v centru města:

- V Jirchářích
- Bílinská
- Klášterní (část)
- U Kostela (část)
- Kostelní náměstí
- Mírové náměstí (část)
- Lidické náměstí
- K Můstku

5.1.6 Doplňková infrastruktura

Síť doplňkové infrastruktury z pohledu čerpacích stanic, servisů a myček pro automobily je dostatečná. Čerpací stanice jsou rozmístěny rovnoměrně po celém území města Ústí nad Labem.

V současné době, kdy se stále více rozvíjí elektromobilita, začíná vzrůstat tlak i na doplňkovou infrastrukturu pro tento typ vozidel. Na rozdíl od čerpacích stanic je síť dobíjecích stanic pro elektromobily výrazně menší. Na území města Ústí nad Labem se nachází 4 místa s dobíjecími stanicemi a další 2 místa v Trmicích:

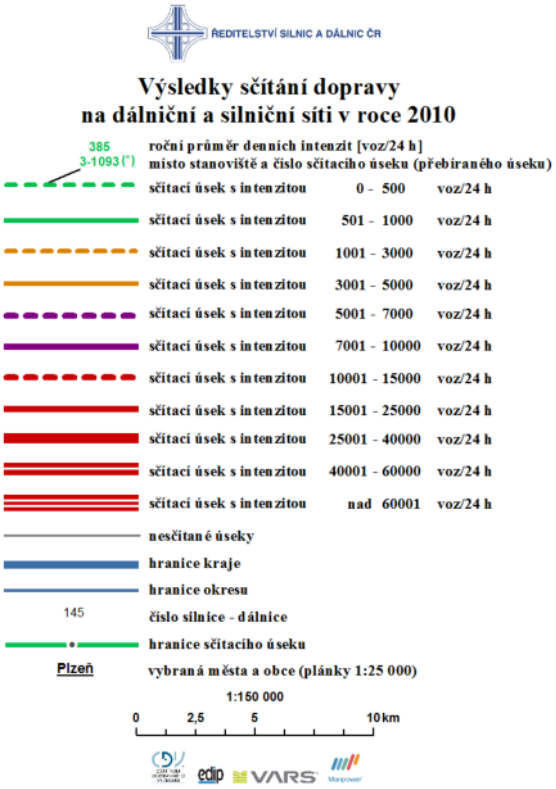
- Dobíjecí stanice ČEZ – v parkovišti OC Fórum (2 stání)
- Dobíjecí stanice ADLER – na parkovišti u soukromé společnosti Adler, Oblouková ul. (2 stání)
- Dobíjecí stanice MOL – na parkovišti čerpací stanice MOL, dálnice D8, 78. km, v obou směrech (po 2 stání)
- Tesla Destination Charger – ve sportovním areálu T-club, Drážďanská ul. (1 stání)
- Dobíjecí stanice E.ON – na parkovišti OC Globus v Trmicích (2 stání)
- Dobíjecí stanice ČEZ – na parkovišti u areálu Teplárny Trmice (4 stání)

Tato síť je v rychle se rozvíjející elektromobilitě výhledově nedostatečná. Bude proto potřebné síť dobíjecích stanic dále rozvíjet i do ostatních městských částí, aby byly stojany dostupné pro větší část území a obyvatel.

5.2 INTENZITA DOPRAVY, PŘEPRAVNÍ VZTAHY, OBSAZENÍ VOZIDEL

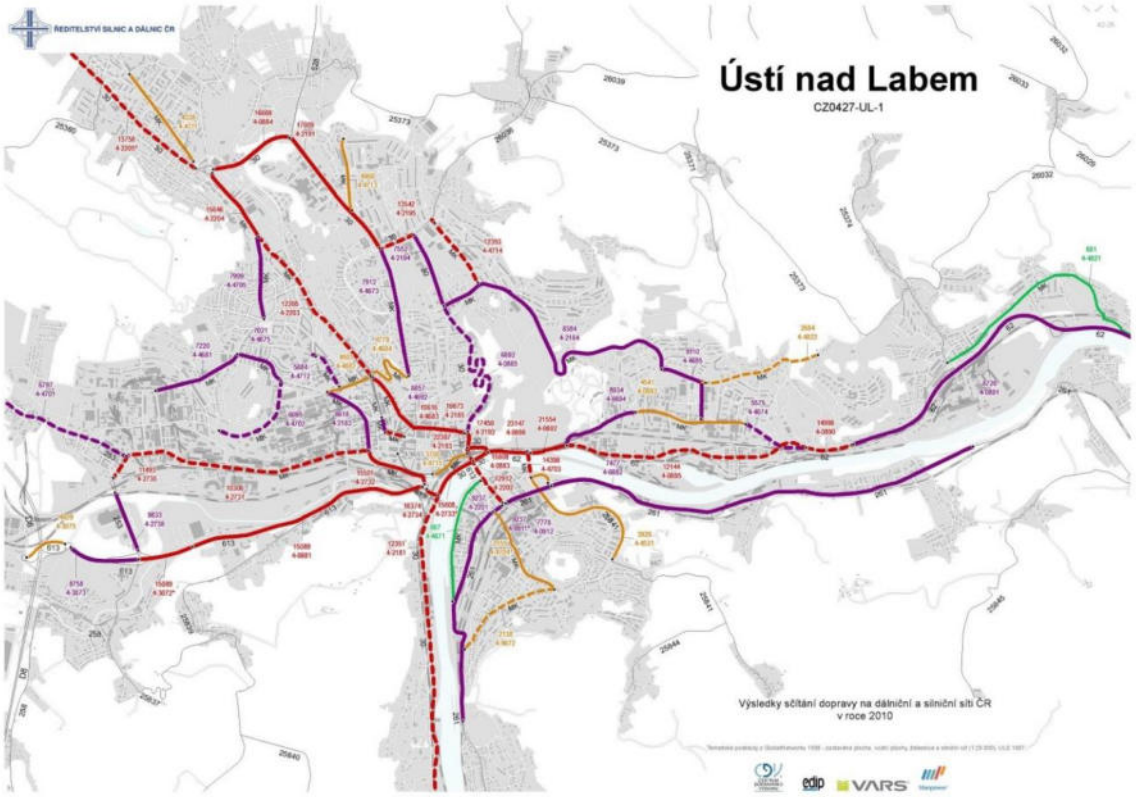
5.2.1 Intenzita dopravy na území města

Základní přepravní vztahy na území města se odehrávají na všech typech výše popsaných komunikací (dálnice D8, silnice I. třídy, II. třídy, III. třídy i místní komunikace). Periodické sčítání intenzit dopravy provádí každých 5 let na celém území České republiky Ředitelství silnic a dálnic ČR. Poslední sčítání proběhla v letech 2010 a 2016. Výsledky z celostátních sčítání dopravy jsou prezentovány v mapách na následujících obrázcích.

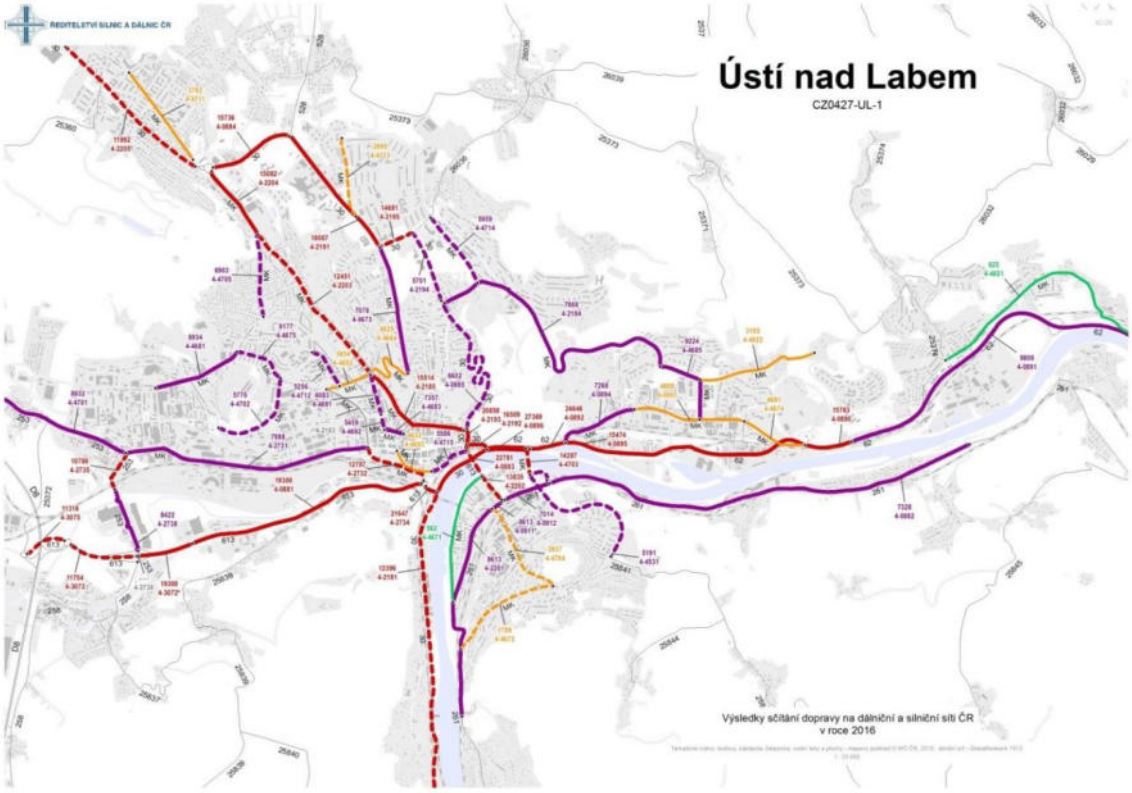


Obrázek 9 Legenda k výsledkům CSD (zdroj: ŘSD ČR)

Gateway to solutions



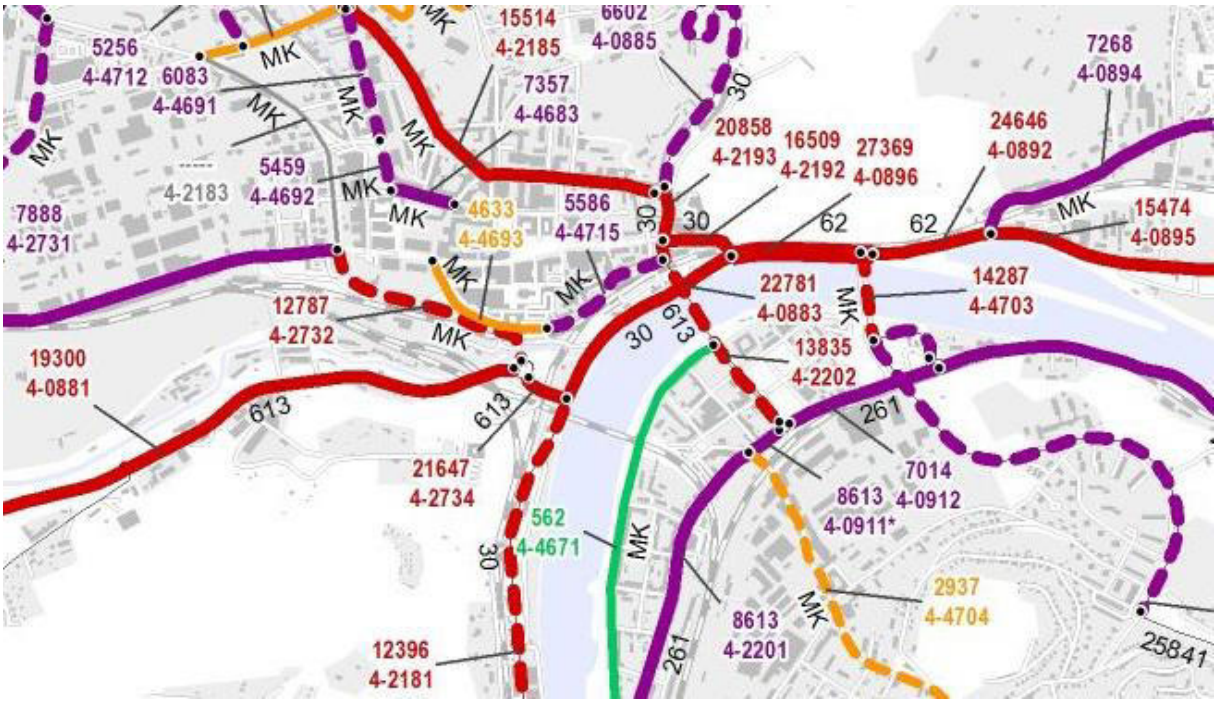
Obrázek 10 Intenzity automobilové dopravy z CSD 2010 (zdroj: ŘSD ČR)



Obrázek 11 Intenzity automobilové dopravy z CSD 2016 (zdroj: ŘSD ČR)

Nejzatíženějšími komunikacemi (mimo dálnici D8) byly dle CSD 2016 tyto úseky:

- I/62 Přístavní ul. (mezikřižovatkový úsek mezi ul. Předmostí a Mariánským mostem)
  - RPDI 27 369 vozidel za 24 hodin
- I/62 Přístavní ul. (mezikřižovatkový úsek mezi Mariánským mostem a Drážďanskou ul.)
  - RPDI 24 646 vozidel za 24 hodin
- I/30 Přístavní ul. (mezikřižovatkový úsek mezi ul. Předmostí a Žižkova)
  - RPDI 22 781 vozidel za 24 hodin
- II/613 Žižkova ul. (uzel mezi křižovatkou Přístavní × Žižkova a okružní křižovatkou Žižkova × U Trati)
  - RPDI 21 647 vozidel za 24 hodin
- I/30 ul. Důlce (mezikřižovatkový úsek mezi ul. Předmostí a Velká Hradební)
  - RPDI 20 858 vozidel za 24 hodin
- II/613 Žižkova ul. (úsek mezi okružní křižovatkou Žižkova × U Trati a křižovatkou s ul. Tyršova)
  - RPDI 19 300 vozidel za 24 hodin
- I/30 ul. Sociální péče (mezikřižovatkový úsek mezi Krušnohorskou a Mezní ul.)
  - RPDI 18 007 vozidel za 24 hodin
- I/30 ul. Božtěšická (mezikřižovatkový úsek mezi ul. Petrovická a okružní křižovatkou Na Rondelu)
  - RPDI 15 736 vozidel za 24 hodin



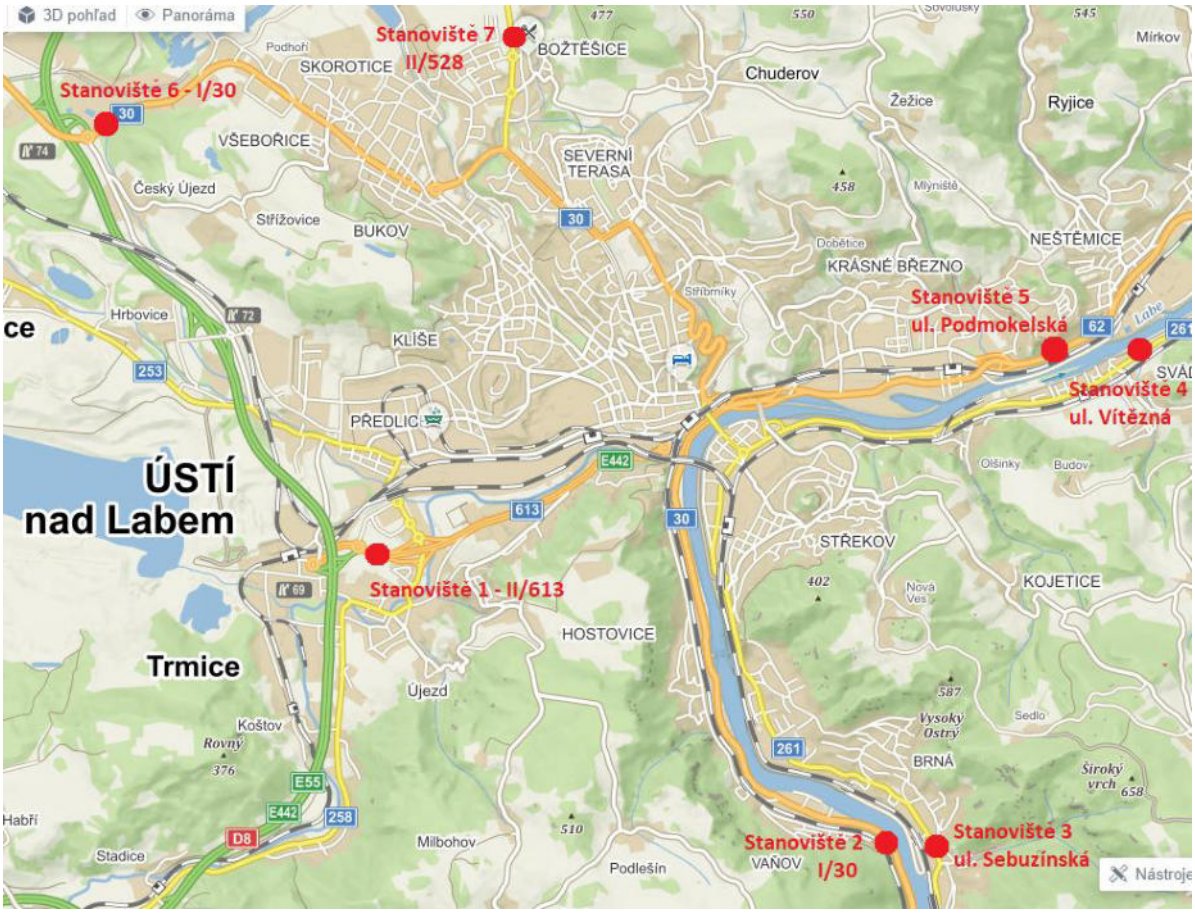
Obrázek 12 Výstřižek z CSD 2016 centra města Ústí nad Labem (zdroj: ŘSD ČR)

5.2.2 Přepravní vztahy a zatížení vnitřní sítě

Pro potřeby analytická části, tvorby dopravního modelu i zpracování návrhové části byly zpracovatelem v roce 2018 provedeny další dopravní průzkumy zaměřené mimo jiné na motorovou dopravu. Provedeny byly směrové dopravní průzkumy na kordonu města Ústí nad Labem zaměřené na tranzitní dopravu, profilové a křižovatkové průzkumy.

Detailní popis průzkumů, vč. detailních výsledků v tabelární i grafické podobě, obsahuje samostatná zpráva B – Analytická část, díl I. – Dopravní průzkumy.

Směrové dopravní průzkumy byly prováděny za účelem zjištění počtu a druhů vozidel v čase, trasy vozidel a podíl tranzitní dopravy. Průzkumy byly prováděny pomocí digitálních kamer zaznamenávajících RZ vozidel, které se následně automaticky převáděly na anonymní hashtag a vzájemně se párovaly v použitém software. Stanoviště dopravních průzkumů jsou vyznačena na následujícím obrázku.

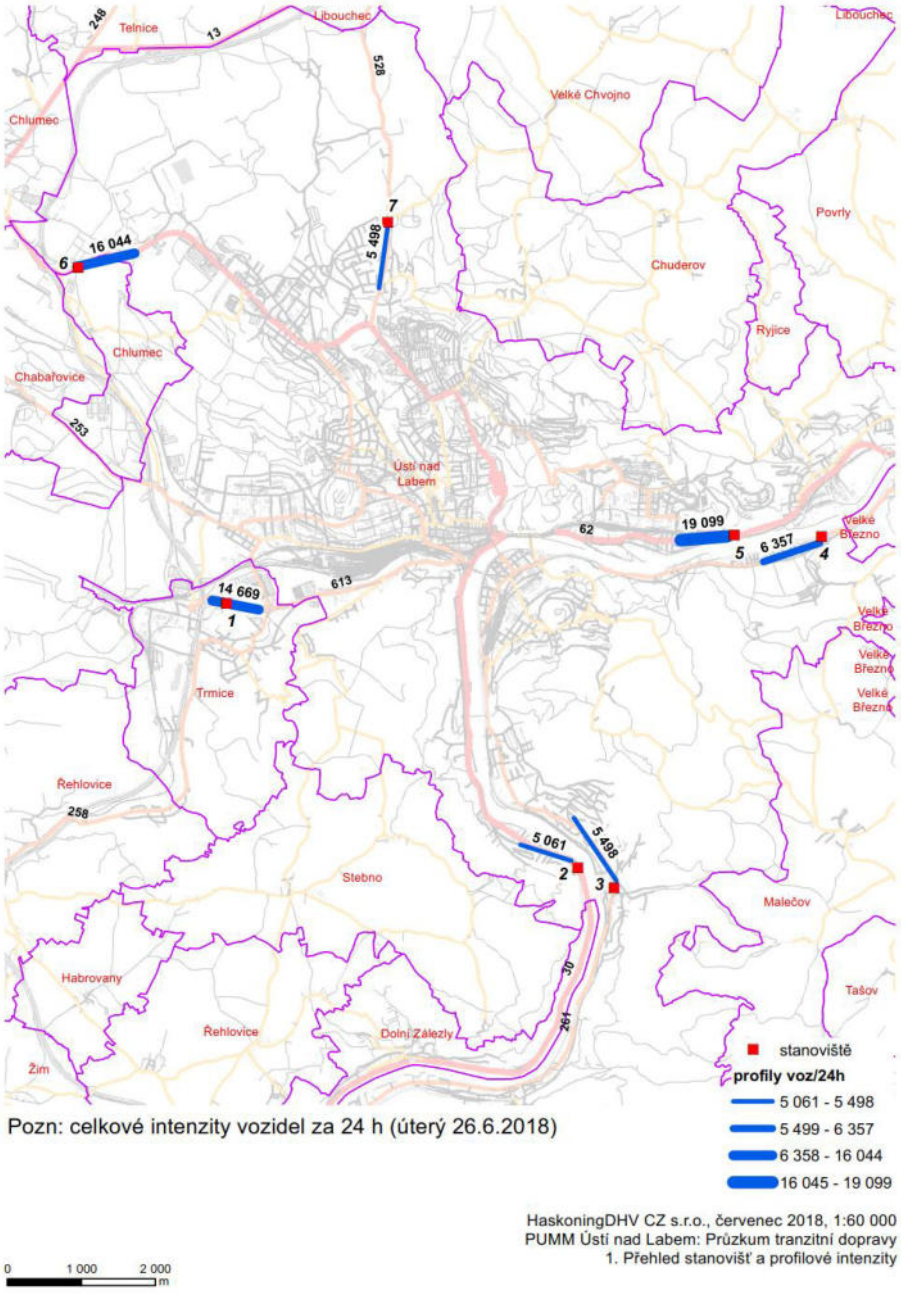


Obrázek 13 Stanoviště směrových dopravních průzkumů (zdroj: RHDHV, mapy.cz)

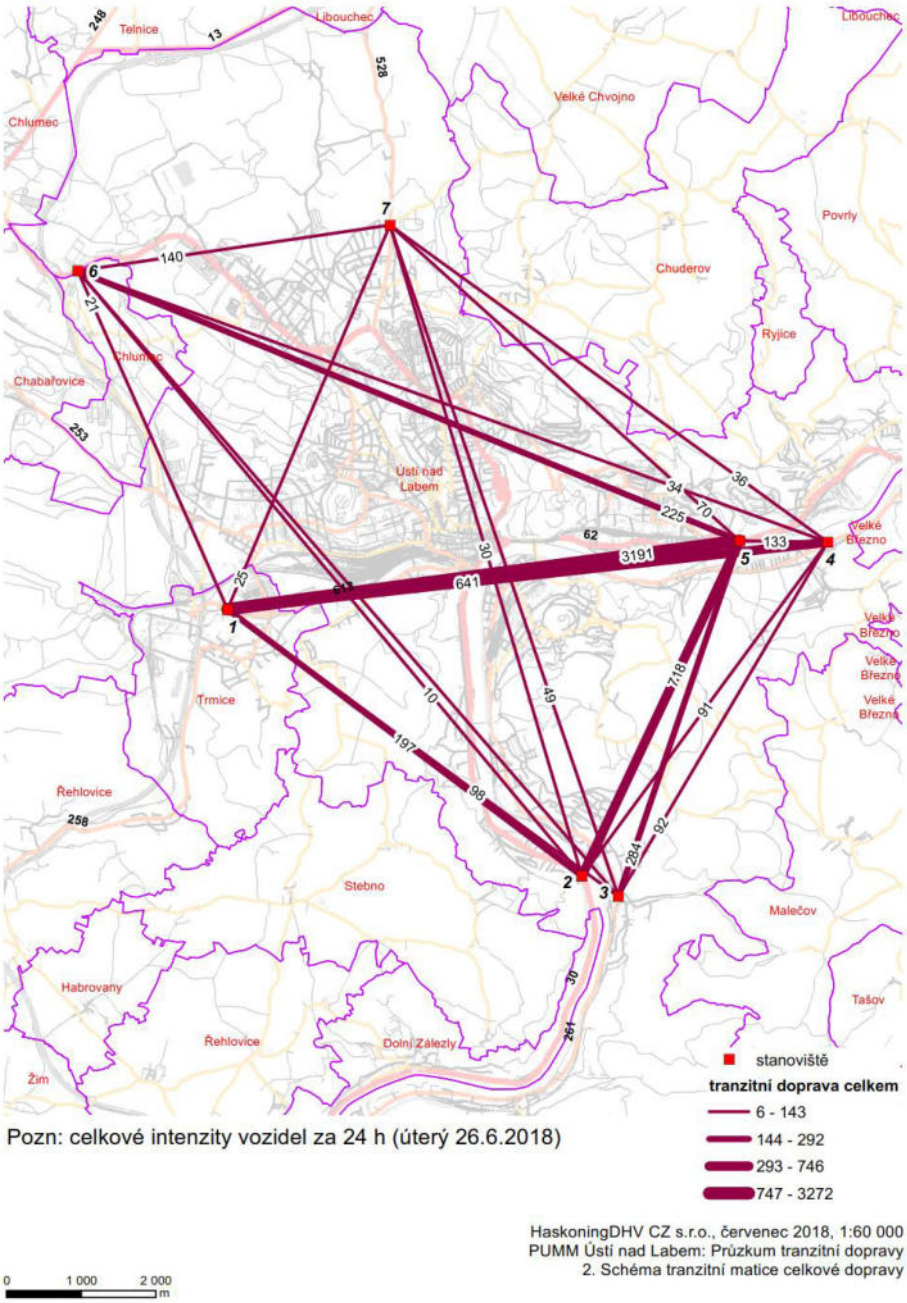
Následující dva obrázky prezentují výsledky dopravního průzkumu. První obrázek zobrazuje celkové intenzity vozidel za 24 hodin nasčítané na jednotlivých stanovištích. Druhý obrázek zobrazuje tranzitní vztahy mezi jednotlivými stanovišti, tj. intenzity vozidel, která přes území

Gateway to solutions

města pouze projíždějí (tranzitují) v daných relacích, aniž by měla na území města zdroj nebo cíl své cesty.



Obrázek 14 Celkové intenzity vozidel za 24 hodin projíždějící danými stanovišti (zdroj: RHDHV)



Obrázek 15 Celkové intenzity tranzitujících vozidel za 24 hodin v daných relacích (zdroj: RHDHV)

Z průzkumu bylo zjištěno, že za dobu průzkumu, mezi 7. a 16. hodinou, se uskutečnilo v součtu na všech stanovištích celkem 41 102 cest, přičemž 34 928 je cest zdrojových/cílových, tj. se zdrojem nebo cílem cesty na území města Ústí nad Labem. 5 071 cest bylo tranzitních, tj. bez zdroje nebo cíle na území města. **Tranzitní doprava mezi měřenými stanovišti se tak pohybovala na hodnotě 13 % z celkového počtu změřených cest.**

5.2.3 Skladba a stáří vozového parku, stupeň automobilizace

Statistiku skladby a stáří vozového parku pro jednotlivé obce vede pomocí Centrálního registru vozidel Ministerstvo dopravy. Data o stáří vozidel jsou však k dispozici pouze souhrnně pro Českou republiku. Pro úroveň obcí lze zjistit pouze skladbu vozidel. V tabulce níže jsou uvedeny statistické údaje týkající se skladby vozového parku, stupně motorizace, stupně automobilizace a součinitele vlivu stupně automobilizace. Data jsou prezentována pro roky 2013 až 2018 a lze tak z nich vysledovat vývoj sledovaných ukazatelů.

Všechna data jsou platná vždy k 1. lednu daného roku.

Data o počtech obyvatel města Ústí nad Labem jsou převzata ze statistik Českého statistického úřadu.

Ve sloupci počet registrovaných motorových vozidel jsou zahrnuta všechna motorová vozidla, která byla k danému dni ve statusu „provozované“ nebo „v převodu“ ne déle, než půl roku. Zároveň se jedná o vozidla, která mají místní příslušnost k ORP a byla v tomto místě registrována.

Ve sloupci počet registrovaných osobních automobilů jsou zahrnuty všechny osobní automobily, které byly k danému dni ve statusu „provozované“ nebo „v převodu“ ne déle, než půl roku. Zároveň se jedná o vozidla, která mají místní příslušnost k ORP a byla v tomto místě registrována.

Stupeň motorizace udává počet motorových vozidel na 1000 obyvatel.

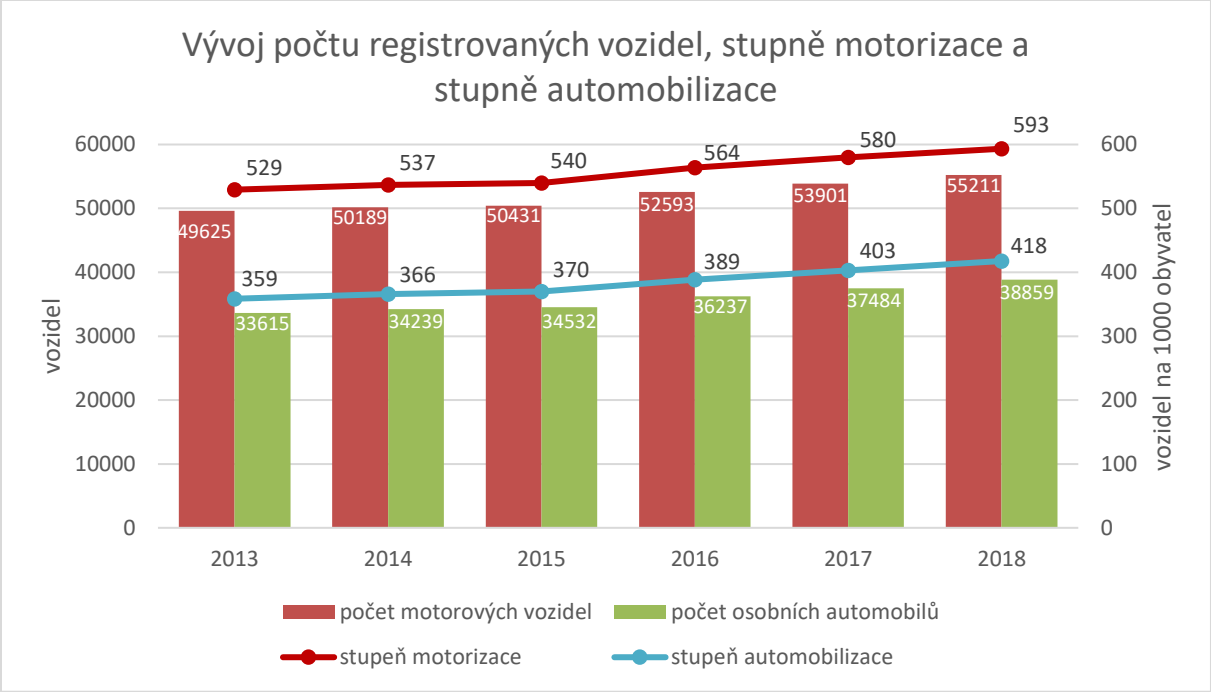
Stupeň automobilizace udává počet osobních automobilů na 1000 obyvatel.

Součinitel vlivu stupně automobilizace se používá jako srovnávací koeficient potřebný k výpočtu parkovacích a odstavných stání dle normy ČSN 736110. Jako základní jednotka se dle normy uvažuje součinitel 1, který odpovídá 400 vozidlům na 1000 obyvatel.

Tabulka 8 Statistická data o vozovém parku v Ústí nad Labem (zdroj: RHDHV, MDČR)

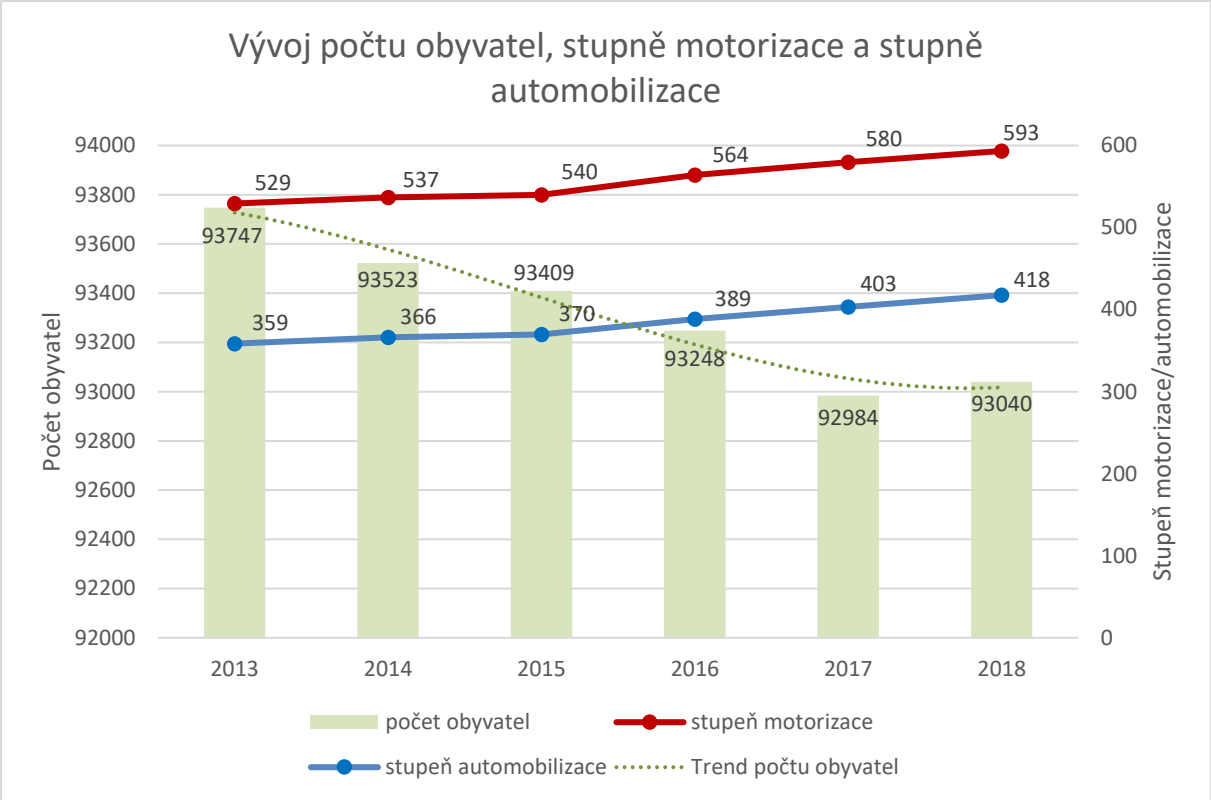
rok	počet obyvatel	počet registrovaných motorových vozidel	počet registrovaných osobních automobilů	stupeň motorizace	stupeň automobilizace	součinitel vlivu stupně automobilizace
2013	93 747	49 625	33 615	529	359	0,90
2014	93 523	50 189	34 239	537	366	0,92
2015	93 409	50 431	34 532	540	370	0,93
2016	93 248	52 593	36 237	564	389	0,97
2017	92 984	53 901	37 484	580	403	1,01
2018	93 040	55 211	38 859	593	418	1,05

Grafy na následujících dvou obrázcích prezentují vývoj počtu registrovaných vozidel v jednotlivých letech, vývoj stupně automobilizace, stupně motorizace, vývoj počtu obyvatel a jejich vzájemné porovnání. Z prvního grafu lze vyčíst, že počet registrovaných vozidel, stupeň automobilizace i stupeň motorizace se v minulých letech stabilně zvyšoval a jejich trend je tedy dlouhodobě stoupající.



Obrázek 16 Vývoj počtu registrovaných vozidel, stupně motorizace a stupně automobilizace (Zdroj: RHDHV, MDČR)

Další graf prezentuje vývoj počtu obyvatel města Ústí nad Labem v jednotlivých letech, vývoj stupně motorizace a stupně automobilizace. I přes to, že lze pozorovat klesající trend v počtu obyvatel města a jejich každoroční (ne však dramatický) úbytek, trendy stupně motorizace a stupně automobilizace jsou naopak stoupající a každým rokem se zvyšují.



Obrázek 17 Vývoj počtu obyvatel, stupně motorizace a stupně automobilizace (zdroj: RHDHV, MDČR)

5.3 ZÁVADY A PROBLÉMOVÉ OBLASTI, ÚZKÁ MÍSTA, NEHODOVÉ LOKALITY

5.3.1 Riziková místa a úzká místa

Riziková a úzká místa na komunikační síti města jsou definována zejména mírou konfliktů na těchto místech mezi jednotlivými účastníky silničního provozu a jednotlivých dopravních proudů navzájem, propustností jednotlivých úseků silnic, propustností křižovatek a kolizních uzlů, stavebním stavem komunikací (únosnost, průjezdní profil šířkový, průjezdní profil výškový), technickým stavem komunikací apod. Díky těmto atributům lze na komunikační síti najít velké množství rizikových, problémových nebo úzkých míst.

Mosty přes Labe

Z pohledu propojení částí města na levém a pravém břehu řeky Labe jsou zásadní mosty. Na území města se nachází pouze 2 mosty určené pro motorovou dopravu, a to most Dr. Edvarda Beneše a Mariánský most. Oba mosty jsou situovány v blízkosti centra města a jsou od sebe vzdáleny přibližně 500 metrů. Přerušení provozu na jednom z nich výrazně ovlivňuje dopravu nejen na mostě druhém, ale také v celém bezprostředním okolí, vč. zahlcení místních komunikací. V současné době se připravuje rekonstrukce mostu Dr. Edvarda Beneše, která bude mít výrazný vliv na dopravní chování obyvatel města. Je nutné kvalitně připravit dopravní opatření týkající se tohoto dopravního omezení.

Dva mosty jsou pro dopravu v Ústí nad Labem zcela zásadním a nezastupitelným prvkem, zároveň je jejich stávající počet hraniční pro zajištění kvalitní dopravní obsluhy pravobřežní části města a pro uspokojení stávajících dopravních vztahů.

Průtahy silnic I. tříd, křižovatky a mezikřižovatkové úseky

Křižovatky a mezikřižovatkové úseky na nejvíce zatížených komunikacích ve městě (zejména v centrální části města) patří mezi nejkritičtější místa na komunikační síti. Jedná se zejména o tato místa:

- Mariánský most a most Dr. Edvarda Beneše
- průtahy I. tříd městem
- dopravní uzel Přístavní × Předmostí a Předmostí × Důlce × Hrnčířská
- dopravní uzel Přístavní × Žižkova a Žižkova × U Trati
- křižovatka Všebořická × Masarykova × Božtěšická
- křižovatka U Trati × Revoluční × Panská

5.3.2 Nehodové lokality

Dopravním nehodám na území města Ústí nad Labem se detailně věnuje samostatná kapitola 14 Bezpečnost silničního provozu. Z této kapitoly je zřejmé, že počet nehod, vč. počtu zraněných v posledním desetiletí spíše rostl, respektive v posledních letech (2015 – 2017) stagnuje. Je proto důležité dbát na bezpečnost a usilovat, aby počet nehod i počet zraněných, příp. usmrcených účastníků, nabral klesající trend. V návrhové části proto bude nutné propojit nehodová místa s nerealizovanými dopravními stavbami a hledat takto opatření ke snížení celkové nehodovosti na území města Ústí nad Labem.

Nejvíce nehod se obecně odehrává na sběrných komunikacích a komunikacích vyšších tříd. Z prostorového uspořádání všech nehod vyplývá jejich soustředění do prostoru křižovatek silnic v centrální a severní části města a silnice I/30. Jedná se o místa:

- dopravní uzel Přístavní × Žižkova a Žižkova × U Trati
- křižovatky I/30, I/60 a II/613 (ul. Předmostí, Přístavní, Velká Hradební),
- křižovatky na severní části silnice I/30,
- křižovatka Klišská × Londýnská,
- křižovatka Masarykova × Londýnská, Masarykova × Pařížská,
- křižovatky na ulici Velká Hradební.

5.4 SWOT ANALÝZA

SILNÉ STRÁNKY

- ⇨ Dálnice D8 vedoucí v těsné blízkosti města
- ⇨ Rychlé a kapacitní napojení na dálnici D8
- ⇨ Rychlá dostupnost občanské vybavenosti pomocí automobilu

SLABÉ STRÁNKY

- ⇨ Nedostatečná kapacita komunikační sítě, tvorba kongescí
- ⇨ Velká zatíženost centra města IAD
- ⇨ Velmi omezené propojení obou břehů Labe
- ⇨ Průtah silnic vyšší kategorie centrem města
- ⇨ Velké množství dopravně-bezpečnostních závad na stávající silniční infrastruktuře
- ⇨ Mnoho úseků s nevyhovujícím povrchem vozovky
- ⇨ Absence segregace individuální automobilové dopravy a veřejné hromadné dopravy

PŘÍLEŽITOSTI

- ⇨ Postupná modernizace komunikací a rekonstrukce povrchů vozovek
- ⇨ Využití atraktivních alternativ dopravy po městě (na úkor IAD)
- ⇨ Realizace systémů P+R, P+G a rozšíření systému K+R
- ⇨ Přísnější dohled policie na dodržování pravidel silničního provozu
- ⇨ Odstranění dopravně-bezpečnostních rizik na stávající infrastruktuře
- ⇨ Využití nástrojů regulace dopravy, zavedení inteligentních dopravních systémů a služeb
- ⇨ Odklon tranzitní dopravy mimo město Ústí nad Labem

HROZBY

- ⇨ Další růst automobilizace a růst intenzit dopravy ve městě
- ⇨ Neatraktivní nabídka alternativních způsobů dopravy
- ⇨ Neřešení rizikových míst
- ⇨ Nerespektování dopravních předpisů nedisciplinovanými řidiči
- ⇨ Rostoucí znečištění životního prostředí

6 DOPRAVA V KLIDU

Doprava v klidu se v současné době řadí mezi nejvíce problémové oblasti městského inženýrství nejen v Ústí nad Labem, ale na území celé České republiky. Spolu se zvyšující se automobilizací a motorizací stoupají i prostorové nároky na parkování automobilů na komunikační síti města. Uliční síť ve městě je silně zatížena (a často také přetížena) dopravou v klidu. Často lze narazit na nelegálně parkující nebo dlouhodobě odstavená vozidla. Tyto problémy jsou běžně a pravidelně evidovány ve všech městských částech. Uliční síť je parkujícími automobily zatížená přes den v centru města, naopak přes noc je silně zatížená až přetížená v sídlištních oblastech města.

Nelegálně zaparkovaná či odstavená vozidla se často nachází v zeleni, v křižovatkách či v místech, kde nezůstává minimální průjezdní profil požadovaný zákonem. Negativním dopadem nelegálně parkujících vozidel je jejich vliv na dopravně-bezpečnostní situaci na navazujících přechodech pro chodce či v přilehlých křižovatkách, velkým problémem je poté často neprůjezdnost ulic složkám IZS, což může mít často i fatální následky.

Poptávka po parkování a odstavování automobilů vzniká v souvislosti s aktuálním rozložením zásadních funkcí na území města Ústí nad Labem. Jedná se o rozlehlé území s poměrně odlehlými částmi města od centra, doplněné nepříznivým reliéfem pro větší využití pěší a cyklistické dopravy. Z pohledu zvýšených nároků na odstavování vozidel se jedná o všechny obytné oblasti města a sídla významných zaměstnavatelů (sídliště, oblasti řadových domů atp.). Zvýšené nároky na parkování vozidel se objevují napříč celým územím s ohledem na rozložení služeb, veřejných a vzdělávacích institucí, obchodní vybavenosti atd.

V rámci analýzy stávajícího stavu dopravy v klidu byly pro potřeby strategického dokumentu PUMM provedeny průzkumy, na základě kterých bylo možné popsat stav a využití parkovacích kapacit. Ze získaných výsledků bude možné v návrhové části strategického dokumentu PUMM navrhnout úpravy a rozvoj systému parkování.

6.1 STAV INFRASTRUKTURY A TECHNOLOGICKÝCH ZAŘÍZENÍ

6.1.1 Stávající organizace v centru města

Centrum je regulovanou parkovací zónou od roku 1997 (OZV. č. 47/1997) s aktuálními pravidly a rozsahem z roku 2004 (nařízení města č. 3/2003) a cenovou politikou z roku 2017 v působnosti rady města (tzv. Cenové podmínky placeného stání motorových vozidel). Centrum lze definovat jako souvisle zastavěnou oblast s obchodním využitím ve středu města o výměře cca 60 ha bez jasné hranice vymezitelná sídlištěm Hornická-Stará, sídlištěm Skřivánek, Mariánským vrchem, řekou Labe, železniční stanicí Ústí nad Labem západ a Městskými sady.

Zde je možné parkovat na 2 877 místech zdarma i za poplatek, nebo si místo nechat vyhradit, na soukromých plochách nebo v ulicích či garážích. Podrobnější údaje jsou uvedeny v následující tabulce. Čtvrtina parkovacích míst je na soukromých plochách, z nichž polovina je na ulici a druhá polovina v garážích. Asi 80 % míst je zpoplatněno hodinově, desetina je nezpoplatněna a desetina je vyhrazena zpravidla organizaci.

Hodinový poplatek za stání se uplatňuje od pondělí do pátku, mezi 7:00 a 18:00 a v sobotu mezi 8:00 a 13:00 za cenu 20 Kč/hod., mimo centrum za sníženou sazbu 10 Kč/hod., v jádru centra je cenová progrese. Krátkodobou platbu je možné uskutečnit pomocí 28 parkovacích automatů, z toho 5 umožňuje platbu kartou. Další možností je platba prémiovou SMS nebo přes jednu konkrétní aplikaci „Sejf“ chytrého telefonu. Hodinový poplatek může místní rezident zaplatit ročním poplatkem 400 Kč, místní abonent poplatkem 10 000 Kč.

Z přehledu plyne, že cenový rozdíl mezi garážemi a ulicí je u hodinové platby malý a u roční platby téměř žádný. Přestože by mohlo být ambicí města motivovat řidiče zaplnit primárně místa v garáži k tomu určené teprve poté prostor na ulici, který lze využít i městotvorně. Garáž zpravidla představuje delší cestovní časy do skutečného cíle než stání na ulici a tento rozdíl je třeba dorovnat cenou.

Poměrně rozsáhlá parkovací kapacita je vyhrazena institucím a je tedy po určitou dobu nevyužitelná jinak. Další část není zpoplatněna vůbec, což pak uživatelům ukazuje velkou rozkolísanost v ceně za parkování na jedné lokalitě a nevítaný pocit nerovnosti na trhu.

Přehled základních kapacit a cen na placených veřejných prostranstvích a v hromadných garážích je uveden v následující tabulce.

Tabulka 9 Přehled základních kapacit a cen na placených veřejných prostranstvích a v hromadných garážích

lokalita (vjezd)	placená doba	kapacita	návštěvník			rezident #	abonent #
			doba zdarma	1. placená hod	2. a další placená hod		
uliční placená stání – jádro centra (ul. Bratislavská, Dlouhá, Velká Hradební, Pařížská)	11 h	190	-	20 Kč/h	**50 Kč/h** **max. 200 Kč/den**	400 Kč/rok druhé auto v domácnosti 2000 Kč/rok třetí a další 4000 Kč/rok	10 000 Kč/rok
uliční placená stání – centrum	11 h	499	-	20 Kč/h	20 Kč/h max. 100 Kč/den		
uliční placená stání – ostatní (ul. Masarykova, Raisova, Žukovova)	11 h	100	-	10 Kč/h	10 Kč/h, max. 70 Kč/den		
uliční vyhrazená stání	24 h	280	-	-	-	9 090 Kč/rok	9 090 Kč/rok
uliční neplacená	-	160	-	-	-	-	-
garáže Magistrát města UL (ul. Dlouhá	24 h	175	-	20 Kč/h	**25 Kč/h** **max. 209 Kč/den**	29 000 Kč/rok	29 000 Kč/rok
garáže Mariánské (ul. Předmostí)	24 h	426	-	10 Kč/h 5 Kč/h noc	10 Kč/h 5 Kč/h noc max. 80 Kč/den	8 900 Kč/rok	8 900 Kč/rok
garáže Zanádraží (ul. U Nádraží)	24 h	76	3 h	20 Kč/h	20 Kč/h max. 100 Kč/den	-	-
soukromé parkoviště BUS.COM (ul. Malá Hradební)	*24 h*	*154*	-	*10 Kč/h*	*10 Kč/h*	*9 600 Kč/rok*	*9 600 Kč/rok*
soukromé parkoviště Schneilberg (ul. Dlouhá)	*10 h*	*32*	-	*20 Kč/h*	*20 Kč/h*	*ano, cena nezjištěna*	*ano, cena nezjištěna*
soukromé garáže Palác Zdar (ul. Dlouhá)	*24 h*	*145*	-	*30 Kč/h* *10 Kč/h noc*	*20 Kč/h* *10 Kč/h noc*	*ano, cena nezjištěna*	*ano, cena nezjištěna*
soukromé garáže OC Forum (ul. Malá Hradební)	*24 h*	*640*	*1,5 h*	*30 Kč/h první a druhou hod*	***60 Kč/h třetí a další hod***	-	-
celkem		**2 877**					

Rezident je fyzická osoba bydlící v lokalitě, abonent je osoba podnikající v lokalitě.

6.1.2 Stávající organizace zbytku města

Ve zbytku města je parkování na veřejných pozemcích především neregulované, tj. na legálních plochách vymezených značkou nebo ze zákona (§ 25 361/2000 Sb.) lze volně parkovat. Na jednotlivých sídlištích jsou závorová parkoviště, kde si lze zakoupit vyhrazené místo, z celkové kapacity však jde o jednotky procent. U obchodních center parkování zpoplatněné není.

6.2 KOMBINOVANÉ SYSTÉMY P+R, K+R, P+G

Systém Park and Ride (P+R), česky Zaparkuj a jeď, je takové místo, kde lze zaparkovat osobní automobil a z tohoto místa pokračovat dále návaznou hromadnou dopravou. Jedná se tak o systém kombinující individuální automobilovou dopravu s veřejnou hromadnou dopravou. Smyslem systému P+R je přivedení řidiče automobilu do místa na okraji území (většinou na okraji města, či u kapacitní komunikace), příp. do místa dopravního uzlu, kde může bezpečně zaparkovat automobil a snadným způsobem pokračovat do cíle své cesty pomocí návazné hromadné dopravy. Doplňkovým benefitem by měla být zvýhodněná cena jízdenky na návaznou dopravu, či například jízdenka zahrnutá již v ceně parkovného. Kombinace IAD a VHD pomocí systému P+R má význam především pro cesty středně dlouhé či dlouhé vzdálenosti.

Systém Park and Go (P+G), česky Zaparkuj a jdi, je takové místo, kde lze zaparkovat osobní automobil a z tohoto místa pokračovat dále pěšky do cíle cesty. Vhodným způsobem tak kombinuje individuální automobilovou dopravu a pěší dopravu. Parkoviště P+G je vhodné zřizovat v blízkosti centra města nebo v blízkosti takových lokalit, odkud je možné pěšky dosáhnout velkého počtu cílů koncentrovaných v jednom místě.

Systém Kiss and Ride (K+R), česky Polib a jeď, je takové místo, kde lze s osobním automobilem zastavit (příp. nutnou dobu vyčkávat) a vysadit/nabrat spolucestujícího, který kombinuje jízdu automobilem s jízdou prostředkem veřejné hromadné dopravy, příp. s pěší dopravou.

Parkovací systémy P+R, P+G a K+R jsou výrazným a důležitým prvkem pro podporu multimodálního dopravního chování obyvatel i návštěvníků města.

V současnosti se na území města nenacházejí parkoviště těchto typů.

6.3 BILANCE NABÍDKY, BILANCE UŽIVATELSKÝCH SKUPIN A VYUŽITÍ NABÍDKY

V rámci dopravních průzkumů byla provedena pasportizace parkovacích kapacit na celém území města Ústí nad Labem. Pasportizace je výchozí činnost, pro naplánování průzkumů a jejich vyhodnocení. Jde o digitální pasportizaci všech legálních i nelegálních míst na území města. Město předalo zpracovateli svůj pasport pouze v rozsahu regulovaného centra města. Zpracovatel proto provedl pasport jednotně i na zbytku území. **Konkrétní postupy i výsledky pasportizace parkovacích kapacit a jejich využití jsou obsahem samostatné kapitoly v samostatné zprávě B – Analytická část, díl I. Dopravní průzkumy.**

Z analýzy provedených průzkumů vychází, že přes den dochází k zatěžování zejména centra a v noci dojde k odlehčení centra a zatížení sídlišť a obytných čtvrtí.

6.4 SWOT ANALÝZA

SILNÉ STRÁNKY

- ⇨ Existence kapacitního parkoviště v OC Fórum v centru města
- ⇨ Existence brownfields a dalších vhodných volných míst pro realizaci nových parkovacích kapacit

SLABÉ STRÁNKY

- ⇨ Významný nedostatek parkovacích míst na celém území města (v centru, na sídlištích i u významných institucí)
- ⇨ Nízký počet kapacitních parkovacích zařízení
- ⇨ Absence parkovišť v systému P+R, P+G a K+R
- ⇨ Nízká akceptace systému, parkování na nelegálních místech
- ⇨ Cenová politika parkování nepreferuje parkovací domy

PŘÍLEŽITOSTI

- ⇨ Navýšení parkovacích kapacit v centru města, na sídlištích a u významných institucí
- ⇨ Navýšení parkovacích kapacit výstavbou parkovacích domů či kapacitních parkovišť
- ⇨ Regulace parkování v centru města
- ⇨ Rozšíření záchytných parkovišť v systému P+R, P+G a K+R (zejména u stanic a zastávek HD)
- ⇨ Využití brownfields pro potřeby parkování

HROZBY

- ⇨ Růst automobilizace a intenzit dopravy
- ⇨ Nedostatek finančních prostředků na budování nových parkovacích kapacit
- ⇨ Neochota řidičů platit za parkování
- ⇨ Neřešení problematiky parkování

7 VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA

7.1 INTEGRACE OSOBNÍ DOPRAVY

V Ústeckém kraji docházelo od roku 2002 k postupnému zavádění prvků integrovaného dopravního systému. Samotný integrovaný dopravní systém však ve své podstatě vznikl až v roce 2014. Hlavním cílem vytvoření nového IDS, který dostal název Doprava Ústeckého kraje, bylo zavedení možnosti cestovat různými dopravními módy a s různými dopravci na území Ústeckého kraje na jednu vzájemně uznávanou jízdenku.

Od začátku roku 2015 byl na celém území spuštěn jednotný zónově-relační tarif, dopravní obslužnost na území Ústeckého kraje byla optimalizována, byly odstraněny souběžné linky a souběžné spoje (železničních i autobusových linek), řešeny návaznosti a zvýšeny standardy kvality. Spuštění integrovaného dopravního systému se dotklo i Ústí nad Labem, kdy bylo několik autobusových linek obsluhujících okolní obce Ústí nad Labem převedeno z režimu MHD pod linky IDS DÚK.

MHD v Ústí nad Labem byla do krajského systému integrována postupně. Společným úsilím všech dotčených stran se podařilo sjednat tarifní integraci MHD v Ústí nad Labem s Dopravou Ústeckého kraje až od roku 2017. Od konce tohoto roku byl městský tarif plně implementován do tarifu Dopravy Ústeckého kraje a na všech linkách veřejné dopravy. Na dotčeném území tak platí jednotný tarifní systém Dopravy Ústeckého kraje. Město Ústí nad Labem je zařazeno do tarifní zóny 101. Držitelé jízdenek platných v zóně 101, případně v dalších přilehlých zónách, tak mohou používat pro své cesty po území kromě spojů MHD i ostatní autobusové spoje DÚK.

V současné době jsou veškeré linky veřejné dopravy (VDOD, VLD, MHD a lodní doprava) na území kraje začleněny do systému Doprava Ústeckého kraje. Integrovaná doprava je ve své současné podobě funkční a efektivní.

Plán dopravní obslužnosti Ústeckého kraje předpokládá ve výhledových obdobích řešení a posílení integrace systému MHD s linkami DÚK, posílení především dopravní funkce, tj. řešení vyšší míry provázanosti jednotlivých linek DÚK a linek MHD a zřetelnějšímu vymezení přepravních funkcí na společných úsecích. V nejbližším období se také počítá se vznikem centrálního dispečinku DÚK.

7.2 CELKOVÉ ZHODNOCENÍ STAVU OBSLUHY ÚZEMÍ MHD

Zájmové území města Ústí nad Labem je veřejnou dopravou obsluhováno primárně systémem městské hromadné dopravy, doplňkově pak autobusovými spoji integrovaného systému Doprava Ústeckého kraje. V rámci městské hromadné dopravy je provozováno **11 trolejbusových linek, 16 autobusových linek a 4 linky noční**. Každá linka má různý rozsah

provozu. Do systému městské hromadné dopravy je navíc zařazena i lanová dráha na Větruši, která má však spíše rekreačně turistický charakter. Městskou hromadnou dopravu provozuje Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s. vlastněný městem Ústí nad Labem.

Dopravní obslužnost spoji MHD je na území města zajišťována v denní době přibližně mezi 4. až 23. hodinou, přičemž vybrané spoje dojíždějí do cíle či do vozovny i mezi 23. a 24. hodinou. V nočním období, cca mezi 23. a 4. hodinou ranní, jsou provozovány spoje nočních linek.

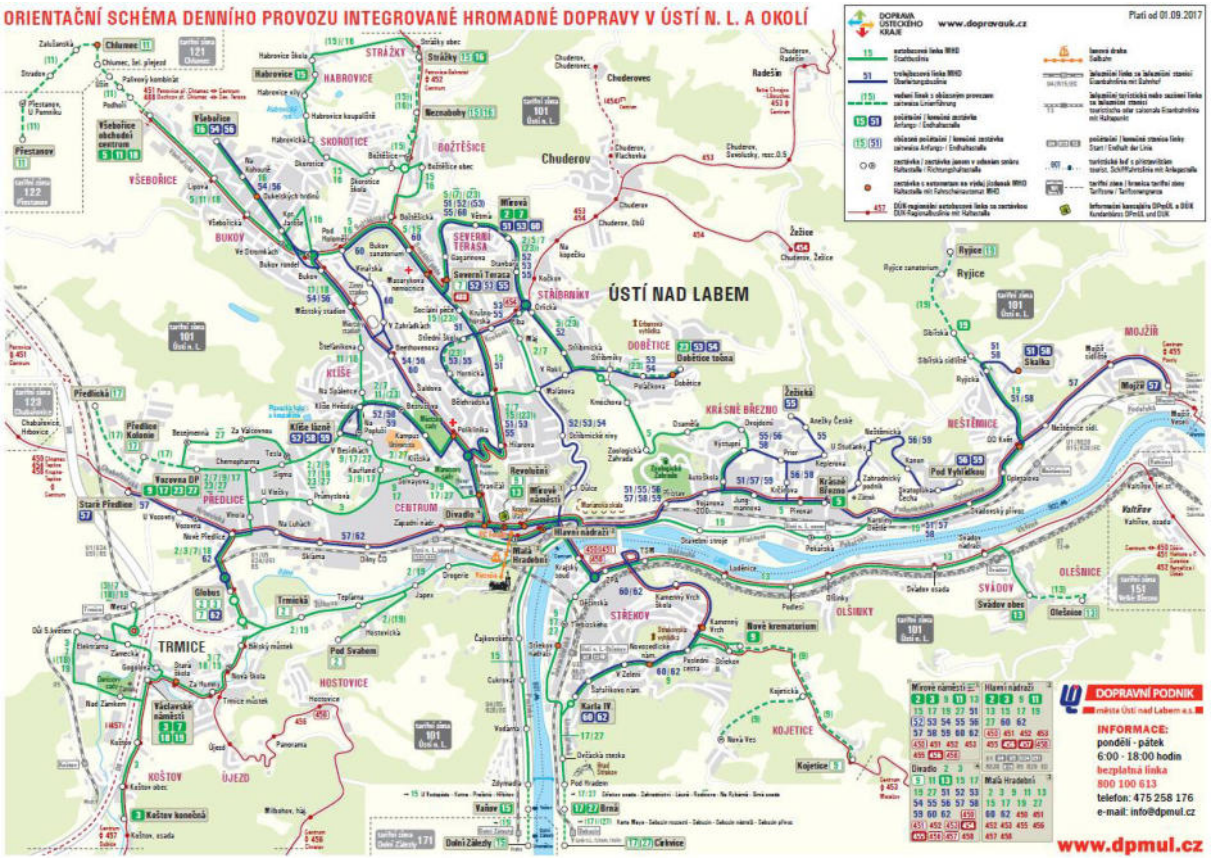
Trolejbusové linky jsou označeny čísly 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60 a 62 a tvoří hlavní páteřní síť. Obsluhují všechny hlavní vnitroměstské přepravní proudy a jsou vedeny do všech významných sídlišť rozprostřených po Ústí nad Labem. Trolejbusy obsluhují a propojují městské části Severní Terasa, Klíše, Všebořice, Předlice, Neštěmice, Krásné Březno a Střekov s centrem města. Vedení linek trolejbusové dopravy je pevně svázáno s vybudovaným trolejbusovým vedením a šířkovým uspořádáním komunikací. Trasování linek je tak víceméně pevně dané a neumožňuje větší variabilitu.

Autobusové linky jsou označeny čísly 2, 3, 5, 7, 9, 10, 11, 13, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 23 a 27 a tvoří doplňkovou síť k trolejbusovým linkám. Obsluhují především okrajové části města, místní části, zajišťují tangenciální spojení v rámci města, příp. spojení okolních obcí s městem. Kromě Ústí nad Labem zajišťují autobusy MHD dopravní obsluhu okolních obcí Trmice, Chlumec, Přestanov, Ryjice. Školní spoj zajíždí též do obce Dolní Zálezly. V těchto obcích se autobusy MHD vhodně doplňují s autobusovými spoji DÚK.

Mimo vyjmenované linky provozuje dopravní podnik i několik sezónních autobusových turistických linek. V zimním období (cca mezi obdobím Vánoc a březnem) je v provozu skibus označený číslem 10, zajišťující spojení Ústí nad Labem s lyžařským střediskem Zadní Telnice. V letním období (přibližně od dubna do října) jsou provozovány dvě cyklobusové linky s označením č. 20 a č. 21. Cyklobusy pomáhají ústeckým cyklistům zdolat stoupání do přilehlých hor a pravidelně je o víkendech vyvážejí z centra města do oblasti Zadní Telnice, Krásného Lesa a Tisé. V podvečerních hodinách je poté navíc zajištěno i spojení pro cyklisty z centra města na Severní Terasu. Provoz na těchto třech linkách je rekreačně – turistického charakteru a řídí se zvláštním tarifem.

Systém městské hromadné dopravy funguje z obecného úhlu pohledu bez větších problémů. Linkové vedení je víceméně ustálené a přehledné, variantní trasování linek se zde ve větší míře neuplatňuje. V systému však lze najít několik marginálních i významných problémů, jejichž řešení a odstranění by mohlo pomoci systém zatraktivnit, zmodernizovat, udržet stávající počty přepravených cestujících či oslovit potenciální nové cestující. Všechny problémy či slabá místa jsou popsány v následujících kapitolách analytické části dokumentu. Návrhům na jejich řešení, návrhům na zatraktivnění systému hromadné dopravy osob, prioritní cíle, i konkrétní navrhované projekty jsou detailně popsány ve zprávě věnující se návrhové části dokumentace.

Orientační schéma linkového vedení MHD v denním provozu vyobrazuje následující obrázek.



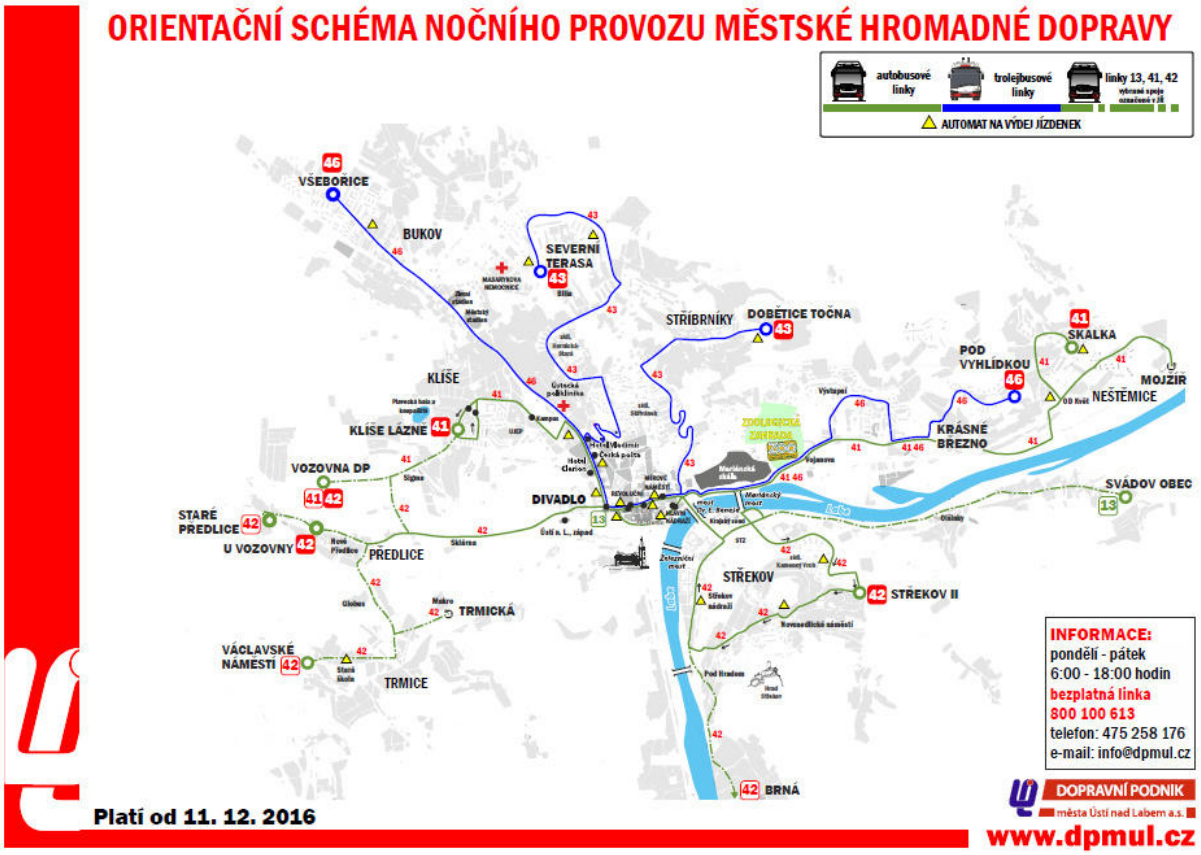
Obrázek 18 Orientační schéma linkového vedení MHD + DÚK v denním provozu (zdroj: Doprava Ústeckého kraje)

7.2.1 Stav noční obsluhy

Dopravní obsluhu města systémově zajišťují v nočním období samostatné linky č. 41, 42, 43 a 46 a jeden spoj na lince č. 13. Linky č. 41, 42 a 13 jsou provozovány autobusy, linky č. 43 a 46 jsou trolejbusové. Linky č. 41, 42, 43 a 46 jsou v provozu každý den s rozsahem cca 1 spoj za hodinu v období 23 – 4 hod. Noční pár spojů linky č. 13 směrem do Svádova je v provozu pouze v noci před nepracovním dnem.

Trasy nočních linek vedou do všech důležitých směrů ve městě. Centrální přestupní zastávka Divadlo, resp. Revoluční se nachází v centru města a celou noc se tu sjíždějí spoje všech linek.

Orientační schéma linkového vedení MHD v nočním provozu vyobrazuje následující obrázek.



Obrázek 19 Orientační schéma linkového vedení MHD v nočním provozu (zdroj: DPmÚL)

7.3 ZHODNOCENÍ STAVU OBSLUHY ÚZEMÍ VLD A VDOD

VLD a VDOD je zajišťována Ústeckým krajem na celém jeho území. Všechny linky VLD, VDOD a MHD jsou vzájemně integrovány do jednotného integrovaného dopravního systému s názvem Doprava Ústeckého kraje. Autobusové linky VLD jsou po území města Ústí nad Labem vedeny ve většině jako průjezdné, tj. po území města mají pouze nácestné zastávky, které jsou společné i pro linky MHD. Spoje VLD zastavují ve významnějších zastávkách MHD rozmístěných po celém území města. Veřejná linková doprava zajišťuje v případě Ústí nad Labem většinově pouze regionální vazby, dálkové meziregionální a mezikrajské směry jsou zajišťovány především vlakovými spoji.

Dopravní obslužnost řešeného území pomocí veřejné linkové dopravy zajišťuje několik autobusových dopravců. V závazku veřejné služby je provozováno 11 autobusových linek, další 3 linky jsou provozovány mimo závazek veřejné služby (tyto linky slouží pro spojení s ostatními kraji ČR a s Německem). Detailní popis jednotlivých linek je součástí dalších kapitol.

Díky průjezdnému systému linek VLD není z pohledu organizátora krajské dopravy nutná existence autobusového nádraží, které tak bylo v minulosti zcela zrušeno. Díky skutečnosti, že spoje linek VLD zastavují na shodných zastávkách s linkami MHD, je na celém území města

Gateway to solutions

zajištěna velmi kvalitní provázanost mezi spoji MHD a VLD. Zastavování linek MHD a VLD na stejných zastávkách však z provozního hlediska přineslo i mnoho komplikací (krátké nástupní hrany, nemožnost objíždění jednotlivých vozidel v zastávkách, zdržování spojů MHD delším odbavováním ve spojích VLD apod.). Bude tak nutné najít kompromis mezi situací, kdy Ústecký kraj hájí nepotřebnost autobusového nádraží či dopravního terminálu, a naopak městu Ústí nad Labem se jeví jako vhodné realizovat dopravní terminál v alespoň minimálním rozsahu (jednotné místo sloužící k možným vzájemným přestupům mezi MHD, VLD, dálkovou autobusovou dopravou, železnicí, místo poskytující komplexní informace o dopravní obslužnosti, způsobech odbavování apod.).

Ve většině společných směrů MHD a VLD je snaha spoje vzájemně časově prokládat tak, aby odjížděly ve vzájemných časových rozestupech.

Autobusy VLD zastavují na celkem 53 zastávkách v řešeném území. Nejvytíženější zastávkou VLD v území je dopravní uzel v centru města tvořený zastávkami Divadlo, Revoluční, Malá Hradební, resp. Hlavní nádraží a Mírové náměstí.

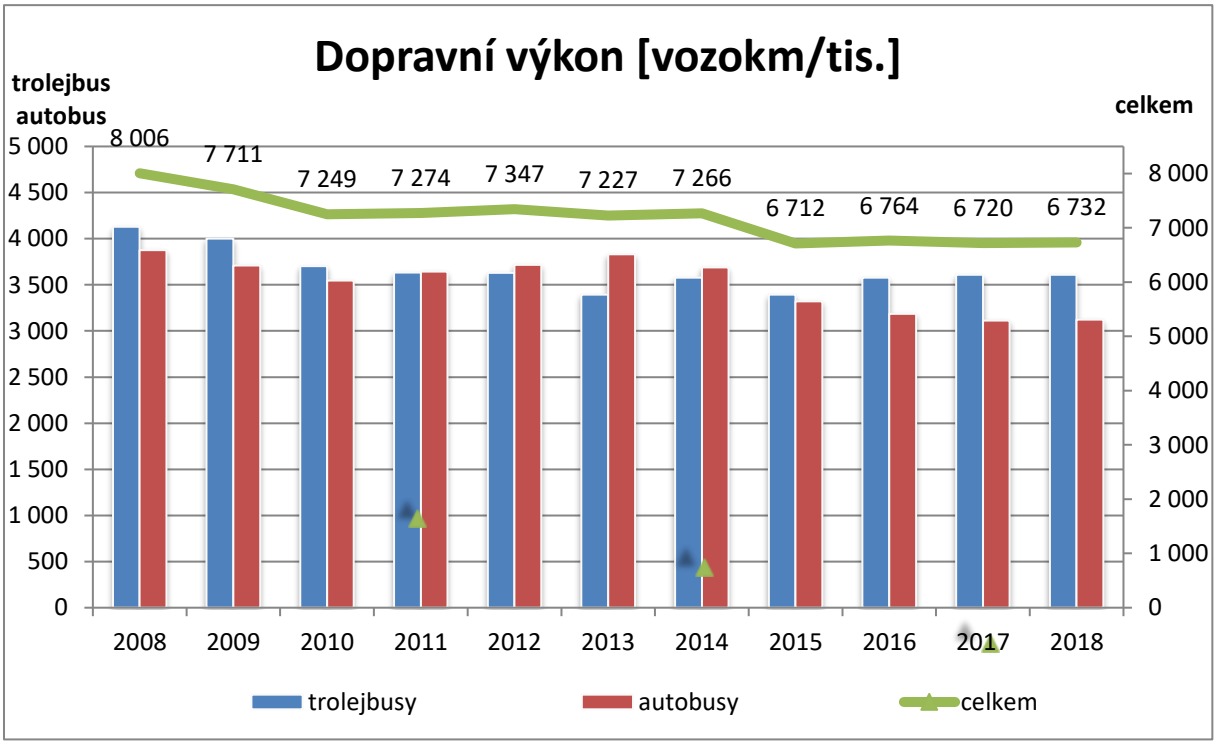
Veřejná drážní osobní doprava obsluhující řešené území je tvořena železničními tratěmi č. 072, 073, 090, 130 a 131. Vlakové spoje na všech jmenovaných tratích jsou zařazeny do krajského integrovaného systému Doprava Ústeckého kraje a jsou začleněny do jednotlivých železničních linek. Po trati č. 072 Lysá nad Labem – Ústí nad Labem-západ jsou vedeny spoje linek U32, RE20 a R23, po trati č. 073 Ústí nad Labem-Střekov – Děčín východ spoje linek U7, po trati č. 090 Praha – Ústí nad Labem – Děčín hl. n. spoje linek U1, U4, R5, R15, R20, RE20 po trati č. 130 Ústí nad Labem – Chomutov spoje linek U1, U24, U51, R5 a po trati č. 131 Ústí nad Labem – Bílina spoje linky U5. V území se nachází 9 železničních stanic a zastávek. Konkrétně se jedná o stanice Ústí nad Labem hl. n. s největším obratem cestujících, dále Ústí nad Labem západ, Ústí nad Labem-Střekov, Ústí nad Labem sever, Neštěmice, Mojžíř, Sebuzín, Trmice (mimo Ústí n. L.) a Koštov (mimo Ústí n. L.).

7.4 ANALÝZA FUNKČNOSTI SYSTÉMU MHD VČ. ÚZKÝCH MÍST V SOUČASNOSTI

Síť linek MHD i DÚK je pevně daná díky uspořádání zástavby ve městě a rozložení stávající komunikační sítě. Většina linek trolejbusů i autobusů je směrována z okrajových částí města, příp. z okolních obcí přes centrum města do dalších okrajových částí, resp. sousedních obcí. Je zde většinově uplatněn systém diametrálních linek (okraj města – centrum města – okraj města), několik autobusových linek má však radiální charakter (se začátkem, resp. koncem v centru města) a vybrané linky jsou i tangenciální (spojující okrajové části mimo centrum města). Všechny linky MHD (mimo tangenciální) jsou vedeny přes centrální část města. Nejvýznamnější přestupním uzlem jsou zastávky Divadlo a Revoluční.

Dopravní obslužnost města zajišťuje primárně 11 trolejbusových, 16 autobusových a 4 noční linky, zapojené do systému MHD. Trolejbusové linky ujely v roce 2018 celkem 3 609 tisíc vozokilometrů, autobusy ujely 3 123 tisíc vozokilometrů. Systém MHD je z obecného pohledu funkční, vykazuje však v současnosti několik úzkých míst. Z hlediska plynulosti provozu v dopravním proudu je slabým místem nedostatečná preference vozidel HD a nedostatečná segregace vozidel HD od ostatní silniční motorové dopravy na komunikační síti. Dalšími úzkými místy jsou technický stav zastávek, technický stav vozového parku a další problémy či nedostatky, jejichž odstraněním je možné získat ještě kvalitnější a atraktivnější systém veřejné dopravy. Konkrétním úzkým místům, problémům či nedostatkům, vč. detailního popisu a způsobu jejich odstranění se věnují kapitoly Analytické části a Návrhové části dokumentace SUMF.

Dlouhodobý vývoj dopravní nabídky (ve formě dopravního výkonu) městské hromadné dopravy dokládá následující graf na následujícím obrázku. Z grafu lze vyčíst, že celkový dopravní výkon MHD v minulosti soustavně klesal. Skokové snížení dopravního výkonu mezi roky 2014 a 2015 bylo zapříčiněno zrušením 4 autobusových linek, jejich převedením do Dopravy Ústeckého kraje a s tím související změnou dopravce. V posledních letech (od roku 2015) celkový dopravní výkon stagnuje a drží se mezi 6,7 a 6,8 miliony vozokilometrů za rok. Vyčíst můžeme zároveň i velmi příznivý trend, kdy se v posledních letech (od roku 2015) snižují přepravní výkony autobusů, a naopak se **zvyšují přepravní výkony trolejbusů**, jakož to ekologické formy dopravy.

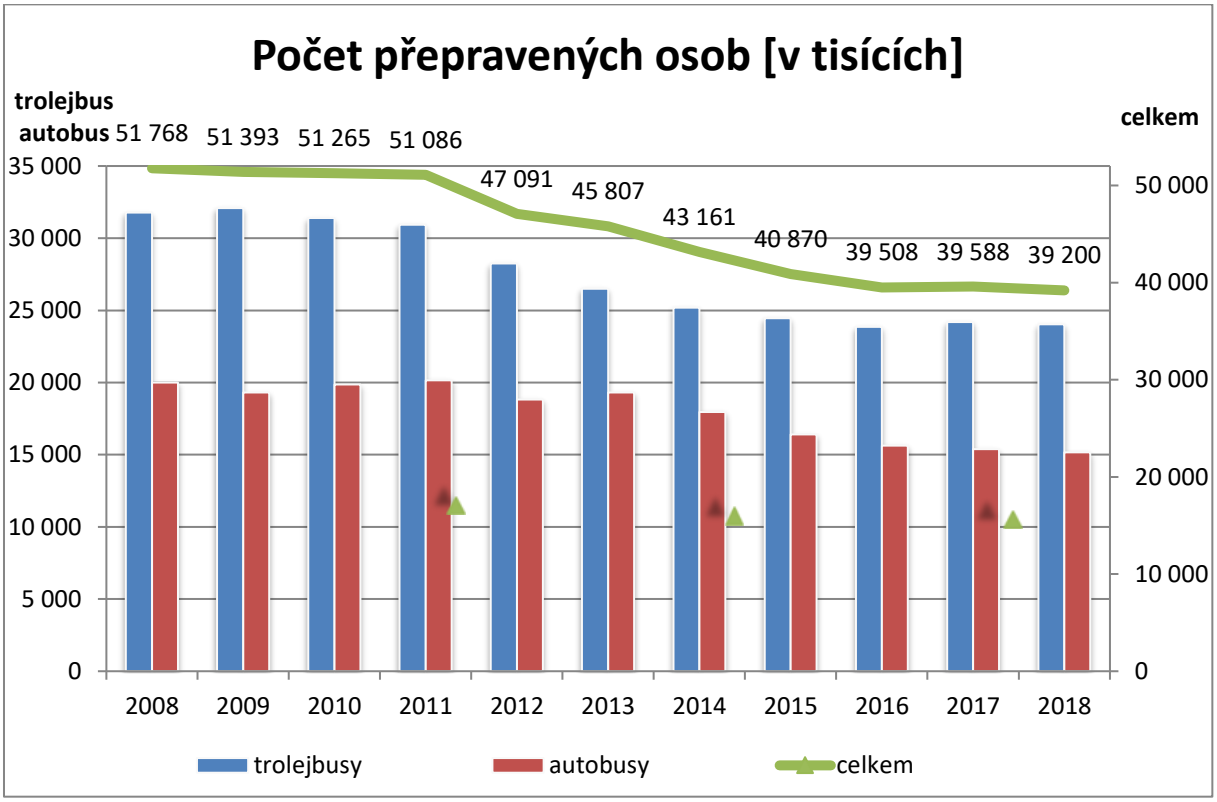


Obrázek 20 Vývoj rozsahu dopravního výkonu MHD Ústí nad Labem v letech 2008 až 2018 (Zdroj: SDP ČR, DPmÚL)

Graf na dalším obrázku poté zobrazuje dlouhodobý vývoj počtu přepravených cestujících na linkách MHD Ústí nad Labem. Z grafu je patrný dlouhodobý pokles počtu přepravených osob v prostředcích MHD. Počty přepravených cestujících v prostředcích MHD každý rok klesají (s výjimkou roku 2017, kdy lze vyčíst mírný nárůst oproti předešlému roku).

Cílem této koncepce tak musí být ve výhledovém období zastavení trendu poklesu cestujících, snaha o jejich udržení a v optimistickém scénáři i postupný nárůst přepravených osob v následujících letech.

Z grafu lze vyčíst i velmi významnou roli ekologické trolejbusové dopravy v rámci sítě MHD, kdy trolejbusy přepravují až o 1,5násobek větší objem cestujících oproti autobusům. Trolejbusy tak mají ve městě při dopravní obsluze velmi významnou roli, kterou je žádoucí v dalších obdobích ještě významněji podporovat.



Obrázek 21 Vývoj počtu přepravených osob v MHD Ústí nad Labem v letech 2008 až 2018 (Zdroj: SDP ČR, DPmÚL)

7.5 STAV INFRASTRUKTURY

Veřejná hromadná doprava je závislá zejména na silniční infrastruktuře. Její popis a technický stav je popsán v kapitole věnující se silniční dopravě. Městská hromadná doprava je poté zčásti provozována pomocí trolejbusové dopravy. Trolejbusová doprava je navíc závislá na drážní infrastruktuře – zejména na trolejovém vedení a doplňující infrastruktuře, např. měnírnách. Infrastruktura potřebná k zajištění provozu trolejbusové dopravy je v různém stavu, některé infrastrukturní prvky jsou původní, u některých prvků bude v následujících obdobích potřebná modernizace či rekonstrukce. Konkrétní požadavky na rekonstrukce či modernizace infrastruktury budou podrobně rozepsány v návrhové části projektu.

7.6 TECHNOLOGICKÁ ZAŘÍZENÍ A VOZOVÝ PARK

7.6.1 Analýza stavu vozového parku

Dopravní podnik disponuje několika desítkami vozidel (autobusů a trolejbusů) různého stáří. Vozový park se sestává celkem ze 148 vozidel, z nichž je 72 trolejbusů a 76 autobusů. Následující tabulky uvádí počty jednotlivých typů vozidel, vč. jejich počtu, stáří a případné nízkopodlažnosti. Složení vozového parku je přizpůsobeno aktuálnímu linkovému vedení a přepravním poptávkám na jednotlivých úsecích sítě. Vozový park tvoří standardní, prodloužená a kloubová vozidla.

Vozový park trolejbusů i autobusů se v minulosti i v současnosti dařilo a daří obnovovat průběžně, v souladu s postupným stárnutím jednotlivých vozů, a to i díky čerpání finančních prostředků z fondů EU. I přes to však zůstává, zejména ve flotile trolejbusů, velmi velké množství vysokopodlažních a zastaralých vozů. Nutné je proto soustředit se především na další obnovu vozového parku, zejm. trolejbusů. V horizontu + 10 let se bude nutné soustředit na vytváření finančních rezerv, příp. hledání nových možností financování obnovy vozového parku.

Stav vozového parku je uveden k datu 1. 7. 2018.

Dopravní podnik vlastní celkem 72 trolejbusů, jejichž průměrné stáří je 13,8 let. 32 vozidel z celkových 72 (tj. 45 %) je vysokopodlažních.

Tabulka 10 Seznam provozovaných trolejbusů (zdroj: DPmÚL)

Trolejbusy				
typ vozidla	*počet [ks]*	*uvedení do provozu [rok]*	*stáří (k 7/2018) [let]*	*nízko-podlažnost*
Škoda 15Tr	1	1990	28	×
	1	1991	27	×
	8	1992	26	×
	3	1994	24	×
	8	1995	23	×
	3	1996	22	×
	2	2000	18	×
	2	2001	17	×
	4	2003	15	×
Škoda 21Tr	1	2000	18	✓
	2	2002	16	✓
Škoda 22Tr	1	1994	24	✓
	2	2002	16	✓
Škoda 25Tr	6	2006	12	✓
Škoda 27Tr	1	2012	6	✓
	5	2014	4	✓
	4	2015	3	✓
Škoda 28Tr	2	2011	7	✓
	16	2015	3	✓
CELKEM	**72**	**PRŮMĚR**	**13,8**	**55,6 %**

Vozidla Škoda 15Tr jsou vysokopodlažní kloubové trolejbusy s délkou 18 metrů. Všechna vozidla těchto typů byla v minulosti modernizována, i přes to jsou však v současné době na hranici své životnosti. Tyto trolejbusy se postupně nahrazují moderními nízkopodlažními vozidly.

Vozidla Škoda 21Tr jsou nízkopodlažní standardní trolejbusy s délkou 12 metrů.

Vozidla Škoda 22Tr jsou nízkopodlažní kloubové trolejbusy s délkou 18 metrů.

Vozidla Škoda 26Tr jsou nízkopodlažní standardní trolejbusy s délkou 12 metrů.

Vozidla Škoda 27Tr jsou nízkopodlažní kloubovou verzí předchozího typu s délkou 18 metrů.

Vozidla Škoda 28Tr jsou nízkopodlažní trolejbusy s prodlouženou délkou 15 metrů.

Dopravní podnik vlastní celkem 76 autobusů provozovaných v síti MHD, z nichž je 12 kloubových, 59 standardních, 4 s prodlouženou délkou 15 m a 1 minibus. Vybrané autobusy mají pohon na stlačený zemní plyn (CNG).

Tabulka 11 Seznam provozovaných autobusů (zdroj: DPmÚL)

Autobusy				
typ vozidla	*počet [ks]*	*uvedení do provozu [rok]*	*stáří (k 7/2018) [let]*	*nízko-podlažnost*
Karosa B952E	1	2004	14	×
Karosa B941E	1	2001	17	×
Karosa B961(E)	3	2003	15	×
Citaro G I CNG	2	2005	13	✓
Citaro II	4	2008	10	✓
Conecto LF	2	2007	11	✓
Conecto LF	1	2008	10	✓
Citybus 12m	4	1997	21	✓
Citybus 12m	5	1998	20	✓
Tedom C12 D	1	2009	9	✓
Tedom C12 D	5	2010	8	✓
Tedom 18 G	1	2010	8	✓
Solaris Urbino 12 III CNG	2	2013	5	✓
Solaris Urbino 15 III	2	2010	8	✓
Solaris Urbino 15 III LE CNG	2	2013	8	✓
Solaris Urbino 18 III CNG	1	2013	8	✓
Citybus 18m	3	2002	16	✓
Citybus 18m	1	2004	14	✓
Citelis 18m	1	2006	12	✓
Citelis 18m CNG	1	2012	6	✓
Crossway LE 12m	2	2009	9	✓
Rošero First	1	2014	4	✓
Urbanway 12m CNG	30	2015	3	✓
CELKEM	**76**	**PRŮMĚR**	**8,6**	**93 %**

Minibus Rošero First není využíván v městské dopravě, slouží výhradně k zabezpečení smluvních jízd pro školská zařízení.

7.7 PŘEPRAVNÍ VZTAHY A ZATÍŽENÍ SÍTĚ, PŘESTUPNÍ VAZBY

Nejvíce zatíženými linkami MHD ve městě jsou ve většině trolejbusové linky, které nabízejí dostatečnou nabídku spojení ve smyslu vysoké kapacity (nasazováním především kapacitních kloubových vozidel) a atraktivních pravidelných intervalů ve všech obdobích dne i týdne (přizpůsobených variaci poptávky v rámci různých časových obdobích). Z dat o přepravených cestujících, jimiž disponuje Dopravní podnik města Ústí nad Labem, a které zpracovateli poskytl, byly vytvořeny kartogramy poptávky na jednotlivých linkách MHD v nejzatíženějších časových obdobích pracovních i nepracovních dní. **Výsledky jsou detailně zpracovány v tabelární i grafické podobě, a jsou obsaženy v samostatné zprávě B – Analytická část, díl I. – Dopravní průzkumy.**

Přestupní vazby mezi jednotlivými linkami MHD a mezi linkami MHD a linkami DÚK se odehrávají zejména v centru města, kde se drtivá většina všech linek sbíhá v dopravním uzlu Hlavní nádraží / Mírové náměstí, resp. Revoluční / Divadlo. Na území města lze pak najít i další lokální přestupní místa a to tam, kde se sbíhají páteřní trolejbusové linky s ostatními autobusovými linkami nebo s linkami DÚK (autobusovými a železničními). Takovými místy jsou například zastávky Hraničář v centru města, Pivovar v Krásném Březně, OD Květ v Neštěmicích, Globus v Trmicích a další.

Identifikované přestupní uzly:

- Hlavní nádraží / Mírové náměstí
  - trolejbusové linky, autobusové linky MHD, autobusové linky DÚK, příměstská železniční doprava, dálková železniční doprava
- Divadlo / Revoluční
  - trolejbusové linky MHD, autobusové linky MHD, autobusové linky DÚK
- Hraničář
  - trolejbusové linky MHD, autobusové linky MHD, autobusové linky DÚK
- Pivovar
  - trolejbusové linky MHD, autobusové linky MHD, autobusové linky DÚK
- OD Květ
  - trolejbusové linky MHD, autobusové linky MHD, autobusové linky DÚK, příměstská železniční doprava
- Globus
  - trolejbusové linky MHD, autobusové linky MHD, autobusové linky DÚK
- Západní nádraží ČD
  - trolejbusové linky MHD, autobusové linky MHD, autobusové linky DÚK, příměstská železniční doprava
- Střekov nádraží
  - autobusové linky MHD, příměstská železniční doprava

7.8 DOSAŽITELNOST ZASTÁVEK, KVALITA PĚŠÍCH PŘÍSTUPŮ

7.8.1 Technický stav zastávek

V rámci analytické části projektu a provedených průzkumů byla provedena analýza technického stavu zastávek. Stav jednotlivých zastávek v síti se významně liší, avšak ve výsledku byl zjištěn poměrně znepokojivý stav. Na území města Ústí nad Labem a obce Trmice se nachází celkem 207 zastávek, které disponují 420 zastávkovými nástupišti. Na 204 zastávkách zastavují pouze linky MHD, naopak na 3 zastávkách pouze linky VLD a 53 zastávek je společných pro oba dopravní módy.

Celkem 72 nástupišť, tj. přes 17 % nedisponuje vůbec žádným nástupním místem a na těchto zastávkách se nastupuje z úrovně vozovky. Lze konstatovat, že tento stav je zcela nepřípustný a vyžaduje postupnou nápravu v budování nástupních ploch a nástupních hran. Naopak 96 nástupišť, tj. necelých 23 % bylo v minulých letech zrekonstruováno do normové podoby (zvýšená nástupní hrana, vybudované nástupiště a vybudované prvky pro nevidomé).

Z analýzy lze však vyvodit poměrně kvalitní vybavenost zastávek zastávkovými přístřešky, lavičkami a odpadkovými koši.

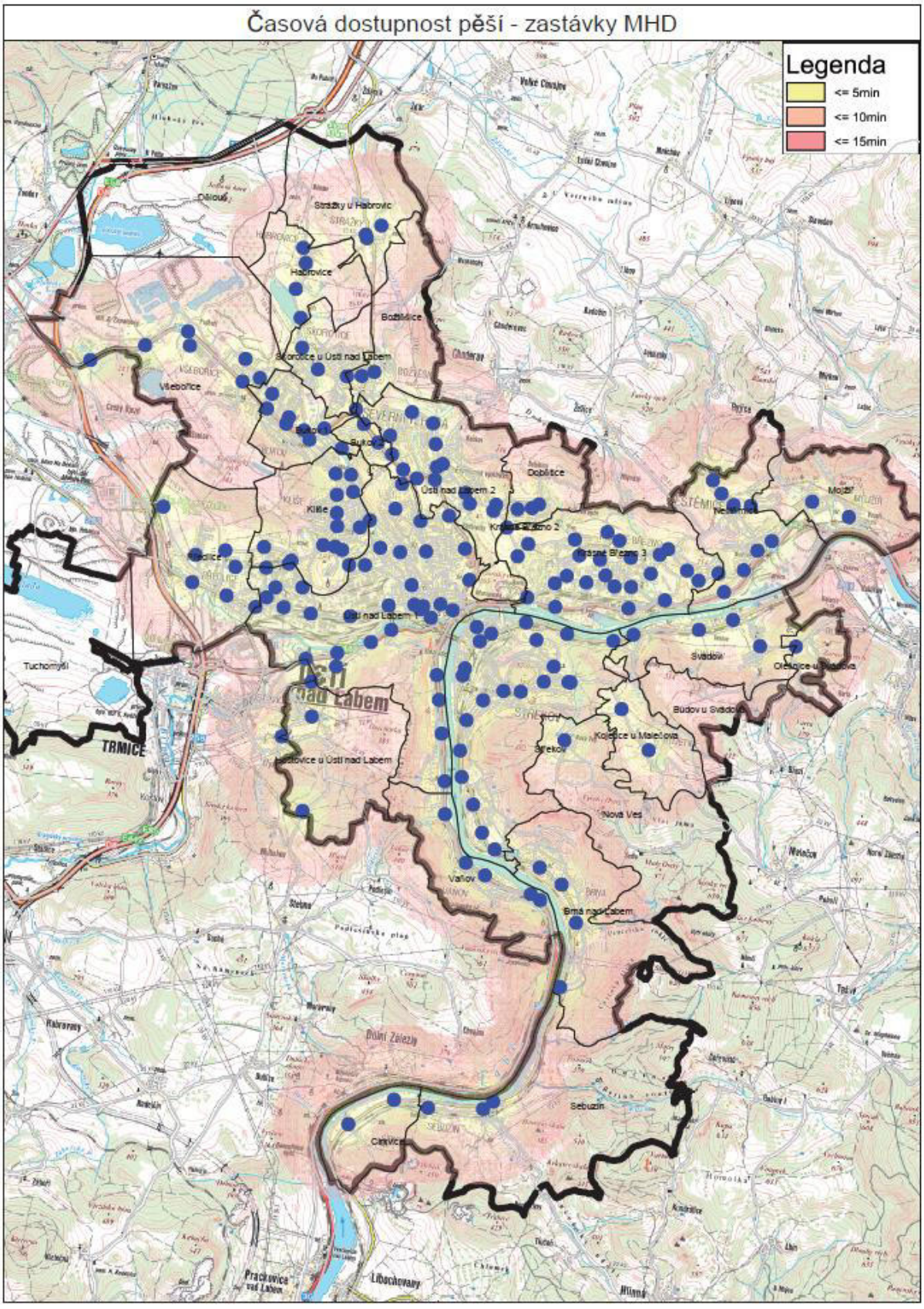
Detailní přehled všech nástupišť, vč. jejich stavu, je součástí **PŘÍLOHY č. 1**.

7.8.2 Dostupnost území a dosažitelnost zastávek

Časovou dostupnost jednotlivých zastávek hromadné dopravy z okolního území prezentují izochrony dostupnosti. Izochrony dostupnosti jsou v ideálním případě kružnice o poloměru rovnajícím se zvolené časové dostupnosti. Počítáno je se střední chůzí člověka. Časová dostupnost je pak obecně funkcí průměrné vzdálenosti mezi zastávkami a hustoty dopravní sítě.

Časová dostupnost je jedním z klíčových ukazatelů kvality dopravní obslužnosti území. Mapa izochron dostupnosti byla zpracována pro území města Ústí nad Labem v rámci projektu Generel udržitelné dopravy Civitas. Na mapovém podkladu jsou prezentovány ideální izochrony dostupnosti, kdy je docházková vzdálenost od zastávky měřena vzdušnou čarou a nejsou tak zohledněny reálné vzdálenosti, které ovlivňuje směrování jednotlivých ulic, nároží budou, bariéry v cestě, liniové stavby, řeka apod. Skutečná vzdálenost, kterou je nutné k zastávce hromadné dopravy z místa určení vykonat, je tak ve většině případů delší, než mapa prezentuje.

Mapa docházkových vzdáleností na zastávky MHD pro území města Ústí nad Labem byla zpracována v rámci Generelu udržitelné dopravy města Ústí nad Labem. Následující obrázek ilustruje časovou dostupnost jednotlivých zastávek MHD.



Obrázek 22 Časová dostupnost zastávek MHD (zdroj: Generel udržitelné dopravy města Ústí nad Labem)

Mapový podklad znázorňuje izochrony dostupnosti s docházkovou vzdáleností:

- do cca 5 minut (do 400 metrů)
- do cca 10 minut (do 800 metrů)
- do cca 15 minut (do 1200 metrů)

Docházková vzdálenost do cca 5 minut na nejbližší zastávku MHD je splněna na většině území Ústí nad Labem s hustou zástavbou.

Několik lokalit však vykazuje delší docházkové vzdálenosti (do cca 10 minut), které jsou však ještě akceptovatelné. Jedná se především o řídčeji zastavěné oblasti po okrajích sídelních celků. Jde o lokality:

- Střekov
  - ul. Truhlářova, Jeseninova, Rubensova
  - ul. Na Hřebence, Novoveská
- Neštěmice
  - okrajová část ul. Peškova
  - okrajová část ul. Na Výšině, Dubová
  - ul. Zelená, Sportovní
- Dobětice
  - ul. Oty Pavla, Nad Točnou, Krajní, část ul. Šrámkova
- Kočkov
  - část ul. Lužická, V Úvozu, Slepá, Na Kopečku
- Skorotice
  - oblast nové výstavby – ul. Lísková, Bezinková, K Dubině, Jílová, Trnková, V Lánech, Oblouková
- Klíše
  - ul. V Zátiší, V Přírodě, Na Drahách, část ul. Střížovická
- Brná
  - okrajové části – ul. Na Čihadle, Zlatá stezka, Karafiátová, Pod Rezervací, Pod Ostrým, Doerellova, Kladenská, Jetelová, Marie Kudeříkové, Bedlová

Místní část Kočkov je specifická tím, že ač leží na území Ústí nad Labem, dopravní obslužnost je zajišťována pouze spoji VLD Dopravy Ústeckého kraje. Jedná se o oblast kolem zastávek:

- Kočkov
- Na kopečku

Některé oblasti však nejsou hromadnou dopravou obsluhovány vůbec, v tomto případě se jedná o lokality

- Bánov
- Budov

U obou lokalit se však jedná o samoty s méně než 10 trvale obývanými domy a s několika desítkami dalších stavení rekreačního charakteru.

V rámci okolních obcí, které obsluhuje ústecká MHD, je nutné zmínit ještě místní části Střížovice (přes 30 obyvatel) a Český Újezd (přes 70 obyvatel) patřící pod obec Chlumec. V těchto částech není zajištěna dopravní obslužnost ani pomocí MHD, ani pomocí VLD. Vzdálenost na nejbližší zastávku HD je u Střížovic 1,5 km, u Českého Újezdu 2,5 km.

7.9 SLUŽBY PRO OSOBY SE SNÍŽENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE

Služby pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace jsou zajištěny částečně na všech linkách MHD, na většině autobusových linek DÚK i na většině železničních linek.

Dopravní podnik disponuje 40 nízkopodlažními trolejbusy, což představuje cca 56 % vozového parku trolejbusů, u autobusů je podíl nízkopodlažních vozidel vyšší, a to 93 %. Dopravní podnik vypravuje nízkopodlažní vozidla na linky tak, aby rovnoměrně obsloužily všechny linky MHD.

V jízdních řádech jednotlivých linek je poté vždy vyznačeno, který spoj je zajištěn bezbariérově přístupným vozidlem.

V rámci poskytování služeb pro výše uvedenou skupinu obyvatel je však potřebné zajistit nejen bezbariérově přístupná vozidla, ale i bezbariérový přístup do těchto vozidel, tj. ze zastávkového nástupiště zrekonstruovaného do bezbariérové podoby. Takto provedených zastávek je v síti zatím poměrně velmi málo, což snižuje efekt celkové bezbariérovosti hromadné dopravy. Třetím atributem je bezbariérový přístup na samotnou zastávku. I zde má zatím město co dohánět. **Pouze synergií těchto tří uvedených skutečností lze dosáhnout plnohodnotných služeb pro osoby se sníženou schopností orientace a pohybu**.

7.10 SWOT ANALÝZA

SILNÉ STRÁNKY

- ⇨ Vysoká kvalita dopravní obsluhy na současných trasách
- ⇨ Stabilizované linkové vedení odpovídající hlavním přepravním proudům
- ⇨ Dopravní nabídka spojů přizpůsobena dopravní poptávce
- ⇨ Existence IDS Doprava Ústeckého kraje
- ⇨ Zapojení MHD do integrovaného systému
- ⇨ Průjezdný model linek VLD

SLABÉ STRÁNKY

- ⇨ Zastaralý vozový park MHD
- ⇨ Nevyhovující stav velkého procenta zastávek
- ⇨ Nízká cestovní rychlost daná úrovní silničního provozu
- ⇨ Vysoké intenzity silničního provozu ovlivňující vozidla HD
- ⇨ Nedostatečná preferenční opatření pro vozidla HD v silniční síti
- ⇨ Absence jednotného dopravního uzlu (terminálu)
- ⇨ Vysoká cena časových jízdenek (kuponů)

PŘÍLEŽITOSTI

- ⇨ Rozvoj elektrické trakce
- ⇨ Modernizace vozového parku
- ⇨ Modernizace a výstavba dopravních uzlů a přestupních míst
- ⇨ Rozvoj preference vozidel HD
- ⇨ Rozvoj linek HD do doposud neobsluhovaných částí města
- ⇨ Modernizace odbavovacího systému
- ⇨ Podpora alternativních způsobů dopravy na úkor IAD
- ⇨ Podpora udržitelných forem dopravy a intermodality
- ⇨ Restrikce v individuální automobilové dopravě

HROZBY

- ⇨ Rostoucí stupeň automobilizace a zvyšující se intenzity dopravy ve městě
- ⇨ Stagnace řešení problematiky VHD
- ⇨ Pokles počtu přepravených osob v MHD, pokles tržeb
- ⇨ Snižování cestovní rychlosti vlivem stoupajících intenzit dopravy

8 CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Cyklistická doprava v Ústí nad Labem není historicky zakořeněná, a proto se s ní i v současnosti setkáváme na území města velmi sporadicky. Nízké využití cyklistické dopravy jak pro každodenní, tak pro rekreační funkci je způsoben primárně historicky reliéfem města, kdy sklonové poměry mají nepříznivý vliv na využívání tohoto dopravního módu, ale i zatím nedostatečně rozvinutou cyklistickou infrastrukturou. Kopcovitý reliéf města však dle zkušeností ze zahraničních měst není až takovou překážkou, která by bránila rozvoji a rozmachu cyklistické dopravy. Pokud město obyvatelům a návštěvníkům města nabídne spojitou, bezpečnou a atraktivní síť cyklistické infrastruktury, bude možné pozorovat zvyšující se trend ve využití cyklistické dopravy nejen pro rekreační funkci, ale i pro každodenní cesty do zaměstnání, školy, za zábavou a dalšími cíli. I zde totiž platí, že nabídka generuje poptávku.

I přes to se v poslední době daří využití cyklistické dopravy ve městě postupnými kroky zvyšovat nejen díky pozvolné realizaci cyklistické infrastruktury, organizačních opatření, ale i nástupem elektrokol, která se lépe dokáží vyrovnat s kopcovitým terénem města.

8.1 SÍŤ CYKLISTICKÝCH KOMUNIKACÍ

8.1.1 Základní kostra sítě a její stav

Cyklistická infrastruktura v Ústí nad Labem je nespojitá a existuje zde pouze několik úseků. Jako hlavní cyklistický tah lze označit Labskou stezku (cyklotrasa č. 2). Labská stezka je vedena v ose jih – východ přes centrum města, celou cestu kopíruje pravý břeh řeky Labe. Tato stezka navazuje na německou Elberadweg a je také součástí sítě evropských tras EuroVelo (č. 7 vedoucí z Norska na Maltu). Labská stezka by měla být, i s ohledem na svůj význam, spojitá a plynulá a měla by být tvořena bezpečnou, tedy oddělenou komunikací pro cyklisty. Do současnosti tomu tak není. Labská stezka na území města není celistvá a rozděluje se na několik úseků, kde se střídá separovaná stezka pro cyklisty (příp. společná stezka pro chodce a cyklisty) se sdíleným prostorem pro motorovou dopravu. **Na Labskou stezku se nenapojuje žádná další cyklostezka ani cyklotrasa.**

<u>Úseky na komunikační síti města tvořící cyklistickou infrastrukturu:</u>

- Labská stezka – cyklistický tah podél pravého břehu řeky Labe přes celé území Ústí nad Labem, z celkové délky cca 17,5 km tvoří separované stezky oddělené od motorového provozu 12,4 km, úseky v délce 6,3 km jsou vedené dopravním prostorem sdíleným s motorovou dopravou
    - Církvice
        - stezka pro chodce a cyklisty společná (1 100 m)

        - stezka pro cyklisty s povolením vjezdu dopravní obsluze (tj. defacto s provozem automobilové dopravy, podél přístaviště, 150 m)
        - stezka pro cyklisty s povolením vzejdu dopravní obsluze (podél žel. trati, 700 m)
        - stezka pro cyklisty (po Sebuzín, 600 m)
    - Sebuzín
        - stezka pro cyklisty (od křížení s II/261 po vodoteč Rytina, 400 m)
        - stezka pro cyklisty (od Němečského potoka po sjezd na ul. U Viaduktu, 1400 m)
    - Brná
        - stezka pro cyklisty s povolením vjezdu dopravní obsluze (od Průčelského potoka po Říční ul., 400 m)
        - komunikace se SDZ Zákaz vjezdu všech motorových vozidel (od křiž. s ul. Lázeňská po podjezd pod žel. tratí, 500 m)
    - Střekov
        - stezka pro cyklisty (od podjezdu pod žel. tratí po ČOV, 750 m)
        - stezka pro chodce a cyklisty společná, stezka pro chodce dělená, stezka pro cyklisty (od podchodu pod žel. tratí po ul. Střekovské nábř. u krajského soudu, 2 500 m)
        - stezka pro chodce a cyklisty společná (od Mariánského mostu po sjezd na ul. Děčínská, 1000 m)
        - vyhrazené pruhy pro cyklisty po obou stranách komunikace (od sjezdu na ul. Děčínská u domu č.p. 109/70 po sjezd k fotbalovému hřišti, 1400 m, částečně vedeno jako společná stezka pro chodce a cyklisty, lokálně je šířka pruhů nedostatečná, při jízdě po směru toku Labe nutno 2 × překonat silnici II/261)
    - Svádov
        - stezka pro cyklisty (od parkoviště u fotbalového hřiště po konec území, 1 700 m)
- ul. Tovární (od žel. stanice Ústí nad Labem západ po křiž. s ul. U Skladiště, 1900 m)
    - vyhrazený pruh pro cyklisty
    - bez dalších návazností na začátku i na konci
- Park Severní Terasa
    - cesty v parku jsou označené SDZ jako Stezka pro chodce a cyklisty společná
- Skorotice
    - Propojení mezi ulicemi V Lánech a Oblouková označené SDZ Stezka pro chodce a cyklisty společná, 100 m

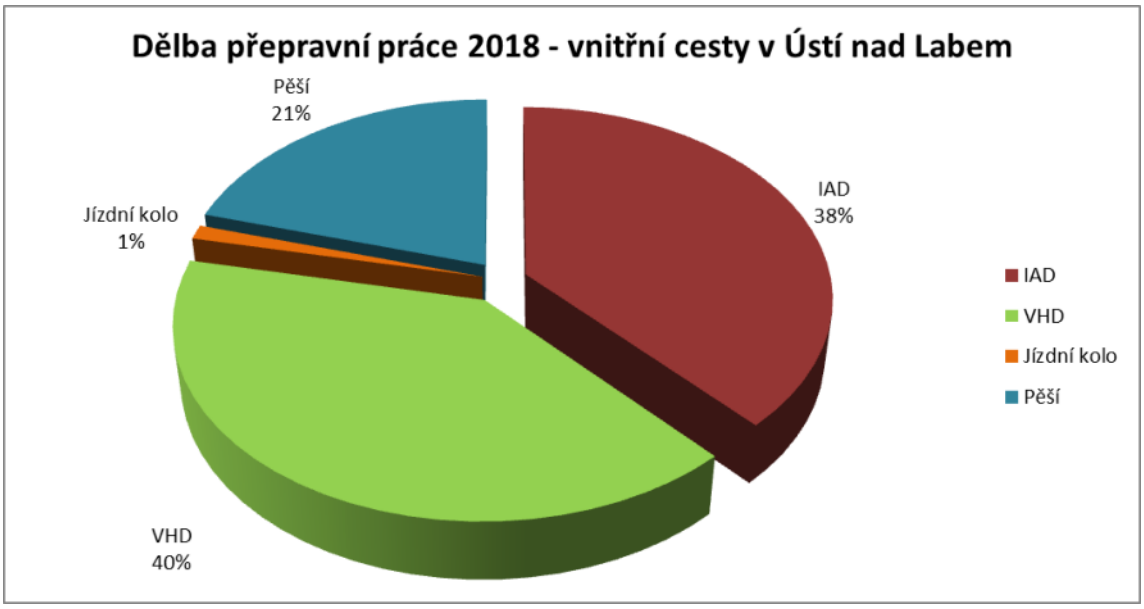
Integrační opatření pro cyklisty:

- *cyklopruh* – výše popsané úseky v ul. Tovární a v ul. Děčínská
- *cykloobousměrky* – nevyskytují se
- *piktogramové koridory pro cyklisty* – nevyskytují se

Kromě Labské stezky a vyhrazených jízdních pruhů na ul. Tovární na území města Ústí nad Labem nenajdeme žádnou další cyklistickou infrastrukturu. Z tohoto pohledu lze říci, že **infrastruktura pro cyklisty je v Ústí nad Labem nerozvinutá a zcela nedostatečná**, zvláště s poukazem na význam a velikost města.

8.2 CYKLISTICKÁ DOPRAVA – DOPRAVNÍ FUNKCE

Jak již bylo zmíněno v předešlých kapitolách, cyklistická infrastruktura pro každodenní dopravní funkci je v Ústí nad Labem nerozvinutá a zcela nedostatečná. Tomu odpovídá i podíl na dělbě přepravní práce, která byla zjišťována sociodopravními průzkumy v roce 2018. Při nich bylo zjištěno, že cyklistická doprava se na dělbě přepravní práce pro vnitřní cesty po Ústí nad Labem podílí pouhým 1 % z celkového počtu cest. Detailnější rozbor dělby přepravní práce je součástí samostatné zprávy B – Analytická část, díl I. – dopravní průzkumy. Takto nízký podíl je dán jednoznačně téměř nulovou nabídkou cyklistické infrastruktury ve městě. Dělbu přepravní práce pro vnitřní cesty v Ústí nad Labem prezentuje graf na následujícím obrázku.



Obrázek 23 Dělba přepravní práce v Ústí nad Labem pro vnitřní cesty (zdroj: RHDHV)

Stávající cyklistická infrastruktura (tj. Labská stezka a jízdní pruhy v Tovární ulici) umožňují použití jízdního kola pro každodenní bezpečné cesty velmi omezeně, použít se dá pouze lokálně, při dojíždění v rámci směrů po Labské stezce.

Zjištěná fakta a neochotu obyvatel města používat jízdní kolo při cestách po městě podporují i odpovědi v rámci dotazníkového šetření v sociodopravním průzkumu. Konkrétní odpovědi respondentů obsahuje samostatná zpráva B – Analytická část, díl I. – dopravní průzkumy.

8.3 CYKLISTICKÁ DOPRAVA – REKREAČNÍ FUNKCE

8.3.1 Popis cyklotras, vazby na regionální a nadregionální síť

V Ústí nad Labem se nacházejí cyklistické trasy (místy cyklostezky), které ale mají rekreačně – turistický charakter a neplní tak primární účel každodenní dopravní funkce v rámci města.

Na území města jsou vyznačené tyto cykloturistické trasy (systém značení dle KČT):

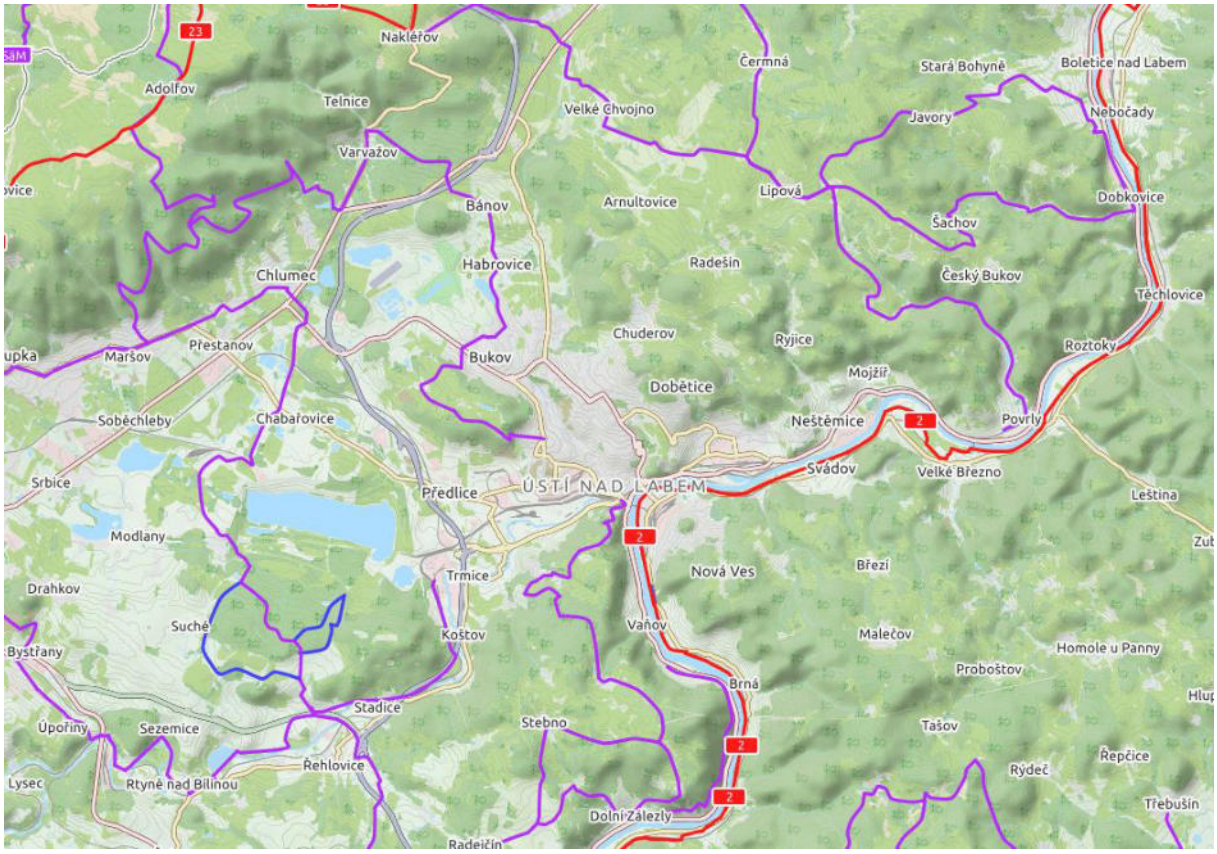
- **č. 2** Labská stezka (EuroVelo 7)
- krátká cyklotrasa bez označení přes hrad Střekov (odpojení z Labské stezky – ul. Na Zacházce – Ke Hradu – Ovčácká stezka – napojení na Labskou stezku)
- **č. 3090** (Žižkova – Větruše – Hostovice – Podlešín – Dolní Zálezly)
- **č. 3074** (Klíše-Hvězda – Střížovická ul. – Střížovický vrch – Lipová ul. – Plynárenská ul. – ul. 5. května – ul. K Chatám – Habrovice – Vavržov – U Žabáka – napojení na č. 3009)
    - tato cyklotrasa je pouze v evidenci KČT, v terénu její trasa není vyznačena

Dále se v okolí nachází několik dalších cyklotras, vč. trasy nadregionálního významu. Tyto trasy však nejsou napojeny na cyklistickou infrastrukturu nebo cyklotrasy přímo z Ústí nad Labem. K dopravě na tyto cyklotrasy lze využít v sezóně vybraných autobusových linek spojů DÚK i MHD převážejících jízdní kola. Autobusem se lze přiblížit např. pomocí linky č. 20 a 21 ústecké MHD ke Krušnohorské magistrále č. 23 do Adolfova nebo do Nakléřova. Seznam cyklotras v okolí města Ústí nad Labem (systém dle značení KČT):

- **č. 23** Krušnohorská magistrála (Děčín XVI-Přípeř – Sněžník – Nakléřov – Adolfov – Komáří Hůrka – Cínovec – Fláje – Nová Ves v Horách – Boží Dar – Kraslice – Plesná – Františkovy Lázně – Cheb)
- **č. 3066** (Litoměřice – odpojení od Labské stezky – Ploskovice – Třebusín – Homole u Panny – Velké Březno – křížení s Labskou stezkou – Neštědice – Povrly – Slavošov – Mnichov – Velké Chvojno – Nakléřov – napojení na č. 23)
- **č. 3067** (Jílové – Mnichov – Slavošov – Malšovice – Děčín VII-Chrochvice)
- **č. 3068** (Slavošov – Dobšovice - Malšovice)
- **č. 3009** (Radejčín nádraží – Habrovany – Habří – Chabařovice – Chlumec – Unčín – Adolfov – napojení na č. 23)

- **č. 3091** (Dolní Zálezly – Dubice – Radejčín nádraží)
- **č. 3092** (Dubice – Stebno – Chvalov)
- **č. 3071** (Trmice – Koštov – Rtyně nad Bílinou – Úpořiny – Bystřany – Teplice)
- cyklostezka Chabařovice – jezero Milada (cca 1 km, z okraje obce)

Na následujícím obrázku jsou vyobrazeny cyklotrasy procházející městem Ústí nad Labem i jeho bezprostředním okolí. Červeně jsou vyznačeny cyklotrasy národního významu, fialově cyklotrasy regionálního významu a modře cyklotrasy místního významu.



Obrázek 24 Cyklistické trasy v Ústí nad Labem a jeho okolí (zdroj: openstreetmap.org)

8.3.2 Popis cyklotras protínající území města

č. 2 Labská stezka (EuroVelo 7)

Labská stezka vede od samotného pramene Labe v Krkonoších přes Mělník, Litoměřice až do Ústí nad Labem. Dále pokračuje podél proudu Labe do Děčína a přes hranice do německých měst Drážďany, Lipsko, Magdeburg, Hamburg. Stezka končí u břehu Severního moře, v Cuxhavenu. Česká část tvoří zhruba 380 km Labské stezky z celkových více než 1 300 km. Obsahuje i bezbariérové úseky, které jsou využitelné i pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace a také pro in-line bruslaře.

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

Za účelem ověřování efektivnosti vynakládaných prostředků buduje Ústecký kraj postupně systém monitoringu návštěvnosti páteřních cyklotras. Monitoring pěší a cyklistické dopravy se provádí prostřednictvím sčítačů, které jsou rozmístěny na jednotlivých úsecích cyklostezek. Sčítač je umístěn v uzamykatelném kovovém sloupku s dřevěným krytem. Pomocí pyroelektrického čidla, které snímá tepelné záření lidského těla, jsou sčítáni všichni, kdo kolem projdou či projedou. Sčítání probíhá naprosto anonymně. Před tímto sloupkem je v povrchu stezky zabudována indukční smyčka, která umožňuje prostřednictvím elektromagnetických impulzů rozlišit cyklisty od pěších a bruslařů. Sčítač je umístěn mimo jiné ve Velkém Březně, které se nachází nedaleko od Ústí nad Labem. Lze tedy předpokládat, že Ústím nad Labem projedou velmi podobné intenzity cyklistů, jako ve Velkém Březně. Návštěvnost je možné sledovat na webové stránce www.mereninavstevnosti.cz. V následující tabulce jsou vyhodnoceny nejzajímavější ukazatele návštěvnosti za rok 2017.

Tabulka 12 Návštěvnost Labské stezky v roce 2017 ve Velkém Březně (zdroj: mereninavstevnosti.cz)

Celková návštěvnost	**128 600**
Maximální denní návštěvnost	1 452
Nejfrekventovanější den	neděle
Průměrná denní návštěvnost	352
Průměrná denní návštěvnost – pracovní dny	290
Průměrná denní návštěvnost – víkendové dny	506
Nejfrekventovanější měsíc	červenec
Maximální měsíční návštěvnost	23 049
Průměrná měsíční návštěvnost	10 716

Pro dokreslení tabulky zbývá uvést, že 74 % procent návštěvníků tvořili cyklisté a 26 % chodci, 55 % návštěvníků bylo ve směru na Děčín, 45 % návštěvníků ve směru na Ústí nad Labem.

V rámci analytické části byly provedeny také dopravní průzkumy zaměřené na sčítání cyklistické dopravy, mj. i na Labské stezce přímo v jádru města (na Střekovském nábřeží). Výsledky průzkumů jsou obsaženy v samostatné zprávě B – Analytická část, díl I. – dopravní průzkumy.

č. 3090 (Žižkova – Větruše – Hostovice – Podlešín – Dolní Zálezly)

Cyklotrasa č. 2090 začíná poblíž okružní křižovatky ulic Žižkova × U Trati na místní komunikaci ul. Na Větruši. Již na samotný začátek cyklotrasy je velmi obtížný přístup. Místní komunikace, po které cyklostezka pokračuje směrem vzhůru k Větruši, je přístupná po komunikaci II/261 (ul. Žižkova), a to pouze ze západního směru. Ze směru od centra města je možný pouze pěší přístup na začátek trasy, který je však sám o sobě velmi nekomfortní a bariérový i pro pěší. Při cestě je nutné překonat zmíněnou okružní křižovatku a celý dopravní uzel Žižkova × U Trati × Přístaviště.

Od ulice Žižkova poté trasa vede po ul. Na Větruši ve společném dopravním prostoru s motorovou dopravou (intenzity jsou zde však velmi nízké, ulice je neprůjezdná), na konci zástavby se ulice mění na krátký 180 m úsek tvořený společnou stezkou pro chodce a cyklisty. Následně pokračuje po místních komunikacích ul. Na Větruši a Solní stezka mimo území Ústí nad Labem.

8.4 MOŽNOSTI K MULTIMODÁLNÍMU CHOVÁNÍ

8.4.1 Síť doprovodné infrastruktury pro cyklisty

Možnosti pro zaparkování jízdního kola, B+R

Na území Ústí nad Labem se nacházejí infopanely, stojany na kola, sezení a odpočívky, zejména v lokalitě páteřní cyklotrasy č. 2 Labská stezka. Další cyklostojany lze najít náhodně rozmístěné po území města. Tyto cyklostojany jsou však často bezpečnostně nevyhovující. Cykloboxy, cyklověže ani jiná zařízení pro uschování jízdních kol se na území města nenachází.

Zcela bezpečně lze jízdní kolo uschovat pouze v úschovnách. Obě lze nalézt v prostorách železniční stanice Ústí nad Labem hlavní nádraží. Jednu úschovnu provozují České dráhy, druhou provozuje městské cyklocentrum. Obě úschovny jsou za poplatek.

Možnosti pro multimodální chování jsou tak dostupné pouze v jednom místě, a tím je železniční stanice Ústí nad Labem hlavní nádraží. Zde lze jízdní kolo bezpečně uschovat a dále pokračovat návaznými linkami hromadné dopravy – autobusy, trolejbusy i vlaky. Na jiných místech nelze pro své cesty kombinaci jízdního kola a dalších dopravních prostředků bezpečně

využít. Parkoviště ve smyslu Bike and Ride (B+R), kde lze bezpečně odstavit jízdní kolo a pokračovat návaznými dopravními prostředky, se na území města nenachází.

Půjčovny jízdních kol

Shodně jako úschovny, tak i půjčovny provozují výše zmíněné dvě provozovny – České dráhy (ČD Centrum) a město v rámci cyklocentra. Třetím místem pro půjčení jízdního kola je soukromý cykloobchod v ulic Moskevská.

Cyklocentrum

Cyklocentrum v Ústí nad Labem bylo zřízeno v prostorách železniční stanice Ústí nad Labem hl. nádraží (prostor zanádraží) a poskytuje své služby cyklistům, turistům, obyvatelům i ostatním návštěvníkům města. Mezi jeho stěžejní služby cyklistům patří poskytování informací, půjčování servisního nářadí, je zde možnost si svépomocí opravit kolo (dohustit pneumatiky), koupit základní náhradní díly na kolo (mazací a údržbové prostředky). Nachází se zde také toalety a sprchy, které je možnost za poplatek využít. Cyklocentrum také půjčuje městská kola a koloběžky a poskytuje služby úschovny vlastních jízdních kol.

8.4.2 Návazné služby pro cyklisty

Návazné služby pro cyklisty ve smyslu možné přepravy jízdních kol v prostředcích hromadné dopravy poskytuje jak samotný Dopravní podnik města Ústí nad Labem, tak další dopravci zapojení do linek Dopravy Ústeckého kraje.

Přeprava jízdních kol v MHD

Pro přepravu jízdních kol jsou zřízeny speciální autobusové linky, tzv. cyklobusy. V letním období (přibližně od dubna do října) jsou provozovány dvě cyklobusové linky s označením č. 20 a č. 21. Cyklobusy pomáhají ústeckým cyklistům zdolat stoupání do přilehlých hor a pravidelně je o víkendech vyvážejí z centra města do oblasti Zadní Telnice, Krásného Lesa a Tisé. Provoz na těchto třech linkách je rekreačně – turistického charakteru a řídí se zvláštním tarifem.

V podvečerních hodinách je poté navíc zajištěno i spojení pro cyklisty z centra města (a z Labské stezky) do kopcovitého území města na Severní Terasu. Cyklobus na Severní Terasu vyjíždí v sezóně o víkendových dnech dvakrát denně a je zdarma.

Lanová dráha na Větruši

Lanová dráha na Větruši přepravuje neomezeně jízdní kola za cenu přepravného spoluzavazadla. Lze se tak dostat z centra města na vrchol Větruše, odkud je možné pokračovat po navazujících cyklostezkách do okolí města Ústí nad Labem.

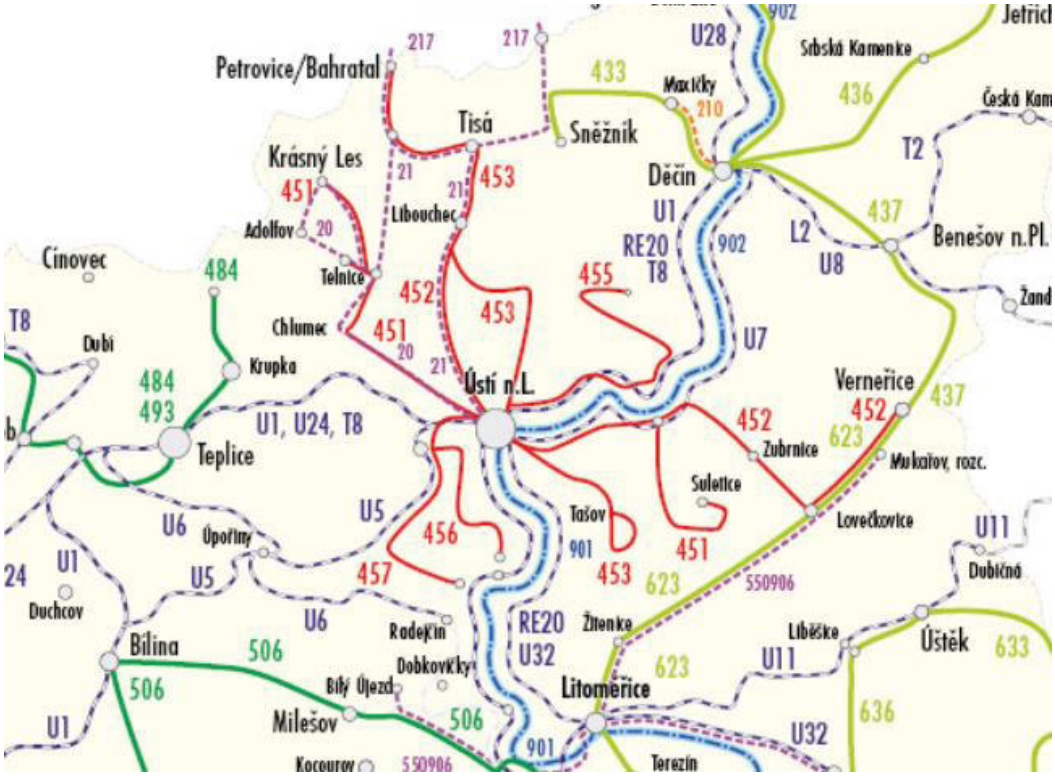
Autobusové linky DÚK

Jízdní kola přepravují i vybrané autobusové linky DÚK. S jízdním kolem se lze nechat v sezóně vyvézt do přilehlých hor, odkud lze pokračovat po navazujících cyklotrasách. Linky pro přepravu jízdních kol zajišťují v okolí Ústí nad Labem autobusy s nástavbou s kapacitou 6 kol.

Železniční linky DÚK

Železniční linky standardně umožňují přepravu jízdních kol na všech tratích a spojích, kapacita je dána typem soupravy.

Na následujícím obrázku je schéma linek zapojených do systému DÚK, které umožňují přepravu jízdních kol.



Obrázek 25 Výřez ze schématu linek DÚK v okolí Ústí nad Labem umožňující přepravu jízdních kol (zdroj: Doprava Ústeckého kraje)

8.5 ZÁVADY A PROBLÉMOVÉ OBLASTI, NEHODOVÉ LOKALITY

8.5.1 Závady a problémové oblasti

Jak vyplývá z předchozích kapitol, cyklistická infrastruktura je na území města zcela nerozvinutá, což lze samo o sobě nazvat zásadní závadou a problémovou oblastí. Jako závadu lze označit stávající cyklistickou síť bez dalších návazností a páteřních směrů do všech důležitých městských částí.

V rámci cyklostezky Labská stezka lze jako závadová určit ta místa, kde je cyklista nucen využívat společný prostor s motorovou dopravou. Jedná se o tyto úseky:

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

8.5.2 Nehody a nehodové oblasti

Za 11 let (2007 – 2017) bylo v Ústí zaznamenáno 200 nehod s účastí cyklistů (1 % ze všech nehod), což odpovídá velmi nízkému využití cyklistické dopravy v rámci městských jízd, z toho:

- 0 skončilo smrtí (0 % ze všech smrtelných nehod),
- 20 těžkým zraněním (10 % ze všech těžkých nehod)
- a 147 lehkým zraněním (8 % ze všech lehkých nehod).

Z celkového počtu 200 nehod cyklistů v Ústí nad Labem bylo:

- 147 (72 %) střety s motorovými vozidly,
- 42 (21 %) nehody jednoho účastníka-cyklisty (samonehoda),
- 3 (1 %) střety mezi dvěma cyklisty,
- 11 (5 %) střety s chodci.

Z prostorového uspořádání nehod cyklistů vyplývá soustředění nehod do prostoru křižovatek:

- Klišská × Okružní,
- Klišská × Londýnská,
- Londýnská × Masarykova,
- Velká Hradební × Bělehradská,
- Velká Hradební × Předmostí × U Nádraží,
- Textilní × Tovární,
- Masarykova × Štefánikova.

Detailnímu popisu a rozboru nehod se věnuje kapitola 15 Bezpečnost silničního provozu.

8.6 SWOT ANALÝZA

SILNÉ STRÁNKY

- ⇨ Existence páteřní Labské cyklotrasy, na území města ve formě cyklostezky
- ⇨ Existence cyklobusů
- ⇨ Velký potenciál cykloturistů

SLABÉ STRÁNKY

- ⇨ Reliéf města Ústí nad Labem (kopcovitý terén)
- ⇨ Absence městských cyklostezek a cyklotras
- ⇨ Absence ucelené sítě komunikací vhodných pro cyklistickou dopravu
- ⇨ Špatné napojení na Labskou cyklostezku
- ⇨ Množství dopravně – bezpečnostních rizik na stávající infrastruktuře
- ⇨ Nedostatek doprovodné infrastruktury (stojany, boxy, osvětlení, lavičky, odpadkové koše, kamerový dohled atd.), vč. doprovodných služeb
- ⇨ Malá angažovanost města, nízká podpora a propagace cyklistické dopravy

PŘÍLEŽITOSTI

- ⇨ Velký potenciál cykloturistů, rozvoj cestovního ruchu
- ⇨ Rozvoj cyklodopravy jako prostředku pro každodenní cesty
- ⇨ Rozvoj městských cyklotras, cyklostezek, vč. navázání na páteřní cyklotrasu
- ⇨ Výstavba ucelené sítě cyklostezek a cyklotras
- ⇨ Přijmutí zohlednění cyklistické dopravy pro všechna dopravní řešení jako samozřejmost
- ⇨ Vytvoření atraktivních podmínek pro použití jízdního kola jako alternativy k automobilové dopravě
- ⇨ Zvýšení bezpečnosti cyklodopravy
- ⇨ Systémy B+R (Bike and Ride) u významných stanic HD
- ⇨ Rozvoj městských cyklobusů
- ⇨ Financování infrastrukturních projektů SFDI

HROZBY

- ⇨ Zvyšující se stupeň automobilizace a intenzity dopravy
- ⇨ Stagnace rozvoje sítě cyklistické infrastruktury
- ⇨ Stagnace řešení rizikových míst
- ⇨ Stagnace angažovanosti města či jeho nezájem o cyklodopravu

9 PĚŠÍ DOPRAVA

Pěší doprava je počáteční a koncovou fází všech vykonaných cest a je nejpřirozenějším prostředkem k přemisťování. Z tohoto důvodu je třeba ve městě chránit a vylepšovat podmínky pro pěší chůzi. Pěší účastníci silničního provozu jsou navíc nejzranitelnějšími účastníky, zároveň jim je ale věnován nejmenší prostor v rámci hlavního dopravního prostoru. Chodci jsou více a více omezováni automobilovou dopravou a se vzrůstajícími intenzitami dopravy se uliční prostory stávají čím dál méně bezpečnými. Tento trend je pozorovatelný již od minulosti, kdy byla v rámci městského urbanismu preferována silniční motorová doprava a pro tento dopravní mód byly budovány kapacitní a často naddimenzované komunikace napříč městem. Současná filosofie se již kloní k opačnému pohledu, a to k preferování chodců a cyklistů na úkor individuální automobilové dopravy. I dopravní prostor v ulicích by tak měl být šířkově přeuspořádáván ve prospěch pěší a cyklistické dopravy.

Pěší doprava významně přispívá k udržitelnosti dopravního systému, úsporám energie, zlepšení zdravotního stavu obyvatel a k ekonomickému rozvoji. Právě chodci však musí často využívat nedostatečně kvalitní infrastrukturu, která není bezpečná, atraktivní, ani pohodlná.

Největší intenzita pěší dopravy je především v centrální části města, v sídlištních celcích a v místech, kde se vyskytuje občanská vybavenost nebo jiné lokální cíle cest. Nejen v okolí těchto míst je proto důležité dbát na bezpečnost a pohodlí pěší dopravy.

I přes snahu města rekonstruovat trasy pro pěší, je stále velké množství chodníků, které jsou v současné době v nevyhovujícím stavu. Součástí rekonstrukcí musí být modernizace do bezbariérové podoby a cílené budování ucelených bezbariérových tras napříč celým územím města, vč. zpřístupňování zastávek i vozidel veřejné dopravy a zpřístupňování objektů občanské vybavenosti a dalších cílů.

Zcela zásadní je pro pěší dopravu také problematika míst střetů pěší a motorové dopravy. Na nebezpečná místa poukazuje zejména statistika dopravních nehod za účastí chodců či cyklistů uvedená v kapitole 18 Bezpečnost silničního provozu.

9.1 SÍŤ PĚŠÍCH KOMUNIKACÍ

9.1.1 Základní kostra sítě a její stav

Pěší trasy reflektují hlavní cíle dopravních cest obyvatel a návštěvníků města. Pěší doprava je nejrozšířenější v centru města. Nejenže tato část města má rovinný ráz, ale nachází se zde mnoho zájmových cílů. Kromě nákupních center a veřejných institucí jsou zde soustředěny zastávky městské hromadné dopravy, železniční a příměstské dopravy a další občanská vybavenost. Z turistických cílů jsou to především lanovka na Větruši nebo kostel Nanebevzetí Panny Marie. Mimo samotné centrum města jsou lokálně významně zatíženy také lokality kolem krajského soudu v části Střekov (ul. Národního odboje), vč. spojení do centra města přes most Dr. Edvarda Beneše, dále pěší tah z centra města do univerzitního kampusu na Klíši (ul. Masarykova, Mostecká, Klíšská ad.), lokality v okolí zdravotnických zařízení (Masarykova

nemocnice v ul. Sociální péče, poliklinika na Masarykově ul.) či lokality u obchodních zařízení na sídlištních celcích s hustou bytovou zástavbou.

9.2 PĚŠÍ DOPRAVA – BĚŽNÉ DENNÍ CESTY

Problematika běžné denní pěší dopravy je řešena z pohledu zásadních zdrojů a cílů cest. Mezi hlavní zdroje lokálních pěších cest proto patří všechny obytné oblasti, ať se jedná o oblasti rodinných domů, či oblasti s hromadným bydlením. Mimo to jsou rozhodujícími zdroji nebo cíli pěších cest také objekty a zařízení zdravotnictví a sociálních služeb, školství, kultury, veřejné správy a další instituce. Množství zdrojových pěších cest je poté vázáno na zastávky hromadné dopravy, kterou na svých cestách do škol, zaměstnání, na úřady či za lékařem využívají nejen občané města, ale i obyvatelé okolních obcí nebo jeho návštěvníci.

V městském prostředí je standardem vytvářet samostatné plochy pro pěší dopravu v podobě chodníků, příp. smíšené stezky pro pěší a cyklisty. Z minulosti je však stav komunikační infrastruktury často zanedbaný a neumožňuje dostatečný bezbariérový pohyb. Tyto problémy poté velmi negativně ovlivňují běžný život občanů, ale i návštěvníků města a do jisté míry snižují i turistický potenciál území.

Významné množství pěších cest je samozřejmě vázáno také na mód individuální automobilové dopravy, zdrojem navazující pěší cesty jsou parkoviště, hromadné garáže, veškeré odstavné a parkovací plochy.

9.3 PĚŠÍ DOPRAVA – REKREAČNÍ CESTY

Síť tras pro pěší dopravu za účelem rekreačních cest je tvořena především značenými turistickými trasami, které spravuje Klub českých turistů (KČT). Tato společnost vyznačuje přímo v terénu několik typů turistických tras:

- červené trasy (dálkové nebo hřebenové)
- modré trasy (významnější trasy)
- zelené trasy (místní trasy)
- žluté trasy (krátké trasy, spojovací cesty, zkratky)

Značené turistické trasy vedou z Ústí nad Labem do všech směrů, především do turisticky zajímavých lokalit v bezprostředním i vzdálenějším okolí města. Východiskem turistických tras je v centru města hlavní nádraží, příp. další lokální východiska v městských částech. Na území Ústí nad Labem jsou vyznačeny tyto turistické trasy:

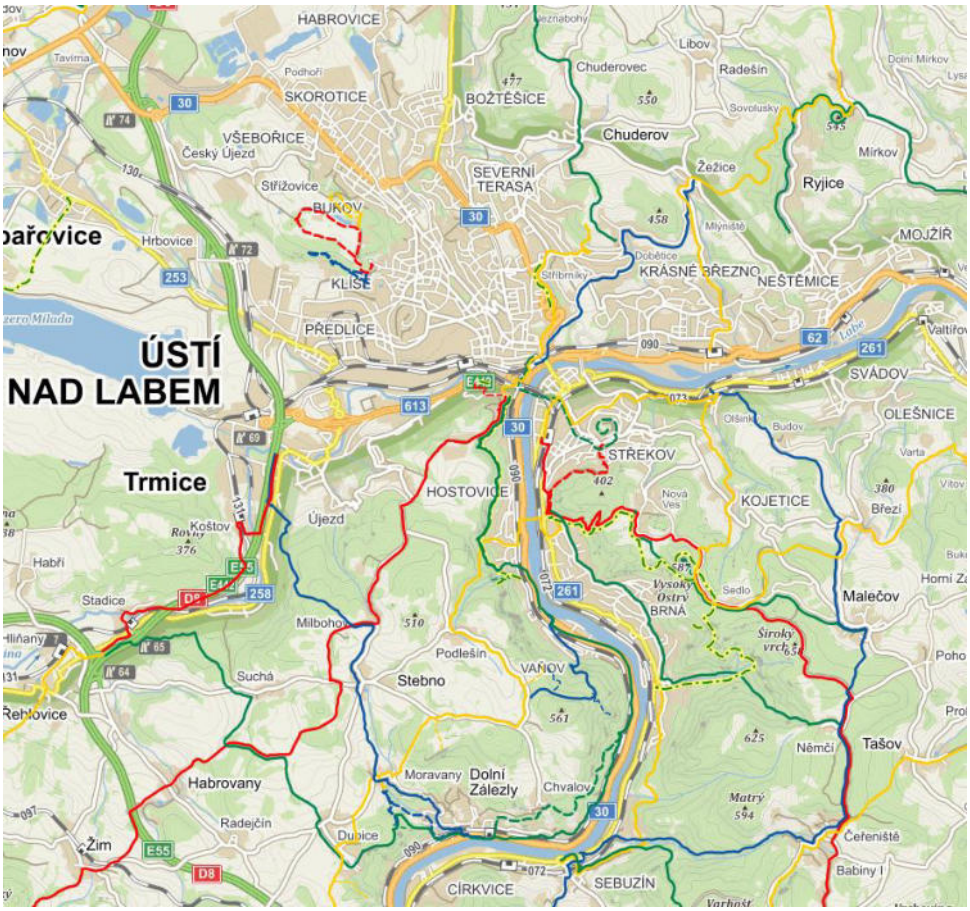
- červené
  - Ústí n. L. Větruše – Milbohov – Žim – Milešovka

- žst. Ústí n. L. Střekov – hrad Střekov – Pod Vysokým Ostrým – Čeřeniště – Lbín – Litoměřice

- modré
  - Vaňov – vyhlídka Josefínka – Skály
  - Ústí n. L. hlavní nádraží – sídliště Dobětice – Dobětice – Žežice
  - Olšinky – Budov – Březí – Malečov – Čeřeniště – Sebuzín – Kamýk – Velké Žernoseky
  - Sebuzín -
- zelené
  - Ústí n. L. Větruše – Nad Vaňovem – Vrkoč – Vaňov – Dolní Zálezly – Dubice – Stadice
  - Neštěmice Ryjická – Ryjice – hrad Blansko – Mírkov – Neštědice
  - Dobětice – Erbenova vyhlídka – Chuderov – Neznabohy – Žďár – Malé Chvojno
  - Hrad Střekov – Brná – Němčí
  - Nová Ves – Vysoký Ostrý – Malečov – Lucemburkův kopec
  - Sebuzín – Kundratice – Hlinná – Litoměřice
- žluté
  - Ústí n. L. hlavní nádraží – Pod Větruší – Větruše
  - Střekov hrad – Zdymadla – Nad Vaňovem – Podlešín – Skály – Skalky – Dubičky – Radejčín – Dobkovičky – Litochovice n. L.
  - Ústí n. L. hlavní nádraží – Bertino údolí – Erbenova vyhlídka
  - žst. Ústí n. L. sever – Žežice – Nad Ryjicemi – hrad Blansko – Slavošov – Javory – Chmelník – Děčín Chrochvice
  - žst. Střekov – Střekov Pod Setuzou – Kamenný vrch – Olšinky – Kojetice – Pod Vysokým Ostrým – Březí – Velké Březno
  - Brná – Karla Maye – Sebuzín

Vyznačeno je i několik lokálních tras v rámci města a několik naučných stezek. Těmi jsou:

- trasa z Větruše k Muzeu civilní ochrany, vč. naučné stezky Větruše popraviště – Ústecké podzemí
- naučná stezka Větruše – Vrkoč
- tři trasy na Střížovském vrchu
- naučná stezka Bertino údolí
- místní trasa hlavní nádraží – železniční most – Žukovova – Novosedlické nám. – Střekovská vyhlídka
- místní trasa Novosedlické náměstí – Partyzánská cesta – hrad Střekov
- naučná stezka Pod Vysokým Ostrým



Obrázek 26 Turistické trasy vycházející z Ústí nad Labem (zdroj: geoportal.gepro.cz)

Mimo výše uvedené je pro odpočinek a rekreaci využívána i Labská stezka na pravém břehu Labe.

9.4 BEZBARIÉROVOST A PODMÍNKY PRO OSOBY SE SNÍŽENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE

Jedním z důležitých faktorů pro kvalitní přemisťování po městě je bezbariérovost a bezpečnost pěší infrastruktury. Bezbariérovost a přístupnost dopravní infrastruktury je zcela zásadní nejen pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace, kterými jsou hendikepované osoby, ale i pro seniory, matky s kočárky, matky s dětmi nebo dočasně imobilní občany. Zdravý člověk zvýšený obrubník nebo překážku v cestě snadno překoná, neřešitelný problém to však může být pro výše uvedené cílové skupiny obyvatelstva. Proto je důležité nabídnout kvalitní a funkční infrastrukturu pro co nejsnazší a nejjednodušší možnosti pěšího přemisťování.

Město Ústí nad Labem postupně buduje bezbariérovou infrastrukturu a tu stávající rekonstruuje do bezbariérové podoby. V současné době jsou ucelené trasy vytvořeny v centru města mezi jednotlivými zdejšími zdroji a cíli cest (hlavní nádraží, Mírové náměstí, magistrát města, divadlo, krajský úřad, dům kultury, knihovna, přilehlé zastávky hromadné dopravy ad.).

Lokálně jsou pak další místa (domovy pro seniory, zdravotnická zařízení, školská zařízení apod.) bezbariérově napojena na nejbližší zastávky hromadné dopravy.

V rámci zpracování Generelu udržitelné dopravy města Ústí nad Labem byla vytvořena webová aplikace, kde jsou vyobrazeny všechny bezbariérové trasy, jejich napojení na zastávky hromadné dopravy a přístupy do budov. V aplikaci lze prohlédnout celou trasu mezi určeným zdrojem a cílem cesty, je zde vyznačena obtížnost trasy a překážky. Každý cíl je doplněn obrazovým materiálem. Webová aplikace je dostupná na odkazu http://bezbari.usti.cdsw.cz.

9.5 PĚŠÍ ZÓNY, OBYTNÉ ZÓNY A OBYTNÉ ULICE

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

Obytná zóna je na vstupech a výstupech osazena svislým dopravním značením IZ5a a IZ5b. Takto označená oblast výrazným způsobem preferuje chodce a omezuje provoz motorových vozidel. V obytné zóně smějí chodci užívat pozemní komunikaci v celé její šířce, přičemž se na ně nevztahuje § 53 (například chůze po chodníku – chodník v obytné zóně neexistuje, chodí se po celé šíři komunikace). Nejvyšší povolená rychlost na komunikacích je 20 km/h. Zóny se zřizují v části obce, jejíž komunikace mají pobytovou funkci.

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

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

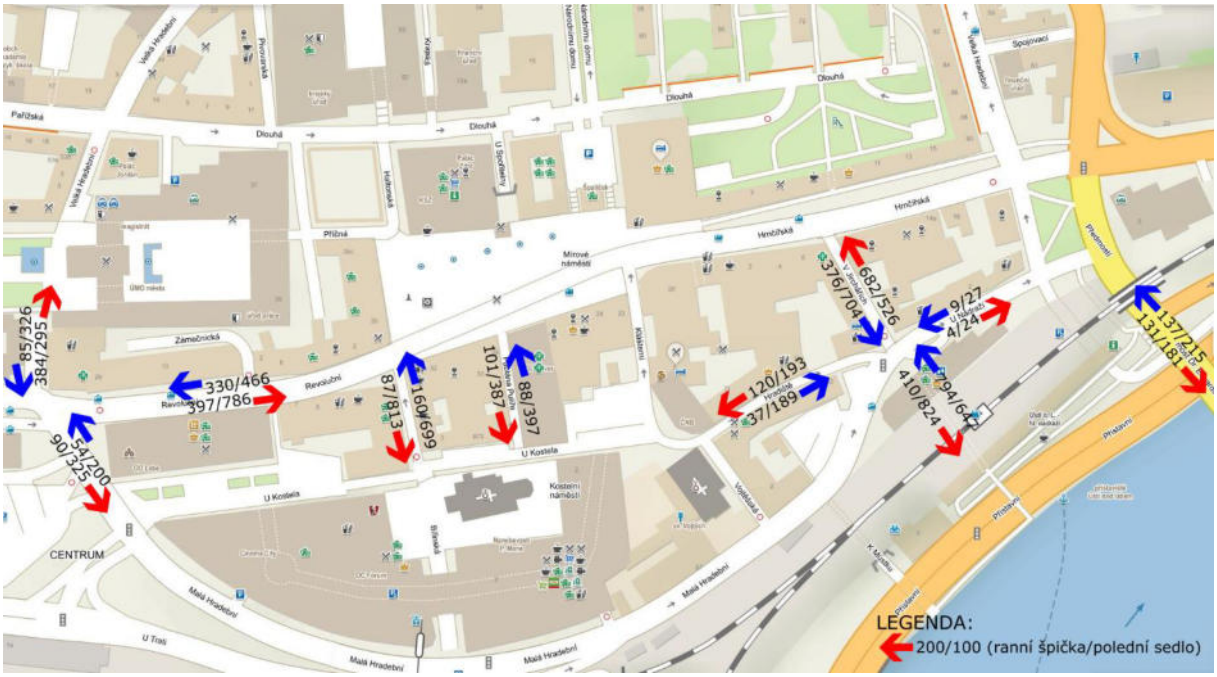
Pěší zóny jsou v Ústí nad Labem vyznačeny na ulicích:

- Kostelní náměstí
- U Kostela (mezi ul. Bílinská a Malá Hradební, byť není vyznačena příslušnými SDZ)

Obytné zóny ani „Zóny 30“ nejsou v současné době na území města realizovány.

9.6 INTENZITY PĚŠÍ DOPRAVY

V rámci dopravních průzkumů byly provedeny i průzkumy týkající se pěších intenzit. Intenzity byly sledovány na 11 profilech v centru města. Sledovány byly hlavní směry mezi dopravním uzlem hlavní nádraží a přilehlými ulicemi. Na vstupu a výstupu do budovy železniční stanice bylo během průzkumu v ranní špičce (2 hodiny) a poledním sedlu (2 hodiny) nasčítáno 2 092 osob. Konkrétní hodnoty intenzit pěších v centru města v době průzkumů (2 hodiny ranní špička, 2 hodiny polední sedlo) jsou prezentovány následujícím obrázkem. Podrobněji se dopravním průzkumům pěší dopravy věnuje samostatná kapitola v samostatné zprávě B – Analytická část, díl I. Dopravní průzkumy.



Obrázek 27 Intenzity chodců v centru města za dobu průzkumů (zdroj: RHDHV, mapy.cz)

9.7 ZÁVADY A PROBLÉMOVÉ OBLASTI, NEHODOVÉ LOKALITY

9.7.1 Závady a problémové oblasti

Jako problémová místa lze označit všechny přechody pro chodce neřízených SSZ a další místa, kde se pěší doprava kříží s dalšími účastníky silničního provozu. I když Ústí nad Labem v posledním období rekonstruuje vybrané přechody pro chodce do bezpečnější úpravy, stále existuje mnoho z nich, která bezpečnostní normy nesplňují. U přechodů pro chodce se jedná zejména o jejich délku, rozhledové poměry či špatnou viditelnost.

K převaze automobilismu před jinými dopravními módy na území města dnes přispívá také nedořešená pěší infrastruktura obsahující množství úzkých, rizikových a nebezpečných míst i celých úseků. Obecně jsou rizikovými a nebezpečnými místy zejména:

- místa či úseky s chybějícími chodníky
- místa či úseky chodníků s nevyhovujícím šířkovým uspořádáním
- stávající nevyhovující přechody pro chodce
- místa pro přecházení
- místa s nedostatečnými rozhledovými poměry
- úseky s nedostatečným počtem míst umožňujících bezpečné překonání komunikace
- nedostatečné nasvětlení přechodů pro chodce, míst pro přecházení a dalších dopravních lokalit
- nevhodně situované zastávky hromadné dopravy
- řada fyzických bariér či absence bezbariérových prvků
- sdružené stezky pro chodce a cyklisty s neoddělenými proudy

Množství výše popsaných problémů se nachází nejen na silně zatížených městských komunikacích, ale i v centru města, uvnitř obytných oblastí, v okrajových místních částech i v průmyslových areálech. **Problémy lze identifikovat celoplošně na velkém procentu území města.**

9.7.2 Nehody a nehodové oblasti

Za 11 let (mezi lety 2007 a 2017) bylo v Ústí nad Labem zaznamenáno 674 nehod s účastí chodců (4 % ze všech nehod), z toho:

- 25 skončilo smrtí (49 % ze všech smrtelných nehod),
- 94 těžkým zraněním (47 % ze všech těžkých nehod)
- a 532 lehkým zraněním (28 % ze všech lehkých nehod).

Ze zaznamenaného počtu 674 nehod s účastí chodců bylo:

- 300 na přechodu pro chodce (45 % z celku 674)
- 41 v blízkosti přechodu pro chodce (6 % z celku 674).

Z prostorového uspořádání nehod s účastí chodců lze vytipovat konkrétní úseky ulic nebo oblasti rozsáhlých křižovatek, avšak ne nutně uvnitř hranice křižovatky, a úseky komunikací:

- silnice I/30 Všebořická × Slunná (nadchod)
- ul. Sociální péče
- ul. Sociální péče × Mezní až Na Kabátě (nemocnice)
- Krušnohorská × Hoření až Mezní (bytové domy)
- Masarykova × Brněnská
- Velká Hradební

- Hrnčířská × Klášterní
- Drážďanská × U Pivovarské zahrady až Družstevní
- Hlavní u zastávky „Mojžíř, sídliště“

Těžké a smrtelné nehody se vyskytují na sběrných komunikacích, kde lze očekávat vyšší průměrnou rychlost vozidel. Jedná se zejména o ulice:

- silnice I/30 Masarykova – Všebořická v úseku Štefánikova – Podhoří
- ul. Sociální péče v úseku Stříbrnická – Petrovická
- Revoluční
- Velká Hradební
- Masarykova v úseku Revoluční – Špitálské nám.

Detailnímu popisu a rozboru nehod se věnuje samostatná kapitola 15 Bezpečnost silničního provozu.

9.8 SWOT ANALÝZA

SILNÉ STRÁNKY

- ⇨ Pěší doprava jako přirozený způsob přemisťování
- ⇨ Ekonomická výhodnost chůze a její prospěšnost na zdraví pro jedince
- ⇨ Rozsáhlá síť chodníků napříč městem

SLABÉ STRÁNKY

- ⇨ Špatný technický stav vybraných pěších komunikací
- ⇨ Absence ucelenější sítě bezbariérových tras
- ⇨ Lokální absence chodníků
- ⇨ Zcela chybějící nebo nevhodný přístup na vybrané zastávky HD
- ⇨ Velké množství rizikových a nebezpečných míst
- ⇨ Rizikové a málo bezpečné přechody pro chodce
- ⇨ Špatná propustnost územím pro pěší dopravu (reliéf, liniové překážky)

PŘÍLEŽITOSTI

- ⇨ Zvýšení bezpečnosti pěších
- ⇨ Rekonstrukce a modernizace stávající infrastruktury pro pěší
- ⇨ Výstavba chodníků propojujících odlehlejší městské části či lokální místa
- ⇨ Zlepšení přístupů na zastávky HD
- ⇨ Čerpání dotací na realizaci pro projekty bezbariérových tras
- ⇨ Zvýšení bezpečnosti na přechodech pro chodce
- ⇨ Rozvoj pěších a obytných zón

HROZBY

- ⇨ Ohrožená bezpečnost peších, zejména u tras vedených v přidruženém prostoru společně s cyklodopravou (např. na chodnících, cyklostezkách)
- ⇨ Malý ohled na pěší dopravu při návrhu organizace dopravy, upřednostňování motorové dopravy na úkor chodců
- ⇨ Snižování komfortu a bezpečnosti chodců na chodnících v důsledku parkování motorových vozidel
- ⇨ Nedostatek financí na zatraktivnění pěších tras a doprovodného mobiliáře

10 NÁKLADNÍ SILNIČNÍ A ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA, KOMBINOVANÁ DOPRAVA

10.1 STAV INFRASTRUKTURY A TECHNOLOGICKÝCH ZAŘÍZENÍ, ZÁVADY

Z hlediska nákladní dopravy je Ústí nad Labem v rámci České republiky důležitým a strategickým dopravním uzlem. Město leží na významném evropském koridoru TEN-T Orient/Východní Středomoří, který spojuje námořní rozhraní Severního, Baltského, Černého a Středozemního moře. Jde o IV. multimodální panevropský koridor.

Říční, železniční i silniční část tohoto multimodálního koridoru probíhá přímo městem Ústí nad Labem. V rámci říční části se jedná o řeku Labe, v rámci železniční dopravy se jedná o celý železniční uzel Ústí nad Labem, resp. obvody železničních stanic Ústí nad Labem-Střekov, Ústí nad Labem západ a Ústí nad Labem sever, které tvoří široké dopravní prostory s rozlehlými kolejišti. Do uzlu se sbíhá několik železničních tratí 072 Lysá nad Labem – Ústí nad Labem (pravobřežní železniční tah), 073 Ústí nad Labem-Střekov – Děčín, 090 Praha – Ústí nad Labem - Děčín, 130 Ústí nad Labem – Chomutov, 131 Ústí nad Labem – Bílina a je sem zaústěno i několik důležitých železničních vleček. V rámci silniční dopravy se jedná o dálnici D8.

Územím města Ústí nad Labem tak prochází nejen veškerý tranzit nákladní dopravy dopravovaný po Labi, ale i veškerý tranzit dopravovaný po železnici z/do části SRN a severní Evropy a také velká většina tranzitu nákladní silniční dopravy dopravované směrem z/do části SRN a severní Evropy. Přes území města je tranzitní silniční nákladní doprava minimální. Drtivá většina nákladu směřuje po dálnici D8. V ústecké části Předlice, v bezprostřední blízkostí dálnice D8, se nachází několik logistických center přepravních společností (Předlická ul. a okolí).

V rámci silniční nákladní dopravy však bylo na území města identifikováno několik problémů. Jedním z nich je i absence dostatečného počtu odstavných a parkovacích kapacit pro kamiony a kamionové soupravy na dálnici D8. Tato vozidla pak jezdí parkovat a odstavovat na komunikace na území města, kde pro to nejsou vhodné podmínky a tato doprava (bez zdroje a cíle na území města) je na území města nežádoucí. Problém odstavovaných a parkujících vozidel na komunikační síti města byl identifikován jako problém i na setkání se širokou veřejností.

Plochy generující zvýšenou nákladní dopravu ve městě generují zejména tyto vyjmenované lokality:

- Průmyslová zóna v Trmicích
- Průmyslová zóna v Předlicích
- Areál Spolchemie
- Průmyslová zóna v Hrbovicích

- Průmyslová zóna v Úžíně
- Obchodní zařízení v Trmicích a na ul. Žižkova
- Areál kamenolomu v centru města
- Průmyslová oblast v Krásném Březně, vč. multimodálního terminálu
- Průmyslová zóna v Neštěmicích
- Průmyslová zóna na Střekově

10.2 MULTIMODÁLNÍ (KOMBINOVANÁ) DOPRAVA

Centrem multimodální dopravy v Ústí nad Labem je veřejný nákladní terminál v městské části Krásné Březno. Jedná se o jeden z nejdůležitějších přístavů a terminálů v rámci celé České republiky. Terminál leží na říčním kilometru 764,65 – 761,09, na železnici je napojen pomocí dvojice vleček do žst. Ústí nad Labem sever a na komunikační síť města z několika míst v Přístavní ulici. Spravuje ho společnost T-Port spol. s r.o. a vlastníkem jsou České přístavy, a.s. Tento multimodální přepravní terminál má napojení na silniční i železniční síť i na řeku Labe. Tvoří ho dva přístavní bazény (Západní přístav a Východní přístav), kolejiště (vlečky), komunikace, manipulační plochy, kryté i nekryté sklady a další nezpevněné plochy.

V terminálu lze překládat zboží z a na plavidla, silniční vozidla i železniční vagony (pomocí jeřábů a další manipulační techniky), překládat těžké kusy, skladovat sypké materiály apod., zajištěny jsou komplexní logistické služby vč. služeb celních a spedičních.

V areálu terminálu se nachází i kontejnerové překladiště, které je provozované společností Metrans, a.s. V překladišti lze skladovat a překládat různé druhy kontejnerů mezi lodní, silniční i železniční dopravou.

Dalším místem umožňujícím služby překladiště je veřejný přístav ve Vaňově. Přístav leží na říčním kilometru 768,97 – 767,82 a taktéž umožňuje překládku zboží z nákladní vodní dopravy na silniční vozidla či železniční vagony. V blízké minulosti zde byl realizován projekt k zajištění podmínek pro rozvoj, variabilitu a zkvalitňování služeb poskytovaných ve veřejném přístavu Ústí nad Labem – Vaňov, rozšíření možnosti překládky o kontejnery a nadrozměrné zboží, zlepšení efektivnosti provozu překládky s důrazem na zkvalitnění podmínek pro manipulaci s plavidly a překládaným materiálem. Přístav spravuje soukromá společnost Přístav Vaňov, spol. s r.o.

10.3 ŽELEZNIČNÍ NÁKLADNÍ DOPRAVA

Železniční nákladní doprava je přes uzel Ústí nad Labem velmi vysoce využívána. Do uzlu se sbíhá několik železničních tratí 072 Lysá nad Labem – Ústí nad Labem (pravobřežní železniční tah), 073 Ústí nad Labem-Střekov – Děčín, 090 Praha – Ústí nad Labem - Děčín, 130 Ústí nad Labem – Chomutov, 131 Ústí nad Labem – Bílina. Z pohledu nákladní železniční dopravy jsou zcela zásadní železniční tratě č. 072 a 073, po kterých jsou v současné době vedeny největší objemy nákladní dopravy. Další významnou železniční tratí je pro nákladní dopravu trať č. 090, která je součástí prvního tranzitního koridoru spojujícího Německo s Rakouskem a Slovenskem přes Českou republiku.

Železniční plochy určené pro nákladní vlaky se na území města nacházejí v těsné blízkosti železničních stanic. Jedná se o rozlehlá kolejiště s několika až desítkami kolejí určených pro odstav, manipulaci a seřaďování. Jedná se o místa u železničních stanic:

- Ústí nad Labem-Střekov
- Ústí nad Labem západ
- Prostor mezi stanicemi Ústí nad Labem hl. n. a Ústí nad Labem sever

Několik vleček poté zaúsťuje do ústeckých železničních stanic:

- Ústí nad Labem-Střekov
  - areál u Vítězné ul.
  - areál Setuza
- Ústí nad Labem sever
  - Areál Tonaso
  - multimodální terminál
- Ústí nad Labem západ
  - Spolchemie
  - Teplárna Trmice
  - Průmyslový areál Předlice
  - areál překladiště Vaňov
- Trmice
  - Areál Teplárny Trmice

Přes stanici Ústí nad Labem západ jsou vedeny zejména nákladní průběžné vlaky z/do severočeských elektráren a tepláren a ze/do severočeských hnědouhelných dolů. Kromě uhelných zásilek vozí průběžné nákladní vlaky také jiné komodity, typicky písky do skláren, chemické suroviny či vápenec do chemiček. Uzlem projíždějí také kontejnerové vlaky z námořních přístavů. Přes ústecký železniční uzel tranzituje také velké množství nákladních expresů v trase do/z Německa.

Železniční nákladní dopravu provozuje v České republice několik desítek dopravců, není proto možné získat přesné informace o intenzitách, množstvích a komoditách převážených nákladními vlaky.

Veřejně dostupná jsou pouze data o přidělených dopravních cestách nákladním vlakům na jednotlivých tratích, které lze vyčíst z grafikonů pro nákladní dopravu. Číselně tak lze tedy vyjádřit maximální možný počet nákladních vlaků, které územím mohou projet v rámci 1 dne (tj. 24 hodin). Data však neobsahují informace o skutečném využití této dopravní cesty, ani o případné délce skutečně odjetého nákladního vlaku a jeho nákladu.

10.4 SWOT ANALÝZA

SILNÉ STRÁNKY

- ⇨ Existence IV. panevropského multimodálního koridoru na území města
- ⇨ Možnost snadné kombinace nákladní silniční, železniční a lodní dopravy
- ⇨ Existence multimodálních překladišť (vodní × železniční × silniční) a několika přístavů
- ⇨ Napojení hlavních zdrojů nákladní dopravy na železniční i silniční síť

SLABÉ STRÁNKY

- ⇨ Silná tranzitní silniční nákladní doprava
- ⇨ Nestabilní plavební podmínky na Labi pro kombinovanou dopravu
- ⇨ Neexistující parkoviště pro nákladní vozidla na území města, množství nákladních vozidel parkujících po městě
- ⇨ Umístění výrobních a skladovacích kapacit v centrální oblasti města

PŘÍLEŽITOSTI

- ⇨ Optimalizace dopravních toků nákladní dopravy
- ⇨ Vytvoření logistických řešení šetrnějších k obyvatelům města

HROZBY

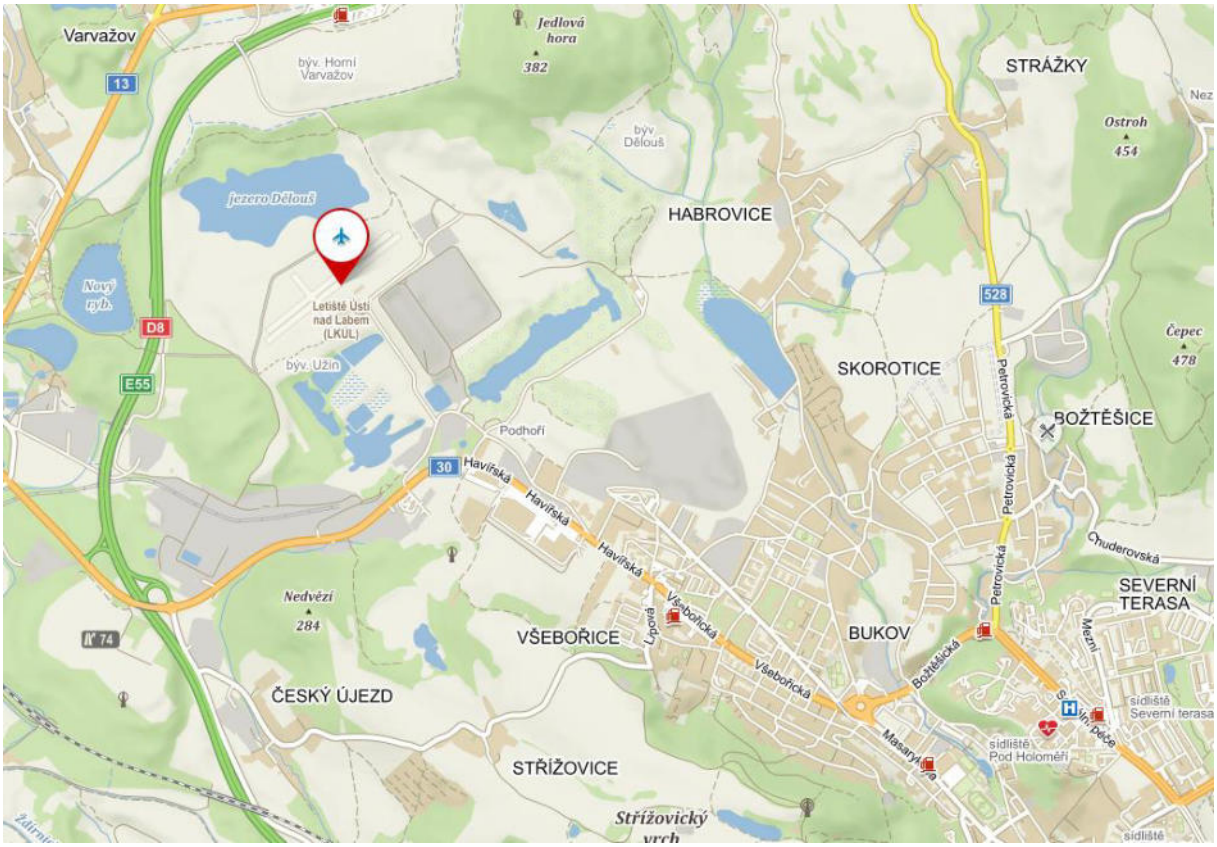
- ⇨ Nedostatek vůle k řešení problematiky nákladní dopravy
- ⇨ Kolísavost klimatických podmínek, nestabilita vodní hladiny Labe

11 LETECKÁ DOPRAVA

11.1 STAV INFRASTRUKTURY A TECHNOLOGICKÝCH ZAŘÍZENÍ

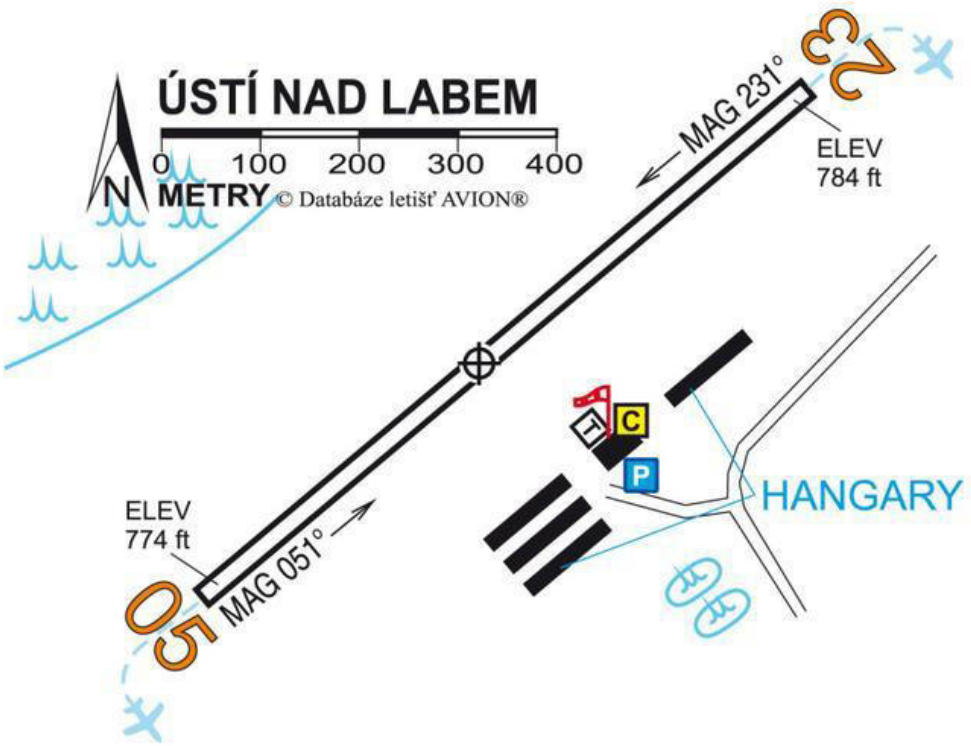
Ve městě Ústi nad Labem se nachází neveřejné vnitrostátní letiště Ústí nad Labem (kód letiště LKUL) s nezpevněnou přistávací drahou. Využíváno je především zdejším Aeroklubem pro privátní neveřejné lety s malými letadly. Jde o sportovní letiště s celoročním provozem. Využito může být letadly o celkové maximální hmotnosti 6 tun.

Letiště je umístěno v severozápadní části města, mezi zastavěnou oblastí, resp. průmyslovou oblastí a dálnicí D8.



Obrázek 28 Umístění Letiště Ústí nad Labem v mapě (zdroj: mapy.cz)

Vzlety i přistání na letišti jsou prováděny primárně z jihozápadního směru (tj. přistání na RWY 05 a vzlet z RWY 23). V opačném případě musí být vzlety a přistání prováděny tak, aby letadla nepřelétala nad zástavbou obcí Bánov, Strážky, Skorotice a Habrovice.



Obrázek 29 Schéma letiště Ústí nad Labem (zdroj: mapy.cz)

Tyto faktory jsou zároveň limitující pro rozvoj letiště, přibližovací prostor je na jedná straně limitován zástavbou, na straně druhé pak reliéfem – Jedlovou horou, díky níž je přibližovací prostor stočen do oblouku. Z těchto důvodů se předpokládá funkčnost a využití letiště ve stávajících možnostech a další rozvoj letiště se nepředpokládá.

Letiště je na komunikační síť napojeno pomocí účelové komunikace, odpojující se od silnice I/30 v ulici Havířská. V místě letiště se nenachází oficiální parkovací kapacity, ani žádné služby. Zázemí letiště je tvořeno několika menšími hangáry pro odstav letadel a provozní budovou.

11.2 DOSTUPNOST ÚZEMÍ

Dalšími místy v rámci letecké dopravy pro přistání jsou dva heliporty v areálu Masarykovy nemocnice určené primárně pro vrtulníky letecké záchranné služby.

V Ústeckem kraji se nachází i několik dalších menších letišť či heliportů, všechny jsou však určené pouze pro soukromé létaní.

V relativně rychlé časové dostupnosti se však nachází několik mezinárodních letišť. Vybraná mezinárodní letiště ve vzdálenosti do 300 km jsou uvedeny v následující tabulce:

Tabulka 13 Dostupnost vybraných mezinárodních letišť z Ústí nad Labem

Letiště	Kód letiště [ICAO/IATA]	Vzdálenost od centra Ústí nad Labem [km]	Jízdní doba autem [hod.]	Jízdní doba veřejnou dopravou [hod.]	Počet odbavených cestujících za rok 2017
Praha	LKPR/PRG	70	1:00	1:50	15 415 001
Karlovy Vary	LKKV/KLV	130	1:50	2:30	21 404
Pardubice	LKPD/PED	190	1:50	3:00	88 490
Drážďany	EDDC/DRS	80	1:00	2:00	1 709 277
Lipsko/Halle	EDDP/LEJ	175	1:40	3:10	2 365 141
Berlín Tegel	EDDT/TXL	270	2:50	3:50	20 455 278
Berlin Schönefeld	EDDB/SXF	260	2:30	4:00	12 900 000
Berlin Brandenburg	EDDB/BER	240	2:30	4:00	33 326 000
Wroclaw	EPWR/WRO	270	3:10	6:30	2 855 071

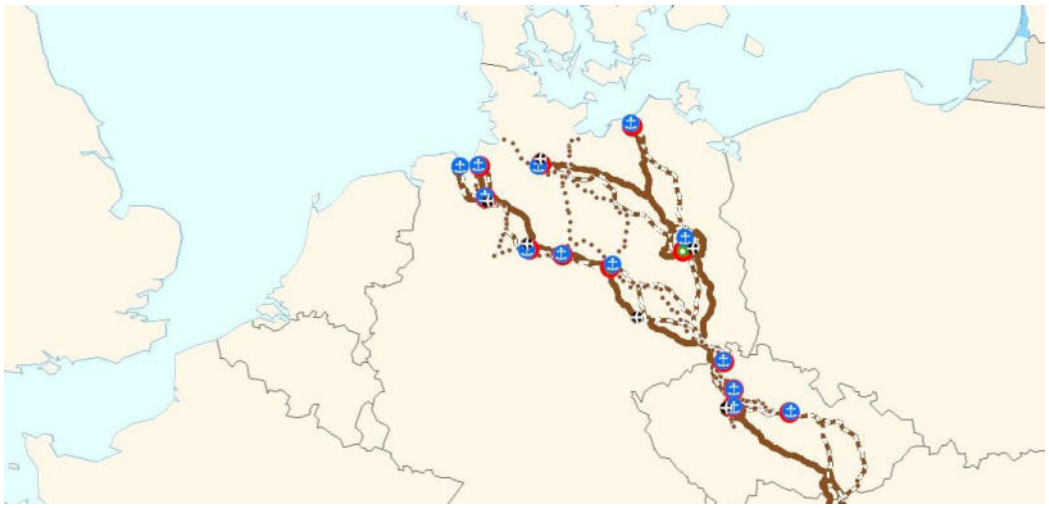
Z tabulky je zřejmé, že nejvýhodnější spojení má město Ústi nad Labem s letištěm Václava Havla Praha a letištěm v německých Drážďanech. Obě letiště jsou časově shodně dostupná jak individuální automobilovou dopravou, tak veřejnou hromadnou dopravou.

12 LODNÍ DOPRAVA

12.1 STAV INFRASTRUKTURY A TECHNOLOGICKÝCH ZAŘÍZENÍ

Vodní doprava je ve městě Ústí nad Labem zajištěna prostřednictvím řeky Labe. Labe je významnou dopravní cestou nejen pro samotné Ústí nad Labem, ale i pro Českou republiku. Významná je zejména tím, že je prohlášena za mezinárodní vodní cestu se svobodným přístupem plavidel všech národností. Jde o svobodnou spojnici s mořem a prostřednictvím jejích mezinárodních vod prakticky s celým světem. Díky tomu je možné zboží vyvážet nebo dovážet do České republiky nezatížené o clo a jiné poplatky provozních zemí.

Řeka Labe a přístavy v Ústí nad Labem jsou taktéž součástí významného evropského TEN-T koridoru Orient/Východní Středomoří, který spojuje námořní rozhraní Severního, Baltského, Černého a Středozemního moře, optimalizuje využívání přístavů a souvisejících námořních tras. Jde o IV. panevropský multimodální koridor.



Obrázek 30 IV. TEN-T koridor Orient/Východní Středomoří (zdroj: © European Commission – DG MOVE – 2018)

Mimo spojení České republiky s mořem zajišťuje Labe také spojení významných českých a německých měst, resp. přístavů. Nejvýznamnější z nich je přístav v Hamburku. I když jde o říční přístav, přístup do něj mají i námořní lodě. Nejen díky Labi, ale i jeho přítokům a kanálům na TEN-T koridoru, lze hovořit o spojení s dalšími významnými německými městy. Těmi jsou Magdeburg, Hannover, Brémy, Braunschweig, Drážďany. V České republice jde zejména o města Ústí nad Labem, Mělník, Neratovice, Nymburk, Poděbrady, Kolín, Pardubice a díky Vltavě jde také o hlavní město Prahu.

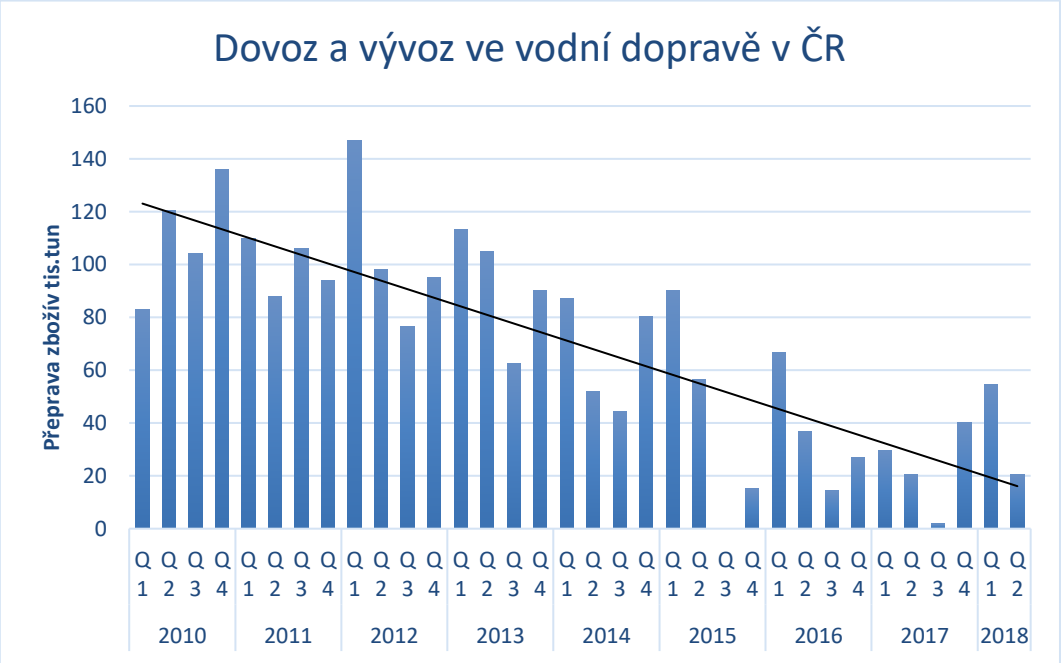


Obrázek 31 Přehledová mapa Labsko-Vltavské vodní cesty (zdroj: LAVDiS)

Důležité je zmínit, že vodní doprava na Labi je zcela závislá na splavnosti řeky v úseku z Ústí nad Labem ke státní hranici s Německem, která úzce souvisí s klimatickými a hydrologickými podmínkami. Nedostatečná výška hladiny řeky pravidelně způsobuje zastavení plaveb, a to v posledních letech nejen v letních měsících, což velmi negativně působí nejen na ekonomiku místního regionu, ale i samotné České republiky. Toto zastavení plaveb také negativně působí na dopravu, kdy následně roste cena za přepravu v železniční a silniční dopravě. Samotná vodní doprava vytváří nejmenší externality oproti silniční nebo železniční dopravě, a proto můžeme tvrdit, že zastavení plavby ve výsledku daleko více zatěžuje životní prostředí jako plavba samotná. Jde například o hlučnost pro místní obyvatele, která je nesrovnatelná mezi železniční a vodní dopravou. Při zastavení plavby je nutné větší objemy zboží přepravovat v noci, jelikož je daná železniční trať v průběhu dne silně vytížená osobní dopravou. Vodní doprava má také významný vliv na zaměstnanost v regionu, který je již historicky navázán na vodní dopravu. V posledních letech lze pozorovat stále delší a významnější přerušení plaveb, což způsobuje nemalé problémy, ať už dopravní nebo ekonomické a také zhoršuje životní prostředí.

Důsledek těchto problémů můžeme vidět na grafu, kde je kvartálně zobrazena přeprava zboží v rámci dovozu a vývozu do České republiky. Přeshraniční přeprava na ostatních českých řekách je zanedbatelná, proto je možné tvrdit, že hodnoty uvedené v grafu představují

zejména výměnu zboží po Labi. Z grafu na následujícím obrázku je viditelné, jak v posledních letech výrazně klesá přeshraniční výměna zboží za využití lodní dopravy.



Obrázek 32 Dovoz a vývoz zboží pomocí vodní dopravy za poslední období (zdroj: RHDHV, zdroj dat ČSÚ)

Na území města se nachází zdymadlo Střekov, nazývané též Masarykovo zdymadlo, vystavěné v letech 1924 až 1936. Nachází se přímo pod hradem Střekov na říčním kilometru 767,48. Součástí zdymadla je vodní elektrárna, kde jsou instalovány tři vertikální Kaplanovy turbíny o celkovém výkonu 19,5 MW. Avšak kvůli nedokončeným pobřežním komunikacím dovoluje provozní řád vzdutí na 141,8 m n. m. a ze stejného důvodu byl snížen spád na 7 metrů a výkon na 3×5 MW. Součástí zdymadla je rybí přechod komůrkového typu. Plavbě slouží dvě plavební komory, malá o rozměrech 2 × 82,5 m × 13 m a velká o rozměrech 170 m × 24 m.

Na území města se nachází několik osobních i nákladních přístavů. V případě nákladních přístavů se jedná o přístavy:

- Ústí nad Labem – Krásné Březno (veřejný přístav)
  - překladiště na řece
  - Ústřední (Východní) přístav (bazén)
  - Západní přístav (bazén)
- Ústí nad Labem – Vaňov (veřejný přístav)
  - překladiště na řece
- Ústí nad Labem-Větruše (t. č. bez využití)
  - překladiště na řece

Přístav v Krásném Březně patří k nejvýznamnějším přístavům v rámci celé ČR. Přístav provozuje společnost T-PORT, spol. s r. o., České přístavy, a.s. Celý areál se nachází na říčním kilometru 761,20 až 763,87 a zabírá plochu až 31,5 ha a vodní plocha bazénu je 6 ha. Přístav je třímodální, umožňuje překládat z/na plavidla, silniční vozidla nebo železniční vagóny. Je možné překládat různé komodity – paletizované zboží, sypké substráty (agroprodukty nebo nerosty), tyčovou ocel, svitky, kusové zboží, těžké kusy výrobků apod.). Tento přístav rovněž nabízí skladování sypkých substrátů, pronájem zpevněné i nezpevněné plochy, sklady, kanceláře, ale také celní a spediční služby.

Druhým důležitým přístavem na území města je Veřejný přístav Ústí nad Labem – Vaňov. Přístav je napojen na železniční vlečku. Využíván je zejména na překládku písků a sypkých substrátů. V letech 2009 až 2010 zde proběhla rekonstrukce přístavní zdi.

Přístaviště určené pro osobní dopravu na území města:

- Přístaviště Ústí n. L. – centrum
- Přístaviště Ústí nad Labem – Vaňov
- Přístaviště Camp Brná
- Přístaviště Církvice
- Přístavní mola pro přívoz Vaňov – Brná
- Přístavní mola pro přívoz Církvice – Dolní Zálezly
- Přístavní mola pro přívoz Svádov – Neštěmice

12.2 ROZHODUJÍCÍ PŘEPRAVNÍ ČINNOSTI A SLUŽBY

Na území města Ústí nad Labem jsou provozovány 3 přívozy. Jde o menší plavidla určená k přepravě chodců a cyklistů, případně malých motocyklů. Provozovány jsou tyto 3 přívozy (z toho pouze 2 pravidelně ve vybraných obdobích):

- přívoz Svádov – Neštěmice
- přívoz Církvice – Dolní Zálezly
- přívoz Vaňov – Brná (pouze na objednání)

Přívoz Neštěmice – Svádov pluje bez jízdního řádu denně od 10:00 do 18:00 (v letním režimu od 9:00 do 20:00), jen je třeba dát převozníkovi signál. Jezdí mezi Veslařskou ulicí v městské části Neštěmice a Labskou ulicí v městské části Svádov. Přívoz mezi obcí Dolní Zálezly a městskou částí Církvice jezdí pouze v letních měsících červenec a srpen (denně), v červnu a září o víkendech nebo jiné dny na zavolání. Občasný přívoz na zavolání mezi městskou částí Vaňov a koupalištěm Brná zabezpečuje výletní loď. Přívozy mají kapacitu 10 až 12 cestujících.

Přívozy nejsou součástí integrovaného systému Doprava Ústeckého kraje. Na přívozech platí přepravné vyhlášené provozovatelem.

Ústí nad Labem obsluhují také pravidelné lodní linky 901 a 902, které patří pod Dopravu Ústeckého kraje (DÚK), včetně tarifu. Zabezpečuje ji Labská plavební společnost, s.r.o. Z výchozího přístavu Ústí nad Labem linka 901 představuje plavbu proti proudu směrem na Litoměřice, linka 902 představuje plavbu po proudu Labe směrem na Děčín.

V měsících duben až listopad pluje linka 901 o víkendech a svátcích. Od června do srpna také v pátek a v letních měsících i ve středu a čtvrtek. Obvykle pluje po trase Ústí nad Labem, centrum – Ústí nad Labem, Vaňov – Dolní Zálezly – Libochovany – Velké Žernoseky – Lovosice – Litoměřice. Platí zde podmínka, že vodní stav v Ústí nad Labem musí být vyšší než 180 cm, jinak je v úseku mezi centrem a Vaňovem zajištěna náhradní doprava. O sobotách během letních měsíců má tato linka pozměněnou trasu, a to tak, že některé zastávky vynechá, ale z Litoměřic pokračuje přes Nučnice a Libotenice až do Roudnice nad Labem. Tato linka má také mnoho mimořádných individuálních plaveb, zejména v červnu a září.

Linka 902 pluje po trase Ústí nad Labem – Děčín – Dolní Žleb – Hřensko (– Bad Schandau). Pluje mimo letní měsíce, protože je ještě silněji vázána na dostatečnou výšku vodní hladiny, která je v úseku směrem ke státní hranici s Německem často nedostatečná. Jezdí obvykle o víkendech a státních svátcích.

13 ORGANIZACE A ŘÍZENÍ PROVOZU, INFORMAČNÍ A TELEMATICKÉ SYSTÉMY

V současné době je využití informačních a telematických systémů (ITS), organizace, funkční a efektivní řízení dopravních proudů ve městě zcela nezbytnou součástí městské mobility. Pro efektivní řízení a organizaci dopravy se na území města využívá několika systémů. V několika případech jsou však již tyto systémy přežité a je potřeba je modernizovat a rozvíjet dle současných trendů. Mezi funkční a moderní informační systémy lze v současnosti zařadit pouze systém inteligentních zastávkových označníků na vybraných zastávkách hromadné dopravy v centru města.

13.1 STAV INFRASTRUKTURY A TECHNOLOGICKÝCH ZAŘÍZENÍ

Řízení provozu pomocí světelných signalizačních zařízení (SSZ)

Světelná signalizační zařízení se používají zejména na vytížených křižovatkách na celém území města, příp. na místech, kde je potřeba světelně řídit přechod pro chodce. Systém světelně řízených křižovatek je vybaven technologiemi umožňujícími vizuální dohled a sběr dopravních dat (pomocí indukčních smyček). Všechny světelně řízené křižovatky tak umožňují dynamické řízení provozu v závislosti na dopravních intenzitách a dopravní situaci. Součástí je i kamerový dohled nad křižovatkami, který je přenášen do dohledového centra SSZ. Světelně řízené křižovatky dále umožňují na vybraných místech preferenci vozidel IZS, které si dokáží nárokovat volno v průjezdním směru pomocí dálkového ovladače.

Vzájemně jsou světelně řízené křižovatky koordinovány pouze částečně.

Proměnná dopravní značení

Proměnná dopravní značení jsou na území města zastoupena minimálně (pomineme-li systémy na dálnici D8). Využívají se v současné době pouze na silnicích I/30 a I/62 nacházejících se po levém břehu Labe. Proměnná dopravní značení se využívají k řízení a organizaci provozu při zatopení silnice a aktivaci protipovodňové vany. V případě těchto proměnných dopravních značení se nejedná o světelné informační inteligentní prvky, ale pouze o proměnné svislé dopravní značení (se dvěma předem nastavenými stavy).

13.2 PREFERENCE VOZIDEL HROMADNÉ DOPRAVY

Preference vozidel hromadné dopravy na komunikační síti města je důležitou součástí celého systému hromadné dopravy osob. Preferencí vozidel se rozumí jejich upřednostňování jak v dopravním proudu, tak na světelně řízených křižovatkách, a to za podpory dispečerského dohledu a informačního systému pro cestující.

Preferencí vozidel v dopravním proudu se rozumí regulační opatření na komunikacích, která umožní vybraným skupinám vozidel upřednostnění před ostatními. Jde zejména o vyhrazení jízdního pruhu pomocí SDZ, VDZ či dalších opatření (tzv. buspruhy). Možnost vjezdu do vyhrazeného jízdního pruhu pak mají obvykle pouze vozidla hromadné dopravy, vozidla IZS, příp. další vozidla udržitelných forem dopravy, jako jsou vozidla taxi, vozidla caresharingu nebo motocykly a jízdní kola. Vyhrazené jízdní pruhy umožňují těmto vozidlům volný průjezd, nejsou omezováni ostatními účastníky silničního provozu a mají významný vliv na přesný, plynulý a rychlejší pohyb vozidel po komunikační síti.

Preferencí vozidel na křižovatkách se rozumí upřednostnění jízdy vybraných skupin vozidel na světelně řízených křižovatkách pomocí dynamického řízení, pomocí koordinace jednotlivých SSZ, nebo pomocí dalších dopravně telematických systémů. Preference na SSZ se dělí do několika skupin, absolutní preference přiřazuje dopravnímu prostředku volno vždy, podmíněná preference poté přiřazuje volno s ohledem na potřeby ostatních účastníků silničního provozu. V současnosti je vhodné využívat preferenci na SSZ v kombinaci s dopravně telematickými systémy.

V Ústí nad Labem v současnosti existuje pouze jediná světelně řízená křižovatka preferující vozidla MHD, resp. pouze trolejbusy. Jedná se o křižovatku se SSZ Sociální péče × Mezní, kde jsou na trolejovém vedení nainstalovány trolejové detektory, pomocí nichž se detekuje přijíždějící trolejbus a křižovatka mu umožní průjezd bez zdržení.

V současné době je míra preference vozidel hromadné dopravy zcela nedostatečná, je potřebné a žádoucí preferovat všechna vozidla MHD (ale i vozidla DÚK) na všech světelně řízených křižovatkách ve městě a na vybraných místech i pomocí vyhrazených jízdních pruhů či změnou organizace dopravy.

13.3 INFORMAČNÍ SYSTÉMY PRO CESTUJÍCÍ VE VEŘEJNÉ DOPRAVĚ

Na vybraných zastávkách, zejména v centru města, jsou osazeny inteligentní zastávkové označníky. Tyto označníky obsahují elektronickou informační tabuli, která zobrazuje nejbližší odjezdy spojů MHD i DÚK, jejich cílovou stanici a případné zpoždění. Na elektronických tabulích je také možné zobrazit provozní informace. Data jsou získávána z dispečinku dopravního podniku a dispečinku krajského IDS.

Reálné informace o spojích MHD jsou v současné době předávány pouze do těchto několika inteligentních zastávkových označníků. Mimo tyto zastávky se tak aktuální informace o MHD cestující nedozví. V současné době je však žádoucí předávat informace o aktuálním provozu i do dalších platforem, např. do webových či mobilních aplikací, do vyhledávačů spojení apod.

13.4 INFORMAČNÍ SYSTÉMY PRO OBČANA POSKYTUJÍCÍ INFORMACE O DOPRAVĚ

V rámci informačních systémů pro občany, poskytující informace o dopravě, jsou v současnosti občané odkázáni pouze na webové či mobilní aplikace na republikové úrovni. Různé webové či mobilní aplikace poskytují různé informační služby, od komplexních informací o všech dopravních módech po informace zaměřené pouze na určitý dopravní mód (železniční doprava, veřejná doprava, situace na komunikacích apod.).

Tyto služby poskytují i lokální informace, zejména o dopravních situacích na silnicích a dálnicích, informace o uzavírkách a změnách v dopravě, informace o veřejné dopravě apod. Vybrané aplikace umožňují dohled nad reálnou aktuální dopravní informací. Jediným módem, kde nejsou v současnosti dostupná veřejně data o aktuálním provozu, je městská hromadná doprava, kde jsou data veřejnosti poskytována pouze na několika vybraných zastávkách v centru města Ústí nad Labem.

13.5 DISPEČERSKÁ ŘÍZENÍ, DISPEČINKY A KOORDINACE ČINNOSTÍ

Doprava a různé dopravní módy na území města jsou řízeny separátně pro každý dopravní mód, přičemž tyto systémy nejsou vzájemně propojeny a koordinovány. Každý separátní systém si sbírá dopravní data a informace pouze ve své oblasti, která přímo souvisí s jejich činností (řízení dopravy, řízení MHD, řízení systému DÚK, servis a údržba zařízení, údržba komunikací apod.). K předávání dopravních dat mezi jednotlivými subjekty nedochází, příp. dochází velmi omezeně.

Dispečink dopravního podniku

Dispečink dopravního podniku dohlíží na jím provozovaná vozidla. Dispečink má informace o aktuální poloze každého spoje a o jejich pohybu v síti MHD, o míře jejich zpoždění apod. Informace jsou částečně přenášeny na vybrané zastávky vybavené inteligentními tabulemi. Na dispečink jsou napojeni i řidiči vozidel, může zde docházet k oboustranné radiové komunikaci a k předávání nejaktuálnějších provozních problémů přímo z provozu. Sbíraná data o polohách a zpožděních mohou následně sloužit k různým analýzám provozních parametrů. Aktuální provozní data je vhodné předávat dalším platformám,

zejm. do vyhledávačů spojení či dalších webových a mobilních aplikací pracujícími s informacemi o dopravě (viz příklad z DÚK v následujícím odstavci).

Dispečink IDS Doprava Ústeckého kraje

V dohledné době bude spuštěn provoz dispečinku Dopravy Ústeckého kraje, který bude dohlížet nad železničními a autobusovými spoji spadajícími pod tento IDS. Úkolem dispečinku bude řešit mimořádné události v síti, zajišťovat návaznosti jednotlivých spojů, informovat cestující o spojích či aktuálních problémech.

Již v současné době jsou veřejně předávány aktuální informace o spojích do webových a mobilních aplikací, vč. vyhledávačů v jízdních řádech. Ve vyhledávačích je tak u každého spoje možnost vidět např. jeho aktuální zpoždění. Informace jsou veřejně poskytovány i v rámci webových stránek https://provoz.dopravauk.cz či https://tabule.dopravauk.cz, kde lze v mapě vyhledat všechny aktuálně jedoucí spoje DÚK či si vyhledat nejbližší odjezdy z jakékoli zastávky.

Dispečink údržby místních komunikací

Dispečink údržby komunikací zajišťuje zejména v zimních měsících dohled nad sjízdností místních komunikací a průtahů městem. Data jsou částečně předávána do národních informačních center/platforem.

Dohled nad křižovatkami se SSZ

Dohled nad křižovatkami se SSZ zajišťuje soukromá společnost NTD Group. Dohledové centrum disponuje daty o intenzitách dopravního toku na jednotlivých křižovatkách a křižovatkových ramenech, informacemi z dohledových kamer a daty z řadičů SZZ informujících o jejich stavu a poruchách.

Dispečink městské policie

Městská policie dohlíží na dění ve městě pomocí městského kamerového systému s několika desítkami stanovišť. Výstup z kamerového systému není v současné době možné použít pro dopravní účely a slouží pouze pro městskou policii v rámci jejich bezpečnostních a preventivních aktivit.

Zřízením vyšší organizační jednotky, např. centrálního dispečerského aparátu, který by sbíral a sdružoval data od jednotlivých správců, by mohlo dojít k efektivnímu propojení všech dopravních módů v reálném čase a k možnosti efektivního a účelného řízení dopravy na území města.

13.6 SWOT ANALÝZA

SILNÉ STRÁNKY

- ⇨ Existence informačních systémů v MHD, elektronické inteligentní displeje na zastávkách

SLABÉ STRÁNKY

- ⇨ Téměř žádná preference veřejné hromadné dopravy před ostatní motorovou dopravou
- ⇨ Absence inteligentních dopravních systémů, řízení dopravy
- ⇨ Nekoordinace světelných plánů křižovatek na průtahu městem
- ⇨ Roztříštěnost správců inteligentních dopravních služeb mezi jednotlivé správce, absence sdílení a výměny dat
- ⇨ Absence předávání aktuálních informací o spojích MHD do webových či mobilních aplikací

PŘÍLEŽITOSTI

- ⇨ Rozvoj elektronických inteligentních displejů na další zastávky ve městě
- ⇨ Rozvoj informačních systémů MHD (sdílení aktuální polohy vozidel apod.)
- ⇨ Koordinace světelných plánů křižovatek ve městě (vytvoření zelených vln)
- ⇨ Rozvoj světelně signalizovaných křižovatek
- ⇨ Vybudování preferenčních opatření pro vozidla HD (na světelných signalizačních zařízeních, na silniční síti)
- ⇨ Vybudování inteligentního dopravního systému, řízení dopravy, řídícího centra apod.
- ⇨ Moderní inteligentní prvky v dopravě v klidu (navádějí na parkoviště, sdílení volné kapacity)

HROZBY

- ⇨ Slabá podpora pro řešení inteligentního řízení dopravy a zavádění inteligentních dopravních systémů a služeb
- ⇨ Nedostatek finančních prostředků
- ⇨ Neochota či neshoda mezi jednotlivými správci či partnery na jednotném řešení v rámci celého města

14 BEZPEČNOST SILNIČNÍHO PROVOZU

14.1 DOPRAVNÍ NEHODY OBECNĚ

Policie ČR eviduje dopravní nehody na pozemních komunikacích, které jí ze zákona přísluší vyšetřovat[2]. V letech 2006-2008 nebylo nutné přivolat Policii ČR k nehodám do 50 tis. Kč a bez zranění, v letech 2009-2017 nebylo nutné přivolat Policii ČR k nehodám do 100 tis. Kč a bez zranění. Proto není celkový roční počet nehod v těchto dvou obdobích srovnatelný. Následky na zdraví jsou ze stavu do 24 hodin po nehodě. Podíl úmrtí do 24 hodin na celkovém počtu úmrtí z dopravních nehod je udáván 94 % za ČR v roce 2010. Nehody eviduje Policie ČR a ve spolupráci s Ministerstvem dopravy a společností CDV, v.v.i. funguje Geografický informační systém Jednotná dopravní vektorová mapa. V tomto systému jsou dopravní nehody pomocí webové aplikace statisticky vyhodnocovány, a to pro jakoukoli lokalitu v rámci České republiky. Nehody jsou zároveň zaznamenávány graficky do mapy. Webová aplikace funguje na webové adrese www.jdvm.cz. Z této aplikace byla čerpána data, která jsou v této kapitole detailněji rozebrána.

Za 11 let bylo v Ústí nad Labem zaznamenáno 13 507 nehod, z toho:

- 51 skončilo smrtí
- 202 těžkým zraněním
- 1 911 lehkým zraněním.

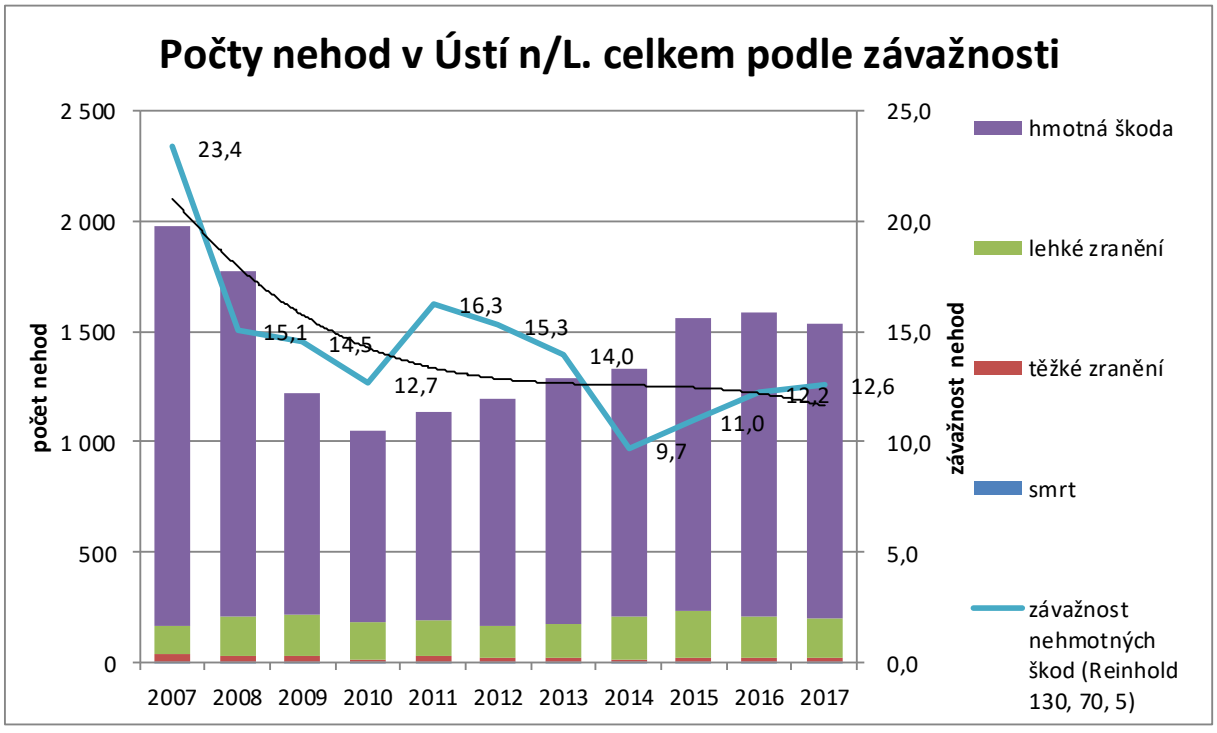
Přehled nehod v Ústí nad Labem v jednotlivých letech 2007 až 2017 udává následující tabulka.

[2] Zákon 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a vyhláška 32/2001 Sb. o evidenci dopravních nehod

Tabulka 14 Přehled nehod v Ústí nad Labem mezi lety 2007 a 2017 a jejich závažnost (zdroj: RHDHV, zdroj dat jdvm.cz)

rok	smrt	s těžkým zraněním	s lehkým zraněním	s hmotnou škodou	závažnost nehmotných škod (Reinhold 130, 70, 5)
2007	9	29	126	1 812	23,4
2008	5	23	182	1 561	15,1
2009	4	24	188	1 009	14,5
2010	7	8	167	872	12,7
2011	5	23	160	950	16,3
2012	3	21	145	1 029	15,3
2013	5	15	158	1 113	14,0
2014	2	11	192	1 127	9,7
2015	2	18	218	1 322	11,0
2016	5	14	193	1 376	12,2
2017	6	16	182	1 336	12,6
Celkem	**51**	**202**	**1 911**	**13 507**	

Na grafu na následujícím obrázku jsou pak nehody zobrazeny graficky dle závažnosti a pro jednotlivé roky.



Obrázek 33 Přehled nehod u Ústí nad Labem mezi lety 2007 a 2017 a jejich závažnost (zdroj: RHDHV, zdroj dat jdvm.cz)

Závažnost dle Reinholda[3] je průměr bodového hodnocení následků nehod, kdy smrtelná nehoda získá 130 bodů, nehoda nejvýše s těžkým zraněním 70 a nehoda nejvýše s lehkým zraněním 5 bodů, tedy čím vyšší číslo, tím tragičtější následky. Trend závažnosti lze z grafu regresní křivkou interpretovat jako dříve klesající, poslední roky stagnující. s velkou mírou nejistoty vzhledem k variabilitě hodnot.

Polovina smrtelných nehod byla mezi vozidly nebo vozidlem a pevnou překážkou, druhá polovina byla srážka s chodcem. Smrtelné nehody byly lokalizovány v těchto lokalitách:

- 14× na silnici I/30,
- 6× na silnici I/60,
- 6× na silnici II/261,
- 3× na dálnici D8 mezi sjezdy 74 a 80 km,
- 2× na silnici II/613,
- 1× na silnici II/258,
- 1× na silnici II/253,
- 2× na silnicích III. třídy,
- 16× na místních komunikacích.

Obecná lokalizace smrtelných a těžkých nehod je na sběrné komunikace, kde jsou vyšší reálné, případně i povolené, rychlosti vozidel a vyšší intenzity dopravy. Avšak třetina nehod se stala na komunikacích místních.

Následky nehodovosti lze také hodnotit metodikou celospolečenských ekonomických ztrát z dopravní nehodovosti[4] (CDV 2010), kdy jsou hodnoceny náklady na zásah IZS, zdravotní péče, hmotná škoda, soudy, ztráta na produkci, sociální výdaje. Smrtelnou nehodu lze pak vyjádřit finanční částkou 19,4 mil. Kč, těžké zranění částkou 5,1 mil. Kč, lehké zranění částkou 0,7 mil. Kč a nehodu jen s hmotnými následky částkou 0,4 mil. Kč v cenách roku 2016. Přepočtem je tak možno následky nehodovosti v Ústí nad Labem za období let 2007 až 2017 vyčíslit na cca 8,2 miliard Kč.

Z prostorového uspořádání všech nehod vyplývá jejich soustředění do prostoru křižovatek silnic v centrální a severní části města a silnice I/30. Jedná se zejména o tato místa:

- křižovatka napojení II/613 a I/30 (Žižkova × Přístavní) a předchozí okružní křižovatka na II/613 (Žižkova × U Trati) – dopravní uzel u centra města,
- křižovatky I/30, I/60 a II/613 (ul. Předmostí, Přístavní, Velká Hradební),
- křižovatky na severní části tahu I/30 (na Severní Terase),
- křižovatka Klišská × Londýnská,

[3] Frič J., Vliv úprav organizace silničního provozu v intravilánu na bezpečnost a plynulost dopravy. Disertační práce. Ostrava 2009.
[4] Daňková A., Metodika výpočtu ztrát z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích, CDV 2010, http://www.lss.fd.cvut.cz/Members/langr/uaemka/metodika-vypoctu-ztrat/at_download/file

- křižovatka Masarykova × Londýnská, Masarykova × Pařížská,
- křižovatky na ulici Velká Hradební.

14.2 DOPRAVNÍ NEHODY S NEMOTOROVÝMI ÚČASTNÍKY

Chodci tvoří podíl na nehodách 4 %, avšak podíl na zraněních včetně smrti se pohybuje okolo 30 až 50 % všech případů. Tyto podíly až dvojnásobně překračují celorepublikové průměry v úmrtích a těžkých zraněních. Zároveň naznačují, na jakou skupinu účastníků provozu se zaměřit, zejména budováním kvalitní a bezpečné dopravní infrastruktury.

Následující tabulka udává podíly nehod nemotorových účastníků silničního provozu v Ústí nad Labem za období let 2007 až 2017.

Podíl nehod nemotorových účastníků, Ústí n/L. 2007-2017:

Tabulka 15 Podíl nehod nemotorových účastníků v Ústí nad Labem za období let 2007 až 2017 (zdroj: RHDHV, zdroj dat jdvm.cz)

absolutní počet	**smrt**	**těžké zranění**	**lehké zranění**	**hmotná škoda**	**celkem**
vše	51	202	1 911	13 507	15 671
z toho s účastí chodců	25	94	532	23	674
z toho s účastí cyklistů	0	20	147	33	200

relativní podíl					
vše	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
z toho s účastí chodců	49 %	47 %	28 %	0 %	4 %
z toho s účastí cyklistů	0 %	10 %	8 %	0 %	1 %
podíl chodců a cyklistů celkem	49 %	56 %	36 %	0 %	6 %

Pro porovnání uvádí následující tabulka podíl nehod nemotorových účastníků silničního provozu pro celou ČR v roce 2015.

Tabulka 16 Podíl nehod nemotorových účastníků v rámci celé ČR v roce 2015 (zdroj: Ročenka nehodovosti 2015, analýza RHDHV)

absolutní počet	smrt	těžké zranění	lehké zranění	hmotná škoda	celkem
vše	601	2 202	18 758	71 506	93 067
z toho s účastí chodců	128	527	2 622	268	3 545
z toho s účastí cyklistů	67	397	3 186	459	4 109
relativní podíl					
vše	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
z toho s účastí chodců	21 %	24 %	14 %	0 %	4 %
z toho s účastí cyklistů	11 %	18 %	17 %	1 %	6 %
podíl chodců a cyklistů celkem	32 %	42 %	31 %	1 %	11 %

14.2.1 Nehody s účastí cyklistů

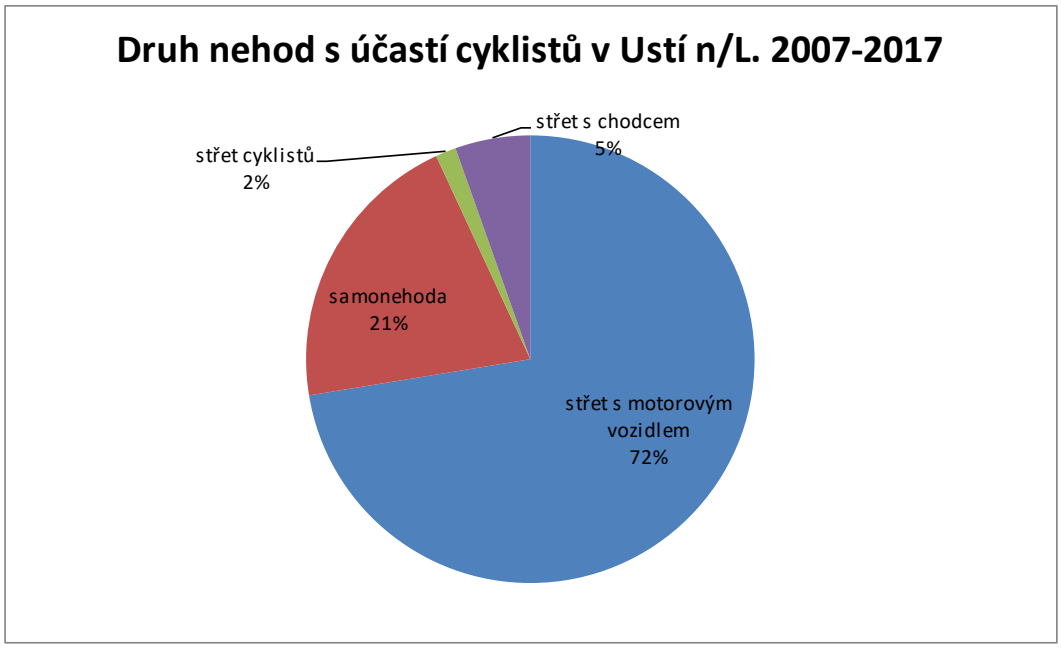
Za 11 let (mezi lety 2007 a 2017) bylo v Ústí zaznamenáno 200 nehod s účastí cyklistů (1 % ze všech nehod), z toho:

- 0 skončilo smrtí (0 % ze všech smrtelných nehod),
- 20 těžkým zraněním (10 % ze všech těžkých nehod)
- a 147 lehkým zraněním (8 % ze všech lehkých nehod).

Z celkového počtu 200 nehod cyklistů v Ústí nad Labem bylo:

- 147 (72 %) střety s motorovými vozidly,
- 42 (21 %) nehody jednoho účastníka-cyklisty (samonehoda),
- 3 (1 %) střety mezi dvěma cyklisty,
- 11 (5 %) střety s chodci.

Grafické vyjádření podílů druhů nehod cyklistů je zobrazeno na následujícím obrázku.

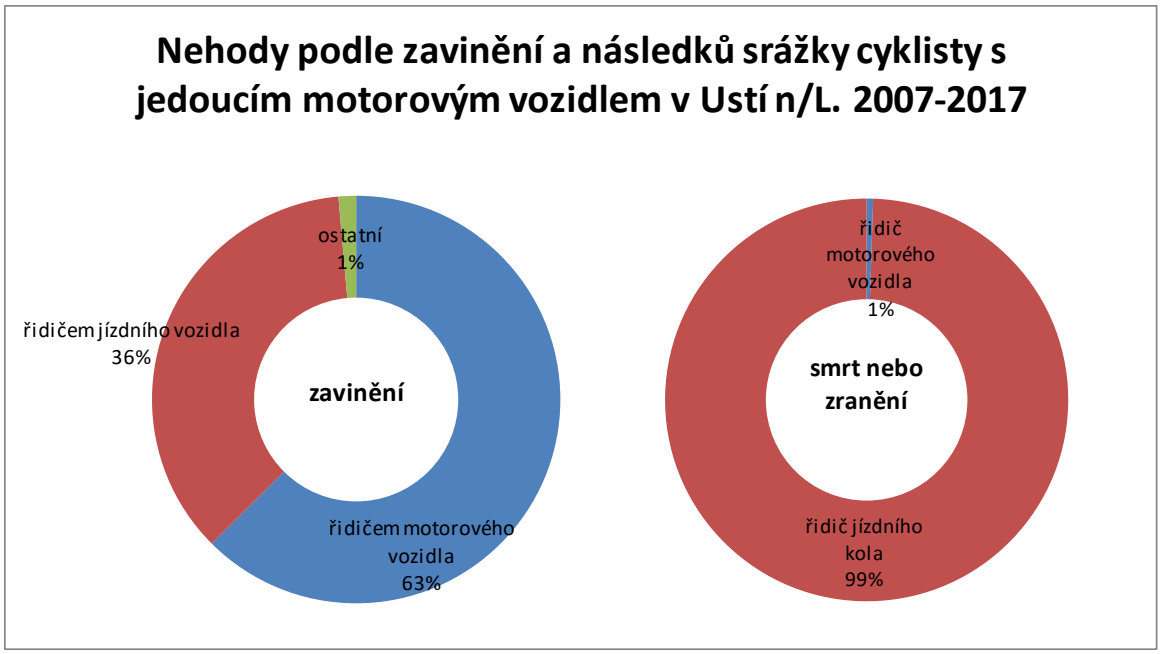


Obrázek 34 Druh nehod s účastí cyklistů v Ústí nad Labem v letech 2007 až 2017 (zdroj: RHDHV, zdroj dat jdvm.cz)

V následující tabulce jsou prezentovány nehody cyklistů dle jejich zavinění.

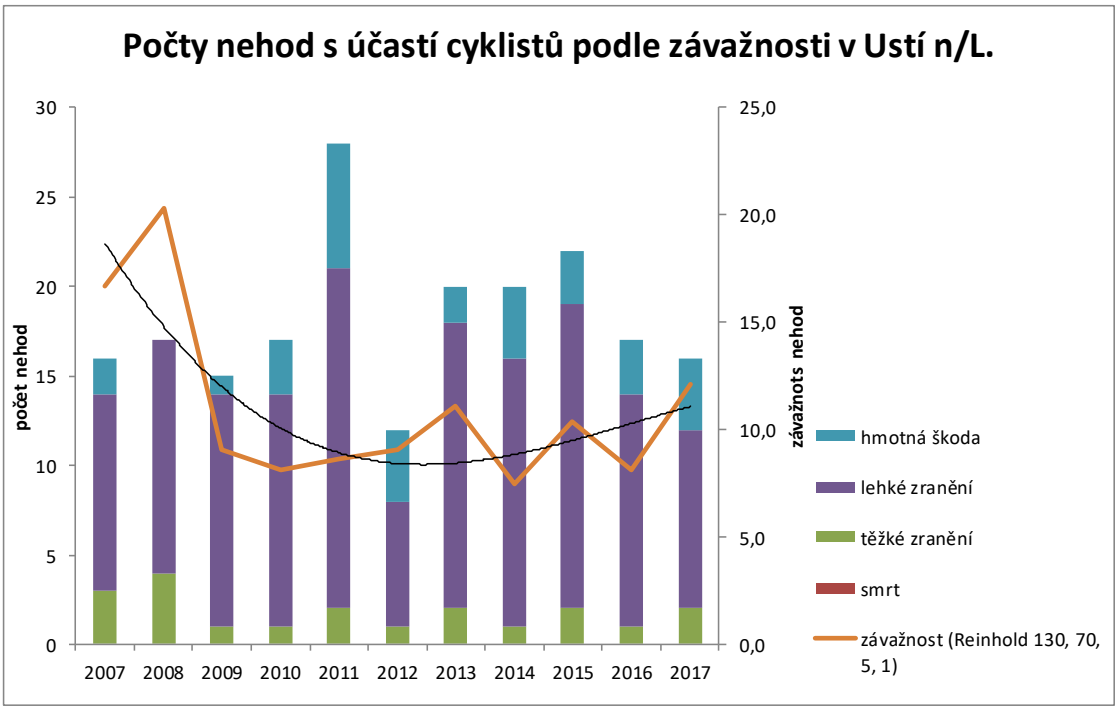
Tabulka 17 Nehody cyklistů dle závažnosti v letech 2007 až 2017 (zdroj: RHDHV, zdroj dat jdvm.cz)

	počet nehod	smrt	těžké zranění	lehké zranění	hmotná škoda
střet s motorovým vozidlem	147	0	17	100	30
samonehoda	42	0	3	37	2
střet cyklistů	3	0	1	2	0
střet s chodcem	11	0	0	10	1



Obrázek 35 Nehody cyklistů dle zavinění a následků srážky (zdroj: RHDHV, zdroj dat jdvm.cz)

Trend závažnosti lze z grafu na následujícím obrázku regresní křivkou interpretovat jako z počátku klesající následně stagnující. Těžké nehody nevytváří prostorové shluky, vyjma zdvojené nehody na křižovatce místních komunikací Božtěšická × Petrovická. V obecné rovině lze konstatovat, že cyklisté zaviní cca třetinu střetů – nehod, ale nesou téměř všechny zdravotní následky.



Obrázek 36 Počty nehod s účastí cyklistů dle závažnosti (zdroj: RHDHV, zdroj dat jdvm.cz)

Z prostorového uspořádání nehod cyklistů vyplývá soustředění nehod do prostoru těchto křižovatek:

- Klišská × Okružní,
- Klišská × Londýnská,
- Londýnská × Masarykova,
- Velká Hradební × Bělehradská,
- Velká Hradební × Předmostí × U Nádraží,
- Textilní × Tovární,
- Masarykova × Štefánikova.

Přehled nehod v Ústí nad Labem s účastí cyklistů v jednotlivých letech 2007 až 2017 udává následující tabulka.

Tabulka 18 Přehled nehod s účastí cyklistů v Ústí nad Labem mezi lety 2007 a 2017 a jejich závažnost (zdroj: RHDHV, zdroj dat jdvm.cz)

rok	smrt	těžké zranění	lehké zranění	hmotná škoda	závažnost (Reinhold 130, 70, 5, 1)
2007	0	3	11	2	16,7
2008	0	4	13	0	20,3
2009	0	1	13	1	9,1
2010	0	1	13	3	8,1
2011	0	2	19	7	8,6
2012	0	1	7	4	9,1
2013	0	2	16	2	11,1
2014	0	1	15	4	7,5
2015	0	2	17	3	10,4
2016	0	1	13	3	8,1
2017	0	2	10	4	12,1
celkem	**0**	**20**	**147**	**33**	

14.2.2 Nehody s účastí chodců

Za 11 let (mezi lety 2007 a 2017) bylo v Ústí nad Labem zaznamenáno 674 nehod s účastí chodců (4 % ze všech nehod), z toho:

- 25 skončilo smrtí (49 % ze všech smrtelných nehod),
- 94 těžkým zraněním (47 % ze všech těžkých nehod)
- a 532 lehkým zraněním (28 % ze všech lehkých nehod).

Ze zaznamenaného počtu 674 nehod s účastí chodců bylo:

- 300 na přechodu pro chodce (45 % z celku 674)
- 41 v blízkosti přechodu pro chodce (6 % z celku 674).

Přehled nehod v Ústí nad Labem s účastí chodců v jednotlivých letech 2007 až 2017 udává následující tabulka.

Tabulka 19 Přehled nehod s účastí chodců v Ústí nad Labem mezi lety 2007 a 2017 a jejich závažnost (zdroj: RHDHV, zdroj dat jdvm.cz)

rok	smrt	těžké zranění	lehké zranění	hmotná škoda	závažnost (Reinhold 130, 70, 5, 1)
2007	4	10	37	1	27,0
2008	3	9	58	2	18,2
2009	2	11	60	1	18,0
2010	3	4	54	1	15,2
2011	2	14	47	2	22,7
2012	2	12	44	3	21,7
2013	1	6	42	1	15,2
2014	1	4	42	3	12,5
2015	2	6	52	4	14,8
2016	3	10	49	3	20,6
2017	2	8	47	2	17,9
celkem	**25**	**94**	**532**	**23**	

Z prostorového uspořádání nehod s účastí chodců lze vytipovat konkrétní úseky ulic nebo oblasti rozsáhlých křižovatek, avšak ne nutně uvnitř hranice křižovatky, a úseky komunikací:

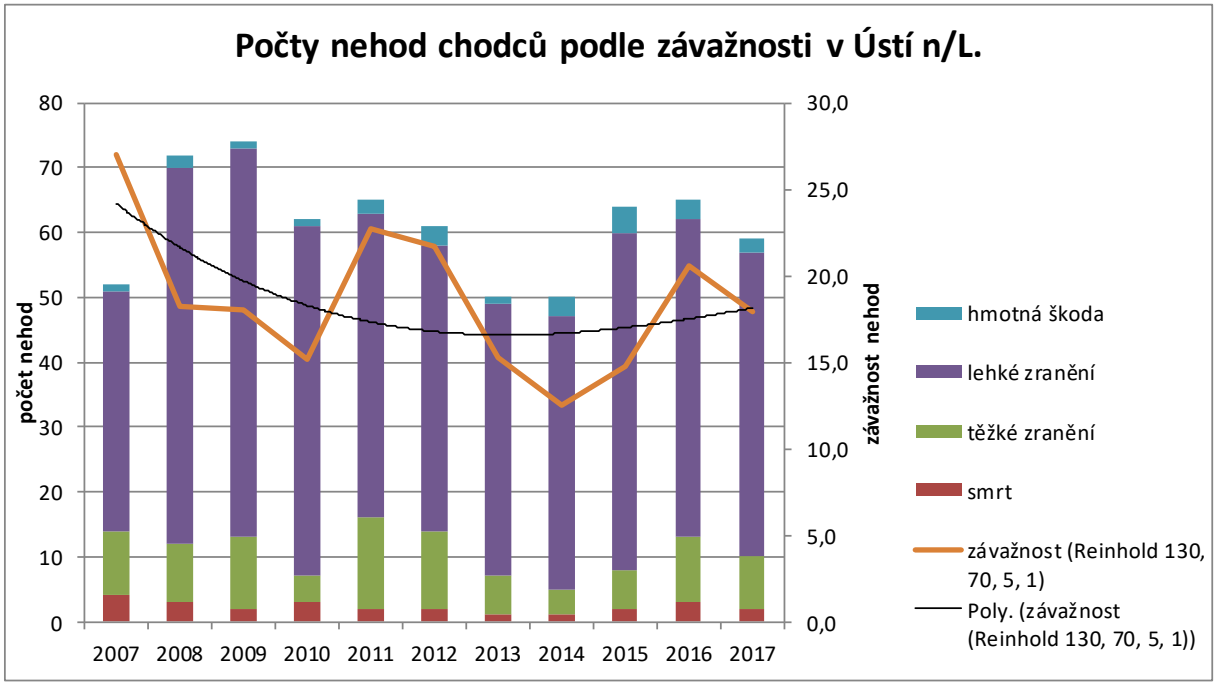
- silnice I/30 Všebořická × Slunná (nadchod)
- ul. Sociální péče
- ul. Sociální péče × Mezní až Na Kabátě (nemocnice)
- Krušnohorská × Hoření až Mezní (bytové domy)
- Masarykova × Brněnská

- Velká Hradební
- Hrnčířská × Klášterní
- Drážďanská × U Pivovarské zahrady až Družstevní
- Hlavní u zastávky „Mojžíř, sídliště“

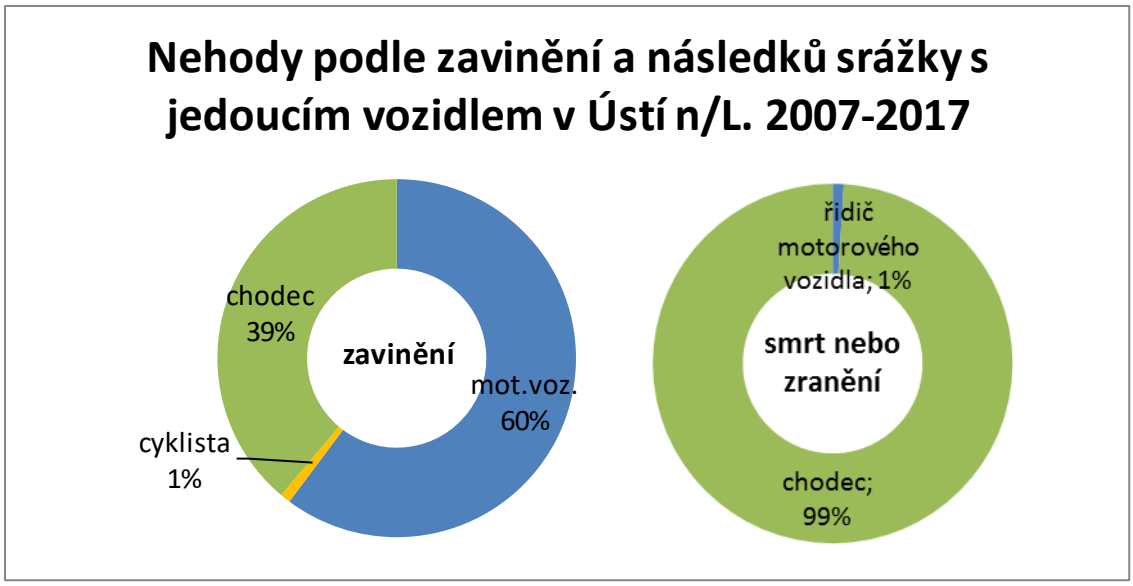
Těžké a smrtelné nehody se vyskytují na sběrných komunikacích, kde lze očekávat vyšší průměrnou rychlost vozidel. Jedná se zejména o ulice:

- silnice I/30 Masarykova – Všebořická v úseku Štefánikova – Podhoří
- ul. Sociální péče v úseku Stříbrnická – Petrovická
- Revoluční
- Velká Hradební
- Masarykova v úseku Revoluční – Špitálské nám.

Trend závažnosti nehod s chodci lze z grafu na následujícím obrázku sledovat po dřívějším poklesu jako mírně rostoucí. Jen asi 40 % nehod zaviní chodci, přesto nesou téměř všechny následky. Při sledování následků dle zavinění lze vysledovat, že nehody zaviněné chodcem nebo cyklistou nemají tak fatální následky jako nehody zaviněné řidičem motorového vozidla. Tedy chyba řidiče motorového vozidla má 2,5 krát závažnější důsledky a nese tedy při řízení větší zodpovědnost.



Obrázek 37 Počty nehod s účastí chodců dle závažnosti (zdroj: RHDHV, zdroj dat jdvm.cz)

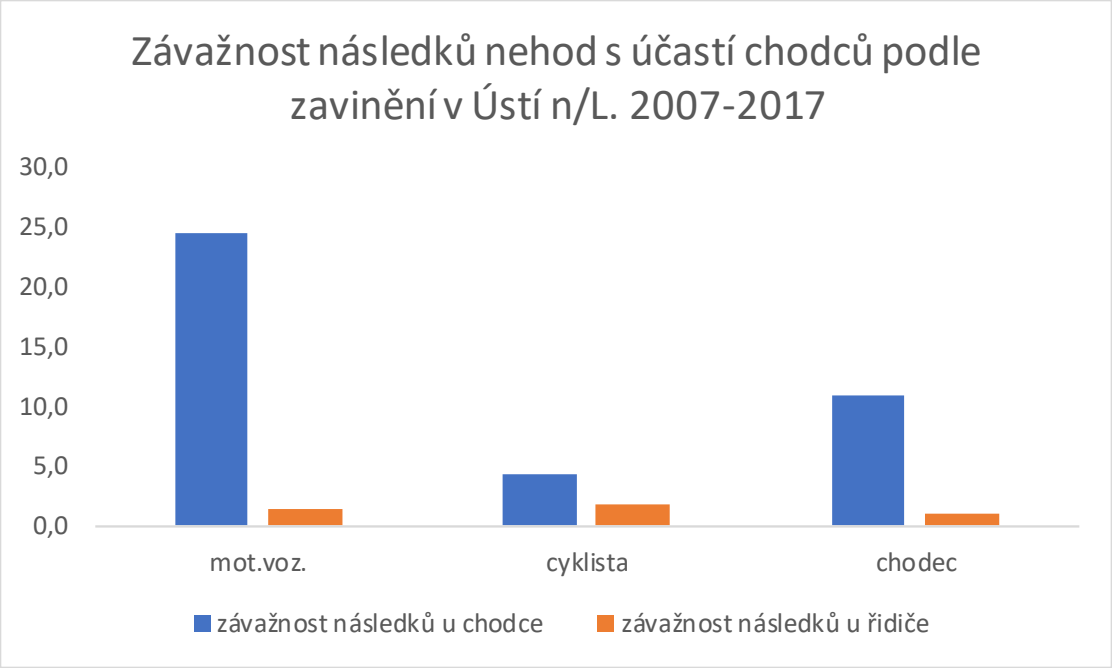


Obrázek 38 Nehody chodců dle zavinění a následků srážky (zdroj: RHDHV, zdroj dat jdvm.cz)

V následující tabulce jsou prezentovány nehody cyklistů dle jejich zavinění a následků na zdraví chodce a závažnosti následků. Grafické znázornění závažnosti těchto nehod zobrazuje následující obrázek.

Tabulka 20 Nehody chodců dle závažnosti v letech 2007 až 2017 (zdroj: RHDHV, zdroj dat jdvm.cz)

		zavinění nehody		
		řidič mot. voz.	**cyklista**	**chodec**
	počet nehod	404	6	253
následky na zdraví chodce	smrt	24	0	1
	těžké zranění	75	0	21
	lehké zranění	297	5	221
	hmotná škoda	7	1	7
závažnost následků (Reinhold 130, 70, 5, 1)	u chodce	24,5	4,3	10,8
	u řidiče příp. spolucestujících	1,4	1,8	1,0



Obrázek 39 Závažnost následků nehod s účastí chodců dle zavinění (zdroj: RHDHV, zdroj dat jdvm.cz)

14.3 NEHODOVÁ MÍSTA

Na základě vytipovaných shluků nehod v předchozích kapitolách byla vyhledána nehodová místa. Jako kritérium bylo určeno takové místo o délce cca 125 m, kde za 11 let bylo alespoň 10 nehod s účastí pěších nebo cyklistů, anebo 20 nehod s následky na zdraví vůbec. **Ve všech kategoriích se opakovala křižovatka Masarykova × Brněnská a ulice Sociální péče.** Nejnehodovější lokality pro vybrané druhy nehod jsou vypsány v následujících tabulkách.

Tabulka 21 Nehody všechny s následky na zdraví v počtu nad 20 za období let 2007 až 2017 (zdroj: RHDHV, zdroj dat jdvm.cz)

nehody	místo	počet nehod s následky na zdraví za 11 let (jen ≥ 20)
všechny	Všebořická × Dukelských hrdinů	34
všechny	Masarykova × Brněnská	31
všechny	Přístavní × Střelecká	25
všechny	Přístavní × Předmostí	24
všechny	Sociální péče č.o. 12	23

Tabulka 22 Nehody s účastí chodců v počtu nad 10 za období let 2007 až 2017 (zdroj: RHDHV, zdroj dat jdvm.cz)

nehody s účastí	místo	počet nehod za 11 let (jen ≥ 10)
chodců	Všebořická × Dukelských hrdinů	20
chodců	Masarykova × Brněnská	10
chodců	Sociální péče č.o. 12	16
chodců	Sociální péče č.o. 6	13
chodců	Krušnohorská č.o. 2	10

Nehody s účastí cyklistů v počtu nad 5 za 2007-2017

Tabulka 23 Nehody s účastí cyklistů v počtu nad 5 za období let 2007 až 2017 (zdroj: RHDHV, zdroj dat jdvm.cz)

nehody s účastí	místo	počet nehod za 11 let (jen ≥ 5)
cyklistů	Masarykova × Londýnská	5

14.4 SROVNÁNÍ VÝSLEDKŮ

Zpracovatel má k dispozici obdobně strukturovanou analýzu nehodovosti pro území města Olomouce za období 2007-2015. Je účelné srovnat tyto dvě krajská města, podobně lidnatá a podobně plošně rozlehlá.

Na prostý počet nehod se jich v Ústí nad Labem stalo o 13 % více, o 17 % více bylo také smrtelných nehod. Celková závažnost nehod byla o 14 % vyšší. Srovnání obou měst udává následující tabulka.

Tabulka 24 Srovnání základní statistiky nehod pro města Ústí nad Labem a Olomouc pro období let 2007 až 2015 (zdroj: RHDHV, zdroj dat jdvm.cz)

období 2007 – 2015	smrt	těžké zranění	lehké zranění	hmotná škoda	celkem	závažnost nehmotných škod (Reinhold 130, 70, 5)
Olomouc	36	178	1 891	9 025	11 130	12,6
Ústí n/L.	42	172	1 536	10 795	12 545	14,4
Olomouc	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Ústí n/L.	117 %	97 %	81 %	120 %	113 %	114 %

Podíl nehod s pěšími vůči celkovému počtu je mezi městy srovnatelný (4 %), ale podíl nehod chodců s následkem úmrtí a následkem těžké zranění je pro Ústí nad Labem o 20 procentních bodů vyšší, u lehkých zranění o 10 procentních bodů vyšší.

Tabulka 25 Srovnání podílů nehod s bezmotorovými účastníky v Ústí nad Labem a Olomouci (zdroj: RHDHV, zdroj dat jdvm.cz)

relativní podíl Ústí n/L.	smrt	těžké zranění	lehké zranění	hmotná škoda	celkem
vše	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
z toho s účastí chodců	49 %	47 %	28 %	0 %	4 %
z toho s účastí cyklistů	0 %	10 %	8 %	0 %	1 %
podíl chodců a cyklistů celkem	49 %	56 %	36 %	0 %	6 %

relativní podíl Olomouc

vše	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
z toho s účastí chodců	28 %	35 %	18 %	1 %	4 %
z toho s účastí cyklistů	14 %	22 %	28 %	1 %	6 %
podíl chodců a cyklistů celkem	42 %	57 %	46 %	2 %	10 %

14.5 ZÁVĚR

Za 11 sledovaných let bylo v Ústí nad Labem evidováno 13 507 nehod, z toho 51 smrtelných a 202 s těžkým zraněním. Tyto nehody lze ocenit na 8,2 miliardy Kč celospolečenských ztrát. Místem lokalizace závažných nehod jsou sběrné komunikace a širší oblasti křižovatek. Bezmotoroví účastníci dopravy, tj. chodci a cyklisté tvoří podíl na nehodách 6 %, avšak podíl na těžkých zraněních včetně smrti se pohybuje okolo 50 % všech případů.

Nehody s chodci zaviní ze 60 % řidič motorového vozidla, a právě tehdy mají 5krát větší závažnost, než když je zaviní chodec.

Typickým místem se zvýšenou nehodovostí je křižovatka Masarykova × Brněnská a ulice Sociální péče.

15 SOUHRNNÁ SWOT ANALÝZA

Souhrnná SWOT analýza popisuje celkovou dopravní situaci ve městě. Ze SWOT analýz u jednotlivých dopravních módů byly vybrány ty nejzásadnější, vystihující komplexně problematiku dopravy a mobility ve městě Ústí nad Labem.

15.1 SILNÉ STRÁNKY

- **Existence IV. transevropského multimodálního koridoru (dálnice D8, I. železniční koridor, řeka Labe).**

  Městem prochází I. tranzitní železniční koridor, řeka Labe s vysokým dopravním potenciálem a v jeho blízkosti je trasována dálnice D8. Všechny tyto tři linie mají mezinárodní význam.

- **Existence brownfields a dalších vhodných volných míst pro realizaci nových parkovacích kapacit**

  Na území města Ústí nad Labem se nachází nevyužité volné průmyslové plochy, které by bylo možné využít pro realizaci dalších parkovacích kapacit a snížit tak přetlak v centru města.

- **Existence multimodálního nákladního terminálu**

  Na území města je situován multimodální nákladní terminál, kde lze kombinovat silniční, železniční a lodní nákladní dopravu.

- **Existence IDS Doprava Ústeckého kraje**

  Městská autobusová doprava, veřejná linková doprava (regionální a příměstské autobusy), železniční doprava i vodní osobní doprava jsou vzájemně provázány do jednoho fungujícího integrovaného dopravního systému DÚK.

15.2 SLABÉ STRÁNKY

⇨ **Nedostatečná kapacita komunikační sítě, tvorba kongescí**

Stávající komunikační síť je při současných intenzitách lokální a tranzitní dopravy nedostatečná. Dopravu limitují kapacitně nejen křižovatky, ale i úseky mezi nimi a přechody pro chodce.

⇨ **Absence segregace individuální automobilové dopravy a veřejné hromadné dopravy**

Ve městě chybí preference veřejné hromadné dopravy (samostatné jízdní pruhy, přednost na křižovatkách), která by ji zrychlila a zároveň jí tím i zatraktivnila.

⇨ **Absence městských cyklostezek a cyklotras**

V současné době jsou na území města vytvořeny podmínky spíše pro rekreační cyklistickou dopravu (Labská stezka). Cyklistické trasy/stezky, které by bylo možné využívat pro každodenní dojížďku nebo by byly napojeny na páteřní stezku podél Labe, na území města zcela chybí.

⇨ **Nekoordinace světelných plánů křižovatek na průtahu městem**

Na území města chybí na páteřních komunikacích koordinace signalizačních plánů křižovatek, které by vytvořily tzv. „zelenou vlnu“ a tím snížily kongesce na těchto komunikacích.

15.3 PŘÍLEŽITOSTI

⇨ **Využití atraktivních alternativ dopravy po městě (na úkor IAD)**

Preferencí veřejné hromadné dopravy, realizací cyklistických tras/ stezek a budováním nových pěších a bezbariérových tras umožnit obyvatelům využívat tyto módy dopravy na úkor individuální automobilové dopravy.

⇨ **Moderní inteligentní prvky v dopravě v klidu (navádění na parkoviště, sdílení volné kapacity)**

Zavedením moderních inteligentních prvků je možné snížit intenzity dopravy na území města. Po jejich zavedení by došlo ke snížení zbytných cest, při kterých by řidiči nemuseli hledat volné parkovací kapacity.

⇨ **Navýšení parkovacích kapacit výstavbou parkovacích domů či kapacitních parkovišť**

V místech značného deficitu parkovacích míst a ploch je vhodné koncepčně řešit problematiku parkování. Jednou z možností je vybudování parkovacích kapacit u významných stanic a zastávek hromadné dopravy, které budou na páteřních trasách do centra města.

⇨ **Výstavba ucelené sítě cyklostezek a cyklotras**

Vysoký, doposud nevyužitý potenciál, vykazuje cyklistická doprava, a to nejen ta rekreační, ale i ta každodenní. Potřebné je vybudovat cyklistické stezky/trasy propojující jednotlivé městské části, vzdálenější městské části s centrem města a navazující na páteřní nábřežní cyklotrasy.

15.4 HROZBY

⇨ **Růst automobilizace a intenzit dopravy ve městě**

Celospolečenským dopravním problémem je konstantní růst automobilizace a s tím související růst intenzit dopravy na městských komunikacích. Vhodnými opatřeními je třeba podporovat udržitelné způsoby dopravy po městě a docílit postupného snižování intenzit motorové dopravy.

⇨ **Stagnace rozvoje cyklistické a pěší infrastruktury**

V případě stagnace rozvoje pěší a cyklistické infrastruktury bude u obyvatel tendence využívat individuální automobilovou dopravu, což bude mít za následek další nárůst intenzit dopravy na silniční síti a zhoršení životního prostředí.

⇨ **Snižování cestovní rychlosti vlivem stoupajících intenzit dopravy**

Se zvyšováním intenzit dopravy IAD na území města, neřešením preference veřejné hromadné dopravy a nevyužitím inteligentních dopravních systémů bude docházet ke snižování cestovní rychlosti ve městě.

⇨ ***Neřešení* problematiky *s parkováním***

Neřešením problémů převážně s nelegálním parkováním může mít vliv nejen na kapacitu komunikací, ale i na bezpečnost dopravy.

⇨ **Upřednostňování *IAD před ostatními módy***

Podpora udržitelných forem dopravy, kterými jsou veřejná, pěší a cyklistická doprava je zcela nezbytná. Cílem by mělo být dosáhnout většího využití těchto dopravních forem na úkor individuální automobilové dopravy.

⇨ **Nedostatek finančních prostředků**

Nedostatek finančních prostředků či nevyužití dotačních titulů na realizaci infrastrukturních projektů či dalších navržených aktivit může narušit celou koncepci udržitelné dopravy.

16 SEZNAM ZKRATEK, OBRÁZKŮ, TABULEK A PŘÍLOH

16.1 SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

a.s.	akciová společnost
apod.	a podobně
atd.	a tak dále
atp.	a tak podobně
B+R	Bike and Ride (česky přijeď na kole a jeď)
CDV, v.v.i.	Centrum dopravního výzkumu, veřejná výzkumná instituce
cm	centimetr
CNG	Compressed Natural Gas (česky stlačený zemní plyn)
CSD	celostátní sčítání dopravy
č.	číslo
č.o.	číslo orientační
č.p.	číslo popisné
ČD	České dráhy
ČR	Česká republika
ČSN	česká státní norma
ČSÚ	Český statistický úřad
DPmÚL	Dopravní podnik města Ústí nad Labem
Dr.	doktor
DÚK	Doprava Ústeckého kraje
EU	Evropská unie
h, hod.	hodina
ha	hektar
HD	hromadná doprava
IAD	individuální automobilová doprava
IDS	integrovaný dopravní systém
IROP	Integrovaný regionální operační program
IZS	integrovaný záchranný systém
K+R	Kiss and Ride (česky polib a jeď)
KČT	Klub českých turistů
km	kilometr
křiž.	křižovatka
m	metr
m n. m.	metrů nad mořem
MAD	městská autobusová doprava
MDČR	Ministerstvo dopravy České republiky
MHD	městská hromadná doprava
mil.	milion
mj.	mimo jiné
MÚK	mimoúrovňová křižovatka
MW	megawatt (jednotka výkonu)
n. L.	nad Labem
OC	obchodní centrum

OPD	Operační program Doprava
ORP	obec s rozšířenou působností
P+G	Park and Go (česky zaparkuj a jdi)
P+R	Park and Ride (česky zaparkuj a jeď)
PUMM	plán udržitelné městské mobility
r.	rok
RHDHV	Royal HaskoningDHV
RPDI	roční průměr denních intenzit
RS	rychlé spojení
RWY	runway (česky přistávací/odletová dráha)
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
s.p.	státní podnik
s.r.o.	společnost s ručením omezeným
Sb.	Sbírka
SDP	Sdružení dopravních podniků
SDZ	svislé dopravní značení
SF	strukturální fond
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SRN	Spolková republika Německo
SSZ	světelné signalizační zařízení
SUMF	Sustainable Urban Mobility Framework (česky strategický rámec udržitelné městské mobility)
SUMP	Sustainable Urban Mobility Plan (česky plán udržitelné městské mobility)
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
t	tuna
t.č.	toho času
tis.	tisíc
tj.	tj.
TP	technické podmínky
TEN-T	Trans-European Transport Networks (česky transevropská dopravní síť)
tzv.	takzvaně/takzvaný
ul.	ulice
ÚK	Ústecký kraj
vč.	včetně
VDOD	veřejná drážní osobní doprava
VDZ	vodorovné dopravní značení
VHD	veřejná hromadná doprava
VLD	veřejná linková doprava
voz	vozidlo
vozokm	vozokilometr
VRT	vysokorychlostní trať
zejm.	zejména
ZSJ	základní sídelní jednotka
ZÚR	zásady územního rozvoje
žst.	železniční stanice

16.2 SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 Katastrální území města Ústí nad Labem (zdroj: geoportal.gepro.cz) 13

Obrázek 2 Širší dopravní vazby na Ústí nad Labem (zdroj: RHDHV, geoportal.gepro.cz) 15

Obrázek 3 Umístění Ústí nad Labem v rámci ČR (zdroj: mapy.cz) 16

Obrázek 4 Rozdělení města na městské obvody (zdroj: Magistrát města Ústí nad Labem) 17

Obrázek 5 Vývoj počtu obyvatel Ústí nad Labem za posledních 5 let (zdroj: RHDHV, ČSÚ) 19

Obrázek 6 Podíl obyvatel základních věkových kategorií na celkovém počtu obyvatel města k datu 31. 12. 2017 (zdroj: RHDHV, ČSÚ) 19

Obrázek 7 Vývoj obyvatel ve městě Ústí nad Labem, oblasti ORP Ústí nad Labem a v Ústeckém kraji za posledních 5 let (zdroj: RHDHV, ČSÚ) 23

Obrázek 8 Základní komunikační skelet města Ústí nad Labem (zdroj: geoportal.rsd.cz) 49

Obrázek 9 Legenda k výsledkům CSD (zdroj: ŘSD ČR) 53

Obrázek 10 Intenzity automobilové dopravy z CSD 2010 (zdroj: ŘSD ČR) 54

Obrázek 11 Intenzity automobilové dopravy z CSD 2016 (zdroj: ŘSD ČR) 54

Obrázek 12 Výstřižek z CSD 2016 centra města Ústí nad Labem (zdroj: ŘSD ČR) 55

Obrázek 13 Stanoviště směrových dopravních průzkumů (zdroj: RHDHV, mapy.cz) 56

Obrázek 14 Celkové intenzity vozidel za 24 hodin projíždějící danými stanovišti (zdroj: RHDHV) 57

Obrázek 15 Celkové intenzity tranzitujících vozidel za 24 hodin v daných relacích (zdroj: RHDHV) 58

Obrázek 16 Vývoj počtu registrovaných vozidel, stupně motorizace a stupně automobilizace (Zdroj: RHDHV, MDČR) 60

Obrázek 17 Vývoj počtu obyvatel, stupně motorizace a stupně automobilizace (zdroj: RHDHV, MDČR) 61

Obrázek 18 Orientační schéma linkového vedení MHD + DÚK v denním provozu (zdroj: Doprava Ústeckého kraje) 71

Obrázek 19 Orientační schéma linkového vedení MHD v nočním provozu (zdroj: DPmÚL) 72

Obrázek 20 Vývoj rozsahu dopravního výkonu MHD Ústí nad Labem v letech 2008 až 2018 (Zdroj: SDP ČR, DPmÚL) 74

Obrázek 21 Vývoj počtu přepravených osob v MHD Ústí nad Labem v letech 2008 až 2018 (Zdroj: SDP ČR, DPmÚL) 75

Obrázek 22 Časová dostupnost zastávek MHD (zdroj: Generel udržitelné dopravy města Ústí nad Labem) 81

Obrázek 23 Dělba přepravní práce v Ústí nad Labem pro vnitřní cesty (zdroj: RHDHV) 87

Obrázek 24 Cyklistické trasy v Ústí nad Labem a jeho okolí (zdroj: openstreetmap.org) 89

Obrázek 25 Výřez ze schématu linek DÚK v okolí Ústí nad Labem umožňující přepravu jízdních kol (zdroj: Doprava Ústeckého kraje) 93

Obrázek 26 Turistické trasy vycházející z Ústí nad Labem (zdroj: geoportal.gepro.cz) 100

Obrázek 27 Intenzity chodců v centru města za dobu průzkumů (zdroj: RHDHV, mapy.cz) 102

Obrázek 28 Umístění Letiště Ústí nad Labem v mapě (zdroj: mapy.cz) 110

Obrázek 29 Schéma letiště Ústí nad Labem (zdroj: mapy.cz) 111

Obrázek 30 IV. TEN-T koridor Orient/Východní Středomoří (zdroj: © European Commission – DG MOVE – 2018) 113

Obrázek 31 Přehledová mapa Labsko-Vltavské vodní cesty (zdroj: LAVDiS) 114

Obrázek 32 Dovoz a vývoz zboží pomocí vodní dopravy za poslední období (zdroj: RHDHV, zdroj dat ČSÚ) 115

Obrázek 33 Přehled nehod u Ústí nad Labem mezi lety 2007 a 2017 a jejich závažnost (zdroj: RHDHV, zdroj dat jdvm.cz) 124

Obrázek 34 Druh nehod s účastí cyklistů v Ústí nad Labem v letech 2007 až 2017 (zdroj: RHDHV, zdroj dat jdvm.cz) 128

Obrázek 35 Nehody cyklistů dle zavinění a následků srážky (zdroj: RHDHV, zdroj dat jdvm.cz) 129

Obrázek 36 Počty nehod s účastí cyklistů dle závažnosti (zdroj: RHDHV, zdroj dat jdvm.cz) 129

Obrázek 37 Počty nehod s účastí chodců dle závažnosti (zdroj: RHDHV, zdroj dat jdvm.cz) 132

Obrázek 38 Nehody chodců dle zavinění a následků srážky (zdroj: RHDHV, zdroj dat jdvm.cz) 133

Obrázek 39 Závažnost následků nehod s účastí chodců dle zavinění (zdroj: RHDHV, zdroj dat jdvm.cz) 134

16.3 SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 Počty dojíždějících z vybraných obcí do Ústí nad Labem (zdroj: RHDHV, data ČSÚ) 14

Tabulka 2 Vývoj počtu obyvatel ve městě Ústí nad Labem 18

Tabulka 3 Pohyb obyvatel na území města za posledních 5 let (zdroj: RHDHV, ČSÚ) 20

Tabulka 4 Počet obyvatel v jednotlivých ZSJ Ústí nad Labem (zdroj: RHDHV, ČSÚ) 20

Tabulka 5 Vývoj počtu obyvatel v oblasti ORP Ústí nad Labem (zdroj: RHDHV, ČSÚ) 22

Tabulka 6 Vývoj počtu obyvatel v Ústeckém kraji (zdroj: RHDHV, ČSÚ) 22

Tabulka 7 Vybrané statistické ukazatele za správní obvod Ústí nad Labem v letech 2001 – 2016 (zdroj: ČSÚ) 24

Tabulka 8 Statistická data o vozovém parku v Ústí nad Labem (zdroj: RHDHV, MDČR) 59

Tabulka 9 Přehled základních kapacit a cen na placených veřejných prostranstvích a v hromadných garážích 66

Tabulka 10 Seznam provozovaných trolejbusů (zdroj: DPmÚL) 77

Tabulka 11 Seznam provozovaných autobusů (zdroj: DPmÚL) 78

Tabulka 12 Návštěvnost Labské stezky v roce 2017 ve Velkém Březně (zdroj: mereninavstevnosti.cz) 90

Tabulka 13 Dostupnost vybraných mezinárodních letišť z Ústí nad Labem 112

Tabulka 14 Přehled nehod v Ústí nad Labem mezi lety 2007 a 2017 a jejich závažnost (zdroj: RHDHV, zdroj dat jdvm.cz) 124

Tabulka 15 Podíl nehod nemotorových účastníků v Ústí nad Labem za období let 2007 až 2017 (zdroj: RHDHV, zdroj dat jdvm.cz) 126

Tabulka 16 Podíl nehod nemotorových účastníků v rámci celé ČR v roce 2015 (zdroj: Ročenka nehodovosti 2015, analýza RHDHV) 127

Tabulka 17 Nehody cyklistů dle závažnosti v letech 2007 až 2017 (zdroj: RHDHV, zdroj dat jdvm.cz) 128

Tabulka 18 Přehled nehod s účastí cyklistů v Ústí nad Labem mezi lety 2007 a 2017 a jejich závažnost (zdroj: RHDHV, zdroj dat jdvm.cz) 130

Tabulka 19 Přehled nehod s účastí chodců v Ústí nad Labem mezi lety 2007 a 2017 a jejich závažnost (zdroj: RHDHV, zdroj dat jdvm.cz) 131

Tabulka 20 Nehody chodců dle závažnosti v letech 2007 až 2017 (zdroj: RHDHV, zdroj dat jdvm.cz) 133

Tabulka 21 Nehody všechny s následky na zdraví v počtu nad 20 za období let 2007 až 2017 (zdroj: RHDHV, zdroj dat jdvm.cz) 134

Tabulka 22 Nehody s účastí chodců v počtu nad 10 za období let 2007 až 2017 (zdroj: RHDHV, zdroj dat jdvm.cz) 135

Tabulka 23 Nehody s účastí cyklistů v počtu nad 5 za období let 2007 až 2017 (zdroj: RHDHV, zdroj dat jdvm.cz) 135

Tabulka 24 Srovnání základní statistiky nehod pro města Ústí nad Labem a Olomouc pro období let 2007 až 2015 (zdroj: RHDHV, zdroj dat jdvm.cz) 135

Tabulka 25 Srovnání podílů nehod s bezmotorovými účastníky v Ústí nad Labem a Olomouci (zdroj: RHDHV, zdroj dat jdvm.cz) 136

16.4 SEZNAM PŘÍLOH

PŘÍLOHA Č. 1 Stav zastávek hromadné dopravy v řešeném území (zdroj: RHDHV)

PŘÍLOHA Č. 2 Výsledky nehodovosti na území města

PŘÍLOHA Č. 1

Stav zastávek hromadné dopravy v řešeném území

(zdroj: RHDHV)

název zastávky	MHD	VLD	vlak	směr	stav zastávky	vybavení zastávky		
						přístřešek	lavička	koš
Anežky České	✓			dc		✓	✓	✓
				zc				
Autoškola	✓			dc		✓		✓
				zc		✓		✓
Beethovenova	✓	✓		dc			✓	✓
				zc		✓	✓	✓
Bělehradská	✓	✓		dc		✓	✓	✓
				zc		✓	✓	✓
				51		✓	✓	✓
Bělský můstek	✓	✓		dc		✓	✓	✓
				zc		✓	✓	✓
Bezejmenná	✓			zc				
Bezručova	✓			zc			✓	✓
Božtěšice	✓	✓		MHD dc			✓	✓
				MHD zc				
				VLD dc				
				VLD zc				
Božtěšice obec	✓			dc			✓	✓
				zc				✓
Božtěšická	✓	✓		dc			✓	✓
				zc			✓	✓
Brná	✓			dc		✓	✓	✓
				dc				
				výst				
Brná osada	✓			dc		✓	✓	✓
				zc		✓	✓	✓
Bukov	✓	✓		dc		✓	✓	✓
				zc		✓	✓	✓
Bukov rondel	✓	✓		zc		✓	✓	✓
Bukov sanatorium	✓	✓		dc		✓	✓	✓
				zc		✓	✓	✓
Církvice	✓			dc		✓		✓

název zastávky	MHD	VLD	vlak	směr	stav zastávky	vybavení zastávky		
						přístřešek	lavička	koš
				zc				
Cukrovar	✓			dc		✓	✓	✓
				zc		✓	✓	✓
Čajkovského	✓			dc		✓	✓	✓
				zc				
Děčínská	✓			dc		✓	✓	✓
				zc		✓	✓	✓
Dílny ČD	✓			dc		✓		
				zc				
Divadlo	✓	✓		1		✓		✓
				2		✓	✓	✓
				3		✓	✓	✓
				4		✓	✓	✓
				5		✓	✓	✓
				6		✓	✓	✓
				7		✓	✓	✓
				8		✓	✓	✓
Dobětice točna	✓							
Dobětice	✓			dc		✓	✓	✓
				zc		✓	✓	✓
Drogerie	✓			dc				
				zc		✓	✓	
Dukelských hrdinů	✓			dc		✓	✓	✓
				zc			✓	✓
Důlce	✓			dc				
				zc				
Dvojdomí	✓			dc		✓	✓	✓
				zc		✓	✓	✓
Elba	✓	✓		dc			✓	✓
				zc		✓	✓	✓
Gagarinova	✓			dc		✓	✓	✓

název zastávky	MHD	VLD	vlak	směr	stav zastávky	vybavení zastávky		
						přístřešek	lavička	koš
				zc		✓	✓	✓
Globus	✓	✓		dc		✓	✓	✓
				zc		✓	✓	✓
Habrovice	✓			dc			✓	✓
				zc			✓	✓
Habrovice koupaliště	✓			dc			✓	✓
				zc		✓	✓	✓
Habrovice škola	✓			dc		✓	✓	✓
				zc		✓	✓	✓
Habrovice vily	✓			dc				✓
				zc				✓
Habrovická	✓			dc			✓	✓
				zc			✓	✓
Hilarova	✓	✓		dc		✓	✓	✓
				zc			✓	✓
Hlavní nádraží ČD	✓	✓	✓	trol		✓	✓	✓
				bus		✓	✓	✓
Hornická	✓			dc		✓	✓	✓
				zc		✓	✓	✓
Hostovice	✓	✓		dc				
				zc		✓	✓	✓
Hostovická	✓			dc				✓
				zc			✓	
Hraničář	✓	✓		dc1			✓	✓
				dc2		✓	✓	✓
				zc1		✓	✓	✓
				zc2			✓	✓
Hřbitov	✓			dc			✓	✓
				zc				
Chemopharma	✓			dc		✓		
				zc				

název zastávky	MHD	VLD	vlak	směr	stav zastávky	vybavení zastávky		
						přístřešek	lavička	koš
Japex	✓			dc		✓	✓	
				zc		✓	✓	
Jungmannova	✓			dc		✓	✓	✓
				zc				✓
Kamenný Vrch	✓	✓		dc		✓	✓	✓
				zc		✓	✓	✓
Kamenný Vrch škola	✓	✓		dc		✓	✓	✓
				zc		✓	✓	✓
Kampus	✓			dc			✓	✓
				zc		✓	✓	
Kanon	✓			dc		✓	✓	✓
				zc				✓
Karla IV.	✓			dc				
				zc		✓	✓	✓
Karla Maye	✓			dc				
				zc				
Karolíny Světlé	✓			dc				
Kaufland	✓			dc		✓	✓	✓
				zc		✓	✓	✓
Keplerova	✓			dc				
				zc		✓	✓	✓
Klíše Hvězda	✓			dc		✓	✓	✓
				zc				✓
Klíše lázně	✓			trol zc				✓
				bus dc		✓	✓	✓
				bus zc				✓
Klíšská	✓			dc				
				zc				
Kmochova	✓			dc		✓	✓	✓
				zc		✓	✓	✓
Kočkov	☐	✓		dc				
				zc				
Kojetice	✓	✓		MHD		✓	✓	

název zastávky	MHD	VLD	vlak	směr	stav zastávky	vybavení zastávky		
						přístřešek	lavička	koš
				VLD dc		✓	✓	
				VLD zc			✓	
Kojetická	✓			dc		✓		
				zc				
Koštov	✓	✓		dc		✓	✓	✓
				zc				
Koštov, konečná	✓					✓	✓	✓
Koštov, obec	✓	✓		dc		✓	✓	✓
				zc		✓		✓
Kotva	✓			dc		✓	✓	✓
				zc				
Kpt. Jaroše	✓			dc		✓	✓	✓
				zc		✓	✓	✓
Krajský soud	✓	✓		dc		✓	✓	✓
				zc		✓	✓	✓
Krásné Březno	✓		✓	dc		✓	✓	✓
				zc		✓	✓	✓
				Mžř		✓	✓	✓
Krčínova	✓			dc		✓		✓
				zc		✓		✓
Krušnohorská	✓			dc		✓	✓	✓
				zc		✓	✓	✓
Lázně	✓			dc		✓	✓	✓
				zc		✓		
Lipová	✓	✓		dc		✓	✓	✓
				zc		✓	✓	✓
Loděnice	✓	✓		dc				
				zc				✓
Máj	✓			dc			✓	✓
				zc		✓	✓	✓
Malá Hradební	✓	✓		MHD		✓	✓	✓
				VLD		✓	✓	✓

název zastávky	MHD	VLD	vlak	směr	stav zastávky	vybavení zastávky		
						přístřešek	lavička	koš
Malátova	✓			dc		✓	✓	✓
				trol zc			✓	✓
				bus dc		✓	✓	✓
				bus zc		✓	✓	✓
Masarykova nemocnice	✓	✓		dc		✓	✓	✓
				zc		✓	✓	✓
Městský stadion	✓	✓		bus dc			✓	✓
				trol dc			✓	✓
				zc		✓	✓	✓
Mírová	✓			dc		✓	✓	✓
				zc		✓	✓	✓
				výst				
Mírové náměstí	✓	✓		dc1		✓	✓	✓
				dc2		✓	✓	✓
				zc1		✓	✓	✓
				zc2		✓	✓	✓
Mojžíř	✓		✓	dc		✓	✓	✓
				zc				
Mojžíř sídliště	✓	✓		dc		✓	✓	✓
				zc				✓
Mojžíř, Veselí	☐	✓		dc		✓		✓
				zc				
Na Kohoutě	✓			dc		✓	✓	✓
				zc				✓
Na Kopečku	☐	✓		dc				
				zc				
Na Luhách	✓			dc		✓	✓	
				zc				
Na Popluží	✓			dc				✓
Na Rybárně	✓			dc		✓	✓	✓
				zc				
Na Spálence	✓			dc		✓	✓	✓
				zc			✓	✓

název zastávky	MHD	VLD	vlak	směr	stav zastávky	vybavení zastávky		
						přístřešek	lavička	koš
Neštěmice sídliště	✓			dc		✓	✓	✓
				zc				✓
Neštěmická	✓			dc				
				zc				
Neznabohy	✓			dc		✓		
Nová Ves	✓							
Nové krematorium	✓					✓	✓	
Nové Předlice	✓	✓		dc		✓		
				zc				
				dc Gl.				
				zc Gl.				
Novosedlické náměstí	✓			dc		✓	✓	✓
				zc		✓	✓	✓
OD Květ	✓	✓	✓	dc		✓	✓	✓
				zc		✓	✓	✓
Olešnice	✓					✓	✓	
Olšinky	✓	✓		dc		✓	✓	
				zc				✓
Opletalova	✓			dc				✓
				zc				✓
Orlická	✓			dc		✓	✓	✓
				zc		✓	✓	✓
Osamělá	✓			dc		✓		✓
				zc			✓	✓
Ovčácká stezka	✓			dc				
				zc				
Palivový kombinát	✓	✓		dc		✓	✓	✓
				zc		✓	✓	✓
Panorama, Trmice	✓			dc				
				zc				
Pekařská	✓			dc		✓	✓	✓
				zc		✓	✓	✓

název zastávky	MHD	VLD	vlak	směr	stav zastávky	vybavení zastávky		
						přístřešek	lavička	koš
Pivovar	✓	✓		dc		✓	✓	✓
				zc		✓		✓
Pod Holoměří	✓	✓		trol dc		✓	✓	✓
				trol zc			✓	✓
				bus dc			✓	✓
				bus zc				
Pod Hradem	✓			dc		✓	✓	✓
				zc				
Pod Svahem	✓					✓	✓	✓
Pod Vyhlídkou	✓			dc		✓	✓	✓
				zc				
Podhoří	✓	✓		dc		✓	✓	✓
				zc			✓	✓
Podlesí	✓			dc		✓	✓	✓
				zc				✓
Poláčkova	✓			dc		✓	✓	✓
				zc		✓	✓	✓
Poliklinika	✓	✓		dc		✓	✓	✓
				zc			✓	✓
				zc Klíše			✓	✓
Poslední cesta	✓			dc				✓
				zc				✓
Pražská	✓			dc				✓
				zc				✓
Prior	✓			dc		✓	✓	✓
				zc		✓	✓	✓
				zc 55				✓
Průmyslová	✓			dc				
				zc				
Předlice Kolonie	✓					✓	✓	✓
Předlická	✓					✓	✓	
Přístav	✓			dc		✓		

název zastávky	MHD	VLD	vlak	směr	stav zastávky	vybavení zastávky		
						přístřešek	lavička	koš
				zc		✓		
Revoluční	✓			1		✓	✓	✓
				2		✓	✓	✓
Ryjice	✓					✓	✓	✓
Ryjice sanatorium	✓							✓
Ryjická	✓			dc		✓	✓	✓
				zc				✓
Sebuzín	✓			dc		✓	✓	✓
				zc				✓
Sebuzín nádraží	✓		✓	dc		✓	✓	
				zc				
Sebuzín přívoz	✓			dc			✓	
				zc				
Sebuzín rozcestí	✓			dc				
				zc				
Severní Terasa	✓	✓		dc		✓	✓	✓
				zc		✓	✓	✓
				točna				
Sibiřská	✓			dc		✓		✓
				zc				
Sibiřská sídliště	✓			dc		✓		✓
				zc				
Sigma	✓			dc		✓		
				zc				
Skalka	✓			dc		✓	✓	✓
				zc				
Sklárna	✓	✓		dc		✓		
				zc				
Skorotice	✓			dc				✓
				zc		✓	✓	✓
Skorotice škola	✓			dc				
				zc			✓	✓
Sociální péče	✓			dc		✓	✓	✓

název zastávky	MHD	VLD	vlak	směr	stav zastávky	vybavení zastávky		
						přístřešek	lavička	koš
				zc		✓	✓	✓
Solvayova	✓			dc				
				zc				
Staré Předlice	✓	✓		nást				
				výst				
				VLD dc				
				VLD zc				
Stavbařů	✓			dc		✓	✓	✓
				zc		✓	✓	✓
Stavební stroje	✓			dc				✓
				zc				✓
Strážky	✓							✓
Strážky obec	✓	✓		dc		✓	✓	✓
				zc				
Střední školy	✓			dc		✓	✓	✓
				zc		✓	✓	✓
Střekov II	✓			dc			✓	
				zc				
Střekov nádraží ČD	✓		✓	dc		✓	✓	✓
				zc				
Střekov osada	✓			dc		✓	✓	✓
				zc				
Střekov Rodinova	✓			zc				
Stříbrnická	✓			dc		✓	✓	✓
				zc		✓	✓	✓
Stříbrnické nivy	✓			dc		✓	✓	✓
				zc				✓
Stříbrníky	✓			trol dc		✓	✓	✓
				trol zc		✓	✓	✓
				bus dc		✓	✓	✓
				bus zc		✓	✓	✓
Svádov nádraží	✓	✓	✓	dc		✓	✓	✓

název zastávky	MHD	VLD	vlak	směr	stav zastávky	vybavení zastávky		
						přístřešek	lavička	koš
				zc		✓	✓	✓
Svádov obec	✓					✓	✓	✓
Svádov osada	✓	✓		dc		✓	✓	✓
				zc		✓		✓
Svádovský přívoz	✓			dc				✓
				zc				✓
Svatopluka Čecha	✓			dc		✓	✓	✓
				zc				
Šafaříkovo náměstí	✓			dc		✓	✓	✓
				zc		✓	✓	✓
Šaldova	✓			dc			✓	✓
				zc		✓	✓	✓
Štefánikova	✓			dc			✓	✓
				zc			✓	✓
Teplárna	✓			dc		✓		
				zc		✓		
Tesla	✓			zc				✓
Trmice, Důl 5.květen	✓					✓		
Trmice, Elektrárna	✓		✓	dc		✓	✓	
				zc				
Trmice, Gogolova	✓			dc				
				zc				
Trmice, Metal	✓					✓		✓
Trmice, můstek		✓		dc				
				zc		✓		✓
Trmice, Nad Zámkem	✓			dc				
				zc				✓
Trmice, Nová škola	✓	✓		dc				
Trmice, Stará škola	✓	✓		dc		✓	✓	
				zc		✓	✓	✓
	✓	✓		dc				✓

název zastávky	MHD	VLD	vlak	směr	stav zastávky	vybavení zastávky		
						přístřešek	lavička	koš
Trmice, Václavské náměstí				zc				
Trmice, Zámecká	✓			dc		✓		
				zc				
Trmická	✓			dc				✓
				zc				
Třebízského	✓			zc		✓	✓	✓
TSM	✓			dc				
				zc				
U Studánky	✓			dc		✓		
				zc		✓	✓	
U Vlečky	✓			dc				
				zc				
U Vodopádu	✓			dc		✓	✓	✓
				zc		✓	✓	✓
U Vozovny	✓			dc				
				zc				
Újezd, Trmice	✓			dc				
				zc		✓	✓	✓
Úžín	✓	✓		dc			✓	✓
				zc		✓	✓	
V Besídkách	✓			dc				✓
				zc				✓
V Rokli	✓			dc		✓	✓	✓
				zc		✓	✓	✓
V Zahrádkách	✓			dc		✓	✓	✓
				zc			✓	✓
V Zeleni	✓			dc		✓	✓	✓
				zc		✓	✓	✓
Vaňov	✓					✓		✓
Ve Stromkách	✓			dc				✓
Větrná	✓			dc		✓	✓	✓

název zastávky	MHD	VLD	vlak	směr	stav zastávky	vybavení zastávky		
						přístřešek	lavička	koš
				zc		✓	✓	✓
Vinařská	✓			dc		✓	✓	✓
				zc			✓	✓
Vlnola	✓			dc		✓		
				zc		✓	✓	
Vodárna	✓			dc		✓	✓	✓
				zc		✓	✓	✓
Vojanova, ZOO	✓			dc				✓
				zc				✓
Vozovna	✓			zc				
Vozovna DP	✓			dc		✓	✓	✓
				zc				
Všebořice	✓			dc			✓	✓
				zc				
Všebořice obch.centrum	✓	✓		dc		✓	✓	✓
				zc		✓	✓	✓
Všebořická	✓	✓		dc		✓	✓	✓
				zc		✓	✓	✓
Výstupní	✓			dc		✓	✓	
				zc		✓	✓	
Za Válcovnou	✓			dc		✓		✓
Zahradnický podnik	✓			dc		✓	✓	✓
				zc				
Zahradnictví	✓			dc		✓	✓	✓
				zc				
Západní nádraží ČD	✓	✓	✓	dc		✓	✓	✓
				zc				✓
Zdymadla	✓			dc		✓	✓	✓
				zc		✓	✓	✓
ZOO	✓			dc		✓	✓	✓
				zc		✓	✓	✓
Za Humny	✓	✓		dc		✓	✓	✓

název zastávky	MHD	VLD	vlak	směr	stav zastávky	vybavení zastávky		
						přístřešek	lavička	koš
				zc		✓		✓
ZPA	✓			dc		✓	✓	✓
				zc		✓		
Žežická	✓			dc				
				zc				

Legenda:

rekonstruovaná zastávka s vyhovující nástupní hranou i nástupištěm a s prvky pro nevidomé
nerekonstruovaná zastávka s vyhovující nástupní hranou i nástupištěm
nerekonstruovaná zastávka s nevyhovující nástupní hranou nebo nástupištěm
zastávka bez nástupní hrany

dc do centra
zc z centra

PŘÍLOHA Č. 2

Výsledky nehodovosti na území města

2.1 Přehled dopravních nehod

2.2 Přehled dopravních nehod s chodci

2.3 Přehled dopravních nehod s cyklisty

2.4 Místa se zvýšenou nehodovostí

Legenda

dopravní nehody

- smrt
- těžké zranění
- lehké zranění

jádrový odhad hustoty (r=100m)

počet nehod/100m2

- 0 - 16
- 16 - 69
- 69 - 250

HaskonigDHV CZ, s.r.o.
prosinec 2018

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

0 250 500 1 000 metry

Plán udržitelné městské mobility Ústí n./L.

1. Přehled dopravních nehod 2007-2017

Legenda

dopravní nehody

- smrt
- těžké zranění
- lehké zranění
- hmotná škoda

jádrový odhad hustoty (r=100m)

počet nehod/100m2

- 0 - 2
- 2 - 5
- 5 - 17

HaskonigDHV CZ, s.r.o.
prosinec 2018

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

0 250 500 1 000 metry

Plán udržitelné městské mobility Ústí n./L.

2. Přehled dopravních nehod s chodci 2007-2017

Legenda

dopravní nehody

- smrt
- těžké zranění
- lehké zranění
- hmotná škoda

jádrový odhad hustoty (r=100m)

počet nehod/100m2

- 0 - 0,5
- 0,5 - 1,3
- 1,3 - 4

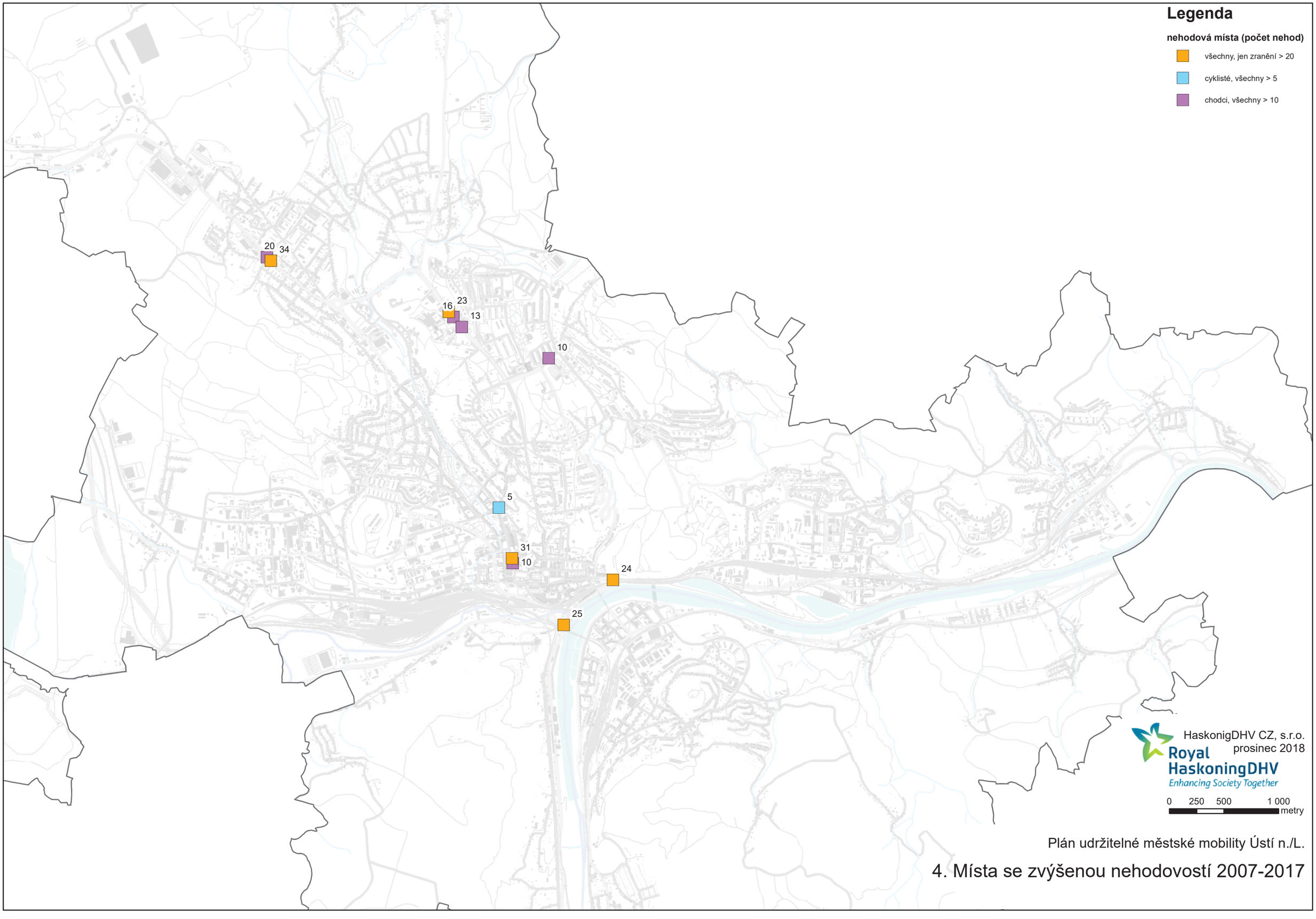
HaskonigDHV CZ, s.r.o.
prosinec 2018

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

0 250 500 1 000 metry

Plán udržitelné městské mobility Ústí n./L.

3. Přehled dopravních nehod s cyklisty 2007-2017


Legenda
nehodová místa (počet nehod)
všechny, jen zranění > 20
cyklisté, všechny > 5
chodci, všechny > 10
20
34
16
23
13
10
5
31
10
24
25
HaskonigDHV CZ, s.r.o.
prosinec 2018
Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together
0 250 500 1 000
metry
Plán udržitelné městské mobility Ústí n./L.
4. Místa se zvýšenou nehodovostí 2007-2017

Ústí nad Labem



PLÁN UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY MĚSTA ÚSTÍ NAD LABEM

C – Návrhová část

D, E – Akční plán, monitoring, evaluace

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

PLÁN UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY MĚSTA ÚSTÍ NAD LABEM

C – Návrhová část

D, E – Akční plán, monitoring, evaluace

Červen 2020

Zpracovatelé:

HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r.o.
Sokolovská 100/94
186 00 Praha 8 – Karlín
www.rhdhv.cz
dhvcr@rhdhv.com

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.
Líšeňská 33a
636 00 Brno
www.cdv.cz
cdv@cdv.cz

OBSAH

OBSAH ... **3**

1 ÚVODNÍ KAPITOLA ... **6**

2 METODICKÝ POSTUP TVORBY NÁVRHOVÉ ČÁSTI ... **7**

2.1 NÁVRHOVÁ OBDOBÍ ... 10

2.2 TVORBA ZÁSOBNÍKU OPATŘENÍ ... 10

3 VIZE MOBILITY ... **17**

4 STRATEGICKÉ A SPECIFICKÉ CÍLE ... **19**

4.1 MĚSTO S UDRŽITELNÝM DOPRAVNÍM CHOVÁNÍM ... 21

4.2 KVALITNÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA ... 26

4.3 CHYTRÁ A INTELIGENTNÍ DOPRAVA ... 30

4.4 SNADNÁ MOBILITA A DOSTUPNOST BEZ BARIÉR ... 32

4.5 BEZPEČNÉ MĚSTO ... 33

4.6 KVALITNÍ A ATRAKTIVNÍ VEŘEJNÉ PROSTORY ... 35

4.7 ZLEPŠENÍ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ VE MĚSTĚ ... 37

4.8 PODPORA MANAGEMENTU MOBILITY ... 38

5 SCÉNÁŘE MOBILITY ... **40**

5.1 SCÉNÁŘ Č. 1 ZACHOVÁVAJÍCÍ STÁVAJÍCÍ PODMÍNKY ... 40

5.2 SCÉNÁŘ Č. 2 ZAMĚŘENÝ NA ROZVOJ VŠECH DOPRAVNÍCH MÓDŮ S PREFERENCÍ INDIVIDUÁLNÍ AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY ... 46

5.3 SCÉNÁŘ Č. 3 ZAMĚŘENÝ NA ROZVOJ UDRŽITELNÝCH DOPRAVNÍCH MÓDŮ ... 49

5.4 SCÉNÁŘ DOPORUČENÝ K REALIZACI ... 52

6 POPIS NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ ... **61**

6.1 AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA, PARKOVÁNÍ ... 62

6.2 PĚŠÍ A CYKLISTICKÁ DOPRAVA ... 84

6.3 VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA ... 114

6.4 NÁKLADNÍ DOPRAVA, CITYLOGISTIKA, SDÍLENÁ MOBILITA, MANAGEMENT MOBILITY ... 142

7 DOPRAVNÍ MODELOVÁNÍ ... **161**

7.1 ZÓNACE A ROZSAH MODELOVÉHO ÚZEMÍ ... 161

7.2 VSTUPNÍ DATA ... 161

7.3 MODEL DOPRAVNÍ POPTÁVKY ... 163

7.4 MODEL DOPRAVNÍ NABÍDKY ... 165

7.5 INTERAKCE MODELU NABÍDKY A POPTÁVKY – ZATĚŽOVÁNÍ SÍTĚ ... 165

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

12.8 PODPORA MANAGEMENTU MOBILITY 260

13 REFERENCE, SEZNAMY 262

13.1 REFERENCE 262

13.2 SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK A POJMŮ 264

13.3 SEZNAM OBRÁZKŮ 267

13.4 SEZNAM TABULEK 269

13.5 SEZNAM PŘÍLOH 271

1 ÚVODNÍ KAPITOLA

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

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

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

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

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

2 METODICKÝ POSTUP TVORBY NÁVRHOVÉ ČÁSTI

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

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

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

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

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

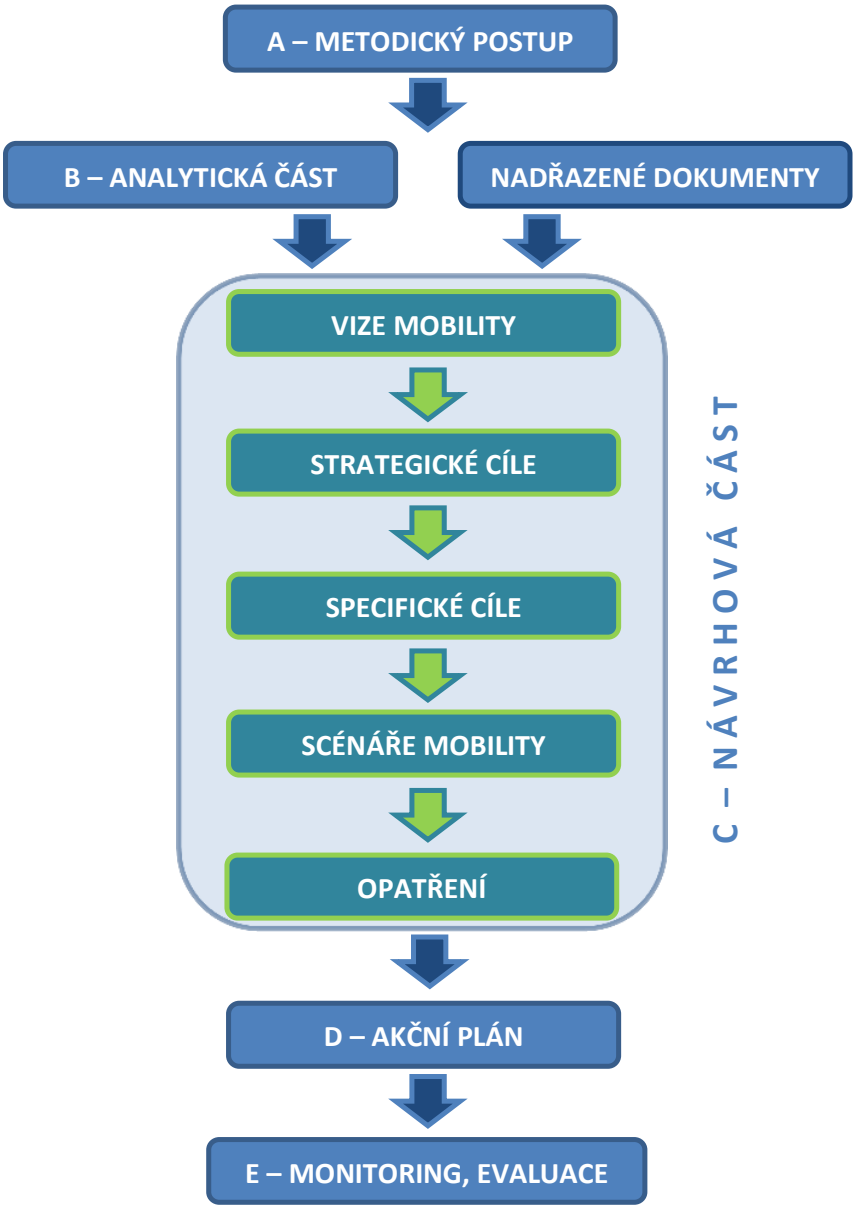
Navržená opatření byla na proběhlých brainstorminzích s řídící skupinou a odbornými skupinami hodnocena z hlediska jejich přínosů. Detailní popis hodnocení je součástí jedné z dalších kapitol. Díky uskutečněným brainstormingům bylo možné zásobníky opatření také ve zmíněných skupinách diskutovat. Na základě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

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

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

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

Grafické znázornění etapizace tvorby Plánu udržitelné městské mobility zobrazuje Obrázek 1.



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

2.1 NÁVRHOVÁ OBDOBÍ

V rámci dokumentu PUMM Ústí nad Labem byla stanovena celkem tři návrhová období. Jedná se o návrhové horizonty:

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

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

2.2 TVORBA ZÁSOBNÍKU OPATŘENÍ

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

S navrženými opatřeními ze zásobníku bylo dále pracováno. Zásobník opatření prošel hodnocením přínosů odborné i širší veřejnosti, a následně byly sestaveny balíčky opatření pro modelování a jednotlivé scénáře (postup viz kapitola 2.1 Postup tvorby návrhové části). **Do výsledného scénáře doporučeného k realizaci se tak dostala pouze vybraná opatření, která jsou v dalších kapitolách této zprávy detailněji popsána.**

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

Tabulka 1 Seznam všech opatření sestavených v rámci PUMM

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

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

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

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

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

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

3 VIZE MOBILITY

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

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

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

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

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

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

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

Motto: „ÚSTÍ JEDE!“

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

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

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

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

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

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

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

4 STRATEGICKÉ A SPECIFICKÉ CÍLE

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

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

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

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

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

➔ **Chytrá a inteligentní doprava**
- ⇨ Realizace inteligentního dopravního systému (ITS) a dalších inteligentních dopravních řešení
- ⇨ Optimalizace městské logistiky

➔ **Snadná mobilita a dostupnost bez bariér**

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

➔ **Bezpečné město**

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

➔ **Kvalitní a atraktivní veřejné prostory**

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

➔ **Zlepšení životního prostředí ve městě**

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

➔ **Podpora managementu mobility**

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

Následuje detailnější popis jednotlivých strategických a specifických cílů.

4.1 MĚSTO S UDRŽITELNÝM DOPRAVNÍM CHOVÁNÍM

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

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

4.1.1 Moderní a ekologický vozový park MHD

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

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

Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

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

4.1.2 Rozvoj trolejbusové dopravy / elektrické trakce v MHD

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

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

Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

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

4.1.3 Zkvalitnění dopravní obsluhy města

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

Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

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

4.1.4 Podpora realizace vysokorychlostní trati (VRT)

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

Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

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

4.1.5 Podpora IDS Doprava Ústeckého kraje

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

Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

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

4.1.6 Zajištění vhodných podmínek k multimodálnímu dopravnímu chování

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

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

Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

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

4.1.7 Podpora multimodálního dopravního chování

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

Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

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

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

4.1.8 Využití potenciálu nábřeží řeky Labe

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

Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

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

4.1.9 Podpora sdílené mobility a rozvoj potřebné infrastruktury

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

Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

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

4.2 KVALITNÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

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

4.2.1 Kvalitní technická infrastruktura pro provoz MHD

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

Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

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

4.2.2 Rozvoj komunikační infrastruktury

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

Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

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

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

4.2.3 Řešení problematiky parkování

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

Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

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

4.2.4 Modernizace pěší infrastruktury a její rozvoj

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

Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

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

4.2.5 Modernizace cyklistické infrastruktury a její rozvoj

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

Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

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

4.2.6 Bezbariérová stávající dopravní infrastruktura

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

Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

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

4.3 CHYTRÁ A INTELIGENTNÍ DOPRAVA

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

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

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

Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

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

4.3.2 Optimalizace městské logistiky

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

Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

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

4.4 SNADNÁ MOBILITA A DOSTUPNOST BEZ BARIÉR

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

4.4.1 Rozvoj bezbariérových opatření ve veřejném prostoru a u veřejných budov

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

Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

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

4.4.2 Realizace zklidňujících opatření na komunikační síti

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

Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

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

4.5 BEZPEČNÉ MĚSTO

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

4.5.1 Zajištění bezpečnosti v prostředcích hromadné dopravy

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

Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

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

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

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

Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

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

4.5.3 Zvýšení bezpečnosti na komunikační síti města

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

Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

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

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

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

Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

- C30 Zvýšení bezpečnosti a modernizace přechodů pro chodce

4.6 KVALITNÍ A ATRAKTIVNÍ VEŘEJNÉ PROSTORY

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

4.6.1 Realizace živých nábřeží řeky Labe

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

Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

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

4.6.2 Podpora výsadby zeleně, rozšiřování zelených ploch

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

Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

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

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

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

Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

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

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

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

Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

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

4.7 ZLEPŠENÍ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ VE MĚSTĚ

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

4.7.1 Podpora elektromobility a vozidel na alternativní pohon

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

Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

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

4.7.2 Snížení negativních vlivů z motorové dopravy

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

Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

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

4.8 PODPORA MANAGEMENTU MOBILITY

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

4.8.1 Marketingová podpora a kampaně k udržitelné mobilitě

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

Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

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

4.8.2 Poskytování informací o udržitelné mobilitě

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

Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

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

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

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

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

Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

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

4.8.4 Zajištění managementu mobility

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

Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

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

5 SCÉNÁŘE MOBILITY

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

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

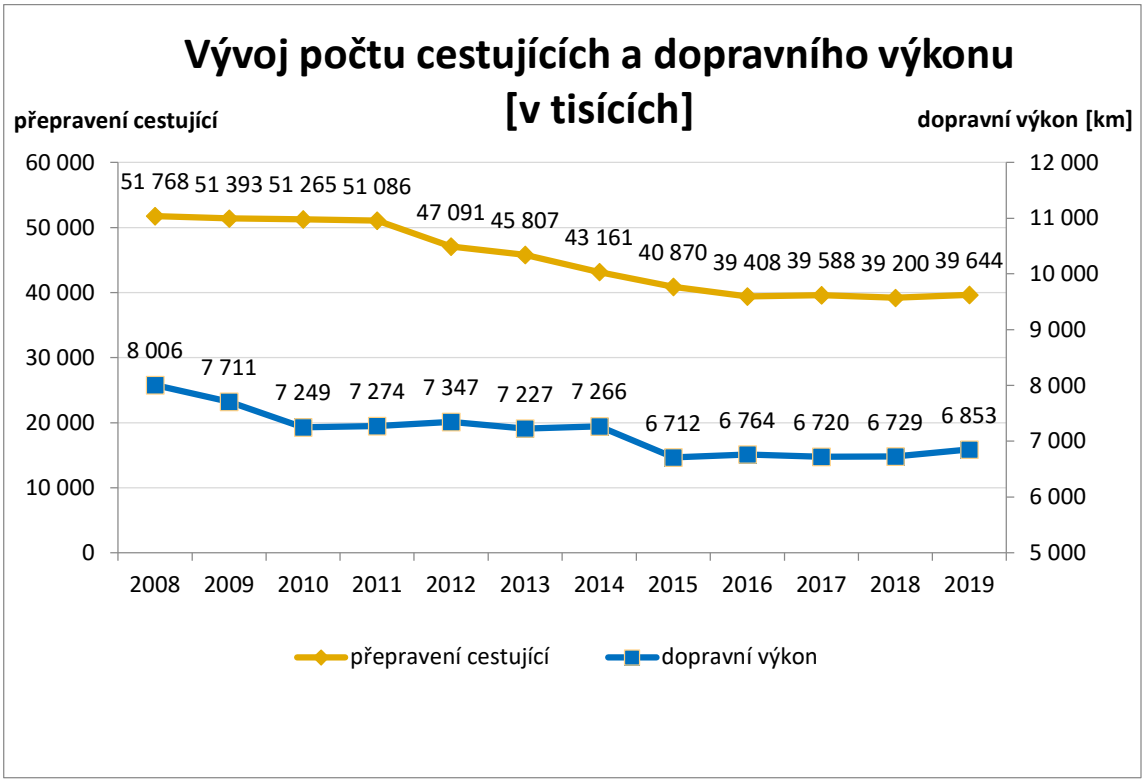
Výsledně byl vyhodnocen a vybrán jeden nejvhodnější scénář mobility, který byl následně doporučen k realizaci v návrhových horizontech a byla k němu přiřazena relevantní opatření naplňující vizi, strategické a specifické cíle s návazností na daný scénář.

5.1 SCÉNÁŘ Č. 1 ZACHOVÁVAJÍCÍ STÁVAJÍCÍ PODMÍNKY

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

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

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



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

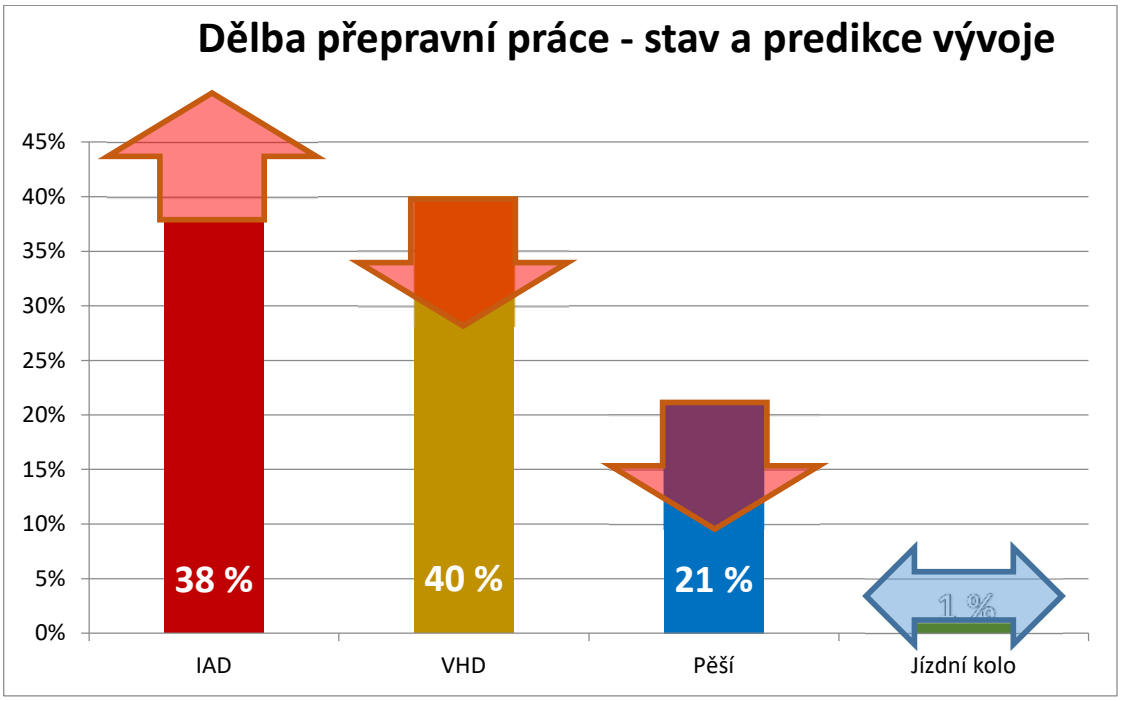
Vlivem růstu automobilizace budou cesty pro pěší a cyklisty méně bezpečné a komfortní. Bude vzrůstat neochota obyvatelstva využívat tyto módy dopravy pro každodenní cesty. Cesty automobily budou postupně nahrazovat dosavadní pěší cesty na krátké vzdálenosti.

Očekávané dopady v dopravním systému:

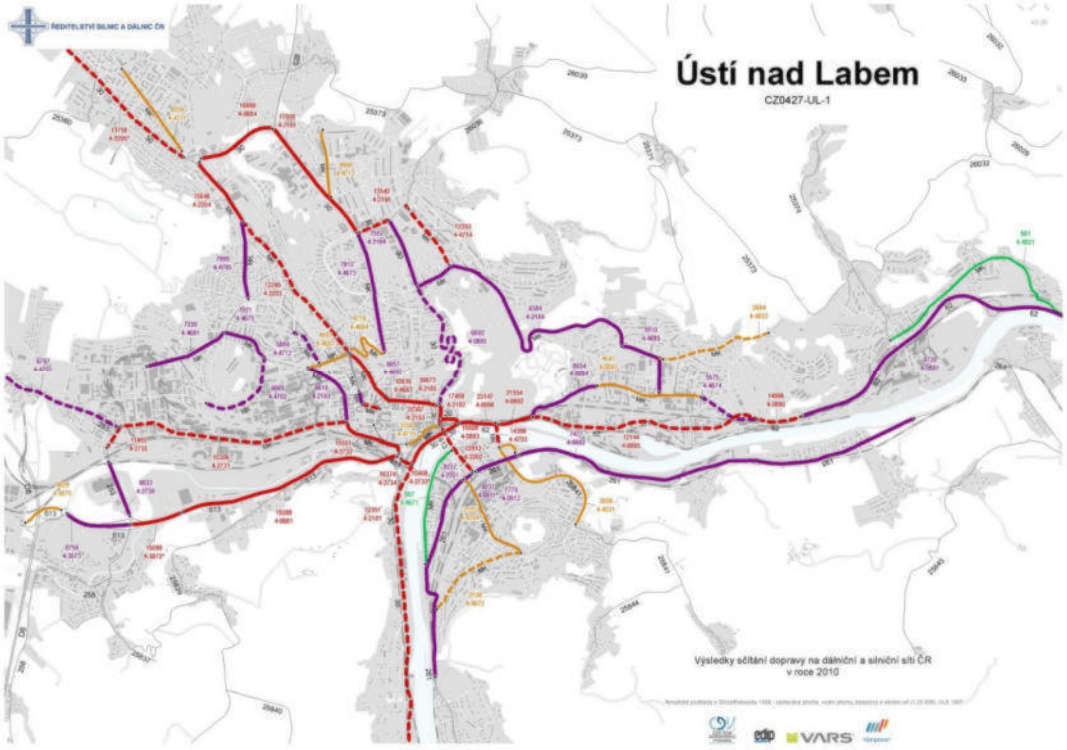
- pokračování trendu nárůstu intenzity automobilové dopravy (viz Obrázek 4 a Obrázek 5 - trend CSD 2010, 2016)
- stagnace, případný pokles počtu odbavených cestujících v MHD (viz Obrázek 2)
- stagnace, případně pokles využívání jízdního kola pro každodenní cesty
- stagnace, případně pokles využívání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

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

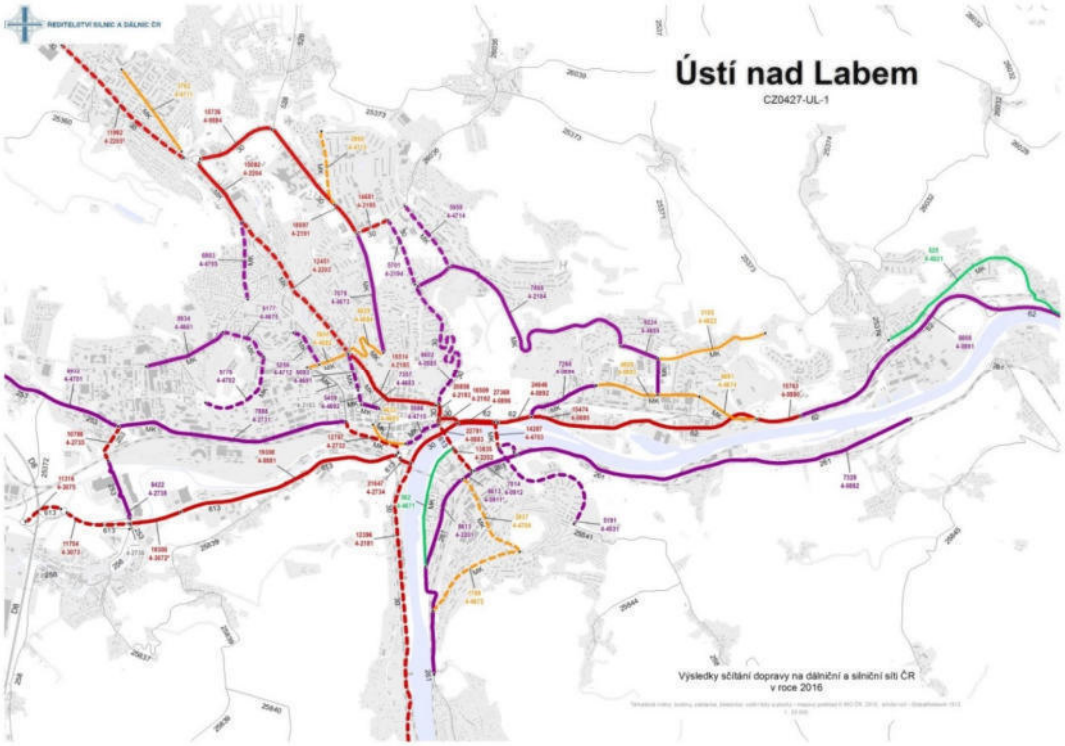
nárůst, šipka směrem dolů pokles, vodorovná modrá šipka poté stagnaci. Červená šipka zároveň znamená nežádoucí trend, zelená žádoucí trend.



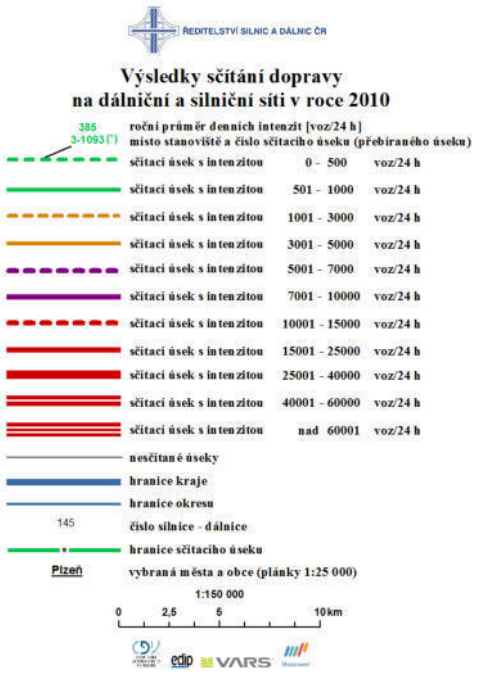
Obrázek 3 Predikce vývoje dělby přepravní práce pro scénář 1 - zachování stávajících podmínek



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



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



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

5.1.1 SWOT analýza

SILNÉ STRÁNKY

- Finančně nenáročné řešení

SLABÉ STRÁNKY

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

PŘÍLEŽITOSTI

- Nejsou

HROZBY

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

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

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

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

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

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

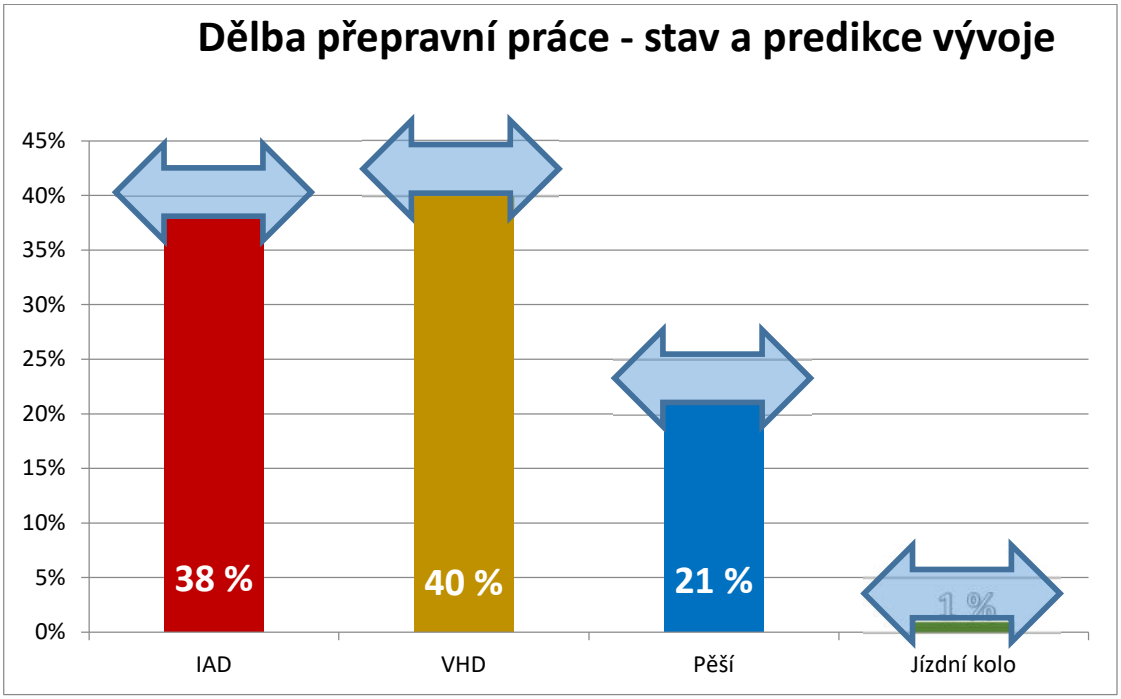
I přes nabídku nové infrastruktury pro cyklistickou dopravu nedojde k navýšení každodenních cest pomocí jízdního kola. Cyklistická doprava bude mít stále pouze velmi omezený rekreační charakter.

Očekávané dopady v dopravním systému:

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

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

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



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

5.2.1 SWOT analýza

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

SILNÉ STRÁNKY

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

SLABÉ STRÁNKY

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

PŘÍLEŽITOSTI

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

HROZBY

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

5.3 SCÉNÁŘ Č. 3 ZAMĚŘENÝ NA ROZVOJ UDRŽITELNÝCH DOPRAVNÍCH MÓDŮ

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

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

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

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

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

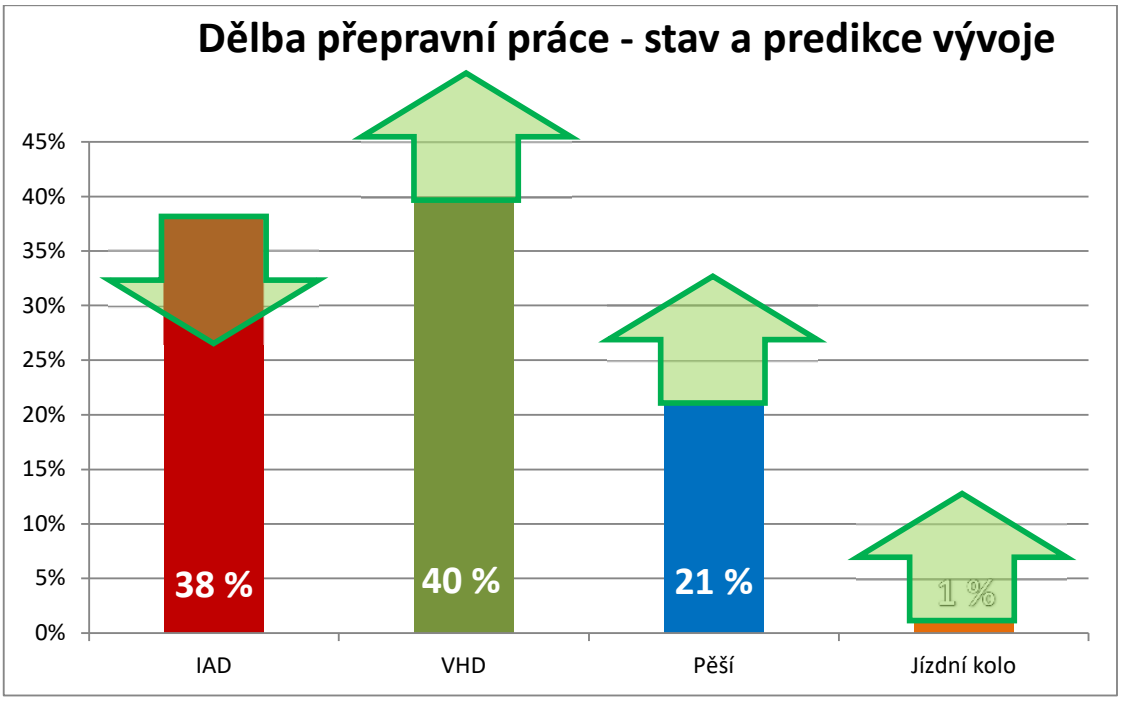
Postupné budování bezbariérových tras a vytváření atraktivnějšího prostředí pro pobytový prostor ve městě povede k vyšší atraktivitě pěší dopravy. V konkurenci s cyklistickou

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

Očekávané dopady v dopravním systému:

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

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



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

5.3.1 SWOT analýza

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

SILNÉ STRÁNKY

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

SLABÉ STRÁNKY

- Finanční náročnost pro realizaci opatření

PŘÍLEŽITOSTI

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

HROZBY

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

5.4 SCÉNÁŘ DOPORUČENÝ K REALIZACI

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

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

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

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

5.4.1 Opatření zahrnutá do scénáře doporučeného k realizaci

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

6 POPIS NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ

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

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

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

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

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

6.1 AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA, PARKOVÁNÍ

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

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

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

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

6.1.1 A1 Realizace nových komunikací a komunikačních propojení

Popis opatření:

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

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

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

Vazba na specifický cíl:

- *Rozvoj komunikační infrastruktury*

6.1.2 A2 Modernizace stávajících komunikací

Popis opatření:

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

Návaznost na opatření:

- *A4 Zavedení plánování péče o stav dopravní infrastruktury*

Vazba na specifický cíl:

- *Rozvoj komunikační infrastruktury*

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

Popis opatření:

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

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

Vazba na specifický cíl:

- *Rozvoj komunikační infrastruktury*

6.1.4 A4 Zavedení plánování péče o stav dopravní infrastruktury

Popis opatření:

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

Návaznost na opatření:

- *A2 Modernizace stávajících komunikací*

Vazba na specifický cíl:

- *Rozvoj komunikační infrastruktury*

6.1.5 A5 Omezení parkování v centru města

Popis opatření:

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

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



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

Návaznost na opatření:

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

Vazba na specifický cíl:

- *Řešení problematiky parkování*

6.1.6 A6 Navádění na parkoviště a informace o obsazenosti

Popis opatření:

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

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

Vazba na specifický cíl:

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

6.1.7 A7 Osazování vybraných lokalit strategickými detektory pro zjišťování dopravních intenzit

Popis opatření:

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

Vazba na specifický cíl:

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

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

Popis opatření:

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

Vazba na specifický cíl:

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

6.1.9 A9 Zavedení jednosměrek ve vybraných ulicích

Popis opatření:

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

Vazba na specifický cíl:

- *Realizace zklidňujících opatření na komunikační síti*

6.1.10 A10 Zajištění měření rychlosti na vybraných komunikacích na území města

Popis opatření:

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

Vazba na specifický cíl:

- *Zvýšení bezpečnosti na komunikační síti města*

6.1.11 A11 Odstranění bezpečnostních dopravních závad na komunikacích

Popis opatření:

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

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

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

Vazba na specifický cíl:

- *Zvýšení bezpečnosti na komunikační síti města*

6.1.12 A12 Výsadba izolační zeleně

Popis opatření:

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

Vazba na specifický cíl:

- *Snížení negativních vlivů z motorové dopravy*

6.1.13 A13 Masarykova nemocnice - řešení dopravy v klidu

Popis opatření:

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

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

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

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

Vazba na specifický cíl:

- *Řešení problematiky parkování*

6.1.14 A14 Zkapacitnění parkování u polikliniky

Popis opatření:

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

Vazba na specifický cíl:

- *Řešení problematiky parkování*

6.1.15 A15 Zajištění plynulého provozu přizpůsobením infrastruktury technickým parametrům vozidel

Popis opatření:

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

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

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

Návaznost na opatření:

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

Vazba na specifický cíl:

- *Rozvoj komunikační infrastruktury*

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

Popis opatření:

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

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

Návaznost na opatření:

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

Vazba na specifický cíl:

- *Řešení problematiky parkování*

6.1.17 A17 Zavedení obytných zón a zón 30

Popis opatření:

Z důvodu zklidňování dopravy a zvyšování bezpečnosti cyklistů a pěších je vhodné na území města realizovat ve vybraných lokalitách obytné zóny a zóny 30. Zóny jsou na vstupních komunikacích vyznačeny svislým dopravním značením, které je potřeba doplnit vhodnými zklidňovacími prvky (zvýšené křižovatky, střídavě oboustranné bodové zúžení, vysazené chodníkové plochy atd.) dle platné legislativy.
Oblast vymezená jako obytná zóna výrazným způsobem preferuje chodce a omezuje provoz motorových vozidel. V obytné zóně smějí chodci užívat pozemní komunikaci v celé její šířce, přičemž se na ně nevztahuje § 53 (například chůze po chodníku – chodník v obytné zóně neexistuje, chodí se po celé šíři komunikace). Nejvyšší povolená rychlost na komunikacích je 20 km/h. Zóny se zřizují v oblasti obce, jejíž komunikace mají pobytovou funkci.

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

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

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

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

Návaznost na opatření:

- *C8 Podpora zavádění cykloobousměrek*

Vazba na specifický cíl:

- *Realizace zklidňujících opatření na komunikační síti města*

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

Popis opatření:

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



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

Vazba na specifický cíl:

- *Zvýšení bezpečnosti na komunikační síti města*

6.1.19 A19 Realizace protihlukových opatření

Popis opatření:

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

Vazba na specifický cíl:

- *Snížení negativních vlivů z motorové dopravy*

6.1.20 A20 Snížení rychlosti na vybraných úsecích komunikací

Popis opatření:

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

Typovými zklidňujícími opatřeními mohou být:

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

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

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

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

Typickými příklady psychologických zpomalovacích prvků jsou:

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

Vazba na specifický cíl:

- *Snížení negativních vlivů z motorové dopravy*

6.1.21 A21 Výstavba kapacitního parkoviště P+R v lokalitě Neštěmice

Popis opatření:

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

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

Návaznost na opatření:

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

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

Vazba na specifický cíl:

- *Zajištění vhodných podmínek k multimodálnímu dopravnímu chování*

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

Popis opatření:

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

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

Návaznost na opatření:

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

Vazba na specifický cíl:

- *Zajištění vhodných podmínek k multimodálnímu dopravnímu chování*

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

Popis opatření:

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

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

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

Návaznost na opatření:

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

Vazba na specifický cíl:

- *Zajištění vhodných podmínek k multimodálnímu dopravnímu chování*

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

Popis opatření:

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

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

Návaznost na opatření:

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

Vazba na specifický cíl:

- *Zajištění vhodných podmínek k multimodálnímu dopravnímu chování*

6.1.25 A25 Výstavba kapacitního parkoviště P+R v lokalitě Všebořice

Popis opatření:

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

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

Návaznost na opatření:

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

Vazba na specifický cíl:

- *Zajištění vhodných podmínek k multimodálnímu dopravnímu chování*

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

Popis opatření:

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

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

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

Návaznost na opatření:

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

Vazba na specifický cíl:

- *Zajištění vhodných podmínek k multimodálnímu dopravnímu chování*

6.1.27 A27 Výstavba parkovacího domu ul. Vinařská

Popis opatření:

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

Vazba na specifický cíl:

- *Zajištění vhodných podmínek k multimodálnímu dopravnímu chování*

6.1.28 A28 Využívání ploch a areálů brownfieldů ke kapacitnímu parkování

Popis opatření:

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

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

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

Vazba na specifický cíl:

- *Zajištění vhodných podmínek k multimodálnímu dopravnímu chování*

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

Popis opatření:

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

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

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

Vazba na specifický cíl:

- *Zajištění vhodných podmínek k multimodálnímu dopravnímu chování*

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

Popis opatření:

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

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

Vazba na specifický cíl:

- *Řešení problematiky parkování*

6.1.31 A31 Výstavba kapacitního parkoviště P+R u Západního nádraží

Popis opatření:

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

Návaznost na opatření:

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

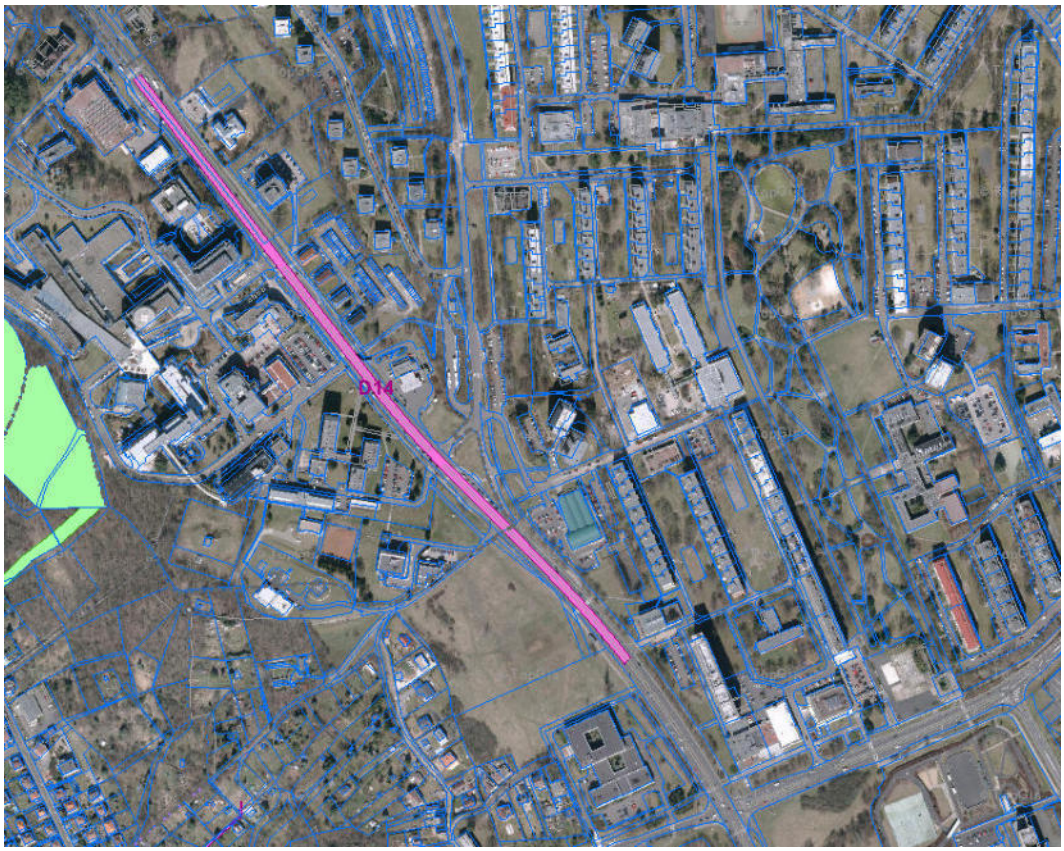
Vazba na specifický cíl:

- *Zajištění vhodných podmínek k multimodálnímu dopravnímu chování*

6.1.32 A32 Řešení dopravní situace v ul. Sociální péče

Popis opatření:

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



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

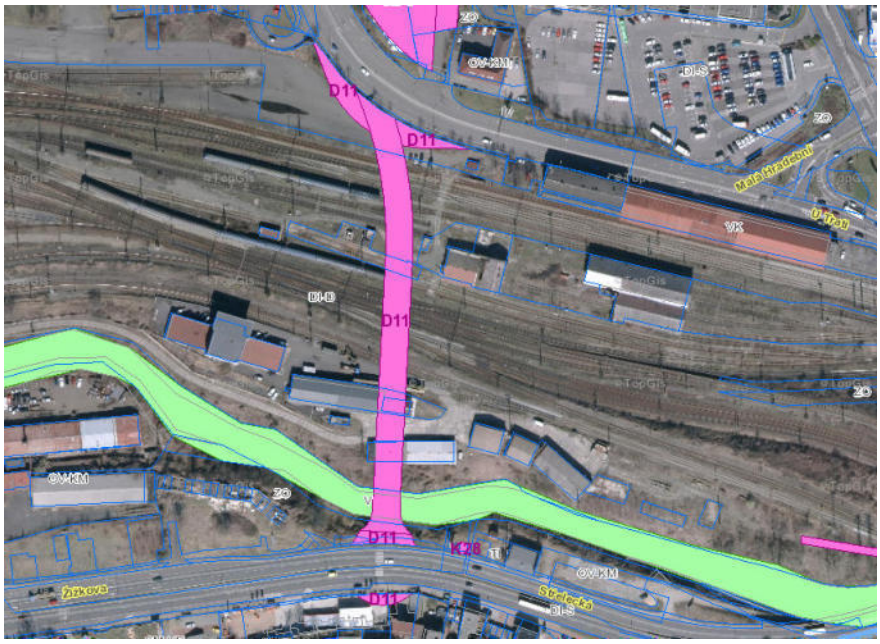
Vazba na specifický cíl:

- *Rozvoj komunikační infrastruktury*

6.1.33 A33 Propojení ulice U Trati se silnicí II/613

Popis opatření:

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



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

Návaznost na opatření:

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

Vazba na specifický cíl:

- *Rozvoj komunikační infrastruktury*

6.1.34 A34 Realizace obchvatu města v částečném provedení

Popis opatření:

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

Vazba na specifický cíl:

- *Rozvoj komunikační infrastruktury*

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

Popis opatření:

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

Vazba na specifický cíl:

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

6.2 PĚŠÍ A CYKLISTICKÁ DOPRAVA

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

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

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

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

6.2.1 C1 Zajištění návazné cykloinfrastruktury k parkovištím P+R

Popis opatření:

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

Návaznost na opatření:

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

Vazba na specifický cíl:

- *Zajištění vhodných podmínek k multimodálnímu dopravnímu chování*

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

Popis opatření:

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

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

Vazba na specifický cíl:

- *Zajištění vhodných podmínek k multimodálnímu dopravnímu chování*

6.2.3 C3 Modernizace a rozvoj stávajících pěších tras

Popis opatření:

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

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

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

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

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

Vazba na specifický cíl:

- *Modernizace pěší infrastruktury a její rozvoj*

6.2.4 C4 Realizace nové pěší infrastruktury

Popis opatření:

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

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

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

Vazba na specifický cíl:

- *Modernizace pěší infrastruktury a její rozvoj*

6.2.5 C5 Realizace bezpečných, příjemných a bezbariérových páteřních pěších tras

Popis opatření:

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

Vazba na specifický cíl:

- *Modernizace pěší infrastruktury a její rozvoj*

6.2.6 C6 Realizace cyklistického propojení území města s lokalitou jezero Milada

Popis opatření:

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

Návaznost na opatření:

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

Vazba na specifický cíl:

- *Modernizace cyklistické infrastruktury a její rozvoj*

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

Popis opatření:

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



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

Vazba na specifický cíl:

- *Modernizace cyklistické infrastruktury a její rozvoj*

6.2.8 C8 Podpora zavádění cykloobousměrek

Popis opatření:

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

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



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

Vazba na specifický cíl:

- *Modernizace cyklistické infrastruktury a její rozvoj*

6.2.9 C9 Umožnění vjezdu cyklistů do centra města změnou organizace dopravy

Popis opatření:

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

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

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

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

Návaznost na opatření:

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

Vazba na specifický cíl:

- *Modernizace cyklistické infrastruktury a její rozvoj*

6.2.10 C10 Rozvoj dopravního značení v rámci cyklistické infrastruktury

Popis opatření:

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

Vazba na specifický cíl:

- *Modernizace cyklistické infrastruktury a její rozvoj*

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

Popis opatření:

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

Vazba na specifický cíl:

- *Modernizace cyklistické infrastruktury a její rozvoj*

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

Popis opatření:

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



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

Vazba na specifický cíl:

- *Modernizace cyklistické infrastruktury a její rozvoj*

6.2.13 C13 Dobudování Labské cyklostezky na území města

Popis opatření:

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

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

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



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

Vazba na specifický cíl:

- *Modernizace cyklistické infrastruktury a její rozvoj*

6.2.14 C14 Rozvoj cyklotras a cykloopatření na celém území města

Popis opatření:

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

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

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

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

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

Vazba na specifický cíl:

- *Modernizace cyklistické infrastruktury a její rozvoj*

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

Popis opatření:

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

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

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

Návaznost na opatření:

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

Vazba na specifický cíl:

- *Modernizace cyklistické infrastruktury a její rozvoj*

6.2.16 C16 Realizace páteřních cyklotras na území celého města

Popis opatření:

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

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

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

Vazba na specifický cíl:

- *Modernizace cyklistické infrastruktury a její rozvoj*

6.2.17 C17 Podpora cykloopatření a cykloinfrastruktury v rozvojových lokalitách

Popis opatření:

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

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

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

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

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

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

Vazba na specifický cíl:

- *Modernizace cyklistické infrastruktury a její rozvoj*

6.2.18 C18 Povolení vjezdu cyklistů do pěších zón

Popis opatření:

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

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

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

Vazba na specifický cíl:

- *Modernizace cyklistické infrastruktury a její rozvoj*

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

Popis opatření:

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

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

Vazba na specifický cíl:

- *Modernizace cyklistické infrastruktury a její rozvoj*

6.2.20 C20 Bezbariérová úprava vstupu na mosty přes Labe

Popis opatření:

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

Vazba na specifický cíl:

- *Bezbariérová stávající dopravní infrastruktura*

6.2.21 C21 Realizace zvláštních bezpečnostních opatření pro cyklisty na rušných křižovatkách

Popis opatření:

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

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

Návaznost na opatření:

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

Vazba na specifický cíl:

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

6.2.22 C22 Úprava současné pěší infrastruktury do bezbariérového provedení

Popis opatření:

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

Vazba na specifický cíl:

- *Bezbariérová stávající dopravní infrastruktura*

6.2.23 C23 Zavedení a rozvoj systémů zvukové navigace pro nevidomé

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

Vazba na specifický cíl:

- *Bezbariérová stávající dopravní infrastruktura*

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

Popis opatření:

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

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

Vazba na specifický cíl:

- *Bezbariérová stávající dopravní infrastruktura*

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

Popis opatření:

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

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

Vazba na specifický cíl:

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

6.2.26 C26 Zlepšení kvality veřejného prostranství pomocí zklidňujících prvků

Popis opatření:

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

Vazba na specifický cíl:

- *Realizace zklidňujících opatření na komunikační síti*

6.2.27 C27 Rozvoj pěších zón v centru města

Popis opatření:

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

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

Vazba na specifický cíl:

- *Realizace zklidňujících opatření na komunikační síti*

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

Popis opatření:

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

Vazba na specifický cíl:

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

6.2.29 C29 Rozvoj segregovaných komunikací pro pěší a cyklisty

Popis opatření:

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

Vazba na specifický cíl:

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

6.2.30 C30 Zvýšení bezpečnosti a modernizace přechodů pro chodce

Popis opatření:

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

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

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

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

Vazba na specifický cíl:

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

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

Popis opatření:

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

Vazba na specifický cíl:

- *Realizace živých nábřeží řeky Labe*

6.2.32 C32 Budování zázemí pro volnočasové vyžití

Popis opatření:

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

Vazba na specifický cíl:

- *Realizace živých nábřeží řeky Labe*

6.2.33 C33 Zpřístupnění nábřeží Labe pro volnočasové vyžití

Popis opatření:

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

Realizace těchto aktivit je podmíněna zohledněním zájmů ochrany přírody.



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

Vazba na specifický cíl:

- *Realizace živých nábřeží řeky Labe*

6.2.34 C34 Úprava povrchů ploch podél Labe

Popis opatření:

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



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

Návaznost na opatření:

- *C33 Zpřístupnění nábřeží Labe pro volnočasové vyžití*

Vazba na specifický cíl:

- *Realizace živých nábřeží řeky Labe*

6.2.35 C35 Výsadba zeleně ve veřejných prostranstvích

Popis opatření:

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

Vazba na specifický cíl:

- *Podpora výsadby zeleně, rozšiřování zelených ploch*

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

Popis opatření:

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

Vazba na specifický cíl:

- *Podpora výsadby zeleně, rozšiřování zelených ploch*

6.2.37 C37 Zásakové plochy pro záchyt dešťové vody na modernizovaných a nově budovaných plochách komunikací a budovách

Popis opatření:

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

Vazba na specifický cíl:

- *Podpora výsadby zeleně, rozšiřování zelených ploch*

6.2.38 C38 Technické úpravy stávajícího uličního prostoru (rozšíření chodníků)

Popis opatření:

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

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

Vazba na specifický cíl:

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

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

Popis opatření:

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

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

Vazba na specifický cíl:

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

6.2.40 C40 Úprava prostředí kolem Klíšského potoka

Popis opatření:

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

Vazba na specifický cíl:

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

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

Popis opatření:

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



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

Vazba na specifický cíl:

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

6.2.42 C42 Využití potenciálu přírodní památky Mariánské skály pro volnočasové aktivity

Popis opatření:

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

Vazba na specifický cíl:

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

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

Popis opatření:

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



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

Vazba na specifický cíl:

- *Realizace živých nábřeží řeky Labe*

6.2.44 C44 Realizace městského bulváru na ulici Masarykova

Popis opatření:

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

Vazba na specifický cíl:

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

6.2.45 C45 Lávka pro pěší a cyklisty přes řeku Labe

Popis opatření:

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

Vazba na specifický cíl:

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

6.2.46 C46 Realizace bikesharingu

Popis opatření:

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

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

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

Návaznost na opatření:

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

Vazba na specifický cíl:

- *Podpora sdílené mobility a rozvoj potřebné infrastruktury*

6.3 VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA

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

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

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

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

Popis opatření:

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

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

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

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

Zahraniční zkušenosti s provozem vodíkových autobusů ve veřejné dopravě:

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

Zkušenosti s provozem vodíkové plnicí stanice Neratovice:

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

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

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

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

parku autobusů (tj. náhrada vozidel se vznětovými motory), s možností jejich nasazení na libovolnou autobusovou linku MHD.

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

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

Vazba na specifický cíl:

- *Moderní a ekologický vozový park MHD*

6.3.2 H2 Obnova vozidlového parku trolejbusů a autobusů

Popis opatření:

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

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

Vazba na specifický cíl:

- *Moderní a ekologický vozový park MHD*

6.3.3 H3 Pořízení parciálních trolejbusů

Popis opatření:

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

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

Vazba na specifický cíl:

- *Moderní a ekologický vozový park MHD*

6.3.4 H4 Trolejbusová trať v ul. Výstupní

Popis opatření:

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

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

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

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

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

Návaznost na opatření:

- *H3 Pořízení parciálních trolejbusů*

Vazba na specifický cíl:

- *Rozvoj trolejbusové dopravy / elektrické trakce v MHD*

6.3.5 H5 Trolejbusová trať v ul. Všebořická a Havířská

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

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

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

Návaznost na opatření:

- *H4 Trolejbusové trať v ul. Výstupní*

Vazba na specifický cíl:

- *Rozvoj trolejbusové dopravy / elektrické trakce v MHD*

6.3.6 H6 Trolejbusová trať v ul. Štefánikova

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

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

Vazba na specifický cíl:

- *Rozvoj trolejbusové dopravy / elektrické trakce v MHD*

6.3.7 H7 Trolejbusová trať v ul. Železničářská a Děčínská

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

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

Vazba na specifický cíl:

- *Rozvoj trolejbusové dopravy / elektrické trakce v MHD*

6.3.8 H8 Pořízení malokapacitních vozidel

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

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

Vazba na specifický cíl:

- *Moderní a ekologický vozový park MHD*

6.3.9 H9 Výstavba doplňující infrastruktury – měnírny, dobíjecí stanice

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

Vazba na specifický cíl:

- *Rozvoj trolejbusové dopravy / elektrické trakce v MHD*

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

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

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

Návaznost na opatření:

- *A15 Zajištění plynulého provozu přizpůsobením infrastruktury technickým parametrům vozidel*

Vazba na specifický cíl:

- *Zkvalitnění dopravní obsluhy města*

6.3.11 H11 Rozvoj sítě MHD/IDS do rozvojových lokalit

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

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

Vazba na specifický cíl:

- *Zkvalitnění dopravní obsluhy města*

6.3.12 H12 Zlepšení dopravní obslužnosti vybraných oblastí alternativními způsoby

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

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

Návaznost na opatření:

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

Vazba na specifický cíl:

- *Zkvalitnění dopravní obsluhy města*

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

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

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

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

Vazba na specifický cíl:

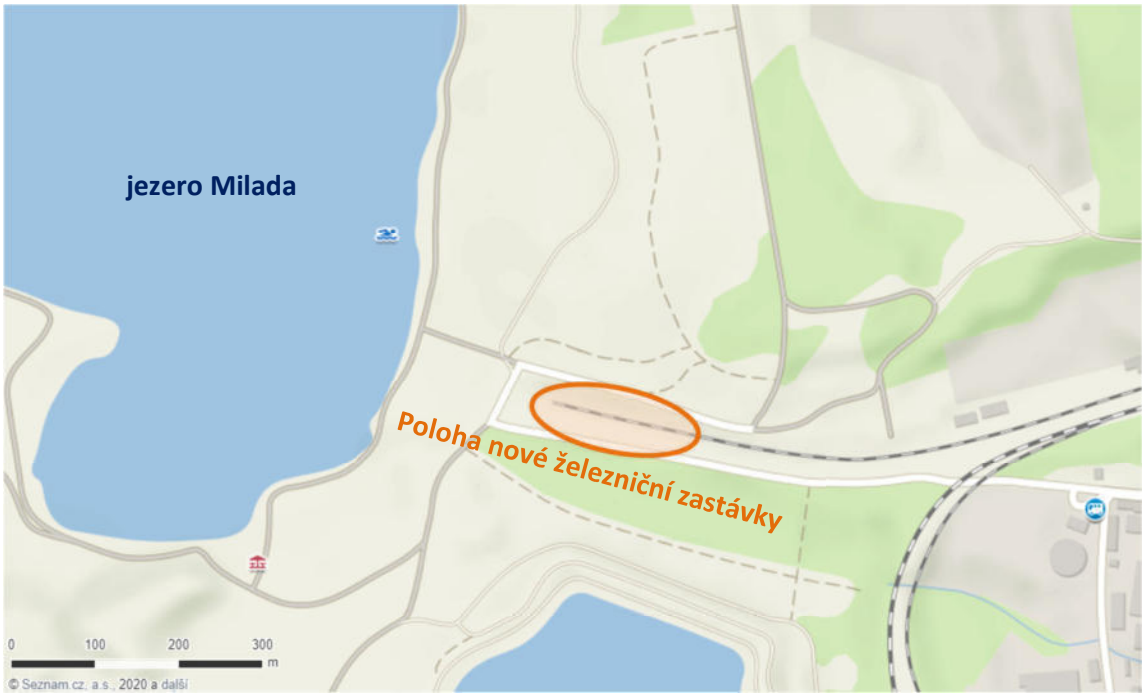
- *Zkvalitnění dopravní obsluhy města*

6.3.14 H14 Zavedení obsluhy jezera Milada pomocí železniční dopravy

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

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

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



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

Vazba na specifický cíl:

- *Zkvalitnění dopravní obsluhy města*

6.3.15 H15 Zavedení obsluhy jezera Milada pomocí autobusové dopravy

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

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

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

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



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

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



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

Vazba na specifický cíl:

- *Zkvalitnění dopravní obsluhy města*

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

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

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

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

Vazba na specifický cíl:

- *Zkvalitnění dopravní obsluhy města*

6.3.17 H17 Realizace e-shop služeb pro cestující

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

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

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

Vazba na specifický cíl:

- *Zkvalitnění dopravní obsluhy města*

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

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

Vazba na specifický cíl:

- *Zkvalitnění dopravní obsluhy města*

6.3.19 H19 Podpora trasování VRT přes Ústí nad Labem

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

Vazba na specifický cíl:

- *Podpora realizace vysokorychlostní trati (VRT)*

6.3.20 H20 Realizace dopravního terminálu u budoucí stanice VRT

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

Návaznost na opatření:

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

Vazba na specifický cíl:

- *Podpora realizace vysokorychlostní trati (VRT)*

6.3.21 H21 Zajištění návazných služeb u budoucí stanice VRT

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

Návaznost na opatření:

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

Vazba na specifický cíl:

- *Podpora realizace vysokorychlostní trati (VRT)*

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

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

Návaznost na opatření:

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

Vazba na specifický cíl:

- *Podpora realizace vysokorychlostní trati (VRT)*

6.3.23 H23 Pořízení vozidlového parku DÚK a jeho obnova

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

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

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

Vazba na specifický cíl:

- *Podpora IDS Doprava Ústeckého kraje*

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

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

Vazba na specifický cíl:

- *Podpora IDS Doprava Ústeckého kraje*

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

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

Vazba na specifický cíl:

- *Podpora IDS Doprava Ústeckého kraje*

6.3.26 H26 Podpora výstavby nových a modernizace stávajících zastávek železniční dopravy

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

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

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

Návaznost na opatření:

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

Vazba na specifický cíl:

- *Podpora IDS Doprava Ústeckého kraje*

6.3.27 H27 Zvýšení dostupnosti města pro okolní obce linkami VHD

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

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

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

Návaznost na opatření:

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

Vazba na specifický cíl:

- *Podpora IDS Doprava Ústeckého kraje*

6.3.28 H28 Zajištění návazné hromadné dopravy k parkovištím P+R

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

Návaznost na opatření:

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

Vazba na specifický cíl:

- *Zajištění vhodných podmínek k multimodálnímu dopravnímu chování*

6.3.29 H29 Výstavba dopravního terminálu v centru města

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

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

Vazba na specifický cíl:

- *Zajištění vhodných podmínek k multimodálnímu dopravnímu chování*

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

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

Vazba na specifický cíl:

- *Podpora multimodálního dopravního chování*

6.3.31 H31 Zavedení MHD zdarma pro rezidenty města

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

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

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

Vazba na specifický cíl:

- *Podpora multimodálního dopravního chování*

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

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

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

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

Vazba na specifický cíl:

- *Podpora multimodálního dopravního chování*

6.3.33 H33 Integrace přívozů do jednotného systému IDS

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

Vazba na specifický cíl:

- *Využití potenciálu nábřeží řeky Labe*

6.3.34 H34 Rozvoj turistických lodních linek

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

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

Vazba na specifický cíl:

- *Využití potenciálu nábřeží řeky Labe*

6.3.35 H35 Modernizace stávajících trolejbusových tratí a trakčních vedení

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

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

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

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

Vazba na specifický cíl:

- *Kvalitní technická infrastruktura pro provoz MHD*

6.3.36 H36 Modernizace stávajících elektrických měníren

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

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

V nejbližším období se připravuje postupná modernizace elektrických měníren:

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

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

Vazba na specifický cíl:

- *Kvalitní technická infrastruktura pro provoz MHD*

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

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

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

Vazba na specifický cíl:

- *Kvalitní technická infrastruktura pro provoz MHD*

6.3.38 H38 Modernizace stávajících zastávek a doplnění inventáře

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

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

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

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

Návaznost na opatření:

- *H42 Vybavení zastávek moderními elektronickými inteligentními prvky*

Vazba na specifický cíl:

- *Kvalitní technická infrastruktura pro provoz MHD*

6.3.39 H39 Modernizace provozního zázemí potřebného pro zajištění provozu MHD

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

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

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

Vazba na specifický cíl:

- *Kvalitní technická infrastruktura pro provoz MHD*

6.3.40 H40 Modernizace lanové dráhy

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

Vazba na specifický cíl:

- *Kvalitní technická infrastruktura pro provoz MHD*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Návaznost na opatření:

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

Vazba na specifický cíl:

- *Kvalitní technická infrastruktura pro provoz MHD*

6.3.42 H42 Vybavení zastávek moderními elektronickými inteligentními prvky

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

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



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

Vazba na specifický cíl:

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

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

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

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

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

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

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

Vazba na specifický cíl:

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

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

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

Vazba na specifický cíl:

- *Zajištění bezpečnosti v prostředcích hromadné dopravy*

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

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

Vazba na specifický cíl:

- *Zajištění managementu mobility*

6.4 NÁKLADNÍ DOPRAVA, CITYLOGISTIKA, SDÍLENÁ MOBILITA, MANAGEMENT MOBILITY

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

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

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

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

6.4.1 M1 Lokalizace služeb sdílené mobility k parkovištím P+R

Popis opatření:

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

Návaznost na opatření:

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

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

Vazba na specifický cíl:

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

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

Popis opatření:

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

Vazba na specifický cíl:

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

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

Popis opatření:

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

Vazba na specifický cíl:

- *Podpora multimodálního dopravního chování*

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

Popis opatření:

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



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

Vazba na specifický cíl:

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

6.4.5 M5 Podpora přepravy zboží po Labi

Popis opatření:

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

Vazba na specifický cíl:

- *Využití potenciálu nábřeží řeky Labe*

6.4.6 M6 Zvýhodnění parkování pro carsharingová a carpoolingová vozidla

Popis opatření:

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

Vazba na specifický cíl:

- *Podpora sdílené mobility a rozvoj potřebné infrastruktury*

6.4.7 M7 Realizace motivačních aktivit pro využívání veřejného carsharingu privátními společnostmi

Popis opatření:

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

Vazba na specifický cíl:

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

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

Popis opatření:

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

Vazba na specifický cíl:

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

6.4.9 M9 Realizace stanovišť pro bikesharing

Popis opatření:

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

Vazba na specifický cíl:

- *Podpora sdílené mobility a rozvoj potřebné infrastruktury*

6.4.10 M10 Zavedení služby cargobike včetně zřízení potřebné doprovodné infrastruktury

Popis opatření:

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

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



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

Vazba na specifický cíl:

- *Optimalizace městské logistiky*

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

Popis opatření:

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

Vazba na specifický cíl:

- *Rozvoj komunikační infrastruktury*

6.4.12 M12 Zřízení odstavných ploch pro nákladní a tranzitní dopravu

Popis opatření:

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

Návaznost na opatření:

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

Vazba na specifický cíl:

- *Řešení problematiky parkování*

6.4.13 M13 Budování sítě pro přenos dopravních dat a vybudování řídícího centra dopravy

Popis opatření:

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

Vazba na specifický cíl:

- *Realizace inteligentního dopravního systému (ITS)*

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

Popis opatření:

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

Vazba na specifický cíl:

- *Optimalizace městské logistiky*

6.4.15 M15 Optimalizace tras pro systém citylogistiky na území města

Popis opatření:

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

Vazba na specifický cíl:

- *Optimalizace městské logistiky*

6.4.16 M16 Zřízení překladišť v rámci systému citylogistiky

Popis opatření:

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

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

Vazba na specifický cíl:

- *Optimalizace městské logistiky*

6.4.17 M17 Podpora rozvoje systému čisté mobility v rámci citylogistiky

Popis opatření:

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

Vazba na specifický cíl:

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

6.4.18 M18 Omezení vjezdu nákladní dopravy podle hmotnosti

Popis opatření:

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

Vazba na specifický cíl:

- *Optimalizace městské logistiky*

6.4.19 M19 Vymístění parkovacích ploch pro nákladní dopravu z centra města

Popis opatření:

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

Vazba na specifický cíl:

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

6.4.20 M20 Rozvoj sítě dobíjecích stanic pro elektromobily a elektrokola

Popis opatření:

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



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

Vazba na specifický cíl:

- *Podpora elektromobility a vozidel na alternativní pohon*

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

Popis opatření:

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

Vazba na specifický cíl:

- *Podpora elektromobility a vozidel na alternativní pohon*

6.4.22 M22 Vymezení nízkoemisní zóny v centrální části města

Popis opatření:

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

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

Vazba na specifický cíl:

- *Podpora elektromobility a vozidel na alternativní pohon*

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

Popis opatření:

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

Vazba na specifický cíl:

- *Podpora elektromobility a vozidel na alternativní pohon*

6.4.24 M24 Marketing a propagace systémů MHD a IDS

Popis opatření:

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

Vazba na specifický cíl:

- *Marketingová podpora a kampaně k udržitelné mobilitě*

6.4.25 M25 Propagace veřejné dopravy pomocí historických vozidel

Popis opatření:

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

Vazba na specifický cíl:

- *Marketingová podpora a kampaně k udržitelné mobilitě*

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

Popis opatření:

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

Vazba na specifický cíl:

- *Marketingová podpora a kampaně k udržitelné mobilitě*

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

Popis opatření:

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

Vazba na specifický cíl:

- *Poskytování informací o udržitelné mobilitě*

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

Popis opatření:

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

Vazba na specifický cíl:

- *Poskytování informací o udržitelné mobilitě*

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

Popis opatření:

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

Vazba na specifický cíl:

- *Participace s veřejností v otázkách udržitelné mobility*

6.4.30 M30 Podpora pořízení a realizace institucionálních plánů mobility

Popis opatření:

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

Vazba na specifický cíl:

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

6.4.31 M31 Zajištění vzdělávání referentů veřejné správy

Popis opatření:

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

Vazba na specifický cíl:

- *Zajištění managementu mobility*

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

Popis opatření:

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

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

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

Vazba na specifický cíl:

- *Zajištění managementu mobility*

6.4.33 M33 Zajištění politické podpory pro rozvoj udržitelné mobility ve městě

Popis opatření:

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

Vazba na specifický cíl:

- *Zajištění managementu mobility*

6.4.34 M34 Zřízení pozice koordinátora udržitelné mobility

Popis opatření:

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

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

Vazba na specifický cíl:

- *Zajištění managementu mobility*

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

Popis opatření:

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

Vazba na specifický cíl:

- *Zajištění managementu mobility*

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

Popis opatření:

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

Vazba na specifický cíl:

- *Zajištění managementu mobility*

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

Popis opatření:

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

Vazba na specifický cíl:

- *Zajištění managementu mobility*

6.4.38 M38 Realizace aktivity walking bus

Popis opatření:

Cílem opatření walking bus je zajistit bezpečnou cestu dětí do školských zařízení udržitelným způsobem. Jedná se o aktivitu spočívající v tom, že skupina dětí na cestě do školy nebo ze školy doprovázena dvěma rodiči, z nichž jeden vede skupinu jako „řidič“ a jeden ji končí („průvodce“). Skupina se řídí daným časovým plánem a plánovanými zastávkami po trase, na nichž nabírá další děti. Za účelem realizace této aktivity ve školách v Ústí nad Labem je vhodné, aby město walking bus podpořilo a poskytlo informace o jeho přínosech školám a ve spolupráci s nimi také rodičům dětí.



Obrázek 28 Zastávka walking bus v italském městě Zanice (zdroj: Wikipedia)

<u>Vazba na specifický cíl:</u>

- *Zajištění managementu mobility*

7 DOPRAVNÍ MODELOVÁNÍ

Pro účely ověření budoucího etapového a návrhového systému byl v rámci projektu PUMM vytvořen čtyřstupňový multimodální dopravní model města Ústí nad Labem. Autorem multimodálního dopravního modelu je společnost CDV, v. v. i.

Dopravní model města Ústí nad Labem byl vytvořen v software PTV VISION. PTV VISION je celosvětově nejúspěšnější softwarový balík programů pro dopravní plánování, strategické plánování, dopravní inženýrství a řízení dopravy. Slouží pro tvorbu dopravních modelů a simulací v prostředí GIS. V současné době ho používá více než 90 zemí světa. Žádný jiný software nenabízí tak vysokou úroveň integrace v rámci dopravně plánovacího procesu. Dopravní model města Ústí nad Labem je k dispozici na webových stránkách projektu, dostupný na odkazu: https://www.usti-nad-labem.cz/files/dopravni-portal/pumm/dm_zaverecna-zprava.pdf.

7.1 ZÓNACE A ROZSAH MODELOVÉHO ÚZEMÍ

Dopravní model byl zpracován pro celé území okresu Ústí nad Labem, což zahrnuje samotné město a dalších 22 obcí, pro které město Ústí nad Labem funguje jako spádové. Území bylo rozděleno na zóny, kde v dopravním modelu vzniká a končí doprava (cesty). Ve městě Ústí nad Labem byly jako dopravní zóny určeny statistické obvody, což je nejmenší území, pro které Český statistický úřad sleduje socioekonomická data. Každé z okolních obcí představuje v modelu jednu dopravní zónu. Dále model obsahuje i zóny externí – koncové body na dopravní síti, kudy se doprava dostává do modelového území a kudy z něj vyjíždí. Celkem bylo v modelu definováno 530 dopravních zón.

7.2 VSTUPNÍ DATA

7.2.1 Socioekonomické údaje

Nejdůležitější vstupní data dopravního modelu byla socioekonomická data, která sleduje Český statistický úřad (ČSÚ). Byla použita data ze Sčítání lidu, domů a bytů (SLDB), jak pro statistické obvody, tak pro nadřazené základní sídelní jednotky (ZSJ) a obce. Pro každou zónu byly z metadat ČSÚ zjištěny počty obyvatel a jejich základní členění na ekonomicky aktivní, ekonomicky neaktivní a studenty. Při stanovení zonálních produkcí dopravy se uplatnily také tzv. „Trip Rates“, tj. průměrné počty cest na jednoho obyvatele, rovněž pro různé skupiny a účely cest.

Další údaj, pro který jsou potřeba statistická data, je dopravní atraktivita každé zóny, tedy počet cest, které v zóně končí – mají zde svůj cíl. Zde se uplatňují zejména údaje o firmách

a institucích, kam lidé cestují: zaměstnavatelé ve městě, potraviny a nákupní centra, školy a jejich kapacita žáků a studentů, sportovní zařízení, firmy lehkého a těžkého průmyslu, prodejny zboží (oděv/obuv, nábytek, dům/zahrada, drogerie) a další. Data o produkci a atraktivitě dopravy byla zpracována s pomocí MS Excel a R-projektu.

7.2.2 Dopravní průzkumy

Dopravní průzkumy byly pro model dopravy použity jednak profilové (jako kalibrační data) a jednak směrové (pro odhady tranzitní dopravy). Směrové průzkumy byly provedeny zpracovatelem PUMM v rámci jeho analytické části, a to na následujících stanovištích:

- II/613 Žižkova (pěší lávka),
- I/30 Pražská (jih),
- I/261 Sebuzínská (jih),
- I/261 Vítězná (východ),
- I/62 Havířská (východ),
- I/30 Opletalova (západ),
- II/528 Petrovická (sever).

7.2.3 Průzkumy dopravního chování

Průzkum dopravního chování byl proveden také v rámci analytické části projektu PUMM. Bylo získáno a vyhodnoceno celkem 2 449 vyplněných dotazníků od respondentů. Průzkum byl zaměřen zejména na využívání jednotlivých druhů dopravy, vlastnictví řidičského průkazu, kuponu MHD, možnosti parkování a na pěší vzdálenost od VHD zastávky (vlak, autobus, trolejbus). Údaje byly vyhodnoceny zvlášť pro věk, pohlaví a ekonomickou aktivitu.

Dále byl proveden dotazníkový průzkum celkem 1 046 domácností, kdy byly zjišťovány počty dopravních prostředků na domácnost, počty členů dle věku a ekonomické aktivity a další údaje. Do modelu dopravy byly promítnuty zejména údaje o počtech cest na obyvatele, které slouží pro stanovení dopravních predikcí.

7.2.4 Celostátní sčítání dopravy 2016

Pro zpracování a kalibraci modelu dopravy města Ústí nad Labem byly rovněž využity údaje z Celostátního sčítání dopravy v roce 2016[1]. Tyto údaje obsahují intenzity i na hlavních komunikacích města Ústí nad Labem, a to pro osobní i nákladní dopravu. Intenzity

[1] Celostátní sčítání dopravy 2016. Dostupné z: http://scitani2016.rsd.cz

z celostátního sčítání dopravy byly pro kalibraci modelu využity pouze na komunikacích, kde nebylo provedeno profilové sčítání dopravy zpracovatelem.

7.3 MODEL DOPRAVNÍ POPTÁVKY

7.3.1 Model poptávky v osobní dopravě

Základem pro model dopravní poptávky byla definice tzv. poptávkových vrstev, tedy kombinace socioekonomické skupiny populace a účelu cest. Uvažovány byly tyto skupiny obyvatel: ekonomicky aktivní, ekonomicky neaktivní a z nich vyčlenění studenti. Podle účelů cest, je poptávková část modelu dopravy členěná na tyto cesty: domov – práce, práce – domov, domov – nakupování, nakupování – domov, práce – nakupování, domov – škola a ostatní. Pro ekonomicky aktivní obyvatele byl u části populace uvažován cestovní řetězec domov – práce – nakupování – domov.

Socioekonomické skupiny obyvatel byly propojeny s účely cest do jednotlivých poptávkových vrstev. Např. vrstva „EA_HW“ znamená cesty do práce ekonomicky aktivních obyvatel. Při tomto spojení byly vyloučeny poptávkové vrstvy, které nedávají logický smysl (např. ekonomicky neaktivní nepodnikají cesty do práce).

Tabulka 6 Přehled poptávkových vrstev v dopravním modelu Ústí nad Labem

Číslo	Označení	Popis
1	EA_HW	Cesty ekonomicky aktivních obyvatel domov – práce
2	EA_WH	Cesty ekonomicky aktivních obyvatel práce – domov
3	EA_WS	Cesty ekonomicky aktivních obyvatel práce – nakupování
4	EA_SH	Cesty ekonomicky aktivních obyvatel nakupování – domov
5	NEA_HS	Cesty ekonomicky neaktivních obyvatel domov – nakupování
6	NEA_SH	Cesty ekonomicky neaktivních obyvatel nakupování – domov
7	STUD_HSch	Cesty žáků a studentů do škol
8	STUD SchH	Cesty žáků a studentů ze škol
9	O	Ostatní

Vlastní výpočet matic přepravních vztahů proběhl s pomocí gravitačního modelu distribuce cest. Následovalo modelování dělby přepravní práce, kde se matice přepravních vztahů

pro dopravu celkem, které byly gravitačními modely vypočítány pro každou poptávkovou vrstvu, rozdělí do matic automobilové, veřejné a cyklistické dopravy. K tomu se používá tzv. multinominální logitový model, kdy je pro každý mód definována funkce užitku a následně je počítána pravděpodobnost využití příslušného dopravního módu. Celkem byly modelovány tyto časové periody: 24 hodin, ranní a odpolední dopravní špička.

7.3.2 Model poptávky v nákladní dopravě

V nákladní dopravě je doporučováno, aby poptávková matice byla převzata z přepravních průzkumů (Ondráčková, et al., 2017). Taková data ale většinou nejsou k dispozici, což je i případ města Ústí nad Labem. Pokud taková data nejsou k dispozici v dostatečné kvalitě, je nutné zpracovat čtyřstupňový model, dle postupu obdobného jako v osobní dopravě. Plně čtyřstupňový model však může vykazovat podstatně vyšší odchylky než u modelů osobní dopravy, vzhledem k obtížnějšímu zobecnění tvorby cest a distribuce cest.

7.3.3 Model externí dopravy

Externí dopravu v modelu představují cesty, které:

- mají zdroj mimo modelové území a cíl v modelovém území (cílová doprava),
- mají cíl mimo modelové území a zdroj v modelovém území (zdrojová doprava),
- mají zdroj i cíl mimo modelové území a modelovým územím pouze projíždí (tranzitní doprava).

Podkladem pro model externí dopravy byly profilové i směrové dopravní průzkumy. Výsledky sčítání dopravy (směrově rozlišené) jsou do modelu zahrnuty formou tzv. produkce externích zón, tedy počet cest, které vjíždí do modelového území (cílová doprava) a počet cest, které z něj vyjíždí (zdrojová doprava). Třetí případ externí dopravy – tedy tranzitní doprava – se nemodeluje, nýbrž je převzata ze směrových dopravních průzkumů proběhlých v rámci průzkumových prací na projektu.

7.3.4 Výsledné matice dopravní poptávky

Interní i externí doprava byla zpracována do poptávkových matic automobilové a silniční nákladní dopravy. Modelové intenzity dopravy byly vypočteny procesem zatěžování – přidělení matic dopravních vztahů na modelovou dopravní síť.

7.4 MODEL DOPRAVNÍ NABÍDKY

Dopravní nabídku v modelu představuje modelová dopravní síť, která zahrnuje silnice, železnice i komunikace pro cyklisty a pěší. Dále zahrnuje křižovatky, kde je na vybraných křižovatkách nastaveno zdržení (časová penalizace) na jednotlivých křižovatkových pohybech (zohlednění vyššího zdržení na podřazených pohybech, kdy musí vozidla dávat přednost v jízdě). Model dopravní nabídky dále obsahuje linky veřejné hromadné dopravy i vlakové dopravy a jejich jízdní řády.

Modelová dopravní síť byla vytvořená importem digitalizované sítě Global Network do software pro dopravní modelování PTV Vision, ve kterém je celý model vytvořen.

7.5 INTERAKCE MODELU NABÍDKY A POPTÁVKY – ZATĚŽOVÁNÍ SÍTĚ

7.5.1 Privátní doprava

Mezi privátní dopravu řadíme dopravu automobilovou a silniční nákladní dopravu. Zatěžování této dopravy bylo provedeno způsobem „Equlibrium“, tedy rovnovážným zatěžováním, kde je pro každý dopravní vztah hledána časově nejkratší trasa, na kterou se tento vztah přidělí. Při rovnovážném zatěžování jsou matice přepravních vztahů přidělovány na modelovou dopravní síť, na trasy s nejkratším cestovním časem, nejnižšími náklady nebo s nejnižší hodnotou kombinací těchto faktorů. Čas je dán funkcí, která v sobě obsahuje rovněž parametr přiděleného dopravního objemu (*v*) a kapacity úseku (*c*). Pro výpočty modelových intenzit byla použita funkce BPR (zkr. Bureau of Public Road) vyvinuta pro tyto účely v 70. letech v USA:

$$t_v = t_0 \cdot \left(1 + \chi \cdot \left(\frac{v_i}{lan \cdot c}\right)^n\right)$$

t_v reálný čas průjezdu úsekem u (min)

t_0 volný průjezd úsekem u (min)

γ proměnný parametr

v_i objem dopravy přidělený na úsek u při i-té iteraci zatěžování

lan počet pruhů na úseku u

c kapacita úseku u připadající na jeden jízdní pruh

n proměnný parametr

Gateway to solutions

Proměnné této funkce mají vliv na výsledný cestovní čas všech cest v modelu a na plynulost dopravního proudu. Čím vyšší je exponent *n*, tím strmější je nárůst cestovního času (zpomalení dopravního proudu) při přibližování se ke kapacitě daného úseku.

7.5.2 Veřejná doprava

Výpočty cestujících ve veřejné dopravě byly provedeny s pomocí procedury přiřazení cestujících na síť, založené na jízdních řádech (timetable-based procedure). Tato metoda uvažuje přesné jízdní řády, a proto je zvláště vhodná pro modelování venkovských oblastí nebo železničních sítí. Metoda může být použita tehdy, pokud jsou k dispozici plány sítě linek hromadné dopravy a detailní jízdní řády. Uvažuje s koordinací jízdních řádů, a proto vykazuje velmi přesné výsledné výstupy výpočtů.

7.6 KALIBRACE MODELU

Pro porovnání modelových intenzit a intenzit z průzkumů byla využita GEH statistika, která je obvykle využívána při testu dobré shody. GEH statistika ověřuje, zdali má náhodná veličina nějaké určité předem dané rozdělení. Statistika zahrnuje jak relativní, tak absolutní chybu a je tedy vhodná pro vyjádření shody modelu a reality.

Vztah určující výsledky statistiky GEH je:

$$GEH = \sqrt{\frac{(M-C)^2}{(M+C)/2}}$$

kde *M* je intenzita spočítaná v modelu a *C* je intenzita empiricky získaná v terénu.

7.7 SCÉNÁŘE VÝVOJE DOPRAVY

Po vytvoření modelu současného stavu dopravy následovalo modelování dopadů výhledových scénářů na dopravní toky. Byly modelovány tyto scénáře:

- rok 2025
- rok 2030
- rok 2040 bez železniční infrastruktury
- rok 2040 s novou železniční infrastrukturou

7.7.1 Rok 2025

Byly zhodnoceny všechny relevantní územní studie, které byly vypracovány pro lokality ve městě Ústí nad Labem, kde se předpokládá změna využití území na plochy, kde je předpoklad generované dopravy, tedy zejména plochy pro bydlení a komerční smíšené. Předpokládané objemy generované dopravy byly odhadnuty z počtů plánovaných domů a bytů na rozvojových lokalitách.

Nejvyšší nárůsty vlivem realizace územních studií vychází pro části Skorotice, Habrovice a Dobětice. Tyto nárůsty ukazuje obrázek 8 v příloze – rozdílový kartogram dopravy, oproti současnému stavu. Nárůsty jsou znázorněny červeně, poklesy zeleně.

7.7.2 Rok 2030

Páteřní cyklistickou trasou v Ústí nad Labem je Labská stezka vedená po pravém břehu Labe. Na levém břehu řeky Labe je navržena souběžná cyklistická trasa. Dále je navržena lávka pro cyklisty i pěší, která propojí městské centrum s Labskou stezkou. Jako poslední část skeletu cyklistických tras je navržena stezka po levém břehu Bíliny z Trmic.

V tomto scénáři se projevila demografická prognóza pro rok 2030, kde vychází mírný pokles oproti současnému stavu, jako výsledek trendů úmrtnosti, porodnosti a migrace.

7.7.3 Rok 2040 bez nové infrastruktury

Tento scénář nepočítá s realizací nové infrastruktury pro motorovou dopravu. Promítla se zde některá opatření pro podporu nemotorové dopravy, zejména realizace lávky, která propojí městské centrum s Labskou stezkou, cyklostezka podél Bíliny včetně realizace cyklistického propojení území města s lokalitou jezera Milada.

7.7.4 Rok 2040 s novou železniční infrastrukturou

V železnici se do tohoto scénáře promítla zejména plánovaná vysokorychlostní trať Praha – Drážďany, ve variantě přes Ústí nad Labem. V zájmu maximálního využití tratě pro některé její úseky byl navržen smíšený provoz osobní a nákladní dopravy. To se týká především přeshraničního tunelu pod Krušnými horami, kde se počítá s rychlostí 120 kilometrů v hodině pro nákladní vlaky a až 230 kilometrů v hodině pro vlaky osobní. Mezi Prahou a Ústím nad Labem se pak počítá s rychlostí až 350 kilometrů v hodině.

Současně se počítá s vybudováním přestupního terminálu na veřejnou hromadnou dopravu v prostoru Západního nádraží, kam bude přesunuto současné hlavní nádraží v centru města. V tomto scénáři dopravního modelu byly upraveny trasy linek MHD tak aby obsluhovaly Západní nádraží. Model veřejné dopravy je v tomto scénáři jen přibližný, neboť budoucí jízdní řády MHD ve vazbě na změny vlivem realizace VRT nejsou (a ani nemohou být) známy.

Změny vlivem plánované realizace VRT se v modelu dopravy promítly pouze v jeho externí části – tedy změny ve zdrojové, cílové a tranzitní dopravě. Vzhledem k ovlivnění rozsáhlého území nemůže model komplexně postihnout změny v dopravě vlivem realizace VRT. To je úkol Studie proveditelnosti, kterou v současné době zpracovává Centrum pro efektivní dopravu, o.p.s. pro Správu železnic.

V oblasti silniční dopravy se do tohoto scénáře promítly tyto změny: tunel pod ulicí Sociální péče, propojení ulice U Trati se silnicí II/613 (Žižkova) a realizace obchvatu města, v částečném provedení (pouze jeho jižní část). Další části plánovaného obchvatu, tj. most přes Západní nádraží a tunel pod Střížovickým vrchem byly v územním plánu zrušeny, proto nejsou v dopravním modelu zahrnuty. Dle dokumentace k územnímu plánu byla zrušena i přeložka silnice II/528 - obchvat Strážky.

Obchvat města navržený v územním plánu je zobrazen na následujícím obrázku. Červenou linkou je vyznačena zrušená část, fialovou linkou je vyznačená platná část obchvatu (formou územních rezerv).



Obrázek 29 Obchvat města dle územního plánu (zdroj: CDV, ÚP Ústí nad Labem)

Další změny v dopravě, promítnuté do modelu:

Do modelu byly po konzultaci se zadavatelem, promítnuty ta opatření z PUMM, která lze do dopravního modelu zahrnout. Jedná se zejména o:

- snížení rychlosti na vybraných komunikacích hlavně v centru města,
- trolejbusové tratě v ulicích Výstupní a Štefánikova,
- opatření na podporu nemotorové dopravy,
- předpokládané navýšení kapacity překladiště v Krásném Březně, který přinese zvýšení objemů nákladní přepravy.

7.8 VÝSLEDKY MODELOVÁNÍ

V této kapitole jsou přehledně uvedeny výstupy z dopravního modelu – modelové intenzity osobní i nákladní dopravy na průměrný den na vybraných úsecích modelové silniční sítě ve městě Ústí nad Labem. Intenzity jsou zpracovány pro současný stav, a pro prognostické scénáře, definované v předchozí kapitole. Vybrané grafické výstupy – zátěžové kartogramy – jsou v přílohách této zprávy. Kompletní kartogramy byly odevzdány zadavateli samostatně.

7.8.1 Současný stav dopravy

V následující tabulce jsou shrnuty intenzity dopravy pro jednotlivé dopravní módy na významných komunikacích města Ústí nad Labem v časovém úseku za 24 hodin.

Tabulka 7 Intenzity dopravy na významných komunikacích města Ústí nad Labem za 24 hodin (zdroj: dopravní model CDV)

Označení	Popis úseku	intenzita osobní dopravy*	intenzita nákladní dopravy	Autobusy regionální	Autobusy městské	Cestující VHD	Cyklisté
1	Bělehradská	6 800	900	38	92	9 930	240
2	Klíšská	7 410	1 410	0	249	5 820	160
3	Masarykova (úsek Štefánikova – Stará)	5 820	400	71	0	11 100	140
4	Masarykova (úsek Všebořická – Štefánikova)	8 460	540	71	152	12 040	190
5	Most Edvarda Beneše	16 420	1 000	158	275	15 280	470
6	Okružní	5 260	1 620	0	73	1 200	50
7	Opletalova (Neštěmice)	11 310	2 350	0	0	0	20
8	Pražská	7 300	3 440	0	55	770	20
9	Přístavní (centrum)	15 950	3 030	6	55	700	30
10	Přístavní (Krásné Březno)	11 960	1 970	0	66	1 830	70
11	Sociální péče	10 000	1 680	0	181	8 890	210
12	Velká Hradební	12 150	860	0	0	1 060	210
13	Všebořická	8 620	750	32	281	9 980	160
14	Výstupní	7 800	550	0	129	3 610	140
15	Železničářská	6 390	860	0	201	3 470	30
16	Žižkova	10 900	2 110	12	108	2 110	100

** včetně dodávek.*

7.8.2 *Výhledový stav*

V následujících tabulkách jsou shrnuty výhledové intenzity dopravy v návrhových horizontech rok 2025, 2030 a 2040 (ve variantách s VRT a bez VRT) pro jednotlivé dopravní módy na hlavních komunikacích města Ústí nad Labem v časovém úseku za 24 hodin, vzešlé z dopravního modelu.

Tabulka 8 Výhledové intenzity dopravy v roce 2025 na hlavních komunikacích města Ústí nad Labem za 24 hodin (zdroj: dopravní model CDV)

Ozn.	Popis úseku	intenzita osobní dopravy*	intenzita nákladní dopravy	Autobusy regionální	Autobusy městské	Cestující VHD	Cyklisté
1	Bělehradská	6 830	880	38	92	10 110	230
2	Klíšská	7 390	1 410	0	249	5 830	160
3	Masarykova (úsek Štefánikova – Stará)	5 850	400	71	0	11 160	130
4	Masarykova (úsek Všebořická – Štefánikova)	8 500	520	71	152	12 090	190
5	Most Edvarda Beneše	16 500	990	158	275	15 470	470
6	Okružní	5 270	1 630	0	73	1 230	50
7	Opletalova (Neštěmice)	11 280	2 340	0	0	0	20
8	Pražská	7 310	3 440	0	55	770	20
9	Přístavní (centrum)	16 000	3 000	6	55	700	30
10	Přístavní (Krásné Březno)	11 920	1 950	0	66	1 840	70
11	Sociální péče	10 030	1 680	0	181	9 120	210
12	Velká Hradební	12 120	860	0	0	1 060	200
13	Všebořická	8 580	760	32	281	9 900	160
14	Výstupní	7 740	550	0	129	3 570	140
15	Železničářská	6 430	850	0	201	3 500	30
16	Žižkova	10 930	2 110	12	108	2 170	100

** včetně dodávek.*

Tabulka 9 Výhledové intenzity dopravy v roce 2030 na hlavních komunikacích města Ústí nad Labem za 24 hodin (zdroj: dopravní model CDV)

Označení	Popis úseku	intenzita osobní dopravy*	intenzita nákladní dopravy	Autobusy regionální	Autobusy městské	Cestující VHD	Cyklisté
1	Bělehradská	6 990	940	38	92	10 170	240
2	Klíšská	6 980	1 330	0	249	5 840	160
3	Masarykova (úsek Štefánikova – Stará)	5 560	300	71	0	11 080	130
4	Masarykova (úsek Všebořická – Štefánikova)	8 550	450	71	152	12 020	190
5	Most Edvarda Beneše	16 550	990	158	275	12 910	140
6	Okružní	5 400	1 610	0	73	1 260	50
7	Opletalova (Neštěmice)	11 230	2 360	0	0	0	10
8	Pražská	7 330	3 440	0	55	770	20
9	Přístavní (centrum)	16 360	3 070	6	55	780	90
10	Přístavní (Krásné Březno)	11 860	1 960	0	66	1 850	70
11	Sociální péče	10 020	1 690	0	181	9 080	210
12	Velká Hradební	11 460	810	0	0	1 060	170
13	Všebořická	8 640	720	32	281	9 800	150
14	Výstupní	7 760	560	0	129	3 550	140
15	Železničářská	6 490	780	0	201	3 430	20
16	Žižkova	10 920	2 120	12	108	2 210	110

** včetně dodávek.*

Tabulka 10 Výhledové intenzity dopravy v roce 2040 na hlavních komunikacích města Ústí nad Labem (za 24 hodin), ve variantě bez nové dopravní infrastruktury (zdroj: dopravní model CDV)

Označení	Popis úseku	intenzita osobní dopravy*	intenzita nákladní dopravy	Autobusy regionální	Autobusy městské	Cestující VHD	Cyklisté
1	Bělehradská	7 030	920	38	92	10 210	240
2	Klíšská	6 970	1 300	0	249	5 840	160
3	Masarykova (úsek Štefánikova – Stará)	5 500	330	71	0	10 940	130
4	Masarykova (úsek Všebořická – Štefánikova)	8 480	510	71	152	11 810	190
5	Most Edvarda Beneše	16 520	980	158	275	13 000	140
6	Okružní	5 400	1 640	0	73	1320	50
7	Opletalova (Neštěmice)	11 170	2 360	0	0	0	10
8	Pražská	7 360	3 440	0	55	760	20
9	Přístavní (centrum)	16 370	3 070	6	55	770	90
10	Přístavní (Krásné Březno)	11 760	1 980	0	66	1 880	70
11	Sociální péče	9 950	1 690	0	181	8 960	200
12	Velká Hradební	11 400	810	0	0	1 060	170
13	Všebořická	8 610	760	32	281	9 520	150
14	Výstupní	7 660	560	0	129	3 480	140
15	Železničářská	6 470	780	0	201	3 390	20
16	Žižkova	10 940	2 120	12	108	2 300	110

** včetně dodávek.*

Tabulka 11 Výhledové intenzity dopravy v roce 2040 na hlavních komunikacích města Ústí nad Labem (za 24 hodin), ve variantě s novou dopravní infrastrukturou (zdroj: dopravní model CDV)

Označení	Popis úseku	intenzita osobní dopravy*	intenzita nákladní dopravy	Autobusy regionální	Autobusy městské	Cestující VHD	Cyklisté
1	_PLÁN: most přes Labe (jižně od centra)	10 170	2 110	0	0	120	0
2	_PLÁN: most přes Labe (východně od centra)	8 710	2 040	0	0	710	80
3	_PLÁN: propojení ul. U trati a Žižkova	8 540	1 440	0	0	0	0
4	_PLÁN: tunel pod Ořechovkou	6 420	1 150	0	0	0	0
5	_PLÁN: tunel pod Střekovem	6 130	1 830	0	0	0	0
6	_PLÁN: tunel pod ul. Sociální péče	6 830	1 840	0	0	0	0
7	Bělehradská	6 960	1 420	38	92	10 820	240
8	Klíšská	6 670	1 460	0	249	6 270	150
9	Masarykova (úsek Štefánikova – Stará)	5 040	410	71	0	12 440	130
10	Masarykova (úsek Všebořická – Štefánikova)	8 430	620	71	152	12 590	190
11	Most Edvarda Beneše	11 940	600	158	275	12 820	130
12	Okružní	4 770	1 670	0	73	1 490	50
13	Opletalova (Neštěmice)	10 860	2 720	0	0	0	10
14	Pražská	6 090	3 170	0	55	760	20

Označení	Popis úseku	intenzita osobní dopravy*	intenzita nákladní dopravy	Autobusy regionální	Autobusy městské	Cestující VHD	Cyklisté
15	Přístavní (centrum)	11 330	1 970	6	55	780	20
16	Přístavní (Krásné Březno)	6 530	1 200	0	66	1 870	10
17	Sociální péče	4 200	290	0	181	9 640	200
18	Velká Hradební	10 090	790	0	0	1 150	160
19	Všebořická	8 520	840	32	281	9 980	150
20	Výstupní	7 390	810	0	129	3 610	130
21	Železničářská	3 520	410	0	201	3 470	20
22	Žižkova	8 390	1 620	12	108	2 110	40

** včetně dodávek.*

7.9 SHRNUTÍ

V rámci projektu byl vytvořen model dopravy města Ústí nad Labem, který obsahuje scénář současného stavu dopravy, kalibrovaný na výsledky aktuálních dopravních průzkumů, a prognostické scénáře, pro roky 2025, 2030, 2040 bez nové infrastruktury a 2040 s novou infrastrukturou. Prognózy vycházejí zejména z prognózy demografie, územně plánovací dokumentace a územně plánovacích podkladů města Ústí nad Labem (Magistrát města Ústí nad Labem, 2018).

Ve scénářích bez nové infrastruktury je patrný mírný nárůst dopravy v lokalitách, kde je dle územně plánovacích podkladů plánován jejich extenzivní rozvoj. Celkový demografický trend ale vykazuje mírný pokles, což se projevilo i v demografické prognóze a následně v prognóze dopravy.

V případě realizace by nejvyšší dopravní význam měl plánovaný obchvat města ve své jižní, jihozápadní a jihovýchodní části, který je dle platného územního plánu města veden jako rezerva. Obchvat má potenciál zklidnit městské centrum, zejména ulici Přístavní, Žižkova, Velké Hradební, most Edvarda Beneše a další. Velký význam má i plánovaný tunel pod ulicí Sociální péče a propojení ulic Žižkova a U Trati.

Z železniční plánované infrastruktury má nejvyšší význam přesun současného hlavního nádraží do prostoru západního nádraží, spolu s realizací vysokorychlostní železniční tratě Praha – Drážďany ve variantě přes Ústí nad Labem. Její význam je strategický s celostátními dopady na přepravní proudy, které ale nemůže model města Ústí nad Labem plně postihnout. Lze předpokládat, spolu s nárůstem cestujících, jejich úbytek na stávajících železničních tratích. Rovněž lze očekávat snížení až stagnaci (čili nezvyšování) intenzit dopravy na stávající dálnici D8, v případě realizace VRT, z důvodu změny dělby přepravní práce ve prospěch železniční dopravy.

Z nemotorové dopravy má nejvyšší význam plánovaná lávka, která vhodně propojí městské centrum s Labskou stezkou. Lávka přinese lepší možnosti pro cyklistickou dopravu vzhledem k samostatnému provozu, bez interakce s motorovou dopravou, jak je tomu v současnosti. Je nutné dobudování a propojení páteřní sítě cyklistické infrastruktury, včetně cyklostezky podél Bíliny, k jezeru Milada, vybudování cyklostezky na levém břehu řeky Labe a úplné oddělení Labské cyklostezky od silničního provozu.

Model dopravy byl zpracován v software PTV Vision a je v této formě předán zadavateli. Zadavatel bude tedy modelem disponovat, což mu umožní hodnotit dopady jakýchkoli změn v dopravní infrastruktuře, vedení linek VHD i změn v územně plánovacích podkladech.

Výstupy modelu jsou kartogramy dopravních zátěží, které má jako samostatný výstup k dispozici zadavatel.

V příloze 2 jsou přiloženy kartogramy a rozdílové kartogramy individuální automobilové dopravy, veřejné hromadné dopravy a cyklistické dopravy pro současnost a jednotlivá návrhová období.

8 ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ – EMISE Z DOPRAVY

8.1 ZÁKLADNÍ INFORMACE

Modelové výpočty emisních toků pro město Ústí nad Labem, pro stávající stav roku 2018 a návrhové scénáře roku 2025, 2030, 2040 varianta A a varianta B, byly provedeny ze silniční dopravy na základě zde popsaného dopravního modelu. Z hlediska negativních dopadů na zdraví obyvatel z dopravy byly pro studii vybrány tyto škodlivé látky:

- NO_x,
- PM_{10},
- $PM_{2,5}$
- benzen.

Zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, stanovuje imisní limity znečišťujících látek, které mají negativní dopad na lidské zdraví a ekosystémy. Proto je potřeba tyto škodlivé látky sledovat a minimalizovat jejich množství v ovzduší.

8.2 VLIV VYBRANÝCH MODELOVANÝCH LÁTEK NA ZDRAVÍ OBYVATELSTVA

8.2.1 Oxidy dusíku (NO_x)

Podle (Špička, 2011) emise oxidů dusíku jsou spojeny zejména se spalováním fosilních paliv, ale i biomasy. Primárním zdrojem produkujícím cca 35 % antropogenních emisí NO_x jsou i přes využívání katalyzátorů motorová vozidla, v kterých vznikají za vysokých teplot spalováním směsi paliva a vzduchu oxidací vzdušného dusíku kyslíkem. Dieselové motory produkují více NO_x, protože je při spalování přebytek kyslíku a dochází tak k výraznější oxidaci dusíku ve srovnání s benzinovými motory. Mezi další možné antropogenní zdroje úniků oxidů dusíku je nutné zařadit veškeré chemické procesy, kde jsou tyto oxidy přítomny a kde může k jejich úniku dojít, například výroba kyseliny dusičné. Oxid dusičitý společně s kyslíkem a těkavými organickými látkami (VOC) přispívá k tvorbě přízemního ozonu a vzniku tzv. fotochemického smogu a je společně s oxidy síry součástí kyselých dešťů. NO_x má také zásadní negativní vliv na vegetaci a ekosystémy.

8.2.2 Prachové částice (PM_{10} a $PM_{2,5}$)

Podle (Špička, 2011) se krátkodobé zvýšení denních koncentrací suspendovaných částic frakce PM_{10} se podílí na nárůstu celkové nemocnosti i úmrtnosti, zejména na onemocnění srdce a cév, na zvýšení počtu osob hospitalizovaných pro onemocnění dýchacího ústrojí, zvýšení kojenecké úmrtnosti, zvýšení výskytu kašle a ztíženého dýchání – zejména u astmatiků

a na změnách plicních funkcí při spirometrickém vyšetření. Dlouhodobě zvýšené koncentrace mohou mít za následek snížení plicních funkcí u dětí i dospělých, zvýšení nemocnosti na onemocnění dýchacího ústrojí, výskyt symptomů chronického zánětu průdušek a zkrácení délky života zejména z důvodu vyšší úmrtnosti na choroby srdce a cév zvláště u starých a nemocných osob, a pravděpodobně i na rakovinu plic. Tyto účinky bývají uváděny i u průměrných ročních koncentrací PM_{10} nižších než 30 $\mu g.m^{-3}$. Při chronické expozici jemným suspendovaným částicím frakce $PM_{2,5}$ se redukce očekávané délky života začíná projevovat již od průměrných ročních koncentrací 10 $\mu g.m^{-3}$ (SZÚ, 2010). Výstupy z emisního modelu pak vstupují do modelu rozptylu škodlivin, jehož výsledky jsou popsány v samostatné kapitole. V současné době jsou větším problémem částice 2,5 µm a menší, protože pronikají hlouběji do plic a mají závažnější zdravotní dopady. Navíc díky přímému vstřikování prakticky větší částice jek 2,5 µm nevznikají, a pokud ano, jsou zachyceny katalyzátory. U menších částic je funkce katalyzátorů problematická. Dalším negativním efektem částic $PM_{2,5}$ a menších je, že se na ně váže B(a)P. Dnes, díky technologiím použitým v automobilech jsou největším problémem částice 1 µm a menší. V produkci PM byly dominantní dieselové motory, ale v současné době se díky pokročilejším technologiím a filtrům pevných částic produkce PM z dieselových motorů snižuje. Naopak u benzinových motorů produkce díky stále rozšířenějšímu přímému vstřikování míně narůstá.

8.2.3 Benzen (C_6H_6)

Podle (Špička, 2011) jsou hlavním zdrojem emisí benzenu do atmosféry výfukové plyny automobilů, dále emise způsobené těkáním benzinu z palivové nádrže nebo během manipulace, distribuce a skladování pohonných hmot. Vice benzenu je produkováno benzinovými motory, protože palivo obsahuje více této látky. Benzen je těkavou látkou, takže se z benzinových nádrží odpařuje i při stání vozidla. Značné koncentrace benzenu se vyskytují také v cigaretovém kouři. Benzen může vstupovat do těla převážně inhalačně nebo orálně, jelikož benzen se rychle odpařuje a průnik kůží je tak významně nižší (22–36 %). Po expozici se benzen distribuuje do celého těla. Nejvyšší koncentrace se nacházejí v kostní dřeni, v orgánech s vysokým zásobením krví (játra, ledviny) a v tkáních s vysokým obsahem tuků (mozek). Benzen má nízkou akutní toxicitu, která je způsobena přímo benzenem. Příčinou chronické toxicity jsou spíše jeho metabolity, které mají hematotoxické, genotoxické, imunotoxické a karcinogenní účinky. Benzen primárně poškozuje centrální nervovou soustavu, imunitní systém a červené i bílé krvinky a krevní destičky a může způsobit anemii. Byly popsány nádory jater, prsu, nosní dutiny a leukémie. Benzen je z hlediska klasifikace karcinogenity zařazen do skupiny 1 dle IARC resp. skupina A dle US EPA, tedy v obou případech je to prokázaný karcinogen pro člověka (IARC, 2010, US EPA, 2010).

8.3 METODIKA EMISNÍHO MODELOVÁNÍ

Emisní modelování silniční dopravy bylo provedeno na základě dopravních modelů vytvořených CDV v říjnu 2019. Z dopravního modelu byly použity údaje o dopravním proudu, tj. průměrné denní intenzity, kapacitně závislé rychlosti, plynulosti provozu, sklonu komunikace, rozlišené pro osobní vozidla (OV), lehká nákladní vozidla (LNV), těžká nákladní vozidla (TNV) a autobusy (BUS). Pro výpočet emisních toků u motorových vozidel byl použit program MEFA 13 (dle metodického pokynu MŽP pro vypracování rozptylových studií podle § 32 odst. 1 písm. e) zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší. Program MEFA vychází ze středoevropských průměrných hodnot emisních faktorů motorových vozidel (vydaných MŽP ČR), programové databáze modelu HBEFA a dalších zahraničních metodik (např. CORINAIR, COPERT).

Z prostředí GIS byly tedy exportovány údaje o provozu pro jednotlivé úseky:

Podélný sklon komunikace – je generován na základě digitálního modelu reliéfu 5G (DMR) od ČÚZK. Z DMR je analýzou v GIS získána informace o nadmořské výšce počátku a konce úseku a poté vypočten jeho procentuální podélný sklon. Díky modelovým nepřesnostem se stává, že některé hodnoty sklonu jsou nereálně vysoké nebo nízké. Extrémní hodnoty proto byly vyhlazeny za účelem zvýšení přesnosti.

Plynulost – představuje veličinu, která zohledňuje vliv jízdního režimu. Vyjadřuje se obvykle pomocí stupně úrovně kvality dopravy. Pro určení plynulosti byl využit poměr kapacity komunikace a dopravní intenzity a následně byl stupeň úrovně kvality dopravy převeden na stupnici používanou programem MEFA (EDIP, 2009).

Kapacitně závislá rychlost – je generována dopravním modelem v závislosti na kapacitě komunikace a reálných dopravních intenzit.

8.3.1 Dynamická skladba vozového parku

Pro stanovení dynamické skladby vozového parku (VP) byly použity informace z analýz vozového parku na základě sčítání dopravy v roce 2015 dle ATEM (Karel, 2016). Pro modelové účely byl vybrán profil Česká Lípa – 1/9, který je v této metodice doporučen pro okresní města. Pro stanovení skladby autobusů byly použity údaje z analýzy o vozovém parku dopravců v regionu a Dopravního podniku města Ústí nad Labem. Skladby autobusů v návrhových scénářích také zohledňují Návrhovou část SUMF (květen 2019), kde se předpokládá v nejbližším období nákup autobusů s pohonem na CNG, v horizontu 10 let také možnost využití vodíkové technologie jako pohon pro vozidla MHD.

Dynamická skladba byla dále upravena podle dlouhodobých poznatků z emisních měření, ze srovnatelných zahraničních metodik i z aktuálních poznatků z měření emisí přímo v dopravním provozu (Karel, 2017):

- malá část automobilů zcela neplní emisní předpisy z důvodu nevyhovujícího technického stavu vozidla (např. nefunkční katalyzátor či filtr částic). Těmto automobilům byla přiřazena kategorie „před EURO“, jejich podíl byl shodně se studií ŘSD [3.] uvažován ve výši 2 %, a to pro všechny kategorie vozidel

- část vozidel v zastoupení emisních předpisů EURO 4–6 produkuje v reálném provozu na komunikaci vyšší množství emisí. V souladu s metodikou MŽP (Máca, 2014) byly těmto vozidlům přiřazeny emisní hodnoty odpovídající úrovni EURO 3. Jejich podíl je odhadnut na 30 % z celkového počtu automobilů dané emisní úrovně.

Dynamické skladby VP byly upraveny s použitím modelových grafů firmy ATEM s.r.o. (Karel, 2016) s prognózou vývoje dynamické skladby pro roky 2018, 2025, 2030 a 2040, které respektují prognózu Vize silniční dopravy v roce 2030, předpoklady Národního akčního plánu ČR a Národního plánu čisté mobility. Dále bylo také zohledněna Strategie Doprava 2050 a Bílá kniha: Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje, kde jedním z prioritních cílů je přesun u městské dopravy k ekologičtějším vozidlům a palivům. Do roku 2030 by mělo dojít k 50 % snížení podílu vozidel na konvenční paliva a do roku 2050 k jejich postupnému vyřazení z měst.

Dynamická skladba vozového parku pro město Ústí nad Labem byla rozdělena na kategorie osobních vozidel – kategorie M1 (OV), lehkých nákladních automobilů – kategorie N1 (LNV), těžkých nákladních automobilů – kategorie N2, N3 (TNV) a autobusů – kategorie M2, M3 (BUS), dále byla rozdělena podle typu paliva a Euro norem. Dynamická skladba pro vstup do MEFY byla dále upravena pro paliva LPG a CNG z důvodu nemožnosti zadat u těchto paliv Euro 5 a 6 u OV do programu MEFA a CNG u autobusů lze zadat pouze Euro 3. V následujících tabulkách je zobrazena dynamická skladba vozového parku pro roky 2018, 2025, 2030 a 2040.

Tabulka 12 Dynamická skladba vozového parku pro rok 2018 v % (zdroj: CDV)

Kategorie vozidel	Palivo	Euro 0	Euro 1	Euro 2	Euro 3	Euro 4	Euro 5	Euro 6
Osobní vozidla (OV)	benzín	1,6325	1,9066	3,8634	7,1517	11,1176	13,1029	11,1176
	nafta	1,5382	1,7965	3,6402	6,7386	10,4753	12,3459	10,4753
	LPG	0,0258	0,0853	0,1728	0,1845	0,7102	0,8371	0,7102
	CNG	0,0000	0,0000	0,0387	0,0252	0,0969	0,1141	0,0969
Lehké nákladní vozidla (LNV)	benzín	0,3802	0,4537	0,9193	1,6833	2,6743	3,1518	2,6743
	nafta	2,8180	3,3463	6,7807	12,4167	19,7257	23,2482	19,7257
Těžká nákladní vozidla (TNV)	nafta	3,2000	1,8000	4,2000	12,6000	21,1000	25,2000	31,9000
Autobusy (BUS MHD)	nafta	0,0000	11,8421	0,0000	11,8421	3,9474	21,0526	1,3158
	CNG	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	2,6316	1,3158	46,0526
Autobusy (BUS PHD)	nafta	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	100,0000

Tabulka 13 Dynamická skladba vozového parku pro rok 2025 v % (zdroj: CDV)

Kategorie vozidel	Palivo	Euro 0	Euro 1	Euro 2	Euro 3	Euro 4	Euro 5	Euro 6
Osobní vozidla (OV)	benzín	1,1223	0,3010	0,4516	1,6738	3,7723	10,1988	31,4667
	nafta	1,0575	0,2837	0,4255	1,5771	3,5171	9,6053	29,6489
	LPG	0,0177	0,0135	0,0202	0,0432	0,2822	0,6563	2,0102
	CNG	0,0000	0,0000	0,0070	0,0059	0,0385	0,1500	1,6500
	elektro				-2,0000			
Lehké nákladní vozidla (LNV)	benzín	0,2626	0,0716	0,1074	0,3940	1,0625	2,4713	7,5691
	nafta	1,9374	0,5284	0,7926	2,9060	7,8375	18,2287	55,8309
Těžká nákladní vozidla (TNV)	nafta	2,4000	0,4000	0,6000	2,4000	5,7000	8,1000	80,4000
Autobusy (BUS MHD)	nafta	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	10,0000
	CNG	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	90,0000
Autobusy (BUS PHD)	nafta	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	76,0000
	CNG	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	24,0000

Pro výhledový rok 2025 byla uvažována vozidla s elektrickým pohonem a emisní tok byl u spalovacích emisí ponížen o 2 % u OV.

Tabulka 14 Dynamická skladba vozového parku pro rok 2030 v % (zdroj: CDV)

Kategorie vozidel	Palivo	Euro 0	Euro 1	Euro 2	Euro 3	Euro 4	Euro 5	Euro 6
Osobní vozidla (OV)	benzín	0,9693	0,1505	0,2258	0,6340	1,4393	4,5147	40,4124
	nafta	0,9133	0,1418	0,2127	0,5974	1,3562	4,2394	38,0154
	LPG	0,0153	0,0067	0,0101	0,0164	0,0920	0,3044	2,0332
	CNG	0,0000	0,0000	0,0044	0,0022	0,0125	0,5415	3,1365
	elektro				-4,8000			
Lehké nákladní vozidla (LNV)	benzín	0,2268	0,0358	0,0537	0,1492	0,3462	1,1461	9,9807
	nafta	1,6732	0,2642	0,3963	1,1008	2,5538	8,4539	73,6193
	elektro				-0,8000			
Těžká nákladní vozidla (TNV)	nafta	2,4000	0,4000	0,5000	0,9000	1,5000	3,8000	90,5000
Autobusy (BUS MHD)	CNG	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	100,0000
	elektro / vodík				-10,0000			
Autobusy (BUS PHD)	nafta	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	50,0000
	CNG	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	50,0000

Pro výhledový rok 2030 byla uvažována vozidla s elektrickým pohonem a emisní tok byl u spalovacích emisí ponížen o 4,8 % u OV, o 0,8 % u LNV a o 10 % u BUS MHD.

Tabulka 15 Dynamická skladba vozového parku pro rok 2040 v % (zdroj: CDV)

Kategorie vozidel	Palivo	Euro 0	Euro 1	Euro 2	Euro 3	Euro 4	Euro 5	Euro 6
Osobní vozidla (OV)	benzín	0,8673	0,0100	0,0401	0,1014	0,1489	0,4467	46,6688
	nafta	0,8172	0,0095	0,0378	0,0956	0,1403	0,4209	43,8934
	LPG	0,0137	0,0004	0,0018	0,0026	0,0095	0,0285	1,3400
	CNG	0,0000	0,0000	0,0022	0,0004	0,0013	0,0039	4,9000
	elektro				-12,0000			
Lehké nákladní vozidla (LNV)	benzín	0,2030	0,0024	0,0096	0,0239	0,0358	0,1074	11,5566
	nafta	1,4970	0,0176	0,0704	0,1761	0,2642	0,7926	85,2434
	elektro				-8,0000			
Těžká nákladní vozidla (TNV)	nafta	1,8000	0,0200	0,0300	0,0500	0,2000	0,4000	97,5000
Autobusy (BUS MHD)	CNG	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	100,0000
	elektro / vodík				-70,0000			
Autobusy (BUS PHD)	CNG	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	100,0000
	elektro / vodík				-25,0000			

Pro výhledový rok 2040 byla uvažována vozidla s elektrickým pohonem a emisní tok byl u spalovacích emisí ponížen o 12 % u OV, o 8 % u LNV, o 70 % u BUS MHD a o 25 % u BUS PHD.

Samostatně byla modelována dynamická skladba vozového parku pro dálnici D8. Pro stanovení této skladby byla použita softwarová aplikace Vozový park 2015, která byla vytvořena jako výsledek projektu Technologické agentury ČR č. TA04021566 – Doplnění chybějících dat o dynamické skladbě vozového parku pro účely výpočtu emisí z automobilové dopravy. V aplikaci byl vybrán profil D8 Trmice se zohledněním podílu tranzitní dopravy. Výstupem aplikace byla dynamická skladba vozového parku pro rok 2015 (ATEM, 2017).

Dynamická skladba byla upravena podle dlouhodobých poznatků z emisních měření, ze srovnatelných zahraničních metodik i z aktuálních poznatků z měření emisí přímo v dopravním provozu (Karel, 2017):

- malá část automobilů zcela neplní emisní předpisy z důvodu nevyhovujícího technického stavu vozidla (např. nefunkční katalyzátor či filtr částic). Těmto automobilům byla přiřazena kategorie „před EURO“, jejich podíl byl shodně se studií ŘSD [3.] uvažován ve výši 2 %, a to pro všechny kategorie vozidel

- část vozidel v zastoupení emisních předpisů EURO 4–6 produkuje v reálném provozu na komunikaci vyšší množství emisí. V souladu s metodikou MŽP (Máca, 2014) byly těmto vozidlům přiřazeny emisní hodnoty odpovídající úrovni EURO 3. Jejich podíl je odhadnut na 30 % z celkového počtu automobilů dané emisní úrovně.

Dále byla dynamická skladba VP na D8 upravena s použitím modelových grafů firmy ATEM s.r.o. (Karel, 2016) s prognózou vývoje dynamické skladby pro dálnici pro roky 2018, 2025, 2030 a 2040, které respektují prognózu Vize silniční dopravy v roce 2030, předpoklady Národního akčního plánu ČR a Národního plánu čisté mobility. V následující tabulce je zobrazena dynamická skladba VP pro D8 pro rok 2018, 2025,2030 a 2040.

Tabulka 16 Dynamická skladba vozového parku pro D8, rok 2018 v % (zdroj: CDV)

Kategorie vozidel	Palivo	Euro 0	Euro 1	Euro 2	Euro 3	Euro 4	Euro 5	Euro 6
Osobní vozidla (OV)	benzín	1,1662	1,4718	2,1942	3,4630	4,1069	7,0105	8,6474
	nafta	1,3655	0,7434	1,6032	6,6636	12,4894	19,6020	21,8730
	LPG	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	2,0449	2,4101	2,0449
	CNG	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,3461	0,4079	0,3461
Lehké nákladní vozidla (LNV)	benzín	0,2296	0,2014	0,3136	0,8142	2,1351	1,7801	3,0313
	nafta	2,3021	2,0138	3,4838	9,3124	16,8523	27,6502	29,8801
Těžká nákladní vozidla (TNV)	nafta	3,2000	1,8000	4,2000	12,6000	21,1000	25,2000	31,9000
Autobusy (BUS)	nafta	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	28,3667	32,4667	39,1667

Tabulka 17 Dynamická skladba vozového parku pro D8, rok 2025 v % (zdroj: CDV)

Kategorie vozidel	Palivo	Euro 0	Euro 1	Euro 2	Euro 3	Euro 4	Euro 5	Euro 6
Osobní vozidla (OV)	benzín	1,0204	0,3364	0,3657	0,6493	1,3526	3,7560	17,5339
	nafta	1,1948	0,1699	0,2672	1,2494	3,6219	10,5387	48,7936
	LPG	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,3545	1,0187	4,7268
	CNG	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,1773	0,5094	2,3634
	elektro				-1,0000			
Lehké nákladní vozidla (LNV)	benzín	0,2009	0,0460	0,0523	0,1527	0,6192	0,9571	6,7622
	nafta	2,0143	0,4603	0,5806	1,7461	4,8872	14,8657	66,6556
Těžká nákladní vozidla (TNV)	nafta	2,400	0,4000	0,6000	2,4000	5,7000	8,1000	80,4000
Autobusy (BUS)	nafta	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	13,8500	86,1500

Pro výhledový rok 2025 byla uvažována vozidla s elektrickým pohonem a emisní tok byl u spalovacích emisí ponížen o 1 % u OV.

Tabulka 18 Dynamická skladba vozového parku pro D8, rok 2030 v % (zdroj: CDV)

Kategorie vozidel	Palivo	Euro 0	Euro 1	Euro 2	Euro 3	Euro 4	Euro 5	Euro 6
Osobní vozidla (OV)	benzín	1,0204	0,0841	0,1463	0,1948	0,5183	1,6753	23,5813
	nafta	1,1948	0,0425	0,1069	0,3748	1,2489	4,2155	58,8888
	LPG	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0478	0,1594	2,2318
	CNG	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0837	0,2790	3,9056
	elektro				-2,4000			
Lehké nákladní vozidla (LNV)	benzín	0,2009	0,0115	0,0209	0,0458	0,2135	0,3828	8,1612
	nafta	2,0143	0,1151	0,2323	0,5238	1,6852	5,9463	80,4464
	elektro				-0,4000			
Těžká nákladní vozidla (TNV)	nafta	2,6000	0,3000	0,4000	0,9000	1,5000	3,8000	90,5000
Autobusy (BUS)	nafta	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	6,6500	93,3500

Pro výhledový rok 2030 byla uvažována vozidla s elektrickým pohonem a emisní tok byl u spalovacích emisí ponížen o 2,4 % u OV, o 0,4 % u LNV.

Tabulka 19 Dynamická skladba vozového parku pro D8, rok 2040 v % (zdroj: CDV)

Kategorie vozidel	Palivo	Euro 0	Euro 1	Euro 2	Euro 3	Euro 4	Euro 5	Euro 6
Osobní vozidla (OV)	benzín	0,5831	0,0421	0,0731	0,0866	0,0485	0,1178	29,7523
	nafta	0,6827	0,0212	0,0534	0,1666	0,1484	0,4331	61,6936
	LPG	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0239	0,0797	1,1159
	CNG	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0956	0,3188	4,4636
	elektro				-6,0000			
Lehké nákladní vozidla (LNV)	benzín	0,1148	0,0058	0,0105	0,0204	0,0356	0,0574	8,9365
	nafta	1,1510	0,0575	0,1161	0,2328	0,2809	0,8919	88,0888
	elektro				-4,0000			
Těžká nákladní vozidla (TNV)	nafta	1,8000	0,0200	0,0300	0,0500	0,2000	0,4000	97,5000
Autobusy (BUS)	nafta	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	75,0000
	CNG	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	25,0000

8.4 VLIV OPATŘENÍ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Při zpracování návrhové části dokumentu dbal zpracovatel na to, aby jednotlivá opatření byla v souladu s nadřazenými dokumenty města, kraje, dopravního podniku a zároveň respektovala nadřazené strategie a plány na úrovni Evropské unie, České republiky a ostatních subjektů. Navržená opatření budou mít pozitivní vliv jak na udržitelnou mobilitu ve městě, tak i na snížení znečišťujících látek a hluku.

Konkrétní vliv na životní prostředí bude možné vyhodnotit komplexně až po realizaci a časové prodlevě všech v místě realizovaných aktivit.

K dosažení co nejvyššího snížení hluku a imisí z dopravy na území města je potřeba realizovat všechna opatření, která povedou ke snížení individuální dopravy, optimalizaci citylogistiky, a naopak využívání veřejné dopravy, jízdy na kole a pěší chůze. Velký vliv na snížení hluku bude mít také obnova vozového parku automobilů a využívání alternativních pohonů. Nemalý vliv na kvalitu životního prostředí bude mít také vhodná obnova a výsadba zeleně.

Všechna opatření musí být realizována s ohledem na životní prostředí, jeho celkové zlepšení, s ohledem na minimalizaci negativních dopadů spojených s jejich realizací i provozem, a musí respektovat a zohledňovat zájmy ochrany přírody. V případě realizace nové dopravní a technické infrastruktury, podpory rozvoje vodní dopravy a využívání řeky Labe a jeho nábřeží je třeba respektovat limity území z hlediska ochrany přírody a krajiny (zejména ZCHÚ, lokality Natura 2000, prvky ÚSES, VKP, přírodní parky a oblasti s výskytem zvláště chráněných druhů).

9 PARTICIPAČNÍ AKTIVITY

Na základě komunikační strategie, která byla pro projekt vypracována samostatně a je jednou z nedílných součástí Plánu udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem, byly v průběhu zpracovávání projektu realizovány různé druhy jednání, workshopů a brainstormingů s rozličnými skupinami zapojených stakeholderů. Participační aktivity byly ve všech fázích zpracovávaného dokumentu realizovány v souladu s platnou metodikou. Participační aktivity byly vždy postaveny na oboustranné komunikaci zpracovatelů a zapojených stakeholderů. Ti byli při každé aktivitě aktivně zapojováni a vyzýváni k vyjádření svých názorů, podnětů a připomínek k představovaným částem. Tímto přístupem se povedlo docílit co největší míry projednání všech částí projektu s různými zainteresovanými skupinami, které se ve výsledku dokázali se zpracovaným plánem ztotožnit.

V následující kapitole jsou popsány ty nejdůležitější z pohledu projednávání projektu s Řídící skupinou, odbornou veřejností a veřejností.

✓ Aktivity realizované k analytické části projektu

- Identifikace subjektivních problémů, představení PUMM
  - Řídící skupina
  - Odborné skupiny
  - Širší veřejnost
- Představení analytické části
  - Řídící skupina
  - Odborné skupiny
  - Širší veřejnost
- Tvorba společné vize mobility, vizionářský workshop
  - Řídící skupina
  - Odborné skupiny
  - Širší veřejnost

✓ Aktivity realizované k návrhové části projektu

- Představení společné vize mobility
  - Řídící skupina
  - Odborné skupiny
  - Širší veřejnost
- Workshopy pro hodnocení opatření
  - Řídící skupina
  - Odborné skupiny
  - Širší veřejnost

- Představení výsledných scénářů s opatřeními a s prioritizací přínosů scénářů
  - Řídící skupina
  - Odborná veřejnost
- Veřejné projednání návrhové části projektu
  - Veřejnost

✓ **Aktivity realizované napříč analytickou a návrhovou částí**

- Pocitová mapa
- Soutěže – slogan vize mobility, výtvarná soutěž

Kromě výše zmíněných realizovaných akcí měly všechny zainteresované skupiny možnost vyjádřit se či připomínkovat rozpracovaný projekt v průběhu celého období, kdy se projekt zpracovával.

Řídící skupina se scházela pravidelně, a to minimálně 1 × měsíčně, po celou dobu zpracovávání projektu. Na schůzkách zhotovitel představoval aktuální rozpracovanost a společně se členy řídící skupiny řešil aktuální problematiku v dotčených oblastech.

Projekt byl komunikován různými komunikačními kanály, které na základě zkušeností města vymezila Komunikační strategie. Jednalo se mimo jiné o tyto komunikační kanály: webové stránky projektu, facebook města, letáčky, vývěsky a poutače v MHD, články v ústeckých periodikách, ad.

Odborná veřejnost dostávala, mimo realizovaných workshopů, také pravidelně aktuální informace v elektronické podobě na email. Společně se širokou veřejností pak měla možnost sledovat aktuální dění v průběhu zpracování projektu pomocí webových stránek https://www.usti-nad-labem.cz/dopravni-portal/pumm. Na webových stránkách bylo možné nalézt aktuální informace o stavu projektu, harmonogram sestavování dokumentu, dílčí části dokumentu a další informace. Také zde bylo možné stáhnout jednotlivé části dokumentu vždy po jejich zpracování, tj. analytickou, později návrhovou část a akční plán, sestavenou vizi mobility, scénáře, navržená opatření, ad., které bylo možné připomínkovat pomocí zasílání podnětů prostřednictvím emailových kontaktů zveřejněných na webových stránkách projektu, a to až do finálního zpracování všech částí dokumentu PUMM.

Zpracovatel se každou přijatou připomínkou, požadavkem, námětem či dotazem separátně zabýval, a po společném projednání a dohodě s Řídící skupinou relevantní z nich do dokumentu zapracoval.

9.1 PRVNÍ WORKSHOP S VEŘEJNOSTÍ

V prostorech informačního střediska města Ústí nad Labem proběhlo ve středu 30. 1. 2019 první setkání se širokou veřejností v rámci PUMM. Setkání proběhlo v odpoledních hodinách a bylo rozděleno do dvou bloků. V prvním bloku byl veřejnosti představen samotný Plán udržitelné městské mobility, co je jeho obsahem, proč ho město potřebuje, kdo je do něj zapojen či jak doprava ovlivňuje kvalitu života ve městě. Představeny byly participační a komunikační aktivity a prezentovány způsoby, jak se veřejnost může podílet na celém průběhu zpracování PUMM. Následně proběhla prezentace analytické části PUMM, představeny byly veškeré realizované dopravní a socio-dopravní průzkumy vč. výsledků, struktura, hlavní výstupy a závěry analytické části a nastíněn byl další postup prací na projektu. Prezentované skutečnosti byly u přítomných zpětně ověřeny formou diskuse. Analytickou část mohla následně přítomnost připomínkovat jak ústně, tak písemně zasláním podnětu. Na webových stránkách byla po prezentaci analytická část volně ke stažení. Vyhlášena byla zároveň soutěž o slogan PUMM.




Obrázek 30 Představení projektu PUMM a jeho analytické části veřejnosti (zdroj: Magistrát města Ústí n. L.)

Druhý blok setkání zahrnoval aktivity s veřejností – workshop k současnému stavu dopravy a mobility ve městě. U tří kulatých stolů byli přítomní účastníci vyzváni k vyjádření svého názoru a přiřazení podnětů – kladů a záporů k jednotlivým skupinám dopravních módů:

- ✓ automobilová doprava, tranzitní doprava, parkování;
- ✓ veřejná doprava, citylogistika, sdílená mobilita, management mobility;
- ✓ pěší doprava, veřejný prostor, cyklistická doprava.

Každý měl možnost vyjádřit libovolný počet kladů a záporů k daným tématům. Ve druhé části každý z přítomných pomocí samolepek uděloval podnětům preferenci. Mohly tak být identifikovány nejpalčivější problémy z pohledu laické veřejnosti. Nejvíce hodnocené klady a nejvíce hodnocené zápory z každé ze skupin byly na závěr shrnuty a porovnány s výsledky vzešlými z analytické části projektu.

Soubor získaných podnětů, vč. jejich hodnocení, byl zpracovatelem použit pro další participační aktivity, pro potvrzení závěrů z analytické části projektu a pro práci v dalších navazujících částech PUMM, zejména v návrhové části.





Obrázek 31 První workshop s veřejností (zdroj: Magistrát města Ústí n. L.)

Nejvíce hodnocenými podněty z pohledu udělených preferencí v jednotlivých skupinách dopravních módů byly (seřazeno dle priority):

Automobilová doprava, tranzitní doprava, parkování	
klady	zápory
✓ rychlost automobilové dopravy	× nedostatek parkovacích míst na sídlištích × nedostatek parkovacích míst pro kamiony

Veřejná doprava, citylogistika, sdílená mobilita, management mobility	
klady	zápory
✓ inteligentní zastávky	× doprava k jezeru Milada (chybějící obslužnost)
✓ levné jízdné pro děti a seniory ✓ turistické linky (loď, autobus, vlak)	× vysoká cena dlouhodobých jízdenek

Pěší doprava a veřejný prostor, cyklistická doprava	
klady	zápory
✓ nezávislost na ostatních módech	× nedostatek stání pro kola (+ návrhy na další úschovny) × nedostatek jízdních pruhů pro cyklisty × nebezpečná infrastruktura

9.2 DRUHÝ WORKSHOP S VEŘEJNOSTÍ

Druhé setkání s veřejností se uskutečnilo v úterý 16. 4. 2019 v prostorech Domu kultury. Na programu byla rekapitulace dosavadních výstupů z projektu a stav rozpracovanosti, představení pocitové mapy pro sběr podnětů a návrhů opatření, předání cen za soutěže o slogan PUMM a výtvarnou soutěž a brainstorming s veřejností u kulatých stolů za účelem tvorby Vize mobility 2030+.

V první části byly veřejnosti představeny primární cíle projektu, shrnuty v bodech dosavadní výstupy a představeny hlavní milníky a komunikační aktivity projektu. Přítomní byli upozorněni na webové stránky, kde mohli průběžně sledovat výstupy projektu. Následně zpracovatelé představili webovou aplikaci pro získání podnětů a návrhů ze strany obyvatel – Pocitovou mapu pro sběr podnětů a návrhů. Názorně bylo přítomným předvedeno vzorové zadání podnětů do aplikace. Webová aplikace byla pro veřejnost spuštěna 18. 4. 2019 na adrese http://mediy.cz/mapa-usti/index.php.

V druhé části zástupci města v čele s panem primátorem a jeho náměstky předali ceny vítězným účastníkům soutěží o slogan Plánu udržitelné městské mobility Ústí nad Labem a výtvarné soutěže „Jak bude vypadat doprava ve městě v roce 2030“. Ze všech zaslaných návrhů na slogan Plánu mobility byl řídící skupinou vybrán slogan „Ústí jede!“.



Obrázek 32 Druhé setkání s veřejností dne 16. 4. 2019 (zdroj: Magistrát města Ústí n. L.)

Třetí částí setkání byl brainstorming s veřejností u kulatých stolů za účelem tvorby Vize mobility 2030+. Zástupce zpracovatele nastínil veřejnosti, co je vize a jak může vypadat. Poté účastníky setkání seznámil s hlavními body SWOT analýzy, která vycházela mimo jiné z provedených dopravních průzkumů, sociodopravních průzkumů provedených mezi občany

města Ústí nad Labem a připomínek občanů zaznamenaných při veřejné prezentaci analytické části projektu v lednu 2019.

Další aktivitou odpoledne byl brainstorming s veřejností k tvorbě vize ve formě diskuse u kulatých stolů. Zpracovatel v krátkosti seznámil přítomné s jeho průběhem, úkoly a cíli, popsal tvorbu vize a její smysl pro PUMM. Přítomní byli vyzváni k sesednutí ke kulatému stolu.

V prvním kole byly na stůl rozprostřeny fotografie zobrazující veřejný prostor v Ústí nad Labem a fotografie zobrazující veřejný prostor na jiných různých místech ve světě. Přítomní měli za úkol vybrat si dvě fotografie, které jim byly nejbližší. První z nich měla být taková, aby účastníkovi nejvíce připomínala to, jak Ústí nad Labem zná ze současnosti, nebo zobrazuje situaci, která je mu blízká apod. Druhá fotografie měla zobrazovat něco, co by účastník v budoucnu v Ústí nad Labem rád měl, viděl, používal. Po vybrání fotografií facilitátor začal s představením sebe sama a postupně představil obě fotografie a řekl, proč si tyto fotografie vybral. Následně postupně vyzval všechny účastníky o totéž. Druhý facilitátor bodově zaznamenával na post-it papírky klíčová slova pro každou vybranou fotografii a ty následně lepil na poster. Na závěr kolečka facilitátor shrnul bodově to, co zaznělo a pokusil se najít souvislosti či shody ve vyřčených názorech.




Obrázek 33 Brainstorming k tvorbě Vize mobility 2030+, veřejný prostor (zdroj: Magistrát města Ústí n. L.)

V druhém kole byly na stůl rozprostřeny fotografie týkající se dopravy a mobility – zobrazující momentky z různých dopravních módů, dopravní situace ve městě, dopravního chování, mobility jak z Ústí nad Labem, tak z jiných míst ve světě. Úkol byl stejný, účastník si měl vybrat dvě fotografie, první z nich měla připomínat současnou dopravní situaci ve městě, druhá z nich měla zobrazovat věc či situaci, kterou by účastník v Ústí nad Labem rád měl, viděl, používal. Facilitátor opět bodově zaznamenával na post-it papírky klíčová slova z popisování fotografie

účastníkem a ty následně lepil na poster. Na závěr kolečka facilitátor shrnul bodově to, co zaznělo a pokusil se najít souvislosti či shody ve vyřčených názorech.

Některá vyřčená témata či názory byly také současně diskutovány ostatními účastníky kulatého stolu.

Soubor získaných názorů a poznatků byl zpracovatelem použit pro další participační aktivity a pro práci v dalších navazujících částech PUMM, zejména v návrhové části projektu při tvorbě vize.

Na závěr setkání proběhla diskuse nad různými dopravními módy v Ústí nad Labem a nad dopravní situací ve městě.



Obrázek 34 Brainstorming k tvorbě Vize mobility 2030+, doprava a mobilita (Zdroj: Magistrát města Ústí n. L.)

9.3 ODBORNÝ BRAINSTORMING K TVORBĚ VIZE

Participační aktivity, prezentace a jednání s odbornou pracovní skupinou probíhaly v rámci celého procesu tvorby PUMM. Jedno ze setkání odborné pracovní skupiny proběhlo za účelem odborného brainstormingu k tvorbě Vize mobility 2030+. Tento brainstorming se uskutečnil v úterý 16. 4. 2019.

Na úvod byla pracovní skupině představena aktuální rozpracovanost projektu, představeny výsledky analytické části projektu vč. finálních SWOT analýz ke všem dopravním módům. SWOT analýza byla představena jako jeden z primárních podkladů pro vizi. Z řad přítomných byl vznesen požadavek na větší akcent pěší dopravy ve SWOT analýze, zejm. v silných stránkách a příležitostech. Připomínky byly následně zapracovány.

Následně byli účastníci seznámeni s cíli brainstormingu, s výchozími podklady a nadřazenými dokumenty relevantními pro tvorbu vize, byl popsán postup tvorby Vize mobility 2030+ a její

smysl pro PUMM, včetně příkladů z jiných měst. Představeny byly 3 příklady z českých měst (kde již je PUMM hotový či před dokončením) jak vizi pojmout a sestavit. Prezentována byla vize Olomouce (slovní vyjádření), Brna (vyjádření na základě navrhnuté dělby přepravní práce) a Přerova (vyjádření na základě tří scénářů vývoje dělby přepravní práce). Zpracovatelem byla doporučena varianta olomoucká a přítomnými členy odsouhlasena.

Samotný brainstorming probíhal formou diskuse. Přítomní u stolu měli za úkol odpovědět na několik otázek a diskutovat na dané téma. Ke každé otázce přítomní vyjádřili svůj názor a vzájemně diskutovali svoje odpovědi. Široká škála odpovědí a názorů posloužila zpracovateli jako podklad pro tvorbu vize, příp. i cílů v rámci návrhové části projektu PUMM.

Otázky položené přítomným, vč. zkráceného přepisu jednotlivých odpovědí:

(Pozn.: většina odpovědí byla názorem jedné osoby a ostatní přítomní účastníci s ní nemuseli souhlasit, jednalo se o subjektivní názory a některé odpovědi si mohou odporovat.)

1. **Na co je dnes Ústí nad Labem (dále jen "ÚnL") hrdé (obecně), jaké jsou dnes silné stránky dopravy?**
    - blízkost dálnice D8
        - napojení města na D8 změnilo zásadně dopravní toky, značně ubylo krizových míst na území města, zmizely či se velmi zmírnily kongesce i hluk (např. na silnici I/30)
        - v porovnání s ostatními (většími) městy ve městě kongesce nejsou (v ÚnL trvá kongesce minutu, tři minuty,…), což je v porovnání s jinými městy nic
    - dojezdová vzdálenost do Prahy (časově i vzdálenostně)
    - spojení části Severní Terasa s centrem města
    - hustá a fungující veřejná doprava
        - dobře fungující MHD, vzešlo i z dotazníkového šetření v rámci strategie rozvoje města
        - IDS na území města však není zdaleka kompletní
    - problémem jsou chybějící parkovací domy
        - chybí možnost levně a bezproblémově zaparkovat
        - kongesce se tvoří zejména v centru na výjezdech ze stávajících nepříliš vhodně umístěných parkovišť (u hlavního nádraží, u „Bohemky")
    - problémem je chybějící autobusové nádraží
        - obyvatelé si stěžují na absenci AN, neví, odkud regionální autobusy odjíždějí, ani kam se obrátit pro informace
        - klíčovým řešením je realizace dopravních uzlů ve městech – MHD a regionální doprava v jednom místě

    - z pohledu krajského úřadu není AN potřebný, AN není cíl, autobusy zastavují na centrálních zastávkách v centru
- z pohledu partnerského města Chemnitz (kde žijí převážně starší obyvatelé) je vhodné, aby se ÚnL orientovalo na mladé obyvatele města
- podpora VRT – příležitost u budoucí stanice VRT realizovat projekt dopravního uzlu, kde by se měla potkat veškerá hromadná (MHD, DÚK), je potřeba koordinovat tento projekt s projektem VRT
  skupina IDI? má k dispozici studii na dopravní uzel

2. **Čím bude Ústí nad Labem známé na národní/mezinárodní úrovni v r. 2030 (2050)?**
    - polygon pro autonomní dopravu
    - zastávka VRT mezi Prahou a Drážďany
    - skrytý a nevyužitý potenciál v řece Labi
        - velké téma
        - problémem je nesplavnost
        - řešení jezu v Děčíně, nutné odblokování ekoterorismu
        - infrastruktura k vodní dopravě je v ÚnL vybudovaná, ale chybí voda
    - potenciál v jezerech, co v okolí města vzniknou
    - ambicí je Ústí jako univerzitní město
        - UJEP s 8 fakultami, nová výstavba a rozvoj univerzity
    - vstupní brána z Německa do Čech

3. **Čím/jak bude Ústí nad Labem lákat nové obyvatele?**
    - kvalitní, nejlépe vybavená nemocnice v kraji
        - bezpečí zdraví
        - kvalitní zdravotní péče i za 10 – 15 let
    - průmyslové závody – automotive, chemický průmysl, prohlubování spolupráce s univerzitou
    - autonomní doprava
    - rozmanitost volnočasových aktivit
        - velký potenciál pro zlepšení nabídky obyvatelům i turistům
        - řeka, příroda, hory, jezera, …
        - lyžování, surfování, vodní sporty, cyklistika, …
        - nutno lépe využít potenciál a zlepšit marketing
        - chybí servis pro turisty a doplňková infrastruktura
    - dostupnost Prahy a Drážďan v souvislosti s VRT

- potřeba v blízkosti stanice VRT vybudovat síť služeb (školy, školky apod.), aby děti zůstaly ve městě a rodiče odjeli do práce, …
- dostupnost ale může naopak být i mínusem – konkurence vs. výhoda

- problém univerzity UJEP – nejsou technické obory, mladí lidé za těmito obory odchází jinam a nevrací se
- změna životního prostředí
  - již nyní velký skok ve zlepšení ŽP
  - ÚnL je vnímané jako spádové město – potenciál pro vylepšení image ŽP

4. Jak může doprava přispět k vyšší kvalitě života?

- nutno rozšířit pobytový prostor pro pěší, cyklisty, inline, běh
  - v minulosti i současnosti se stále preferuje prostor pro motorovou dopravu na úkor prostoru pro udržitelné dopravní módy
  - na území města jsou široké komunikace, je možné změnit šířkové uspořádání ve prospěch pěších a cyklistů
- nutno rozšířit bezpečnou infrastrukturu pro pěší a cyklisty
  - ÚnL disponuje místy či prostory vhodné pro rozšíření
  - v současné době není možné, aby např. děti a mládež samy jely na kole/koloběžce po městě

5. Jakou roli by měly v r. 2030 (2050) hrát jednotlivé druhy dopravy?

- usnadňovat lidem život, ne komplikovat

V poslední fázi této části se diskuse stočila k několika dalším tématům. Diskutovány byly tunelové varianty komunikací procházející městem. ŘSD má na žádost MD ČR zadat vypracování studie proveditelnosti tunelů (město s tunely nesouhlasí, nejsou nutné a nezbytné).

Přítomní byli dále upozorněni na zásadní problém s ústeckým územním plánem. Územní plán Ústí nad Labem je v současné době uzamčený, nelze v něm nic měnit a tento jeho stav nepovoluje realizaci jakékoli stavby či opatření, vč. dopravních řešení (není možné vybudovat parkoviště, upravovat šířkové uspořádání ulice apod.). Územní plán města je přitom jedním z nejdůležitějších dokumentů umožňující zajištění dopravního řešení města. Nový územní plán

se teprve připravuje a začátek jeho platnosti se odhaduje až v rámci několika let. Z tohoto důvodu podle některých členů odborné komise ztrácí vize PUMM smysl. Z pohledu zpracovatele je tedy více než nutné a důležité v rámci městské samosprávy vyřešit tento problém a odblokovat územní plán.

Poslední částí setkání byla diskuse k tématům týkajícím se dopravy a dopravních módů v Ústí nad Labem. Diskutována byla témata:

- Doprava v klidu (parkování)
- Veřejný prostor a zklidňování dopravy
- Pěší doprava
- Cyklistická doprava
- Veřejná doprava
- Automobilová doprava individuální
- Nákladní doprava
- Management mobility

U parkování byly diskutovány především místa pro nabíjení elektromobilů (pozvolný nárůst v ÚnL, bude potřeba větší progres a nutnost většího budování normálních nabíjecích stanic), nově na Střekově 3 místa, na ostatním území města chybí.

K veřejnému prostoru byla diskutována problematika nábřeží – nutnost a příležitost jeho oživení, v současné době nábřeží nežijí, výstavba jezů na Labi – jejich absence brání rozvoji lodní dopravy v ÚnL, v katastru města je velký problém množství parkujících nákladních automobilů a chybějící odstavná stání, diskutována také byla otázka bezpečnostní situace v centru města, kde se pohybuje velké množství sociálně slabých a nepřizpůsobivých občanů, problémem je celkově struktura obyvatel města a rozložení služeb cílených na tyto občany.

9.4 ODBORNÝ BRAINSTORMING K HODNOCENÍ PŘÍNOSŮ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ, OVĚŘENÍ S VIZÍ A JEJICH DOPLNĚNÍ

Dalšími z důležitých setkání s odbornou pracovní skupinou byly brainstormingy k hodnocení přínosů navržených opatření, ověření s vytvořenou vizí a jejich doplnění. Hodnocení přínosů navržených opatření bylo rozděleno do dvou samostatných jednání.

První jednání se uskutečnilo ve čtvrtek 12. 9. 2019. V rámci workshopu proběhlo hodnocení přínosů navržených opatření pro oblasti:

- Veřejná hromadná doprava
- Nákladní doprava, citylogistika, sdílená mobilita a management mobility

Druhé jednání se uskutečnilo ve čtvrtek 26. 9. 2019. V rámci workshopu proběhlo hodnocení přínosů navržených opatření pro oblasti:

- Individuální automobilová doprava a parkování
- Pěší a cyklistická doprava

Na úvod prvního setkání byli přítomní seznámeni s s návrhem vize a strategických a specifických cílů, které byly sestaveny na základě sesbíraných podkladů. Těmi byly:

- nadřazené a sektorové dokumenty
- analytická část PUMM
- vizionářský workshop s odbornou pracovní skupinou
- kulaté stoly s obyvateli města pro sběr hodnot k sestavení vize

Představen byl také průběh sběru návrhů od veřejnosti do pocitové mapy, celkový počet respondentů a odpovědí a nejčastěji zmiňované návrhy změn. K dané problematice posloužil také výřez centra města doplněný o další časté návrhy změn. Tento podklad poslouží také jako materiál k seznámení pro veřejnost na akci v rámci Evropského týdne mobility.

Po prezentaci následovalo samotné hodnocení přínosů opatření, nejprve pro oblast veřejné hromadné dopravy, v další části k nákladní dopravě, citylogistice, sdílené mobilitě a managementu mobility. Každý z účastníků jednání měl možnost pro danou oblast vyznačit přínos opatření v kategoriích:

- doprava a urbanismus
- životní prostředí
- realizovatelnost,
- ekonomické a společenské dopady.

V každé kategorii měli přítomní jako pomůcku uvedeno několik kritérií, která by mohla mít na navržené opatření vliv. Pokud přítomný člen shledal, že alespoň jedno kritérium z dané kategorie je u opatření splněno, zaškrtl následně v připravených tabulkách přínos. U každého opatření mohl hodnotitel zaznamenat přínos ve všech kategoriích. Hodnocené kategorie u každého opatření, vč. uvedených kritérií je součástí následujícího přehledu.

Opatření, u kterých byl hodnocen přínos ve více okruzích hodnocení, měly větší preferenci při sestavování souborů opatření pro modelované scénáře.

Tabulka 20 Hodnocené kategorie přínosů opatření

DOPRAVA A URBANISMUS
• ZLEPŠENÍ DOSTUPNOSTI A CELISTVOSTI SÍTĚ
• ZVYŠOVÁNÍ PROPOJENOSTI RŮZNÝCH DRUHŮ DOPRAVY, INTERMODALITY A JEJICH EFEKTIVNOSTI
• REDUKCE DOPRAVNÍ ZÁTĚŽE V MĚSTSKÉ ZÁSTAVBĚ
• REVITALIZACE A ZATRAKTIVNĚNÍ VEŘEJNÉHO PROSTORU
• VYTVOŘENÍ ALTERNATIV K CESTOVÁNÍ AUTOMOBILEM
• ZKRÁCENÍ CESTOVNÍCH ČASŮ
• VLIV NA ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI V DOPRAVĚ
ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ
• VLIV NA SNÍŽENÍ EMISÍ
• SNÍŽENÍ HLUKOVÉ ZÁTĚŽE
• ZLEPŠENÍ KVALITY OVZDUŠÍ A ZDRAVÍ OBYVATEL
REALIZOVATELNOST
• EFEKTIVITA VYNALOŽENÝCH NÁKLADŮ
• ČASOVÁ NÁROČNOST REALIZACE (USKUTEČNITELNOST DO ROKU 2030)
• POKROČILOST PŘÍPRAVY
• SOULAD S PLÁNOVACÍ DOKUMENTACÍ
EKONOMICKÉ A SPOLEČENSKÉ DOPADY
• VLIV NA KVALITU ŽIVOTA
• SOCIÁLNÍ DOPADY
• ZLEPŠOVÁNÍ POVĚDOMÍ, SPOLUPRÁCE A INFORMOVANOSTI
• PŘIJETÍ VEŘEJNOSTÍ A POLITICKÁ PODPORA
• ZVÝŠENÍ ATRAKTIVITY ÚZEMÍ PRO INVESTICE
• RŮST HODNOTY NEMOVITOSTÍ
• PODPORA TURISMU
• SNÍŽENÍ VÝDAJŮ VEŘEJNÉHO SEKTORU
• FINANČNÍ NÁKLADNOST REALIZACE

Po vyhodnocení všech opatření v daném okruhu měli přítomní možnost doplnit opatření, která jim v představeném zásobníku chyběla.

Doplněná opatření byla všem členům Řídící skupiny i Odborné veřejnosti zaslána zadavatelem elektronickou formou k doplňujícímu ohodnocení.

Vyhodnoceny byly jak výsledky v jednotlivých oblastech pro jednotlivé kategorie přínosů, tak výsledky celkové (za všechny kategorie přínosů dohromady). Celkové výsledky hodnocení přínosů opatření v jednotlivých oblastech zobrazují následující tabulky.

Tabulka 21 Vyhodnocení přínosů opatření v oblasti Automobilová doprava, parkování

ČÍSLO OPATŘENÍ	NÁZEV OPATŘENÍ – AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA, PARKOVÁNÍ	CELKEM
37	Realizace úprav povrchů vozovek	35
26	Navádění na parkoviště a informace o obsazenosti	34
12	Modernizace stávajících komunikací	32
24	Navýšení parkovacích kapacit výstavbou nových parkovacích kapacit a organizací dopravy	30
39	Výsadba izolační zeleně	29
29	Osazení hlavních tahů při vjezdu do města inteligentními informačními tabulemi	28
9	Využívání ploch a areálů brownfieldů ke kapacitnímu parkování	26
8	Výstavba parkovacího domu ul. Vinařská	24
32	Stavebně technické úpravy vybraných komunikací	24
34	Zajištění měření rychlosti na vybraných komunikacích na území města	24
25	Využívání ploch a areálů brownfieldů ke kapacitnímu parkování	23
1	Výstavba kapacitního parkoviště P+R v lokalitě Neštěmice	22
4	Výstavba kapacitního parkoviště P+R v lokalitě Střekov (Děčínská, Železničářská)	22
22	Zavedení plánování péče o stav dopravní infrastruktury	22
23	Omezení parkování v centru města	21
3	Výstavba kapacitního parkoviště P+R v lokalitě Severní Terasa (Bělehradská x Krušnohorská x Sociální péče)	20
16	Propojení Masarykova – Klíšská	20
19	Realizace vnějšího radiálního okružního dopravního skeletu	20
36	Odstranění bezpečnostních dopravních závad na komunikacích	20
41	Dobudování vnitřního okruhu (spojka mezi ulicemi W. Churchilla – Masarykova)	20
20	Zajištění plynulého provozu přizpůsobením infrastruktury technickým parametrům vozidel	19
35	Omezení konfliktních míst při výjezdu vozidel VHD ze zastávky s IAD	19
2	Výstavba kapacitního parkoviště P+R v lokalitě Pražská ul.	18
6	Výstavba kapacitního parkoviště P+R v lokalitě Všebořice	18
11	Realizace nových komunikací a komunikačních propojení	18

ČÍSLO OPATŘENÍ	NÁZEV OPATŘENÍ – AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA, PARKOVÁNÍ	CELKEM
18	Realizace vnitřního radiálního okružního dopravního skeletu	18
21	Zvýšení výkonnosti a bezpečnosti křižovatek	18
27	Modernizace a rozvoj systému řízení SSZ a optimalizace signálních plánů a jejich vzájemná koordinace	18
30	Úprava technických parametrů vozovek v centru města	18
31	Zavedení obytných zón a zón 30	18
10	Zřízení K+R u přestupních terminálů, institucí a center služeb	17
13	Přeložka II/528 - obchvat Strážky	17
5	Výstavba kapacitního parkoviště P+R v lokalitě Tovární ul.	16
14	Přeložka I/30 Všebořice – Skorotice	16
7	Výstavba kapacitního parkoviště P+R v lokalitě Žižkova ul.	15
28	Osazování vybraných lokalit strategickými detektory pro zjišťování dopravních intenzit	15
33	Zavedení jednosměrek ve vybraných ulicích	14
15	Obchvat Boženšic	13
40	Snížení rychlosti na vybraných úsecích komunikací	13
38	Realizace protihlukových opatření	12
17	Propojení Krásného Března a Neštěmic	8

Tabulka 22 Vyhodnocení přínosů opatření v oblasti Veřejná hromadná doprava

ČÍSLO OPATŘENÍ	NÁZEV OPATŘENÍ – VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA	CELKEM
1	Obnova vozidlového parku trolejbusů a autobusů	51
5	Obměna dieselových vozidel MHD vozidly na CNG pohon	43
4	Využití vodíkové technologie jako pohon pro vozidla MHD, s nutností prvotního vybudování infrastruktury (vodíková plnící stanice)	41
24	Pořízení vozidlového parku DÚK a jeho obnova	41
28	Zvýšení dostupnosti města pro okolní obce linkami VHD	41
29	Zajištění návazné hromadné dopravy k parkovištím P+R	40
2	Pořízení parciálních trolejbusů	38
14	Zajištění dostatečné frekvence stávajících spojů linek MHD	38
13	Zlepšení dopravní obslužnosti vybraných oblastí alternativními způsoby	37
17	Zajištění návaznosti spojů linek MHD v přestupních uzlech	37
11	Rozvoj sítě MHD/IDS do dosud neobsluhovaných území, příp. území s dlouhými docházkovými vzdálenostmi	36
12	Rozvoj sítě MHD/IDS do rozvojových lokalit	36
25	Odstranění časových souběhů a rozvoj koordinace linek MHD a VLD jedoucích ve společných úsecích	36
16	Zavedení obsluhy jezera Milada pomocí městské hromadné dopravy	35
36	Modernizace stávajících trolejbusových tratí a trakčních vedení	35
6	Trolejbusová trať v ul. Výstupní	34
20	Podpora trasování VRT přes Ústí nad Labem	34
26	Město Ústí nad Labem jako partner Ústeckého kraje, podílející se na rozvoji a vylepšování IDS	34
7	Trolejbusová trať v ul. Všebořická a Havířská	33
31	Zlevnění časového jízdného (měsíční, čtvrtletní a roční kupony)	33
21	Realizace dopravního terminálu u budoucí stanice VRT	32
38	Doplnění chybějících zastávek do stávající sítě a do nově obsluhovaných lokalit	32
39	Modernizace stávajících zastávek a doplnění inventáře	32
43	Vybavení zastávek moderními elektronickými inteligentními prvky	32
45	Zajištění bezpečnosti cestujících ve vozidlech MHD/IDS	32
46	Zajištění bezpečnosti cestujících na zastávkách či stanicích	32
8	Trolejbusová trať v ul. Štefánikova	31
23	Zajištění trasování linek MHD, příp. DÚK k budoucí stanici VRT	31
27	Podpora výstavby nových a modernizace stávajících zastávek železniční dopravy	31
33	Rozvoj a podpora přívozů v celé délce Labe na území města	31
47	Zajištění vzdělávání řidičů vozidel MHD/IDS a dalších provozních pracovníků	31
10	Výstavba doplňující infrastruktury – měnírny, dobíjecí stanice	30

ČÍSLO OPATŘENÍ	NÁZEV OPATŘENÍ – VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA	CELKEM
22	Zajištění návazných služeb u budoucí stanice VRT	30
30	Výstavba dopravního terminálu v centru města	29
42	Rozšíření preferenčních opatření pro vozidla HD v dopravní síti města (bus pruhy, křižovatky se SSZ)	29
35	Rozvoj turistických lodních linek	28
3	Pořízení malokapacitních vozidel	27
9	Trolejbusová trať v ul. Železničářská a Děčínská	27
34	Integrace přívozů do jednotného systému IDS	27
37	Modernizace stávajících elektrických měníren	27
44	Zavedení telematických systémů pro řízení systému MHD (řídící a informační systémy, dispečink)	27
32	Zavedení MHD zdarma pro rezidenty města	25
18	Realizace e-shop služeb pro cestující	24
19	Zavedení služby „doprava na zavolání“ typu seniorbus apod.	24
15	Zavedení obsluhy jezera Milada pomocí železniční dopravy	23
40	Modernizace provozního zázemí potřebného pro zajištění provozu MHD	22
41	Modernizace lanové dráhy	21

Tabulka 23 Vyhodnocení přínosů opatření v oblasti Pěší a cyklistická doprava

ČÍSLO OPATŘENÍ	NÁZEV OPATŘENÍ – PĚŠÍ A CYKLODOPRAVA	CELKEM
47	Realizace cyklistického propojení území města s lokalitou jezero Milada	43
44	Modernizace a rozvoj stávajících pěších tras	36
63	Úprava přechodů pro chodce a míst pro přecházení do bezbariérové podoby	32
74	Kvalita povrchu komunikací, chodníků a stezek	30
49	Propojení Labské stezky a centra města	29
78	Dostatečné osvětlení přechodů	28
46	Realizace páteřních pěších tras	26
58	Podpora výstavby cyklostezky na levém břehu Labe a podél Bíliny	26
88	Zásakové plochy pro záchyt dešťové vody na modernizovaných a nově budovaných plochách komunikací a budovách	26
55	Dobudování Labské cyklostezky na území města	25
61	Úprava současné pěší infrastruktury do bezbariérového provedení	25
64	Bezbariérová úprava přístupů na zastávky a dostupnost zastávek	25
66	Bezbariérové provedení stávajících i nově realizovaných nástupišť a zastávek VHD	25
72	Zajištění bezpečných cest do školských zařízení (pěší i cyklisté)	25
83	Zpřístupnění nábřeží Labe pro volnočasové vyžití	24
62	Realizace bezbariérových páteřních pěších tras v rámci území celého města	23
67	Zajištění bezbariérové dostupnosti veřejných budov a center služeb	23
81	Rozvoj sportovních aktivit a vyžití v návaznosti na řeku Labe	23
85	Výsadba zeleně ve veřejných prostranstvích	23
42	Zajištění návazné cykloinfrastruktury k parkovištím P+R	22
52	Rozvoj dopravního značení v rámci cyklistické infrastruktury	22
45	Realizace nové pěší infrastruktury	21
65	Zavedení a rozvoj systémů zvukové navigace pro nevidomé	21
86	Budování zelené infrastruktury a podpora realizace zelených střech a stěn	21
68	Realizace bezbariérových tras mezi dopravními uzly a veřejnými institucemi	20
80	Modernizace přechodů do normové podoby (délka přechodů, zřízení ostrůvku pro pěší)	20
90	Realizace cyklopruhů a značení cyklopiktogramy v uličním prostoru	20
53	Rozvoj doprovodné cyklistické infrastruktury (parkování, stojany na kola, parkovací věže, cykloboxy)	19
69	Zajištění bezbariérovosti ve veřejném prostoru	19
84	Úprava povrchů ploch podél Labe	19
48	Umístění cyklostojanů a krytých stání pro jízdní kola v přestupních uzlech a u P+R	18
71	Rozvoj pěších zón	18

ČÍSLO OPATŘENÍ	NÁZEV OPATŘENÍ – PĚŠÍ A CYKLODOPRAVA	CELKEM
93	Úprava Mírového náměstí zatraktivněním veřejného prostoru	18
94	Úprava prostředí kolem Klíšského potoka	18
77	Zajištění rozhledových poměrů v blízkosti přechodů	17
87	Pořízení mobilní zeleně pro veřejná prostranství	17
56	Výstavba komunikací pro cyklisty podél hlavních dopravních tahů z okraje města do centra	16
57	Rozvoj cyklotras a cykloopatření na celém území města	16
79	Odstranění bezpečnostně dopravních závad na přechodech	16
43	Výstavba parkovišť B+R u zastávek a stanic HD	15
82	Budování zázemí pro volnočasové vyžití	15
76	Zajištění optimálního počtu přechodů pro prostupnost městem	14
91	Zřizování prvků podporujících atraktivitu veřejného prostoru	14
59	Realizace páteřních cyklotras na území celého města	13
73	Zajištění bezpečných křížení na komunikacích	13
92	Úprava Kostelního náměstí zatraktivněním veřejného prostoru	13
51	Umožnění vjezdu cyklistů do centra města změnou organizace dopravy	12
70	Zlepšení kvality veřejného prostranství pomocí zklidňujících prvků	12
54	Rozvoj doprovodného mobiliáře k cyklistické infrastruktuře (servisní místa, přístřešky, odpočívky)	11
95	Úprava prostředí před budovou ČSSZ	11
89	Technické úpravy stávajícího uličního prostoru (rozšíření chodníků)	10
75	Rozvoj segregovaných komunikací pro pěší a cyklisty	9
50	Podpora zavádění cykloobousměrek	8
60	Podpora cykloopatření a cykloinfrastruktury v rozvojových lokalitách	7

Tabulka 24 Vyhodnocení přínosů opatření v oblasti Nákladní doprava, citylogistika, sdílená mobilita, management mobility

ČÍSLO OPATŘENÍ	NÁZEV OPATŘENÍ – NÁKLADNÍ DOPRAVA, CITYLOGISTIKA, SDÍLENÁ MOBILITA, MANAGEMENT MOBILITY	CELKEM
74	Vymístění parkovacích ploch pro nákladní dopravu z centra města	39
63	Zřízení odstavných ploch pro nákladní a tranzitní dopravu	38
48	Lokalizace služeb sdílené mobility k parkovištím P+R	36
73	Omezení vjezdu nákladní dopravy podle hmotnosti	36
50	Zavedení kombinovaného předplatného na MHD (DÚK), P+R, bikesharing, příp. další související služby	35
83	Marketing a propagace systémů MHD a IDS	34
51	Realizace věrnostních programů pro obyvatele využívající udržitelné formy dopravy po městě	33
68	Optimalizace zásobování v centru města včetně vyhrazených míst pro zásobování	33
78	Rozvoj sítě dobíjecích stanic pro elektromobily a elektrokola	33
86	Zlepšení informovanosti cestujících o systému MHD, vč. informování o mimořádnostech či jiných aktualitách	33
61	Koordinace stavebních prací mezi jednotlivými investory a správci dopravní infrastruktury a sítí	32
62	Nastavení cenové politiky pro parkování	32
59	Zavedení služby bikesharing	31
81	Obnova vozového parku institucí zřizovaných městem (pořízení elektromobilů, CNG vozidel a dalších)	31
49	Zavedení kombinované jízdenky na MHD (DÚK) a P+R, bikesharing a další služby	30
75	Dostatečné osvětlení a bezpečné prostupnosti na území města	30
54	Zvýhodnění parkování pro carsharingová vozidla	29
58	Realizace stanovišť pro bikesharing	29
69	Optimalizace tras pro systém citylogistiky na území města	29
72	Podpora kombinované nákladní dopravy (silniční, železniční, říční)	28
80	Vymezení nízkoemisní zóny v centrální části města	27
92	Zajištění udržení dlouhodobé stability finančních zdrojů pro provoz a rozvoj systému MHD/IDS	27
98	Realizace aktivity walking bus	27
53	Podpora přepravy zboží po Labi	26
89	Participace s občany na dopravním plánování ve městě	26
93	Zajištění politické podpory pro rozvoj udržitelné mobility ve městě	26
96	Organizace výchovných a vzdělávacích kampaní podporujících bezpečnou a udržitelnou mobilitu	26
52	Podpora rozšíření služeb VHD pro přepravu jízdních kol a odbavení cyklistů	25

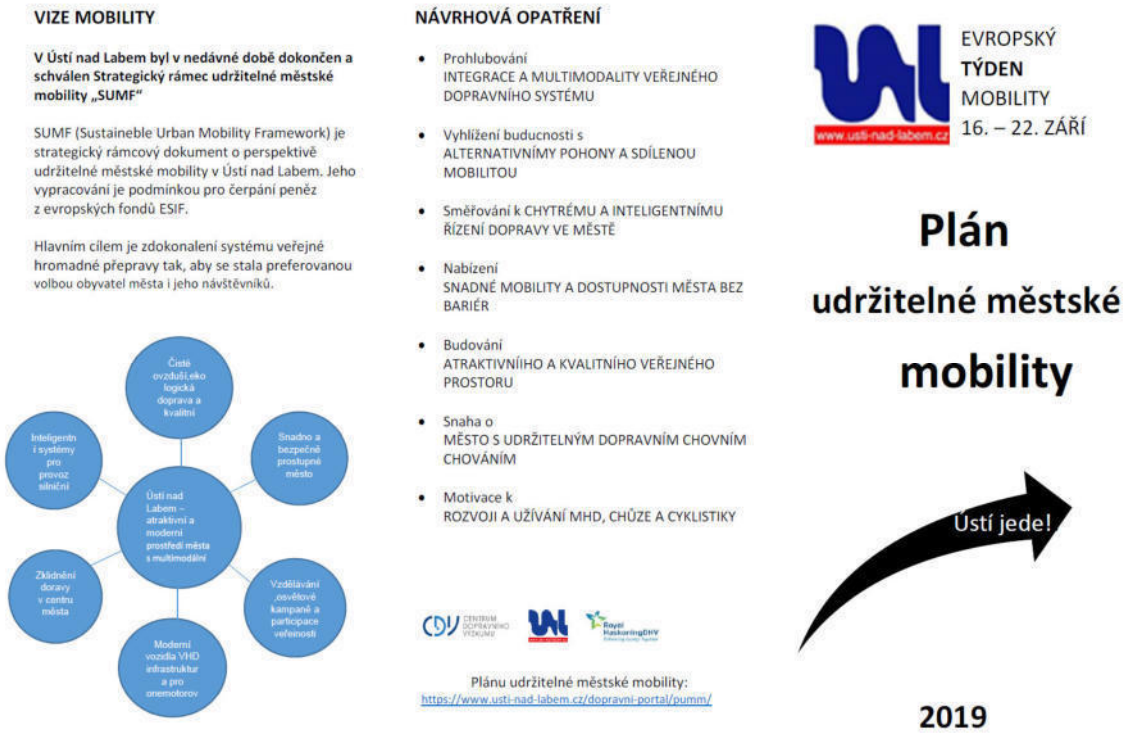
ČÍSLO OPATŘENÍ	NÁZEV OPATŘENÍ – NÁKLADNÍ DOPRAVA, CITYLOGISTIKA, SDÍLENÁ MOBILITA, MANAGEMENT MOBILITY	CELKEM
88	Poskytování informací o možnostech a výhodách cyklistické dopravy, cílech a bezbariérových možnostech	25
65	Napojení dopravního dispečinku na kamerový systém města	24
97	Realizace kampaní na podporu využívání udržitelných módů dopravy pro cesty do/ze školy	24
60	Zavedení služby cargobike včetně zřízení potřebné doprovodné infrastruktury	23
71	Podpora rozvoje systému čisté mobility v rámci citylogistiky	22
76	Rozvoj kamerového systému pro bezpečný pohyb městem	22
82	Zajištění maximální možné eliminace prašnosti a hluku z provozu přístaviště Vaňov	22
84	Propagace veřejné dopravy pomocí historických vozidel	22
87	Poskytování informací o možnostech a výhodách pěší dopravy, cílech a bezbariérových možnostech	22
56	Realizace platformy pro sdílení informací o sdílené mobilitě ve městě	21
57	Zvýhodnění parkování pro carpoolingová vozidla	21
66	Rozvoj dopravního kamerového systému na území města	21
67	Poskytování on-line informací z dopravního centra pro širokou veřejnost	21
79	Motivační pobídky pro parkování elektromobilů a vozidel na alternativní pohon	21
64	Budování sítě pro přenos dopravních dat a vybudování řídícího centra dopravy	20
55	Realizace motivačních aktivit pro využívání veřejného carsharingu privátními společnostmi	19
77	Vzdělávací a osvětové programy k bezpečnosti provozu	19
95	Vzdělávací a osvětové kampaně na ochranu zdraví před negativními vlivy z dopravy	17
70	Zřízení překladišť v rámci systému citylogistiky	16
85	Zapojení do národních a evropských kampaní na podporu udržitelné mobility	16
94	Zřízení pozice koordinátora udržitelné mobility	16
91	Zajištění vzdělávání referentů veřejné správy	13
90	Podpora pořízení a realizace firemních plánů mobility	12

9.5 SETKÁNÍ S VEŘEJNOSTÍ V RÁMCI EVRPOSKÉHO TÝDNE MOBILITY

V rámci Evropského týdne mobility, který se koná každoročně v září, byl na Mírovém náměstí v rámci programu zařazen stánek prezentující projekt PUMM Ústí nad Labem. V úterý 17. 9. 2019 se mohla široká veřejnost na stánku celý den potkat se zástupci zpracovatele i zástupci zadavatele PUMM. Připraveny byly informační letáky a plakáty k projektu, veřejnost se měla možnost seznámit s vytvořenou Vizí mobility 2030+, mohla se zpracovateli diskutovat nad mapou se zakreslenými navrženými opatřeními, mohla se seznámit s již schváleným dokumentem SUMF, k dispozici byla i mapa s výřezem centra města s návrhy změn vzešlými z pocitové mapy. V rámci akce se kdokoli mohl také zúčastnit komentovaných procházek k navrženým opatřením se zaměřením na zklidnění dopravy v centru města a k problematice veřejných prostranstvích.

Od návštěvníků stánku i od účastníků procházek vzešly zajímavé podněty k mobilitě a dopravě ve městě, které následně zpracovatel využil pro svou další práci v návrhové části projektu.

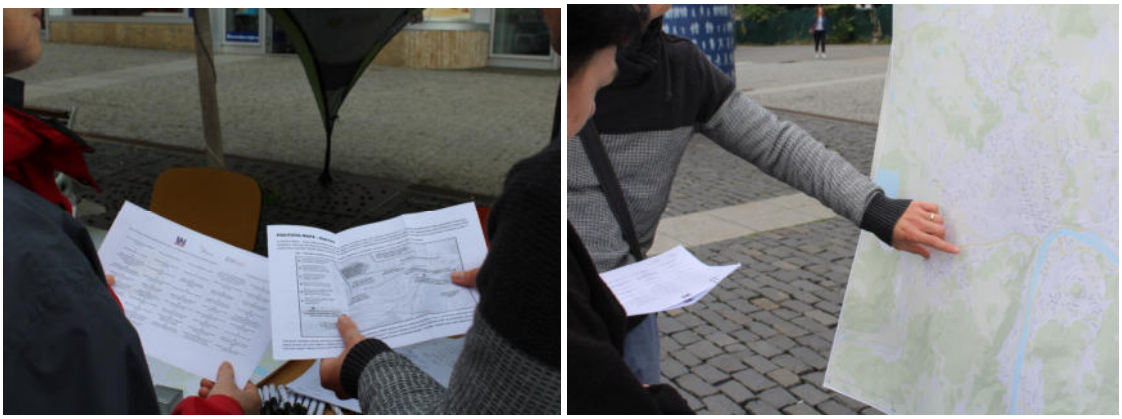
Akce se zúčastnilo několik desítek obyvatel i návštěvníků města, proto bylo zapojení v rámci Evropského týdne mobility zhodnoceno jako velmi účelné a vydařené.



Obrázek 35 Informační leták k PUMM vytvořený v rámci Evropského týdne mobility (zdroj: Magistrát města Ústí n. L.)



Obrázek 36 Informační stánek PUMM v rámci Evropského týdne mobility (zdroj: Magistrát města Ústí n. L.)



Obrázek 37 Diskuse s veřejností nad opatřeními v rámci Evropského týdne mobility (zdroj: Magistrát města Ústí n. L.)



Obrázek 38 Komentovaná vycházka v rámci Evropského týdne mobility (zdroj: Magistrát města Ústí n. L.)

9.6 POCITOVÁ MAPA

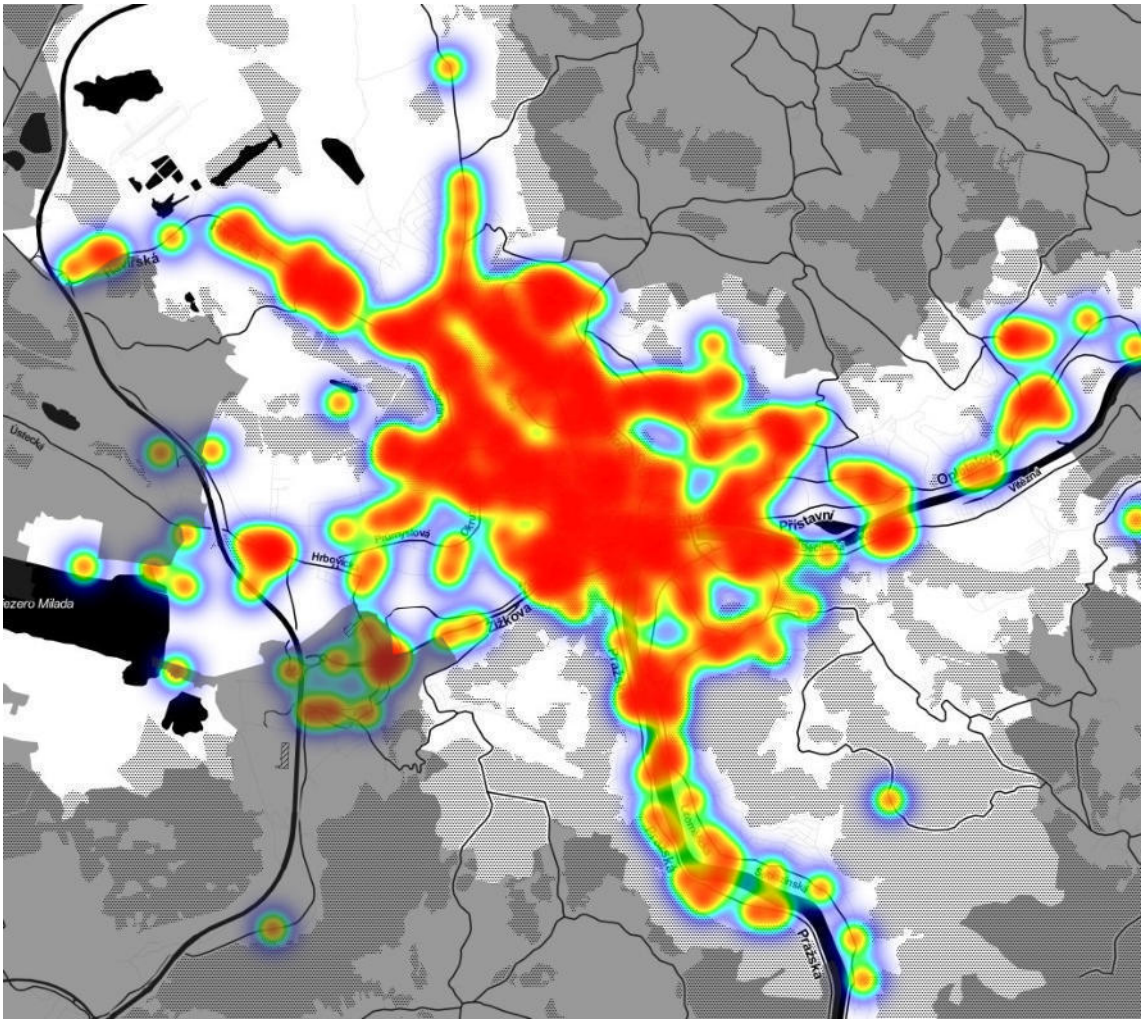
Pocitové mapy slouží jako nástroj pro samosprávy měst ve věci zapojování veřejnosti do procesu rozhodování o investičních akcích, plánování změn ve veřejném prostoru, tvorby dopravních koncepcí či koncepcí zeleně. Cílem takových map je získat od občanů podněty o tom, která místa ve svém městě vnímají problémově, kde by si přáli zlepšení, případně jaké, či naopak jaká místa rádi navštěvují a uvítali by podobnou změnu i jinde.

Pocitová mapa pro potřeby tvorby Plánu udržitelné městské mobility Ústí nad Labem (PUMM) byla pro sběr názorů široké veřejnosti zpracovatelem zařazena na doporučení zadavatele (Magistrátu města Ústí nad Labem) na základě předchozích pozitivních zkušeností s podobným konceptem u jiných městských projektů. V případě PUMM byli občané dotazování na témata týkající se různých dopravních módů, bezpečnosti v dopravě, zlepšení infrastruktury, podpoření dopravní dostupnosti ve městě či veřejného prostoru (více k otázkám níže). Získané informace byly vyhodnoceny a použity jako jeden z podkladů pro sestavení opatření v návrhové části PUMM Ústí nad Labem.

Pocitové mapy mohou být zpracovány jak off-line formou, kdy je na veřejně dostupném místě ve městě umístěna tištěná podoba plánu města a lidé na ni různým způsobem zaznamenávají své podněty. Taková aktivita probíhá face-to-face. Další možností, k níž se přistoupilo právě v PUMM Ústí nad Labem, je on-line forma, která umožňuje delší trvání sběru podnětů a díky tomu i zapojení většího množství respondentů.

Pocitová mapa pro PUMM Ústí nad Labem byla dostupná na webových stránkách https://usti-nad-labem.mapanavrhu.cz/. Webová aplikace, vytvořená Centrem dopravního výzkumu, v. v. i., byla pro vkládání podnětů zpřístupněna po dobu 3,5 měsíce, a to od 18. 4. 2019 do 31. 8. 2019. Celkově bylo získáno **1 870 příspěvků** od 133 respondentů.

V současné době (rok 2020) je na stejné adrese dostupná interaktivní mapa sdružující všechny podněty. Informace je možné filtrovat podle jednotlivých dotazovaných témat či podle jednotlivých městských obvodů. Funkce filtr dat dále umožňuje zobrazení bodových a liniových prvků či polygonů a funkci tzv. heatmapy, která ukazuje intenzitu podnětů na území města na barevné škále.



Obrázek 39 Heatmapa území města s příspěvky z Pocitové mapy (zdroj: CDV)

9.6.1 Tematické okruhy a kategorizace odpovědí

Lidé se mohli vyjádřit celkově k 18 okruhům týkajících se všech druhů dopravy včetně aktivní mobility a také veřejného prostoru. Aplikace umožňovala zaznamenat odpovědi ke všem nebo pouze k vybraným otázkám, případně také zadat podnět nad rámec kladených dotazů.

Tabulka 25 Seznam dotazů z pocitové mapy (zdroj dat a zpracování: CDV)

Číslo dotazu	Formulace dotazu
1.	Vyznačte místa, kde navrhujete úpravy (např. povrch chodníku, doplnění mobiliáře, lepší osvětlení, zlepšení čistoty, pocitu bezpečí apod.).
2.	Vyznačte místa, která jsou pro chodce z hlediska dopravní bezpečnosti riziková a kde hrozí kolize s vozidly nebo cyklisty.
3.	Vyznačte, kde navrhujete nové pěší propojení (např. stezku, chodník, lávku, přechod apod.).
4.	Vymezte ulici nebo lokalitu, kde navrhujete vytvoření zón zklidnění dopravy (např. vytvoření zón pro pěší nebo zón s omezenou rychlostí 30 km/h).
5.	Vyznačte, kde by bylo zapotřebí snížit hluk z dopravy.
6.	Vyznačte místa, kde chybí doprovodná cyklistická infrastruktura (např. stojany na parkování kol, přístřešky, servisy apod.).
7.	Vyznačte úseky nebo místa, která jsou z pohledu cyklisty riziková v rámci dopravní bezpečnosti a kde hrozí kolize s vozidly nebo chodci.
8.	Vyznačte návrh nového cyklistického propojení (např. cyklostezkou, cyklopruhem, cyklotrasou nebo vyhrazeným jízdním pruhem).
9.	Vyznačte, kde navrhujete zlepšení přestupovosti v rámci systému veřejné hromadné dopravy nebo zřízení přestupního uzlu v kombinaci na jiné druhy dopravy.
10.	Vyznačte návrhy na nové propojení/trasování linkou veřejné hromadné dopravy (např. trolejbusy, autobusy).
11.	Vyznačte, které dosud neobsluhované lokality by měly být veřejnou hromadnou dopravou lépe dostupné.
12.	Vyznačte, kde nejčastěji využíváte veřejné plochy k parkování mimo centrum města.
13.	Vyznačte, kde nejčastěji využíváte veřejné plochy k parkování v centru města.
14.	Zaznamenejte, kde je třeba vybudovat nové komunikační propojení, případně který úsek stávající komunikace má nedostatečnou kapacitu.
15.	Vyznačte, kde pro motoristy hrozí nebezpečí z hlediska dopravní bezpečnosti.
16.	Vyznačte, kde navrhujete zřízení záchytného parkoviště a uveďte prosím, zda se jedná o parkoviště pro osobní / nákladní vozidla a dojíždějící z jiných obcí / rezidenty.
17.	Vyznačte, ve které lokalitě navrhujete zvýšení kapacity parkování.
18.	V tomto kroku máte možnost přidat jakékoli další návrhy.

Analýza a systematizace všech odpovědí dala vzniknout následujícím šesti kategoriím:

1. Veřejný prostor
2. Pěší doprava
3. Cyklistická doprava
4. Městská hromadná doprava/veřejná hromadná doprava
5. Automobilová doprava/parkování
6. Zklidnění dopravy (zóny 30, hluková zátěž, bezpečnost)

Podněty od veřejnosti byly zpracovatelem přeformulovány do podoby opatření a zařazeny do kategorií viz výše. Celkem takto bylo vytvořeno dalších 150 potenciálních opatření, nejvíce pro oblast cyklistické dopravy (42), následoval veřejný prostor (38) a městská hromadná doprava/veřejná hromadná doprava (38). Přehled všech podnětů a z nich vzniklých opatření je dostupný v Příloze 1.

9.6.2 Kategorie Veřejný prostor

Celkem 38 opatření. Nejčastěji se respondenti vyjadřovali k tématům revitalizace/zatraktivnění míst u vodních toků; revitalizace centra města, vznik městského bulváru, nový jednotný mobiliář; vznik nových a revitalizace stávajících odpočinkových zón, podtrhnutí turistického potenciálu vybraných lokalit.

9.6.3 Kategorie Pěší doprava

Celkem 32 opatření. Nejčastěji se respondenti vyjadřovali k tématům realizace bezpečnostních prvků na stávajících přechodech pro chodce, vznik nových přechodů; vznik pěších zón; bezbariérovost, oprava/sjednocení povrchu chodníků; vznik (páteřních) pěších tras.

9.6.4 Kategorie Cyklistická doprava

Celkem 42 opatření. Nejčastěji se respondenti vyjadřovali k tématům realizace bezpečných a intuitivních cyklistických tras pro občany i turisty; opatření pro rychlý průjezd městem; doprovodná infrastruktura.

9.6.5 Kategorie Městská hromadná doprava/veřejná hromadná doprava (MHD/VHD)

Celkem 38 opatření. Nejčastěji se respondenti vyjadřovali k tématům realizace nových tras, optimalizace stávajících; realizace nových zastávek MHD/VHD; akce na propagaci MHD, zpříjemnění cestování.

9.6.6 Kategorie Automobilová doprava/parkování

Celkem 32 opatření. Nejčastěji se respondenti vyjadřovali k tématům managementu současného parkování; vznik nových parkovacích ploch; nové komunikace.

9.6.7 Kategorie Zklidnění dopravy (zóny 30, hluková zátěž, bezpečnost)

Celkem 31 opatření. Nejčastěji se respondenti vyjadřovali k tématům opatření zklidňující motorovou dopravu, Zóna 30; vyloučení IAD; snížení hluku; zvýšení bezpečnosti.

9.6.8 Vyhodnocení za městské obvody

Nejvíce podnětů (1 377) vyznačili zapojení občané v městském obvodu Město, přičemž z nich se nejvíce týkalo automobilové dopravy a parkování. Dále to byl městský obvod Severní Terasa (295 podnětů), Střekov (175) a Neštěmice (105). Podrobně viz Tabulka 26.

Tabulka 26 Vyhodnocení podnětů podle městských obvodů (zdroj dat a zpracování: CDV)

Kategorie	Severní Terasa	Město	Neštěmice	Střekov	Celkový počet*
Veřejný prostor	42	291	20	32	385
Pěší doprava	56	243	10	22	331
Cyklodoprava	50	249	25	57	381
MHD/VHD	28	64	14	28	134
Autodoprava/P	79	343	28	25	475
Zklidnění dopravy	40	187	8	11	246
* vč. započítaných polygonů a linií procházejících více městskými obvody	**295**	**1377**	**105**	**175**	**1952**

10 EKONOMICKÁ ROZVAHA A ZDROJE FINANCOVÁNÍ

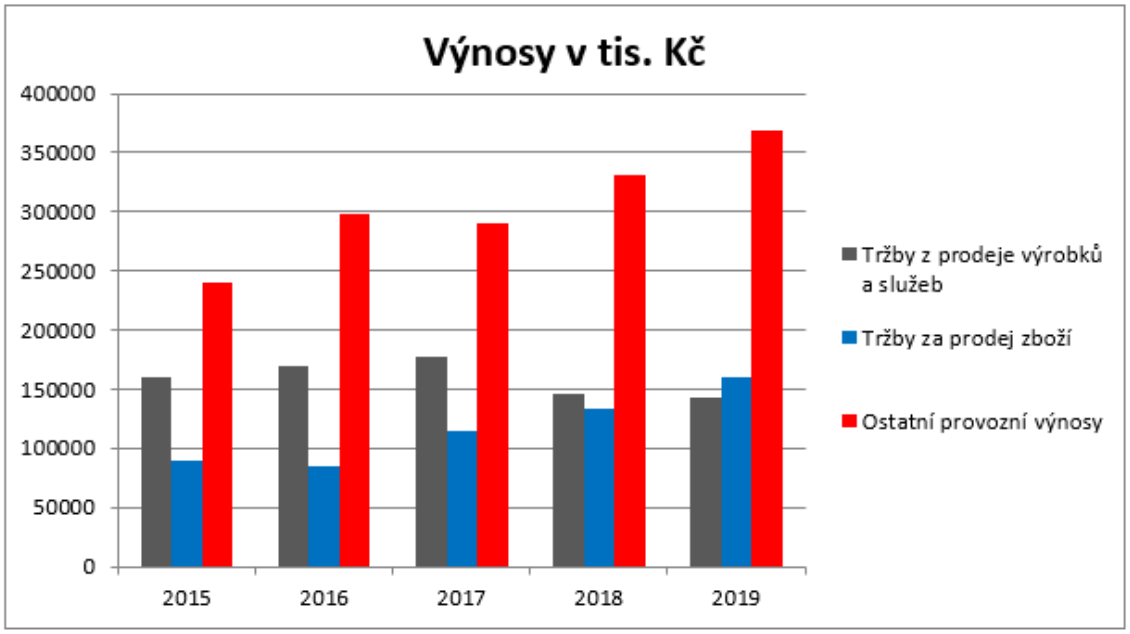
10.1 ZAJIŠTĚNÍ FINANČNÍHO RÁMCE

Kapitola uvádí vybrané finanční ukazatele v rámci rozpočtů statutárního města Ústí nad Labem a Dopravního podniku města Ústí nad Labem a.s.

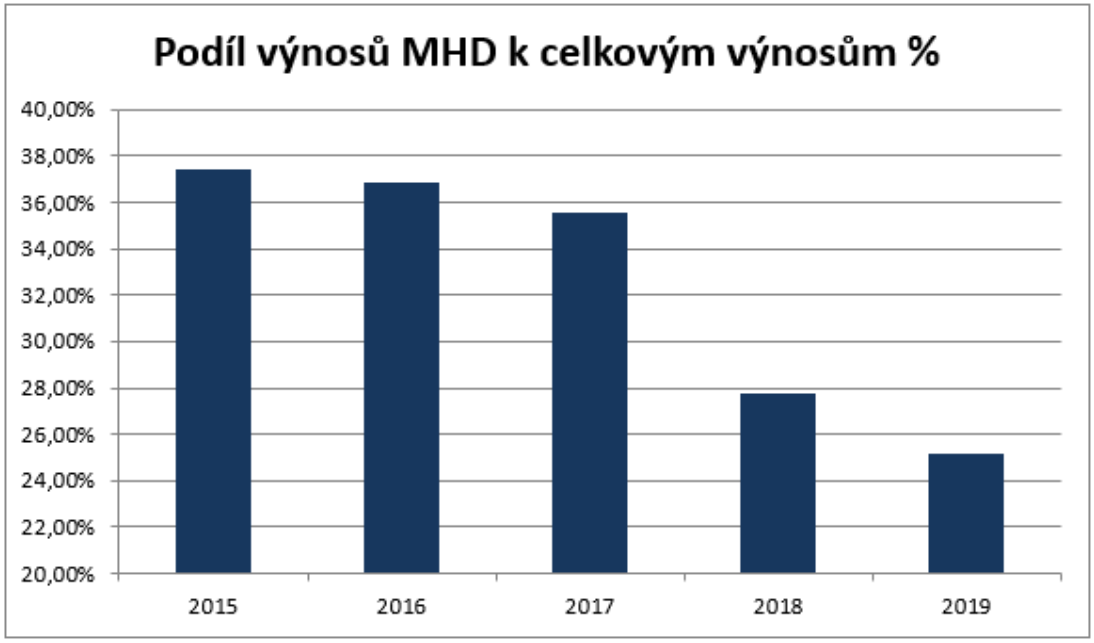
10.1.1 Rozpočet Dopravního podniku města Ústí nad Labem

Následující obrázky uvádí zjednodušené výsledky hospodaření Dopravního podniku Ústí nad Labem. Obrázek 40 uvádí přehled výnosů dopravního podniku rozdělený do tří kategorií za uplynulé období – roky 2015, 2016, 2017, 2018 a 2019. Obrázek 41 prezentuje podíl výnosů MHD z celkového objemu výnosů. Obrázek 42 uvádí přehled nákladů dopravního podniku rozdělený do jednotlivých kategorií za uplynulé období – roky 2015, 2016, 2017, 2018 a 2019.

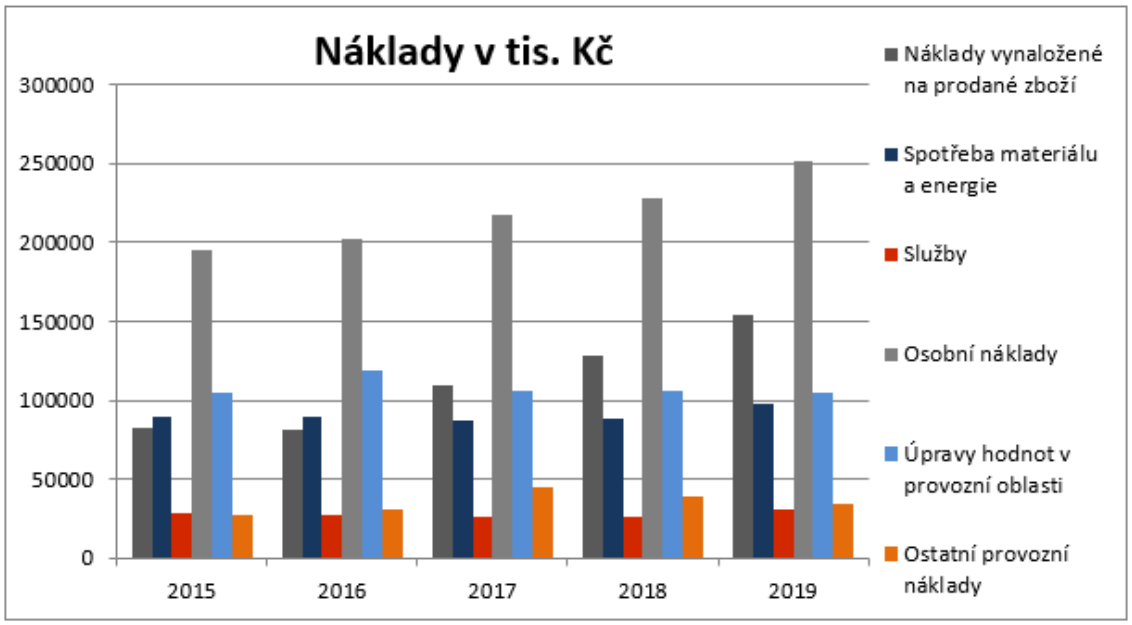
Finanční výnosy sestávají v podobě tržeb z jízdného přepočtených v rámci IDS DÚK na referenční tržbu za 1 km, tržeb z doplňkových činností společnosti a kompenzace prokazatelné ztráty a v současné době dostačují pro krytí všech provozních i souvisejících nákladů s poskytovaným rozsahem dopravní obslužnosti tak, aby společnost vykazovala vyrovnané hospodaření.



Obrázek 40 Výnosy DP Ústí nad Labem za roky 2015 – 2019 (zdroj: DPmÚL)



Obrázek 41 Podíl výnosů MHD k celkovým výnosům v procentech za roky 2015 – 2019 (zdroj: DPmÚL)



Obrázek 42 Vývoj nákladů DP Ústí nad Labem za roky 2015 – 2019 (zdroj: DPmÚL)

10.1.2 Rozpočet města Ústí nad Labem

V následující tabulce jsou přehledně uvedeny celkové příjmy a celkové výdaje statutárního města Ústí nad Labem pro období let 2015 – 2019 ve formě skutečnosti, pro rok 2020 ve formě Návrhu rozpočtu města – Magistrát pro rok 2020 a pro období let 2021 – 2022 ve formě střednědobého výhledu rozpočtu do roku 2022.

Popis	SK k 31.12.2015 v tis. Kč	SK k 31.12.2016 v tis. Kč	SK k 31.12.2017 v tis. Kč	SK k 31.12.2018 v tis. Kč	SK k 31.12.2019 v tis. Kč	SR 2020 v tis. Kč	SVR 2021 v tis. Kč	SVR 2022 v tis. Kč
Příjmy celkem po konsolidaci	**1 710 727,69**	**1 911 551,14**	**1 944 194,80**	**2 121 219,95**	**2 272 218,88**	**1 986 888,10**	**2 010 000,00**	**2 034 000,00**
Výdaje celkem po konsolidaci, z toho:	**1 775 876,40**	**1 532 719,34**	**1 718 751,21**	**2 050 500,41**	**2 157 633,35**	**2 204 383,60**	**1 888 000,00**	**1 914 000,00**
*- Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s.**	*190 005,30*	*211 270,77*	*212 728,76*	*226 423,16*	*241 526,70*	*270 808,00*	*270 810,00*	*270 810,00*
*- příměstská doprava***	*6 751,52*	*8 038,50*	*5 842,94*	*8 258,87*	*9 699,78*	*8 800,00*	*8 800,00*	*8 800,00*
- provoz lanové dráhy	*2 342,40*	*2 250,00*	*4 150,00*	*2 823,00*	*4 222,77*	*4 224,00*	*4 220,00*	*4 220,00*
- údržba a opravy místních komunikací	*34 817,01*	*34 549,77*	*65 335,92*	*56 149,02*	*53 376,40*	*57 748,00*	*57 750,00*	*57 750,00*

Zdroj: ZÚ 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, r. 2020 - výkaz Fin 2-12M

SK=skutečnost

SR=schválený rozpočet

SVR=střednědobý výhled rozpočtu – vycházelo se ze **SVR - Magistrát na období r. 2021 až r. 2023 schváleného v ZM dne 16.12.2019** a navýšeného odhadu o městské obvody.

Ve SVR 2021 a 2022 není zohledněn pokles převážně daňových příjmů, vzniklý v důsledku COVID-19 a s tím související chystaná restrikce ve výdajové části rozpočtu. Toto bude projednáno později v následujících zasedáních zastupitelstva města.

***Pozn.:** Finanční prostředky, které jsou určeny na úhradu kompenzace v autobusové a trolejbusové dopravě, objednané statutárním městem Ústí nad Labem v rámci zajišťování veřejných služeb v provozu městské hromadné dopravy.
**** Finanční prostředky, které jsou určeny na úhradu kompenzace v příměstské dopravě, objednané Ústeckým krajem v rámci zajišťování příměstské dopravy veřejnou linkovou osobní dopravou.

10.2 ZDROJE FINANCOVÁNÍ

Pro projekty v rámci udržitelných forem dopravy je možné využít finanční prostředky z několika úrovní finančních zdrojů. Kromě vlastních zdrojů se v projektu objevují opatření, jejichž financování bude nutné ze zdrojů dalších zainteresovaných subjektů. Možnými zdroji financování jsou:

- vlastní zdroje
  - rozpočet statutárního města Ústí nad Labem
- zdroje majoritního dopravce
  - rozpočet Dopravního podniku města Ústí nad Labem
- zdroje krajské
  - Ústecký kraj
  - Doprava Ústeckého kraje
- zdroje státních organizací
  - Správa železnic
  - ŘSD
- zdroje ze státního rozpočtu
  - SFDI
  - SFŽP
- další zdroje
  - rozpočty ostatních dopravců
  - rozpočty soukromých investorů
  - mimorozpočtové zdroje veřejných financí
  - příp. jiné

Kromě výše zmíněných finančních prostředků je možné využít dotačních zdrojů v rámci Evropských strukturálních a investičních fondů (ESIF) 2014 – 2020, přičemž realizace projektů spolufinancovaných z těchto zdrojů je možné až do roku 2023. V případě využití podpůrných fondů či programů EU je nutné brát na zřetel to, že náklady na projekty jsou propláceny zpětně a pouze v částečném poměru k celkovému finančnímu nároku, tj. nositelem určité části finančního plnění je vždy příjemce dotace. Předpokládané výše dotace jsou uvedeny v ekonomické rozvaze navržených opatření, viz kapitola 10.3.

Aktuálně jsou vypsané dva operační programy:

- Operační program doprava (OPD)
- Integrovaný regionální operační program (IROP)

V rámci evropských podpůrných fondů a programů bude možné na část opatření získat dotace i z Evropského sociálního fondu (ESF), konkrétně se jedná o:

- Operační program Zaměstnanost

10.3 EKONOMICKÁ ROZVAHA NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ

Následující tabulky uvádí podrobnou finanční náročnost jednotlivých navržených opatření, a to pro nejbližší návrhové období (rok 2025). **Uvedené částky lze však vnímat pouze jako orientační**, vyčísleny jsou formou odborného odhadu na základě zkušeností zadavatele, zpracovatele a dalších zainteresovaných subjektů. U každého opatření je zároveň uvedený také předpokládaný zdroj financování, kterému odpovídá i odpovědnost (za jeho financování i plnění) či předpokládané zdroje spolufinancování a možnost vazby na dotační tituly a jiné fondy.

V rámci navržených opatření je důležité myslet nejen na finanční náročnost ve smyslu jednorázové investice, ale i na finanční náročnost ve smyslu pravidelných provozních nákladů. I s těmito výdaji je poté potřebné počítat při zpracovávání rozpočtů na další období.

Finanční ohodnocení opatření zařazených do dalších návrhových období (rok 2030 a rok 2040) není detailněji zpracováno, jejich finanční náročnost je z dnešního pohledu neurčitelná. Ohodnocení těchto opatření bude stanoveno až po uplynutí prvního návrhového období, tj. po roce 2025, v aktualizovaném dokumentu PUMM.

Tabulka 27 Finanční náročnost navržených opatření z kategorie Automobilová doprava a parkování pro horizont 2025

Označení opatření	Název navrženého opatření	Návrhové období	Investiční náklady celkem [Kč]	Zdroje financování [Kč]				Provozní náklady [rok]	Pozn.
				Dopravní podnik města Ústí n. L.	Město Ústí n. L.	Ostatní	Příspěvek z dotačních titulů		
	AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA A PARKOVÁNÍ								
A27	Výstavba parkovacího domu ul. Vinařská	2025	60 000 000		60 000 000			500 000	
A28	Využívání ploch a areálů brownfieldů ke kapacitnímu parkování	2025	50 000 000		50 000 000			5 000 000	*
A29	Zřízení K+R u přestupních terminálů, institucí a center služeb	2025	5 000 000		5 000 000			500 000	
A30	Zpracování managementu parkování u sportovišť a v blízkosti významných veřejných institucí (univerzit, úřadů, ZOO, ad.)	2025	5 000 000		5 000 000			stav	
A1	Realizace nových komunikací a komunikačních propojení	2025	100 000 000		100 000 000			stav	*
A2	Modernizace stávajících komunikací	2025	200 000 000		200 000 000			stav	*
A3	Zvýšení výkonnosti a bezpečnosti křižovatek, rozvoj systému řízení SSZ	2025	50 000 000		50 000 000				*
A4	Zavedení plánování péče o stav dopravní infrastruktury	2025	2 000 000		2 000 000				
A5	Omezení parkování v centru města	2025	1 000 000		1 000 000				PD
A6	Navádění na parkoviště a informace o obsazenosti	2025	20 000 000		20 000 000				
A7	Osazování vybraných lokalit strategickými detektory pro zjišťování dopravních intenzit	2025	5 000 000		5 000 000				
A8	Osazení hlavních tahů při vjezdu do města inteligentními informačními tabulemi	2025	20 000 000		20 000 000				
A9	Zavedení jednosměrek ve vybraných ulicích	2025	5 000 000		5 000 000				PD
A10	Zajištění měření rychlosti na vybraných komunikacích na území města	2025	20 000 000		10 000 000	10 000 000			
A11	Odstranění bezpečnostních dopravních závad na komunikacích	2025	100 000 000		50 000 000	50 000 000			*
A12	Výsadba izolační zeleně	2025	5 000 000		2 500 000	2 500 000			
A13	Masarykova nemocnice - řešení parkování v klidu	2025	200 000 000			200 000 000		20 000 000	
A35	Podpora inovativních projektů v rámci autonomní mobility a projektu U SMART ZONE	2025	dle konkr. sit.					dle konkr. sit.	
	Celkem Automobilová doprava a parkování		**848 000 000**		**585 500 000**	**262 500 000**			

Tabulka 28 Finanční náročnost navržených opatření z kategorie Veřejná doprava pro horizont 2025

Označení opatření	Název navrženého opatření	Návrhové období	Investiční náklady celkem [Kč]	Zdroje financování [Kč]				Provozní náklady [rok]	Pozn.
				Dopravní podnik města Ústí n. L.	Město Ústí n. L.	Ostatní	Příspěvek z dotačních titulů		
	VEŘEJNÁ DOPRAVA								
H1	Využití vodíkové technologie jako pohon pro vozidla MHD, s nutností prvotního vybudování infrastruktury (vodíková plnící stanice)	2025	126 000 000	82 400 000		12 600 000	31 000 000	15 000 000	
H2	Obnova vozidlového parku trolejbusů a autobusů	2025	401 000 000	60 150 000			340 850 000	1-1,5mil/vůz	*
H3	Pořízení parciálních trolejbusů	2025	68 000 000	10 200 000			57 800 000	1,5mil/vůz	
H4	Trolejbusová trať v ul. Výstupní	2025	60 000 000	9 000 000			51 000 000	3 000 000	
H13	Zajištění dostatečné frekvence stávajících spojů linek MHD	2025						dle konkr. sit.	
H15	Zavedení obsluhy jezera Milada pomocí autobusové dopravy	2025	5 000 000		2 500 000	2 500 000		20 000 000	
H16	Zajištění návaznosti spojů linek MHD v přestupních uzlech	2025						0	#
H17	Realizace e-shop služeb pro cestující	2025							
H23	Pořízení vozidlového parku DÚK a jeho obnova	2025	**			**	**	**	
H24	Odstranění časových souběhů a rozvoj koordinace linek MHD a VLD jedoucích ve společných úsecích	2025						0	#
H25	Město Ústí nad Labem jako partner Ústeckého kraje, podílející se na rozvoji a vylepšování IDS	2025						0	#
H27	Zvýšení dostupnosti města pro okolní obce linkami VHD	2025				dle konkr. sit.		dle konkr. sit.	
H35	Modernizace stávajících trolejbusových tratí a trakčních vedení	2025	8 000 000	8 000 000				stav	*
H36	Modernizace stávajících elektrických měníren	2025	59 000 000	24 000 000			35 000 000		
H37	Doplnění chybějících zastávek do stávající sítě a do nově obsluhovaných lokalit	2025	5 000 000		5 000 000			500 000	
H38	Modernizace stávajících zastávek a doplnění inventáře	2025	3 000 000		900 000		2 100 000	300 000	
H39	Modernizace provozního zázemí potřebného pro zajištění provozu MHD	2025	183 000 000	183 000 000					
H40	Modernizace lanové dráhy	2025	10 000 000		10 000 000			stav	
H42	Vybavení zastávek moderními elektronickými inteligentními prvky	2025	5 000 000		5 000 000				cca 40 zast.
H44	Zajištění bezpečnosti cestujících ve vozidlech MHD/IDS, v nástupních prostorách, na zastávkách a stanicích	2025	20 000 000		20 000 000			2 000 000	
H45	Zajištění vzdělávání řidičů vozidel MHD/IDS a dalších provozních pracovníků	2025						1 000 000	
	Celkem Veřejná doprava		**953 000 000**	**376 750 000**	**43 400 000**	**15 100 000**	**517 750 000**		

Tabulka 29 Finanční náročnost navržených opatření z kategorie Pěší a cyklistická doprava, veřejný prostor pro horizont 2025

Označení opatření	Název navrženého opatření	Návrhové období	Investiční náklady celkem [Kč]	Zdroje financování [Kč]				Provozní náklady [rok]	Pozn.
				Dopravní podnik města Ústí n. L.	Město Ústí n. L.	Ostatní	Příspěvek z dotačních titulů		
	PĚŠÍ A CYKLISTICKÁ DOPRAVA, VEŘEJNÝ PROSTOR								
C3	Modernizace a rozvoj stávajících pěších tras	2025	80 000 000		75 000 000		5 000 000		*
C4	Realizace nové pěší infrastruktury	2025	50 000 000		50 000 000				*
C5	Realizace bezpečných a příjemných a bezbariérových páteřních pěších tras	2025	20 000 000		20 000 000				
C8	Podpora zavádění cykloobousměrek	2025	2 000 000		2 000 000				PD
C9	Umožnění vjezdu cyklistů do centra města změnou organizace dopravy	2025	2 000 000		2 000 000				
C10	Rozvoj dopravního značení v rámci cyklistické infrastruktury	2025	2 000 000		2 000 000				
C11	Rozvoj doprovodné cyklistické infrastruktury (parkování, stojany na kola, parkovací věže, cykloboxy)	2025	20 000 000		12 000 000		8 000 000	2 000 000	
C12	Rozvoj doprovodného mobiliáře k cyklistické infrastruktuře (servisní místa, přístřešky, odpočívky)	2025	10 000 000		6 000 000		4 000 000	1 000 000	
C14	Rozvoj cyklotras a cykloopatření na celém území města	2025	dle konkr. sit.					dle konkr. sit.	
C18	Povolení vjezdu cyklistů do pěších zón	2025							#
C22	Úprava současné pěší infrastruktury do bezbariérového provedení	2025	100 000 000		60 000 000		40 000 000	stav	
C23	Zavedení a rozvoj systémů zvukové navigace pro nevidomé	2025	1 000 000			1 000 000		100 000	
C24	Bezbariérové provedení stávajících i nově realizovaných nástupišť a zastávek veřejné hromadné dopravy, vč. přístupu	2025	20 000 000		10 000 000		10 000 000	stav	
C25	Zajištění bezbariérové dostupnosti veřejných budov, center služeb a veřejného prostoru	2025	20 000 000		2 000 000	2 000 000	16 000 000	stav	
C26	Zlepšení kvality veřejného prostranství pomocí zklidňujících prvků	2025	5 000 000		5 000 000			stav	
C27	Rozvoj pěších zón v centru města	2025	2 000 000		2 000 000			stav	PD
C28	Zajištění bezpečných cest do školských zařízení (pěší i cyklisté)	2025	40 000 000		20 000 000		20 000 000	stav	
C29	Rozvoj segregovaných komunikací pro pěší a cyklisty	2025	2 000 000		2 000 000			stav	PD
C30	Zvýšení bezpečnosti a modernizace přechodů pro chodce	2025	20 000 000		12 000 000		8 000 000		
C32	Budování zázemí pro volnočasové vyžití	2025	3 000 000		3 000 000				
C35	Výsadba zeleně ve veřejných prostranstvích	2025	50 000 000		50 000 000				
C36	Budování zelené infrastruktury a podpora realizace zelených střech a stěn	2025	dle konkr. sit.		dle konkr. sit.			dle konkr. sit.	
C37	Zásakové plochy pro záchyt dešťové vody na modernizovaných a nově budovaných plochách komunikací a budovách	2025	10 000 000		10 000 000				
C39	Zřizování prvků podporujících atraktivitu veřejného prostoru, odstranění prvků podporujících vizuální smog	2025	2 000 000		2 000 000				
C43	Zatraktivnění lokality Střekovského nábřeží jako odpočinkové zóny a zóny pro volnočasové aktivity	2025	1 000 000		100 000				PD
C45	Lávka pro pěší a cyklisty přes řeku Labe	2025	4 800 000		4 800 000				PD
C46	Realizace bikesharingu	2025	1 000 000		1 000 000			1 000 000	
	Celkem Pěší a cyklistická doprava, veřejný prostor		**469 800 000**		**354 900 000**	**3 000 000**	**111 000 000**		

Gateway to solutions

Tabulka 30 Finanční náročnost navržených opatření z kategorie Nákladní doprava, citylogistika, sdílená mobilita, management mobility pro horizont 2025

Označení opatření	Název navrženého opatření	Návrhové období	Investiční náklady celkem [Kč]	Zdroje financování [Kč]				Provozní náklady [rok]	Pozn.
				Dopravní podnik města Ústí n. L.	Město Ústí n. L.	Ostatní	Příspěvek z dotačních titulů		
	NÁKLADNÍ DOPRAVA, CITYLOGISTIKA, SDÍLENÁ MOBILITA, MANAGEMENT MOBILITY								
M3	Realizace věrnostních programů pro obyvatele využívající udržitelné formy dopravy po městě	2025	1 000 000		1 000 000			100 000	
M4	Podpora rozšíření služeb VHD pro přepravu jízdních kol a odbavení cyklistů	2025	3 000 000	3 000 000				300 000	
M6	Zvýhodnění parkování pro carsharingová a carpoolingová vozidla	2025							#
M7	Realizace motivačních aktivit pro využívání veřejného carsharingu privátními společnostmi	2025							#
M8	Realizace platformy pro sdílení informací o sdílené mobilitě ve městě	2025	2 000 000		2 000 000				
M9	Realizace stanovišť pro bikesharing	2025	500 000		500 000				
M11	Koordinace stavebních prací mezi jednotlivými investory a správci dopravní infrastruktury a sítí	2025							#
M12	Zřízení odstavných ploch pro nákladní a tranzitní dopravu	2025	100 000 000			100 000 000		**	
M14	Optimalizace zásobování v centru města včetně vyhrazených míst pro zásobování	2025	2 000 000		2 000 000				*, PD
M17	Podpora rozvoje systému čisté mobility v rámci citylogistiky	2025							#
M19	Vymístění parkovacích ploch pro nákladní dopravu z centra města	2025	1 000 000		1 000 000				PD
M20	Rozvoj sítě dobíjecích stanic pro elektromobily a elektrokola	2025	2 000 000		1 000 000	1 000 000			
M21	Motivační pobídky pro parkování elektromobilů a vozidel na alternativní pohon	2025						1 000 000	
M23	Obnova vozového parku institucí zřizovaných městem (pořízení elektromobilů, CNG vozidel a dalších)	2025	150 000 000		114 000 000		36 000 000	stav	*
M24	Marketing a propagace systémů MHD a IDS	2025						100 000	
M25	Propagace veřejné dopravy pomocí historických vozidel	2025	19 000 000	10 000 000	4 500 000		4 500 000	500 000	
M26	Zapojení do národních a evropských kampaní na podporu udržitelné mobility	2025						100 000	
M27	Zlepšení informovanosti cestujících o systému MHD, vč. informování o mimořádnostech či jiných aktualitách	2025						stav	
M28	Poskytování informací o možnostech a výhodách bezmotorové dopravy, cílech a bezbariérových možnostech	2025						100 000	
M29	Zavedení systematické participace s občany na dopravním plánování ve městě	2025						100 000	
M30	Podpora pořízení a realizace institucionálních plánů mobility	2025							#
M31	Zajištění vzdělávání referentů veřejné správy	2025						100 000	
M32	Zajištění udržení dlouhodobé stability finančních zdrojů pro provoz a rozvoj systému MHD/IDS	2025						stav	
M33	Zajištění politické podpory pro rozvoj udržitelné mobility ve městě	2025						stav	
M34	Zřízení pozice koordinátora udržitelné mobility	2025						stav	
M35	Vzdělávací a osvětové kampaně informující o dopadech dopravy a mobilitě ve městě	2025						100 000	
M36	Organizace výchovných a vzdělávacích kampaní podporujících bezpečnou a udržitelnou mobilitu	2025						100 000	
M37	Realizace kampaní na podporu využívání udržitelných módů dopravy pro cesty do/ze školy	2025						100 000	
M38	Realizace aktivity walking bus	2025						50 000	
	Celkem Nákladní doprava, citylogistika, sdílená mobilita, management mobility		**280 500 000**	**13 000 000**	**126 000 000**	**101 000 000**	**40 500 000**		

Gateway to solutions

Tabulka 31 Souhrn finanční náročnosti navržených opatření

Kategorie opatření	Investiční náklady celkem [Kč]	Zdroje financování [Kč]			Příspěvek z dotačních titulů
		Dopravní podnik města Ústí n. L.	Město Ústí n. L.	Ostatní	
Automobilová doprava a parkování	848 000 000		585 500 000	262 500 000	
Veřejná doprava	953 000 000	376 750 000	43 400 000	15 100 000	517 750 000
Pěší a cyklistická doprava, veřejný prostor	469 800 000		354 900 000	3 000 000	111 000 000
Nákladní doprava, citylogistika, sdílená mobilita, management mobility	280 500 000	13 000 000	126 000 000	101 000 000	40 500 000
CELKEM	**2 551 300 000**	**389 750 000**	**1 109 800 000**	**381 600 000**	**669 250 000**

Vysvětlivky:

PD náklady spojené s pořízením projektové dokumentace
* průběžné náklady
** nelze v současnosti kvantifikovat
motivační aktivita (nevyčísluje se)
stav v rámci stávajících provozních nákladů
dle konkr. sit. dle konkrétní situace/konkrétního projektu

11 AKČNÍ PLÁN

Cílem akčního plánu je vytvořit plán realizace jednotlivých navržených opatření, která povedou k plnění stanovených strategických a specifických cílů.
Navržená opatření jsou rozdělena dle předpokladu jejich realizace do třech návrhových horizontů, kterými jsou:

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

Detailní akční plán je sestaven pouze pro krátkodobý horizont – rok 2025, u kterého jsou již známy předpokládané termíny realizace jednotlivých opatření, a to v podobě časového harmonogramu. Tento krátkodobý horizont zároveň pokrývá aktuální plánovací období fondů EU.
Opatření v tomto časovém harmonogramu jsou zároveň seřazena dle jejich priority realizace. Popis odpovědnosti za realizaci konkrétních opatření, jejich finanční náročnost a vazby na dotační tituly jsou součástí kapitoly 10 Ekonomická rozvaha a zdroje financování.

Do střednědobého až dlouhodobého horizontu – rok 2030 a výhledového horizontu – rok 2040 jsou opatření pouze přiřazena bez detailnějšího časového zařazení, které by bylo z dnešního pohledu neurčitelné. Konkrétní akční plán pro tato období, vč. prioritizace opatření, bude sestaven až po uplynutí prvního návrhového období, tj. po roce 2025, v aktualizovaném dokumentu PUMM.

11.1 INSTITUCIONÁLNÍ ZAJIŠTĚNÍ

Odpovědnost za včasnou přípravu navržených opatření, jejich projednávání a následnou realizaci je uvedena u každého z opatření v kapitole 10 Ekonomická rozvaha a zdroje financování. V rámci navržených opatření se při realizaci opatření a plnění nastavených cílů počítá se zapojením těchto institucí:

- Statutární město Ústí nad Labem (primární a nejvýznamnější odpovědnost)
- Ústecký kraj
- Dopravní podnik města Ústí nad Labem, a.s.
- Dopravní společnost Ústeckého kraje
- další dopravci zajišťující provoz veřejné dopravy v rámci DÚK
- Správa železnic, státní organizace

U zapojených institucí je nepostradatelné dostatečné zajištění pracovních kapacit pro včasnou přípravu, projednávání i realizaci navržených opatření.

11.2 OPATŘENÍ K REALIZACI V HORIZONTU 2025

V jednotlivých řešených kategoriích je pro horizont roku 2025 vytvořen akční plán realizace těchto opatření. U jednotlivých opatření jsou uvedeny předpokládané roky, v nichž dojde k přípravě daného opatření, či předpokládané roky samotného zahájení realizace opatření. V případě prázdného políčka „příprava“ se příprava nepředpokládá, v případě prázdného políčka „zahájení“ se zahájení předpokládá až v následujících výhledových časových horizontech. V každé kategorii jsou zároveň opatření seřazena podle priority realizace.

11.2.1 Automobilová doprava, parkování

Tabulka 32 Akční plán pro horizont rok 2025 – opatření z kategorie Automobilová doprava, parkování

Název opatření	Příprava	Zahájení
Výstavba parkovacího domu ul. Vinařská	2021	2023
Využívání ploch a areálů brownfieldů ke kapacitnímu parkování	2021	2022
Zřízení K+R u přestupních terminálů, institucí a center služeb	2020	2021
Zpracování parkovacího managementu u sportovišť a v blízkosti významných veřejných institucí (univerzit, úřadů, ZOO)		2021
Realizace nových komunikací a komunikačních propojení	průběžně	
Modernizace stávajících komunikací	průběžně	
Zvýšení výkonnosti a bezpečnosti křižovatek, rozvoj systému řízení SSZ	2021	2022
Zavedení plánování péče o stav dopravní infrastruktury		2020
Omezení parkování v centru města	2021	2022
Navádění na parkoviště a informace o obsazenosti	2020	2021
Osazování vybraných lokalit strategickými detektory pro zjišťování dopravních intenzit		2021
Osazení hlavních tahů při vjezdu do města inteligentními informačními tabulemi	2020	2021
Zavedení jednosměrek ve vybraných ulicích	průběžně	
Zajištění měření rychlosti na vybraných komunikacích na území města		2021
Odstranění bezpečnostních dopravních závad na komunikacích	2020	2021
Výsadba izolační zeleně	2021	2021
Masarykova nemocnice - řešení parkování v klidu	2020	2022

Podpora inovativních projektů v rámci autonomní mobility a projektu U SMART ZONE		2020

11.2.2 Pěší a cyklistická doprava, veřejný prostor

Tabulka 33 Akční plán pro horizont rok 2025 – opatření z kategorie Pěší a cyklistická doprava

Název opatření	Příprava	Zahájení
Modernizace a rozvoj stávajících pěších tras	průběžně	
Realizace nové pěší infrastruktury	průběžně	
Realizace bezpečných a příjemných a bezbariérových páteřních pěších tras	průběžně	
Podpora zavádění cykloobousměrek	2020	2021
Umožnění vjezdu cyklistů do centra města změnou organizace dopravy	2020	2021
Rozvoj dopravního značení v rámci cyklistické infrastruktury	2020	2021
Rozvoj doprovodné cyklistické infrastruktury (parkování, stojany na kola, parkovací věže, cykloboxy)	2020	2021
Rozvoj doprovodného mobiliáře k cyklistické infrastruktuře (servisní místa, přístřešky, odpočívky)		2021
Rozvoj cyklotras a cykloopatření na celém území města	2020	2021
Povolení vjezdu cyklistů do pěších zón		2021
Úprava současné pěší infrastruktury do bezbariérového provedení	průběžně	
Zavedení a rozvoj systémů zvukové navigace pro nevidomé		2021
Bezbariérové provedení stávajících i nově realizovaných nástupišť a zastávek veřejné hromadné dopravy, vč. přístupu	2020	2021
Zajištění bezbariérové dostupnosti veřejných budov, center služeb a veřejného prostoru	2020	
Zlepšení kvality veřejného prostranství pomocí zklidňujících prvků	2020	2021
Rozvoj pěších zón v centru města	2021	
Zajištění bezpečných cest do školských zařízení (pěší i cyklisté)	2020	2021
Rozvoj segregovaných komunikací pro pěší a cyklisty	2021	
Zvýšení bezpečnosti a modernizace přechodů pro chodce		2020
Budování zázemí pro volnočasové vyžití	2020	2021
Výsadba zeleně ve veřejných prostranstvích		2020
Budování zelené infrastruktury a podpora realizace zelených střech a stěn	2021	2022
Zásakové plochy pro záchyt dešťové vody na modernizovaných a nově budovaných plochách komunikací a budovách	2021	

Název opatření	Příprava	Zahájení
Zřizování prvků podporujících atraktivitu veřejného prostoru, odstranění prvků podporujících vizuální smog	průběžně	
Zklidnění dopravy a přeměna ulic Pařížská a Dlouhá v nový městský bulvár	2021	
Zatraktivnění lokality Střekovského nábřeží jako odpočinkové zóny a zóny pro volnočasové aktivity	2021	
Lávka pro pěší a cyklisty přes řeku Labe	2021	
Realizace bikesharingu		2020

11.2.3 Veřejná hromadná doprava

Tabulka 34 Akční plán pro horizont rok 2025 – opatření z kategorie Veřejná hromadná doprava

Název opatření	Příprava	Zahájení
Využití vodíkové technologie jako pohon pro vozidla MHD, s nutností prvotního vybudování infrastruktury (vodíková plnící stanice)	2020	2021
Obnova vozidlového parku trolejbusů a autobusů		2020
Pořízení parciálních trolejbusů		2020
Trolejbusová trať v ul. Výstupní	2020	2022
Zajištění dostatečné frekvence stávajících spojů linek MHD	2020	2020
Zavedení obsluhy jezera Milada pomocí autobusové dopravy		2022
Zajištění návaznosti spojů linek MHD v přestupních uzlech	2021	2021
Realizace e-shop služeb pro cestující		2020
Pořízení vozidlového parku DÚK a jeho obnova		2020
Odstranění časových souběhů a rozvoj koordinace linek MHD a VLD jedoucích ve společných úsecích	2020	2020
Město Ústí nad Labem jako partner Ústeckého kraje, podílející se na rozvoji a vylepšování IDS		2020
Zvýšení dostupnosti města pro okolní obce linkami VHD		2020
Modernizace stávajících trolejbusových tratí a trakčních vedení		2020
Modernizace stávajících elektrických měníren		2020
Doplnění chybějících zastávek do stávající sítě a do nově obsluhovaných lokalit	2020	2021
Modernizace stávajících zastávek a doplnění inventáře	průběžně	
Modernizace provozního zázemí potřebného pro zajištění provozu MHD	průběžně	
Modernizace lanové dráhy	průběžně	
Vybavení zastávek moderními elektronickými inteligentními prvky	průběžně	
Zajištění bezpečnosti cestujících ve vozidlech MHD/IDS, v nástupních prostorách, na zastávkách a stanicích	průběžně	
Zajištění vzdělávání řidičů vozidel MHD/IDS a dalších provozních pracovníků	průběžně	

11.2.4 Nákladní doprava, citylogistika, sdílená mobilita, management mobility

Tabulka 35 Akční plán pro horizont rok 2025 – opatření z kategorie Nákladní doprava, citylogistika, sdílená mobilita, management mobility

Název opatření	Příprava	Zahájení
Realizace věrnostních programů pro obyvatele využívající udržitelné formy dopravy po městě		2022
Podpora rozšíření služeb VHD pro přepravu jízdních kol a odbavení cyklistů		2020
Zvýhodnění parkování pro carsharingová a carpoolingová vozidla	2020	2021
Realizace motivačních aktivit pro využívání veřejného carsharingu privátními společnostmi		2021
Realizace platformy pro sdílení informací o sdílené mobilitě ve městě		2020
Realizace stanovišť pro bikesharing	2021	2021
Koordinace stavebních prací mezi jednotlivými investory a správci dopravní infrastruktury a sítí		2020
Zřízení odstavných ploch pro nákladní a tranzitní dopravu	2021	2022
Optimalizace zásobování v centru města včetně vyhrazených míst pro zásobování		2020
Podpora rozvoje systému čisté mobility v rámci citylogistiky		2020
Vymístění parkovacích ploch pro nákladní dopravu z území města		2021
Rozvoj sítě dobíjecích stanic pro elektromobily a elektrokola	2020	2021
Motivační pobídky pro parkování elektromobilů a vozidel na alternativní pohon		2020
Obnova vozového parku institucí zřizovaných městem (pořízení elektromobilů, CNG vozidel a dalších)	průběžně	
Marketing a propagace systémů MHD a IDS		2020
Propagace veřejné dopravy pomocí historických vozidel	průběžně	
Zapojení do národních a evropských kampaní na podporu udržitelné mobility		2020
Zlepšení informovanosti cestujících o systému MHD, vč. informování o mimořádnostech či jiných aktualitách		2020
Poskytování informací o možnostech a výhodách bezmotorové dopravy, cílech a bezbariérových možnostech		2020
Zavedení systematické participace s občany na dopravním plánování ve městě		2020

Název opatření	Příprava	Zahájení
Podpora pořízení a realizace institucionálních plánů mobility		2020
Zajištění vzdělávání referentů veřejné správy	průběžně	
Zajištění udržení dlouhodobé stability finančních zdrojů pro provoz a rozvoj systému MHD/IDS	průběžně	
Zajištění politické podpory pro rozvoj udržitelné mobility ve městě		2020
Zřízení pozice koordinátora udržitelné mobility		2020
Vzdělávací a osvětové kampaně informující o dopadech dopravy a mobilitě ve městě		2020
Organizace výchovných a vzdělávacích kampaní podporujících bezpečnou a udržitelnou mobilitu		2020
Realizace kampaní na podporu využívání udržitelných módů dopravy pro cesty do/ze školy		2020
Realizace aktivity walking bus	2020	2021

11.3 OPATŘENÍ K REALIZACI V HORIZONTU 2030

11.3.1 Automobilová doprava, parkování

- Realizace nových komunikací a komunikačních propojení
- Modernizace stávajících komunikací
- Zvýšení výkonnosti a bezpečnosti křižovatek, rozvoj systému řízení SSZ
- Navádění na parkoviště a informace o obsazenosti
- Osazování vybraných lokalit strategickými detektory pro zjišťování dopravních intenzit
- Osazení hlavních tahů při vjezdu do města inteligentními informačními tabulemi
- Zavedení jednosměrek ve vybraných ulicích
- Odstranění bezpečnostních dopravních závad na komunikacích
- Výsadba izolační zeleně
- Masarykova nemocnice - řešení dopravy v klidu
- Zkapacitnění parkování u polikliniky
- Zajištění plynulého provozu přizpůsobením infrastruktury technickým parametrům vozidel
- Navýšení parkovacích kapacit výstavbou nových parkovacích kapacit a organizací dopravy
- Zavedení obytných zón a zón 30
- Omezení konfliktních míst při výjezdu vozidel VHD ze zastávky s IAD
- Realizace protihlukových opatření
- Snížení rychlosti na vybraných úsecích komunikací
- Výstavba kapacitního parkoviště P+R v lokalitě Neštěmice
- Výstavba kapacitního parkoviště P+R v lokalitě Pražská ul.
- Výstavba kapacitního parkoviště P+R v lokalitě Severní Terasa (Bělehradská x Krušnohorská x Sociální péče)
- Výstavba kapacitního parkoviště P+R v lokalitě Střekov (Děčínská, Železničářská)
- Výstavba kapacitního parkoviště P+R v lokalitě Všebořice
- Výstavba kapacitního parkoviště P+R v lokalitě Žižkova ul.
- Využívání ploch a areálů brownfieldů ke kapacitnímu parkování
- Podpora inovativních projektů v rámci autonomní mobility a projektu U SMART ZONE

11.3.2 Pěší a cyklistická doprava, veřejný prostor

- Zajištění návazné cykloinfrastruktury k parkovištím P+R
- Výstavba parkovišť B+R u zastávek a stanic hromadné dopravy
- Modernizace a rozvoj stávajících pěších tras
- Realizace nové pěší infrastruktury
- Realizace bezpečných a příjemných a bezbariérových páteřních pěších tras
- Realizace cyklistického propojení území města s lokalitou jezero Milada
- Umístění cyklostojanů a krytých stání pro jízdní kola v přestupních uzlech a u P+R
- Podpora zavádění cykloobousměrek
- Umožnění vjezdu cyklistů do centra města změnou organizace dopravy
- Rozvoj dopravního značení v rámci cyklistické infrastruktury
- Rozvoj doprovodné cyklistické infrastruktury (parkování, stojany na kola, parkovací věže, cykloboxy)
- Rozvoj doprovodného mobiliáře k cyklistické infrastruktuře (servisní místa, přístřešky, odpočívky)
- Dobudování Labské stezky na území města
- Rozvoj cyklotras a cykloopatření na celém území města
- Podpora výstavby cyklostezky na levém břehu Labe a podél Bíliny
- Realizace páteřních cyklotras na území celého města
- Podpora cykloopatření a cykloinfrastruktury v rozvojových lokalitách
- Povolení vjezdu cyklistů do pěších zón
- Realizace bezpečného propojení Ústí nad Labem a Chlumce u Ústí n. L. pro cyklisty
- Bezbariérová úprava vstupu na mosty přes Labe
- Realizace zvláštních bezpečnostních opatření pro cyklisty na rušných křižovatkách
- Úprava současné pěší infrastruktury do bezbariérového provedení
- Zavedení a rozvoj systémů zvukové navigace pro nevidomé
- Bezbariérové provedení stávajících i nově realizovaných nástupišť a zastávek veřejné hromadné dopravy, vč. přístupu
- Zajištění bezbariérové dostupnosti veřejných budov, center služeb a veřejného prostoru
- Zlepšení kvality veřejného prostranství pomocí zklidňujících prvků
- Rozvoj pěších zón v centru města
- Zajištění bezpečných cest do školských zařízení (pěší i cyklisté)
- Rozvoj segregovaných komunikací pro pěší a cyklisty

- Zvýšení bezpečnosti a modernizace přechodů pro chodce
- Rozvoj sportovních aktivit a vyžití v návaznosti na řeku Labe
- Budování zázemí pro volnočasové vyžití
- Zpřístupnění nábřeží Labe pro volnočasové vyžití
- Úprava povrchů ploch podél Labe
- Výsadba zeleně ve veřejných prostranstvích
- Budování zelené infrastruktury a podpora realizace zelených střech a stěn
- Zásakové plochy pro záchyt dešťové vody na modernizovaných a nově budovaných plochách komunikací a budovách
- Technické úpravy stávajícího uličního prostoru (rozšíření chodníků)
- Zřizování prvků podporujících atraktivitu veřejného prostoru, odstranění prvků podporujících vizuální smog
- Úprava prostředí kolem Klíšského potoka
- Využití potenciálu přírodní památky Mariánské skály pro volnočasové aktivity
- Realizace městského bulváru na ulici Masarykova
- Lávka pro pěší a cyklisty přes řeku Labe

11.3.3 Veřejná hromadná doprava

- Využití vodíkové technologie jako pohon pro vozidla MHD, s nutností prvotního vybudování infrastruktury (vodíková plnící stanice)
- Obnova vozidlového parku trolejbusů a autobusů
- Trolejbusová trať v ul. Výstupní
- Trolejbusová trať v ul. Štefánikova
- Pořízení malokapacitních vozidel
- Výstavba doplňující infrastruktury – měnírny, dobíjecí stanice
- Zavedení obsluhy jezera Milada pomocí železniční dopravy
- Rozvoj sítě MHD/IDS do dosud neobsluhovaných území, příp. území s dlouhými docházkovými vzdálenostmi
- Rozvoj sítě MHD/IDS do rozvojových lokalit
- Zajištění dostatečné frekvence stávajících spojů linek MHD, vč. posílení spojů
- Zajištění návaznosti spojů linek MHD v přestupních uzlech
- Pořízení vozidlového parku DÚK a jeho obnova
- Odstranění časových souběhů a rozvoj koordinace linek MHD a VLD jedoucích ve společných úsecích
- Zvýšení dostupnosti města pro okolní obce linkami VHD
- Zlevnění časového jízdného (měsíční, čtvrtletní a roční kupony)
- Zajištění návazné hromadné dopravy k parkovištím P+R
- Výstavba dopravního terminálu v centru města
- Rozvoj a podpora přívozů v celé délce Labe na území města
- Integrace přívozů do jednotného systému IDS
- Rozvoj turistických lodních linek
- Modernizace stávajících trolejbusových tratí a trakčních vedení
- Doplnění chybějících zastávek do stávající sítě a do nově obsluhovaných lokalit
- Modernizace stávajících zastávek a doplnění inventáře
- Modernizace provozního zázemí potřebného pro zajištění provozu MHD
- Modernizace lanové dráhy
- Rozšíření preferenčních opatření pro vozidla HD v dopravní síti města (bus pruhy, křižovatky se SSZ)
- Vybavení zastávek moderními elektronickými inteligentními prvky
- Zavedení telematických systémů pro řízení systému MHD (řídící a informační systémy, dispečink)

- Zajištění bezpečnosti cestujících ve vozidlech MHD/IDS, v nástupních prostorách, na zastávkách a stanicích
- Zajištění vzdělávání řidičů vozidel MHD/IDS a dalších provozních pracovníků

11.3.4 Nákladní doprava, citylogistika, sdílená mobilita, management mobility

- Lokalizace služeb sdílené mobility k parkovištím P+R
- Zavedení kombinované jízdenky a předplatného na MHD (DÚK) a P+R, bikesharing a další služby
- Realizace věrnostních programů pro obyvatele využívající udržitelné formy dopravy po městě
- Zavedení služby cargobike včetně zřízení potřebné doprovodné infrastruktury
- Koordinace stavebních prací mezi jednotlivými investory a správci dopravní infrastruktury a sítí
- Budování sítě pro přenos dopravních dat a vybudování řídícího centra dopravy
- Optimalizace tras pro systém citylogistiky na území města
- Zřízení překladišť v rámci systému citylogistiky
- Podpora rozvoje systému čisté mobility v rámci citylogistiky
- Rozvoj sítě dobíjecích stanic pro elektromobily a elektrokola
- Obnova vozového parku institucí zřizovaných městem (pořízení elektromobilů, CNG vozidel a dalších)
- Marketing a propagace systémů MHD a IDS
- Propagace veřejné dopravy pomocí historických vozidel
- Zapojení do národních a evropských kampaní na podporu udržitelné mobility
- Poskytování informací o možnostech a výhodách bezmotorové dopravy, cílech a bezbariérových možnostech
- Podpora pořízení a realizace institucionálních plánů mobility
- Zajištění vzdělávání referentů veřejné správy
- Zajištění udržení dlouhodobé stability finančních zdrojů pro provoz a rozvoj systému MHD/IDS
- Zajištění politické podpory pro rozvoj udržitelné mobility ve městě
- Zřízení pozice koordinátora udržitelné mobility
- Vzdělávací a osvětové kampaně informující o dopadech dopravy a mobilitě ve městě
- Organizace výchovných a vzdělávacích kampaní podporujících bezpečnou a udržitelnou mobilitu
- Realizace kampaní na podporu využívání udržitelných módů dopravy pro cesty do/ze školy

11.4 OPATŘENÍ K REALIZACI V HORIZONTU 2040

11.4.1 Automobilová doprava, parkování

- Realizace nových komunikací a komunikačních propojení
- Modernizace stávajících komunikací
- Zvýšení výkonnosti a bezpečnosti křižovatek, rozvoj systému řízení SSZ
- Zavedení plánování péče o stav dopravní infrastruktury
- Odstranění bezpečnostních dopravních závad na komunikacích
- Výsadba izolační zeleně
- Zajištění plynulého provozu přizpůsobením infrastruktury technickým parametrům vozidel
- Realizace protihlukových opatření
- Výstavba kapacitního parkoviště P+R u Západního nádraží
- Řešení dopravní situace v ul. Sociální péče
- Propojení ulice U Trati se silnicí II/613
- Realizace obchvatu města v částečném provedení
- Podpora inovativních projektů v rámci autonomní mobility a projektu U SMART ZONE

11.4.2 Pěší a cyklistická doprava, veřejný prostor

- Modernizace a rozvoj stávajících pěších tras
- Realizace nové pěší infrastruktury
- Zklidnění dopravy a přeměna ulic Pařížská a Dlouhá v nový městský bulvár
- Realizace bezpečných a příjemných a bezbariérových páteřních pěších tras
- Rozvoj dopravního značení v rámci cyklistické infrastruktury
- Podpora cykloopatření a cykloinfrastruktury v rozvojových lokalitách
- Úprava současné pěší infrastruktury do bezbariérového provedení
- Bezbariérové provedení stávajících i nově realizovaných nástupišť a zastávek veřejné hromadné dopravy, vč. přístupu
- Zlepšení kvality veřejného prostranství pomocí zklidňujících prvků
- Rozvoj segregovaných komunikací pro pěší a cyklisty
- Rozvoj sportovních aktivit a vyžití v návaznosti na řeku Labe
- Budování zázemí pro volnočasové vyžití
- Výsadba zeleně ve veřejných prostranstvích
- Budování zelené infrastruktury a podpora realizace zelených střech a stěn
- Zásakové plochy pro záchyt dešťové vody na modernizovaných a nově budovaných plochách komunikací a budovách
- Technické úpravy stávajícího uličního prostoru (rozšíření chodníků)
- Zřizování prvků podporujících atraktivitu veřejného prostoru, odstranění prvků podporujících vizuální smog

11.4.3 Veřejná hromadná doprava

- Obnova vozidlového parku trolejbusů a autobusů
- Trolejbusová trať v ul. Všebořická a Havířská
- Trolejbusová trať v ul. Železničářská a Děčínská
- Výstavba doplňující infrastruktury – měnírny, dobíjecí stanice
- Rozvoj sítě MHD/IDS do dosud neobsluhovaných území, příp. území s dlouhými docházkovými vzdálenostmi
- Rozvoj sítě MHD/IDS do rozvojových lokalit
- Zlepšení dopravní obslužnosti vybraných oblastí alternativními způsoby
- Zajištění dostatečné frekvence stávajících spojů linek MHD, vč. posílení spojů
- Zajištění návaznosti spojů linek MHD v přestupních uzlech
- Zavedení služby „doprava na zavolání“ typu seniorbus apod.
- Pořízení vozidlového parku DÚK a jeho obnova
- Odstranění časových souběhů a rozvoj koordinace linek MHD a VLD jedoucích ve společných úsecích
- Podpora výstavby nových a modernizace stávajících zastávek železniční dopravy
- Modernizace stávajících trolejbusových tratí a trakčních vedení
- Doplnění chybějících zastávek do stávající sítě a do nově obsluhovaných lokalit
- Modernizace stávajících zastávek a doplnění inventáře
- Modernizace provozního zázemí potřebného pro zajištění provozu MHD
- Modernizace lanové dráhy
- Vybavení zastávek moderními elektronickými inteligentními prvky
- Zavedení telematických systémů pro řízení systému MHD (řídící a informační systémy, dispečink)
- Zajištění bezpečnosti cestujících ve vozidlech MHD/IDS, v nástupních prostorách, na zastávkách a stanicích
- Zajištění vzdělávání řidičů vozidel MHD/IDS a dalších provozních pracovníků
- Zavedení MHD zdarma pro rezidenty města

11.4.4 Nákladní doprava, citylogistika, sdílená mobilita, management mobility

- Realizace věrnostních programů pro obyvatele využívající udržitelné formy dopravy po městě
- Podpora přepravy zboží po Labi
- Koordinace stavebních prací mezi jednotlivými investory a správci dopravní infrastruktury a sítí
- Omezení vjezdu nákladní dopravy podle hmotnosti
- Vymezení nízkoemisní zóny v centrální části města
- Obnova vozového parku institucí zřizovaných městem (pořízení elektromobilů, CNG vozidel a dalších)
- Marketing a propagace systémů MHD a IDS
- Propagace veřejné dopravy pomocí historických vozidel
- Zapojení do národních a evropských kampaní na podporu udržitelné mobility
- Poskytování informací o možnostech a výhodách bezmotorové dopravy, cílech a bezbariérových možnostech
- Podpora pořízení a realizace institucionálních plánů mobility
- Zajištění vzdělávání referentů veřejné správy
- Zajištění udržení dlouhodobé stability finančních zdrojů pro provoz a rozvoj systému MHD/IDS
- Zajištění politické podpory pro rozvoj udržitelné mobility ve městě
- Vzdělávací a osvětové kampaně informující o dopadech dopravy a mobilitě ve městě
- Organizace výchovných a vzdělávacích kampaní podporujících bezpečnou a udržitelnou mobilitu
- Realizace kampaní na podporu využívání udržitelných módů dopravy pro cesty do/ze školy

12 ZAJIŠTĚNÍ MONITORINGU PRO SLEDOVÁNÍ INDIKÁTORŮ

Smyslem nastavení zpětného monitoringu a evaluace úspěšnosti naplňování Plánu udržitelné městské mobility je zajištění sledování celého plánovacího procesu a navržených opatření. Monitoring a evaluace jsou zcela zásadní pro zpětné zjištění efektivnosti celého plánu mobility a nastavených cílů a opatření. Mechanismus monitoringu a evaluací zajišťuje smysluplnou zpětnou vazbu pro všechny zainteresované aktéry do PUMM, umožňuje sledovat míru jeho plnění, umožňuje případné úpravy a poskytuje relevantní data o efektivnosti PUMM a vynaložených finančních prostředcích.

Zpětný monitoring je zajištěn na úrovni specifického cíle, kdy je ke každému nastavenému specifickému cíli přiřazen minimálně jeden indikátor. Mezi indikátory jsou zastoupeny dva jeho druhy, indikátor výstupu nebo indikátor dopadu. Indikátor výstupu zachycuje to, co bylo v rámci PUMM realizováno. Naopak indikátor dopadu (výsledku) popisuje, jakého efektu bylo dosaženo realizací dané skupiny opatření. Tyto dva druhy indikátorů se vhodně doplňují a společně prolínají celým spektrem specifických cílů.

Zpětný monitoring a evaluace úspěšnosti naplňování nastavených specifických cílů pomocí navržených opatření bude realizován na úrovni města pomocí níže uvedených indikátorů, a to vždy po uplynutí výhledového období. Evaluace úspěšnosti se tedy předpokládá na konci roku 2025, na konci roku 2030 a následně na konci roku 2040. **Cílové hodnoty jsou uvedené pro každý z horizontů vždy v porovnání k současnosti (k roku 2019).**

12.1 MĚSTO S UDRŽITELNÝM DOPRAVNÍM CHOVÁNÍM

12.1.1 Moderní a ekologický vozový park

Název indikátoru	Počet nových autobusů / trolejbusů			
Časový horizont	2019	2025	2030	2040
Hodnota	5 / 9	14 / 24	29 / 39	59 / 63
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet nových autobusů / trolejbusů Dopravního podniku Města Ústí nad Labem			
Jednotka měření	Počet nových vozidel			
Zdroj sběru dat	Magistrát města Ústí nad Labem, Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s.			
Způsob výpočtu				
Způsob měření	Porovnání hodnot ve sledovaném roce s výchozím stavem			

12.1.2 Rozvoj trolejbusové dopravy / elektrické trakce MHD

Indikátor	Počet nově zprovozněných úseků s trolejbusovou dopravou			
Časový horizont	2019	2025	2030	2040
Hodnota	0	1	2	3
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet nově zprovozněných úseků s trolejbusovou dopravou. Zahrnuje nové úseky s provozem klasických trolejbusů vč. výstavby infrastruktury (trolejového vedení) nebo úseky s provozem parciálních trolejbusů bez výstavby infastruktury (trolejového vedení).			
Jednotka měření	Počet nových úseků			
Zdroj sběru dat	Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s.			
Způsob výpočtu				
Způsob měření	Porovnání hodnot ve sledovaném roce s výchozím stavem			

12.1.3 Zkvalitnění dopravní obsluhy města

Indikátor	Počet nově obsluhovaných lokalit			
Časový horizont	2019	2025	2030	2040
Hodnota	0	1	2	3
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet lokalit na území města, které jsou nově obsluhovány pomocí MHD			
Jednotka měření	Počet nově obsluhovaných lokalit			
Zdroj sběru dat	Magistrát města Ústí nad Labem, Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s.			
Způsob výpočtu	-----			
Způsob měření	Porovnání hodnoty ve sledovaném roce s výchozím stavem			

12.1.4 Podpora realizace vysokorychlostní trati (VRT)

Indikátor	Počet projektů navazujících na VRT			
Časový horizont	2019	2025	2030	2040
Hodnota	0	0	0	5
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet projektů spojených s VRT			
Jednotka měření	Počet realizovaných projektů			
Zdroj sběru dat	Magistrát města Ústí nad Labem			
Způsob výpočtu	-----			
Způsob měření	Porovnání hodnoty ve sledovaném roce s výchozím stavem			

12.1.5 Podpora IDS Doprava Ústeckého kraje

Indikátor	Nárůst podílu VHD na dělbě přepravní práce			
Časový horizont	2019	2025	2030	2040
Hodnota	0 %	+1 %	+2 %	+5 %
Popis indikátoru	Indikátor určuje požadovaný podíl vnějších cest uskutečněných VHD			
Jednotka měření	Počet cest uskutečněných VHD			
Zdroj sběru dat	Sociodopravní průzkum chování obyvatelstva (městský, krajský); Magistrát města Ústí nad Labem			
Způsob výpočtu	Procentuální podíl			
Způsob měření	Stanovení procentuálního podílu na celkové dělbě přepravní práce a porovnání s výchozím stavem			

12.1.6 Zajištění vhodných podmínek k multimodálnímu dopravnímu chování

Indikátor	Počet stanovišť pro sdílenou dopravu			
Časový horizont	2019	2025	2030	2040
Hodnota	0	5	15	25
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet všech stanovišť sdílené mobility, jako jsou stanoviště B+R, parkovací plochy K+R, výstavba parkovišť P+R a zajištění návazné hromadné dopravy			
Jednotka měření	Počet realizovaných stanovišť sdílené mobility			
Zdroj sběru dat	Evidence stanovišť pro sdílenou mobilitu, Magistrát města Ústí nad Labem			
Způsob výpočtu	Sčítání stanovišť			
Způsob měření	Porovnání hodnoty ve sledovaném roce s výchozím stavem			

12.1.7 Podpora multimodálního dopravního chování

Indikátor	Počet uživatelů kombinovaného jízdného			
Časový horizont	2019	2025	2030	2040
Hodnota	0	200	1000	5000
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet uživatelů využívajících kombinovanou jízdenku nebo předplatné			
Jednotka měření	Počet uživatelů			
Zdroj sběru dat	Statistika prodeje kombinovaného jízdného, Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s.			
Způsob výpočtu	-----			
Způsob měření	Porovnání hodnoty ve sledovaném roce s výchozím stavem			

12.1.8 Využití potenciálu řeky Labe

Indikátor	Počet realizovaných projektů využívajících potenciál řeky Labe zohledňující zájmy ochrany přírody			
Časový horizont	2019	2025	2030	2040
Hodnota	0	1	2	3
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet realizovaných projektů			
Jednotka měření	Počet realizovaných projektů			
Zdroj sběru dat	Evidence projektů, Magistrát města Ústí nad Labem			
Způsob výpočtu	-----			
Způsob měření	Porovnání hodnot ve sledovaném roce s výchozím stavem			

12.1.9 Podpora sdílené mobility a rozvoj potřebné infrastruktury

Indikátor	Počet dopravních prostředků sdílených forem dopravy (carsharing, carpooling, bikesharing)			
Časový horizont	2019	2025	2030	2040
Hodnota	0	500	1000	1500
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet uživatelů využívajících sdílené formy dopravy			
Jednotka měření	Počet dopravních prostředků			
Zdroj sběru dat	Průzkum, informace od provozovatelů, Magistrát města Ústí nad Labem			
Způsob výpočtu	-----			
Způsob měření	Porovnání hodnoty ve sledovaném roce s výchozím stavem			

12.2 KVALITNÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

12.2.1 Kvalitní technická infrastruktura pro provoz MHD

Indikátor	**Počet realizovaných preferenčních opatření pro vozidla VHD a vozidla IZS**			
Časový horizont	2019	2025	2030	2040
Hodnota	0	5	10	15
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet realizovaných preferenčních opatření na území města			
Jednotka měření	Počet realizovaných opatření			
Zdroj sběru dat	Pasportizace, Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s.			
Způsob výpočtu	---			
Způsob měření	Porovnání hodnot ve sledovaném roce s výchozím stavem			

Indikátor 2.	**Počet modernizovaných zastávek / tratí**			
Časový horizont	2019	2025	2030	2040
Hodnota	0	10	20	40
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet modernizovaných zastávek / tratí na území města			
Jednotka měření	Počet modernizovaných zastávek / tratí			
Zdroj sběru dat	Pasportizace, Magistrát města Ústí nad Labem, Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s.			
Způsob výpočtu	---			
Způsob měření	Porovnání hodnoty ve sledovaném roce s výchozím stavem			

12.2.2 Rozvoj komunikační infrastruktury

Indikátor	**Počet realizovaných dopravních staveb**			
Časový horizont	2019	2025	2030	2040
Hodnota	0	2	5	8
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet realizovaných dopravních staveb (projektů) na území města			
Jednotka měření	Počet realizovaných dopravních staveb (projektů)			
Zdroj sběru dat	Evidence dopravních staveb (projektů), Magistrát města Ústí nad Labem			
Způsob výpočtu	Sčítání dopravních staveb (projektů)			
Způsob měření	Porovnání hodnot ve sledovaném roce s výchozím stavem			

12.2.3 Řešení problematiky parkování

Indikátor	Nově realizované parkovací kapacity			
Časový horizont	2019	2025	2030	2040
Hodnota	0	300	600	1000
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet nově realizovaných parkovacích míst			
Jednotka měření	Počet nově realizovaných parkovacích míst			
Zdroj sběru dat	Pasportizace, Magistrát města Ústí nad Labem			
Způsob výpočtu	---			
Způsob měření	Porovnání hodnoty ve sledovaném roce s výchozím stavem			

12.2.4 Modernizace pěší infrastruktury a její rozvoj

Indikátor	Počet realizovaných/modernizovaných úseků			
Časový horizont	2019	2025	2030	2040
Hodnota	0	5	10	20
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet nově vzniklých nebo modernizovaných úseků pro pěší na území města			
Jednotka měření	Počet nových nebo modernizovaných úseků			
Zdroj sběru dat	Evidence realizovaných dopravních staveb, Magistrát města Ústí nad Labem			
Způsob výpočtu	Sčítání dopravních staveb			
Způsob měření	Porovnání hodnoty ve sledovaném roce s výchozím stavem			

12.2.5 Modernizace cyklistické infrastruktury a její rozvoj

Indikátor	Počet realizovaných nebo modernizovaných úseků cyklistické infrastruktury			
Časový horizont	2019	2025	2030	2040
Hodnota	0	3	5	10
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet nově vzniklých nebo modernizovaných cyklistických úseků na území města			
Jednotka měření	Počet nových nebo modernizovaných úseků			
Zdroj sběru dat	Evidence realizovaných dopravních staveb, Magistrát města Ústí nad Labem			
Způsob výpočtu	Sčítání dopravních staveb			
Způsob měření	Porovnání hodnot ve sledovaném roce s výchozím stavem			

12.2.6 Bezbariérová stávající dopravní infrastruktura

Indikátor	**Počet modernizovaných úseků či míst do bezbariérové podoby**			
Časový horizont	2019	2025	2030	2040
Hodnota	0	6	15	28
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet modernizovaných úseků nebo míst s bezbariérovou úpravou			
Jednotka měření	Počet realizovaných bezbariérových úprav			
Zdroj sběru dat	Pasportizace, Magistrát města Ústí nad Labem			
Způsob výpočtu	---			
Způsob měření	Porovnání hodnot ve sledovaném roce s výchozím stavem			

12.3 CHYTRÁ A INTELIGENTNÍ DOPRAVA

12.3.1 Realizace inteligentního dopravního systému (ITS) a jiných inteligentních dopravních systémů

Indikátor	**Počet zařízení inteligentního dopravního systému**			
Časový horizont	2019	2025	2030	2040
Hodnota	0	15	35	60
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet zařízení podporujících vznik inteligentního dopravního systému ve městě			
Jednotka měření	Počet realizovaných zařízení			
Zdroj sběru dat	Evidence spravovaných zařízení, Magistrát města Ústí nad Labem			
Způsob výpočtu	---			
Způsob měření	Porovnání hodnoty ve sledovaném roce s výchozím stavem			

12.3.2 Optimalizace městské logistiky

Indikátor	**Zapojení komerčních subjektů do systému městské logistiky**			
Časový horizont	2019	2025	2030	2040
Hodnota	0	10 %	20 %	30 %
Popis indikátoru	Indikátor sleduje poměr zapojených komerčních subjektů působících v řešené oblasti do systému městské logistiky (zapojené subjekty ku celkovému počtu subjektů v oblasti)			
Jednotka měření	Počet zapojených subjektů			
Zdroj sběru dat	Evidence komerčních subjektů, Magistrát města Ústí nad Labem			
Způsob výpočtu	Poměr zapojených subjektů k celkovému počtu subjektů			
Způsob měření	Porovnání hodnoty ve sledovaném roce s výchozím stavem			

12.4 SNADNÁ MOBILITA A DOSTUPNOST BEZ BARIÉR

12.4.1 Rozvoj bezbariérových opatření ve veřejném prostoru a u veřejných budov

Indikátor	**Počet nově realizovaných míst s bezbariérovou úpravou**			
Časový horizont	2019	2025	2030	2040
Hodnota	0	6	11	21
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet realizovaných míst s bezbariérovou úpravou ve veřejném prostoru.			
Jednotka měření	Počet realizovaných bezbariérových úprav ve veřejném prostoru			
Zdroj sběru dat	Pasportizace, Magistrát města Ústí nad Labem			
Způsob výpočtu	---			
Způsob měření	Porovnání hodnoty ve sledovaném roce s výchozím stavem			

12.4.2 Realizace zklidňujících opatření na komunikační síti

Indikátor	**Počet realizovaných zklidňujících opatření**			
Časový horizont	2019	2025	2030	2040
Hodnota	0	5	15	30
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet realizovaných zklidňujících opatření nebo prvků na komunikační síti města			
Jednotka měření	Počet realizovaných zklidňujících opatření			
Zdroj sběru dat	Pasportizace, Magistrát města Ústí nad Labem			
Způsob výpočtu	---			
Způsob měření	Porovnání hodnoty ve sledovaném roce s výchozím stavem			

12.5 BEZPEČNÉ MĚSTO

12.5.1 Zajištění bezpečnosti v prostředcích hromadné dopravy

Indikátor	**Počet realizovaných bezpečnostních opatření**			
Časový horizont	2019	2025	2030	2040
Hodnota	0	10	25	40
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet realizovaných bezpečnostních opatření v prostředcích MHD a na stávající dopravní infrastruktuře			
Jednotka měření	Počet odstraněných bezpečnostních závad			
Zdroj sběru dat	Pasportizace, Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s.			
Způsob výpočtu	---			
Způsob měření	Porovnání hodnoty ve sledovaném roce s výchozím stavem			

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

Indikátor	**Počet odstraněných bezpečnostních závad**			
Časový horizont	2019	2025	2030	2040
Hodnota	0	5	10	20
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet odstraněných bezpečnostních závad na stávající infrastruktuře pro pěší a cyklisty ve městě			
Jednotka měření	Počet odstraněných bezpečnostních závad			
Zdroj sběru dat	Pasportizace, Magistrát města Ústí nad Labem			
Způsob výpočtu	---			
Způsob měření	Porovnání hodnoty ve sledovaném roce s výchozím stavem			

12.5.3 Zvýšení bezpečnosti na komunikační síti města

Indikátor	**Snížení následků dopravních nehod na zdraví**			
Časový horizont	2017	2025	2030	2040
Hodnota	100% (204 nehod)	70 %	50 %	0 %
Popis indikátoru	Indikátor sleduje vývoj počtu dopravních nehod na území města			
Jednotka měření	Počet dopravních nehod			
Zdroj sběru dat	Evidence Policie ČR (www.jdvm.cz)			
Způsob výpočtu	Podíl nehod k výchozímu stavu			
Způsob měření	Porovnání hodnoty ve sledovaném roce s výchozím stavem			

12.5.4 Zajištění bezpečnosti na přechodech pro chodce a v místech pro přecházení

Indikátor	**Počet realizovaných bezpečných přechodů pro chodce a míst pro přecházení**			
Časový horizont	2019	2025	2030	2040
Hodnota	0	8	20	25
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet realizovaných bezpečných přechodů pro chodce a míst pro přecházení			
Jednotka měření	Počet realizovaných bezpečných přechodů pro chodce a míst pro přecházení			
Zdroj sběru dat	Pasportizace, Magistrát města Ústí nad Labem			
Způsob výpočtu	---			
Způsob měření	Porovnání hodnoty ve sledovaném roce s výchozím stavem			

12.6 KVALITNÍ A ATRAKTIVNÍ VEŘEJNÉ PROSTORY

12.6.1 Realizace živých nábřeží řeky Labe

Indikátor	**Počet realizovaných projektů podporující oživení nábřeží řeky Labe**			
Časový horizont	2019	2025	2030	2040
Hodnota	0	3	6	9
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet realizovaných projektů podporujících oživení nábřeží			
Jednotka měření	Počet realizovaných projektů			
Zdroj sběru dat	Evidence realizovaných projektů, Magistrát města Ústí nad Labem			
Způsob výpočtu	---			
Způsob měření	Porovnání hodnoty ve sledovaném roce s výchozím stavem			

12.6.2 Podpora výsadby zeleně, rozšiřování zelených ploch

Indikátor	**Počet realizovaných projektů s cílem rozvoje zelených ploch**			
Časový horizont	2019	2025	2030	2040
Hodnota	0	5	8	15
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet realizovaných projektů s cílem rozvoje zelených ploch			
Jednotka měření	Počet realizovaných projektů			
Zdroj sběru dat	Evidence projektů, Magistrát města Ústí nad Labem			
Způsob výpočtu	---			
Způsob měření	Porovnání hodnoty ve sledovaném roce s výchozím stavem			

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

Indikátor	**Počet realizovaných projektů rozšiřujících prostor pro chodce a cyklisty na úkor individuální automobilové dopravy**			
Časový horizont	2019	2025	2030	2040
Hodnota	0	5	10	15
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet realizovaných projektů rozšiřujících prostor pro chodce a cyklisty na úkor individuální automobilové dopravy			
Jednotka měření	Počet realizovaných projektů			
Zdroj sběru dat	Evidence projektů, Magistrát města Ústí nad Labem			
Způsob výpočtu	---			
Způsob měření	Porovnání hodnoty ve sledovaném roce s výchozím stavem			

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

Indikátor	**Počet realizovaných opatření podporující zvyšování atraktivity veřejného prostoru**			
Časový horizont	2019	2025	2030	2040
Hodnota	0	2	8	14
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet realizovaných opatření, která zvýší pro obyvatele města atraktivitu jejich veřejných ploch			
Jednotka měření	Počet realizovaných opatření			
Zdroj sběru dat	Evidence opatření, Magistrát města Ústí nad Labem			
Způsob výpočtu	---			
Způsob měření	Porovnání hodnoty ve sledovaném roce s výchozím stavem			

12.7 ZLEPŠENÍ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ VE MĚSTĚ

12.7.1 Podpora elektromobility a vozidel na alternativní pohon

Indikátor 1	**Počet realizovaných dobíjecích stanic**			
Časový horizont	2019	2025	2030	2040
Hodnota	0	10	15	---
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet realizovaných dobíjecích stanic ve městě			
Jednotka měření	Počet realizovaných stanic			
Zdroj sběru dat	Evidence stanic (počtu stavebních povolení), Magistrát města Ústí nad Labem			
Způsob výpočtu	---			
Způsob měření	Porovnání hodnoty ve sledovaném roce s výchozím stavem			

Indikátor 2	**Podíl vozidel s alternativním pohonem ve správě města**			
Časový horizont	2019	2025	2030	2040
Hodnota	0	10 %	30 %	60 %
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet vozidel ve správě města poháněných alternativními druhy pohonu (CNG, elektro, vodík)			
Jednotka měření	Vozidlo s alternativním pohonem			
Zdroj sběru dat	Evidence vozidel, Magistrát města Ústí nad Labem			
Způsob výpočtu	Podíl vozidel s alternativním pohonem k celkovému počtu spravovaných vozidel			
Způsob měření	Porovnání hodnoty ve sledovaném roce s výchozím stavem			

12.7.2 Snížení negativních vlivů z motorové dopravy

Indikátor	**Počet opatření majících vliv na snížení hlukové a emisní zátěže z motorové dopravy**			
Časový horizont	2019	2025	2030	2040
Hodnota	0	2	4	8
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet opatření majících vliv na snížení hlukové a emisní zátěže			
Jednotka měření	Počet opatření majících vliv na snížení hlukové a emisní zátěže			
Zdroj sběru dat	Evidence opatření, Magistrát města Ústí nad Labem			
Způsob výpočtu	---			
Způsob měření	Porovnání hodnoty ve sledovaném roce s výchozím stavem			

12.8 PODPORA MANAGEMENTU MOBILITY

12.8.1 Marketingová podpora a kampaně k udržitelné mobilitě

Indikátor	**Počet realizovaných marketingových aktivit/kampaní**			
Časový horizont	2019	2025	2030	2040
Hodnota	0	10	20	40
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet realizovaných aktivit			
Jednotka měření	Počet realizovaných aktivit			
Zdroj sběru dat	Evidence realizovaných aktivit, Magistrát města Ústí nad Labem			
Způsob výpočtu	---			
Způsob měření	Porovnání hodnoty ve sledovaném roce s výchozím stavem			

12.8.2 Poskytování informací o udržitelné mobilitě

Indikátor	**Počet realizovaných aktivit**			
Časový horizont	2019	2025	2030	2040
Hodnota	0	10	20	40
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet realizovaných aktivit			
Jednotka měření	Počet realizovaných aktivit			
Zdroj sběru dat	Evidence realizovaných aktivit, Magistrát města Ústí nad Labem			
Způsob výpočtu	---			
Způsob měření	Porovnání hodnoty ve sledovaném roce s výchozím stavem			

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

Indikátor	**Počet realizovaných aktivit**			
Časový horizont	2019	2025	2030	2040
Hodnota	0	10	20	40
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet realizovaných aktivit a zapojených subjektů			
Jednotka měření	Počet realizovaných aktivit a zapojených subjektů			
Zdroj sběru dat	Evidence realizovaných aktivit a zapojených subjektů, Magistrát města Ústí nad Labem			
Způsob výpočtu	---			
Způsob měření	Porovnání hodnoty ve sledovaném roce s výchozím stavem			

12.8.4 Zajištění managementu mobility

Indikátor	Pozice městského koordinátora mobility			
Časový horizont	2019	2025	2030	2040
Hodnota	0	1	1	1
Popis indikátoru	Indikátor sleduje zřízení pozice na Magistrátu města Ústí nad Labem			
Jednotka měření	Městský koordinátor mobility			
Zdroj sběru dat	Magistrát města Ústí nad Labem			
Způsob výpočtu	---			
Způsob měření	Porovnání hodnoty ve sledovaném roce s výchozím stavem			

13 REFERENCE, SEZNAMY

13.1 REFERENCE

ATEM, 2013. *MEFA 13 - Uživatelská příručka.* Praha: ATEM, s.r.o..

ATEM, 2017. *Vozový park 2015 - Uživatelská příručka..* Praha: ATEM, s.r.o..

EDIP, 2009. *Dopravně inženýrská data pro kvantifikaci vlivů dopravy na životní prostředí..* Liberec: EDIP, s.r.o., ISBN 978-80-87394-00-7.

Jordová, R. a kolektiv, 2015. *Metodika pro přípravu plánů udržitelné mobility měst České republiky*. Brno: Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

Karel, J., 2016. *Zjištění aktuální dynamické skladby vozového parku v roce 2015.* Praha: ATEM.

Karel, J., 2017. *Předběžné stanovisko k předpokládaným dopadům z zavedení nízkoemisní zóny na emisní a imisní situaci na území hl.m. Prahy..* Praha: ATEM.

Litman, T. & Fitzroy, S., 2018. Safe Travels: Evaluating Mobility Management Traffic Safety Impacts.

Máca, V., 2014. *Metodika pro hodnocení emisí zdravotně rizikových látek ze silniční dopravy a externích nákladů v důsledku jejich působení na lidské zdraví..* Praha: Centrum UK pro otázky životního prostředí.

Magistrát města Ústí nad Labem, 2018. *Mapy Ústí nad Labem.* [Online] Available at: https://mapy.usti-nad-labem.cz/uzemniplany/ [Přístup získán 2019].

Martolos, J., Šindlerová, V., Bartoš, L. & Mužík, J., 2013. *Metody prognózy intenzit generované dopravy.* Liberec: EDIP, s.r.o..

Ministerstvo dopravy ČR, 2017. *TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty*.

Ministerstvo dopravy ČR, 2015. *Zavádění preference veřejné hraomadné dopravy, metodika*. Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

Ondráčková, J. a další, 2017. *Metodika pro tvorbu a hodnocení makroskopických dopravních modelů..* Brno: Centrum dopravního výzkumu, v.v.i..

Spiess, H., 1993. *Computing Activity Chain Based Trip Distribution Models.* Aegerten: EMME/2 Support Center.

Špička, L., 2011. *Environmentální a ekonomické posouzení opatřenjí podpory čistých vozidel ve městech..* Brno: Centrum dopravního výzkumu, v.v.i..

Vachtl, M. a další, 2012. *Dopravní sektorová strategie 2. fáze. Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem..* Praha: Ministerstvo dopravy ČR.

Wadrop, J., 1952. Some Theoretical Aspects of Road traffic Research. *Proceedings of the Institute of Civil Engineering*, pp. 325-378.

13.2 SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK A POJMŮ

a.s.	akciová společnost
ad.	a další
apod.	a podobně
ATEM	Ateliér ekologických modelů
B+R	bike and ride (česky přijeď na kole a jeď)
CDV	Centrum dopravního výzkumu
CNG	stlačený zemní plyn
COPERT	software pro výpočty emisí ze silniční dopravy
CORINAIR	příručka pro provádění emisních inventur
CSD	celostátní sčítání dopravy
č.	číslo
ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav
ČSÚ	Český statistický úřad
ČUZK	Český úřad zeměměřičský a katastrální
DMR	Digitální model reliéfu
DPMÚL	Dopravní podnik města Ústí nad Labem
DÚK	Doprava Ústeckého kraje
DZ	dopravní značení
ESIF	Evropské strukturální a investiční fondy
EU	Evropská unie
EUR	Euro
GEH	statistická metoda pro určení míry shody (odvozeno od tvůrce Geoffrey E.Havers)
HBEFA	příručka emisních faktorů pro silniční dopravu
HD	hromadná doprava
IAD	individuální automobilová doprava
IARC	mezinárodní agentura pro výzkum rakoviny
IDS	integrovaný dopravní systém
ITS	inteligentní dopravní systém
IZS	integrovaný záchranný systém
k.ú.	katastrální území
K+R	kiss and ride (česky polib a jeď)
kg	kilogram
km	kilometr
vozkm	vozokilometrů
konkr. sit.	konkrétní situace
ks	kus
LN / LNV	lehká nákladní vozidla
MDČR	Ministerstvo dopravy České republiky
min	minuta
MHD	městská hromadná doprava
MEFA	emisní model pro silniční dopravu, používaný v České republice
MÚK	mimoúrovňová křižovatka
µg	mikrogram
µm	mikrometr
n. L.	nad Labem

např.	například
NOx	oxidy dusíku
OC	obchodní centrum
OK	okružní křižovatka
OV	osobní vozidla
PM_{10}	pevné částice do velikosti 10 µm
$PM_{2,5}$	pevné částice do velikosti 2,5 µm
P+G	park and go (česky zaparkuj a jdi)
P+R	park and ride (česky zaparkuj a jeď)
PJT	vnímaná cestovní doba (Perceived Journey Time)
PR	Public Relations (česky vztahy s veřejností)
prac.	pracovní
příp.	případně
PTV	software pro dopravní plánování
PUMM	Plán udržitelné městské mobility
resp.	respektive
RHDHV	Royal HaskoningDHV
RPDI	roční průměr denních intenzit
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic ČR
SDP ČR	Sdružení dopravních podniků ČR
Sb.	sbírky
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SFŽP	Státní fond životního prostředí
SLDB	Sčítání lidu, domů a bytů
SO	sčítací obvody
SSZ	světelné signalizační zařízení
SDZ	svislé dopravní značení
SUMF	Strategický rámec udržitelné mobility
SW	software
tj.	to jest
TN / TNV	těžká nákladní vozidla
TP	technické podmínky
tzv.	takzvaný
ul.	ulice
US EPA	Americká agentura pro ochranu životního prostředí
vč.	včetně
v.v.i.	veřejná výzkumná instituce
vč.	včetně
VDZ	vodorovné dopravní značení
VHD	veřejná hromadná doprava
VLD	veřejná linková doprava
VP	vozový park
VRT	vysokorychlostní trať
VOC	těkavé organické látky
zast.	zastávka
ZSJ	základní sídelní jednotky
žst.	železniční stanice

biomasa	souhrn látek tvořících těla všech organismů (rostlinného a živočišného původu)
carsharing	krátkodobý pronájem automobilu
carpooling	spolujízda
cargobike	nákladní (elektro)kolo
emise	látky znečišťující ovzduší
EURO	emisní norma
genius loci	specifická atmosféra dané oblasti
imise	emise, která se dostala do styku s životním prostředím
institucionální	vztahující se k instituci, úřední
kordon	pásmo
parciální	hybridní vozidlo (trolejbus využívající ke své jízdě akumulátor nebo trolejové vedení)
pasportizace	technická inventura stavu
predikce	předpověď, prognóza
signifikantní	významný
suspendované částice	prašné či pevné částice
synergický	spolupráce, společné působení
vizuální smog	„zamoření" veřejného prostoru agresivní, charakteru svého okolí nepřizpůsobenou reklamou

13.3 SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 Etapizace tvorby Plánu udržitelné městské mobility (zdroj: RHDHV, Metodika pro přípravu PUMM ČR) 9

Obrázek 2 Vývoj počtu přepravených osob a dopravního výkonu v MHD v Ústí nad Labem (zdroj: SDP ČR, DPmÚL) 41

Obrázek 3 Predikce vývoje dělby přepravní práce pro scénář 1 - zachování stávajících podmínek 42

Obrázek 4 Intenzity automobilové dopravy z CSD 2010 (zdroj: ŘSD ČR) 43

Obrázek 5 Intenzity automobilové dopravy z CSD 2016 (zdroj: ŘSD ČR) 43

Obrázek 6 Legenda k výsledkům CSD (zdroj: ŘSD ČR) 44

Obrázek 6 Predikce vývoje dělby přepravní práce pro scénář 2 – zaměřený na rozvoj všech dopravních módů včetně individuální automobilové dopravy 47

Obrázek 7 Predikce vývoje dělby přepravní práce pro scénář 3 zaměřený na rozvoj udržitelných dopravních módů 50

Obrázek 8 Parkovací dům v ul. Předmostí (zdroj: RHDHV) 65

Obrázek 9 Výjezd ze zastávky řízený SSZ – Plzeň, U Školky, výjezd ze zastávky řešený pomocí DZ a organizací dopravy – Praha, Metodějova (zdroj: maps.google.com, RHDHV) 72

Obrázek 10 Tunel pod ulicí Sociální péče (zdroj: Územní plán Ústí nad Labem) 81

Obrázek 11 Propojení ulice U Tratí se silnicí II/613 (zdroj: Územní plán Ústí nad Labem) 82

Obrázek 12 Cykloboxy u jezera Milada (zdroj:facebook.com/jezero.milada) 88

Obrázek 13 Cykloobousměrka v Pardubicích (zdroj: mapy.cz) 89

Obrázek 14 Servisní stojan pro cyklisty v Roudnici nad Labem (zdroj: maps.google.com) 92

Obrázek 15 Úsek Labské stezky vedený po místní komunikaci - Střekovské nábř. (zdroj: RHDHV) 93

Obrázek 16 Nábřeží řeky Sprévy v centru Berlína (zdroj: RHDHV) 105

Obrázek 17 Levý břeh Labe v centru Ústí nad Labem (zdroj: RHDHV) 106

Obrázek 18 Hlavní dopravní prostor ulic Pařížská a Dlouhá (zdroj: RHDHV) 109

Obrázek 19 Stávající podoba Střekovského nábřeží - pohled od hlavního nádraží (zdroj: RHDHV) 111

Obrázek 20 Návrh možné polohy nové žel. zastávky u jezera Milada (zdroj: RHDHV, mapy.cz) 123

Obrázek 21 Návrh možné polohy autobusové zastávky u jezera Milada (zdroj: RHDHV, mapy.cz) 124

Obrázek 22 Návrh možné polohy přesunuté autobusové zastávky Chabařovice,Hrbovice (zdroj: RHDHV, mapy.cz)..... 125

Obrázek 23 Zastávka MHD s elektronickou tabulí, zast. Malá Hradební (zdroj: RHDHV)..... 140

Obrázek 24 Autobus DÚK vybavený nosičem jízdních kol (zdroj: RHDHV)..... 144

Obrázek 25 Cargobike německé pošty (zdroj: bikeinberlin.com) 147

Obrázek 26 Dobíjecí stanice v ulici Bílinská (zdroj: maps.google.com) 152

Obrázek 27 Zastávka walking bus v italském městě Zanice (zdroj: Wikipedia) 160

Obrázek 28 Obchvat města dle územního plánu (zdroj: CDV, ÚP Ústí nad Labem) 169

Obrázek 29 Představení projektu PUMM a jeho analytické části veřejnosti (zdroj: Magistrát města Ústí n. L.)..... 192

Obrázek 30 První workshop s veřejností (zdroj: Magistrát města Ústí n. L.)..... 193

Obrázek 31 Druhé setkání s veřejností dne 16. 4. 2019 (zdroj: Magistrát města Ústí n. L.).. 194

Obrázek 32 Brainstorming k tvorbě Vize mobility 2030+, veřejný prostor (zdroj: Magistrát města Ústí n. L.)..... 195

Obrázek 33 Brainstorming k tvorbě Vize mobility 2030+, doprava a mobilita (Zdroj: Magistrát města Ústí n. L.)..... 196

Obrázek 34 Informační leták k PUMM vytvořený v rámci Evropského týdne mobility (zdroj: Magistrát města Ústí n. L.) 211

Obrázek 35 Informační stánek PUMM v rámci Evropského týdne mobility (zdroj: Magistrát města Ústí n. L.)..... 212

Obrázek 36 Diskuse s veřejností nad opatřeními v rámci Evropského týdne mobility (zdroj: Magistrát města Ústí n. L.) 212

Obrázek 37 Komentovaná vycházka v rámci Evropského týdne mobility (zdroj: Magistrát města Ústí n. L.)..... 212

Obrázek 38 Heatmapa území města s příspěvky z Pocitové mapy (zdroj: CDV)..... 214

Obrázek 39 Výnosy DP Ústí nad Labem za roky 2015 – 2019 (zdroj: DPmÚL)..... 218

Obrázek 40 Podíl výnosů MHD k celkovým výnosům v procentech za roky 2015 – 2019 (zdroj: DPmÚL)..... 219

Obrázek 41 Vývoj nákladů DP Ústí nad Labem za roky 2015 – 2019 (zdroj: DPmÚL)..... 219

13.4 SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 Seznam všech opatření sestavených v rámci PUMM 11

Tabulka 2 Navržená opatření pro scénář č. 3 v kategorii automobilová doprava, parkování . 53

Tabulka 3 Navržená opatření pro scénář č. 3 v kategorii veřejná hromadná doprava 55

Tabulka 4 Navržená opatření pro scénář č. 3 v kategorii pěší a cyklistická doprava 57

Tabulka 5 Navržená opatření pro scénář č. 3 v kategorii nákladní doprava, citylogistika, sdílená mobilita, management mobility 59

Tabulka 6 Přehled poptávkových vrstev v dopravním modelu Ústí nad Labem 163

Tabulka 7 Intenzity dopravy na významných komunikacích města Ústí nad Labem za 24 hodin (zdroj: dopravní model CDV) 170

Tabulka 8 Výhledové intenzity dopravy v roce 2025 na hlavních komunikacích města Ústí nad Labem za 24 hodin (zdroj: dopravní model CDV) 171

Tabulka 9 Výhledové intenzity dopravy v roce 2030 na hlavních komunikacích města Ústí nad Labem za 24 hodin (zdroj: dopravní model CDV) 172

Tabulka 10 Výhledové intenzity dopravy v roce 2040 na hlavních komunikacích města Ústí nad Labem (za 24 hodin), ve variantě bez nové dopravní infrastruktury (zdroj: dopravní model CDV) 173

Tabulka 11 Výhledové intenzity dopravy v roce 2040 na hlavních komunikacích města Ústí nad Labem (za 24 hodin), ve variantě s novou dopravní infrastrukturou (zdroj: dopravní model CDV) 174

Tabulka 12 Dynamická skladba vozového parku pro rok 2018 v % (zdroj: CDV) 182

Tabulka 13 Dynamická skladba vozového parku pro rok 2025 v % (zdroj: CDV) 183

Tabulka 14 Dynamická skladba vozového parku pro rok 2030 v % (zdroj: CDV) 184

Tabulka 15 Dynamická skladba vozového parku pro rok 2040 v % (zdroj: CDV) 185

Tabulka 16 Dynamická skladba vozového parku pro D8, rok 2018 v % (zdroj: CDV) 186

Tabulka 17 Dynamická skladba vozového parku pro D8, rok 2025 v % (zdroj: CDV) 187

Tabulka 18 Dynamická skladba vozového parku pro D8, rok 2030 v % (zdroj: CDV) 187

Tabulka 19 Dynamická skladba vozového parku pro D8, rok 2040 v % (zdroj: CDV) 188

Tabulka 20 Hodnocené kategorie přínosů opatření 202

Tabulka 21 Vyhodnocení přínosů opatření v oblasti Automobilová doprava, parkování 203

Tabulka 22 Vyhodnocení přínosů opatření v oblasti Veřejná hromadná doprava 205

Tabulka 23 Vyhodnocení přínosů opatření v oblasti Pěší a cyklistická doprava 207

Tabulka 24 Vyhodnocení přínosů opatření v oblasti Nákladní doprava, citylogistika, sdílená mobilita, management mobility 209

Tabulka 25 Seznam dotazů z pocitové mapy (zdroj dat a zpracování: CDV) 215

Tabulka 26 Vyhodnocení podnětů podle městských obvodů (zdroj dat a zpracování: CDV) 217

Tabulka 27 Finanční náročnost navržených opatření z kategorie Automobilová doprava a parkování pro horizont 2025 223

Tabulka 28 Finanční náročnost navržených opatření z kategorie Veřejná doprava pro horizont 2025 224

Tabulka 29 Finanční náročnost navržených opatření z kategorie Pěší a cyklistická doprava, veřejný prostor pro horizont 2025 225

Tabulka 30 Finanční náročnost navržených opatření z kategorie Nákladní doprava, citylogistika, sdílená mobilita, management mobility pro horizont 2025 226

Tabulka 31 Souhrn finanční náročnosti navržených opatření 227

Tabulka 32 Akční plán pro horizont rok 2025 – opatření z kategorie Automobilová doprava, parkování 229

Tabulka 33 Akční plán pro horizont rok 2025 – opatření z kategorie Pěší a cyklistická doprava 231

Tabulka 34 Akční plán pro horizont rok 2025 – opatření z kategorie Veřejná hromadná doprava 233

Tabulka 35 Akční plán pro horizont rok 2025 – opatření z kategorie Nákladní doprava, citylogistika, sdílená mobilita, management mobility 234

13.5 SEZNAM PŘÍLOH

PŘÍLOHA Č. 1 Výsledky pocitové mapy – získané podněty od respondentů a navržená opatření vzešlá z pocitové mapy

PŘÍLOHA Č. 2 Kartogramy modelových dopravních zátěží

1. Individuální automobilová doprava – porovnání roky 2025 a 2018
2. Individuální automobilová doprava – porovnání roky 2030 a 2018
3. Individuální automobilová doprava – porovnání roky 2040 (bez nové infrastruktury) a 2018
4. Individuální automobilová doprava – porovnání roky 2040 (s novou infrastrukturou) a 2018

PŘÍLOHA Č. 3 Zápisy z jednání

Řídící skupiny

Odborné pracovní skupiny

Pracovní skupiny pro komunikaci

PŘÍLOHA Č. 1 Výsledky pocitové mapy – získané podněty od respondentů a navržená opatření vzešlá z pocitové mapy

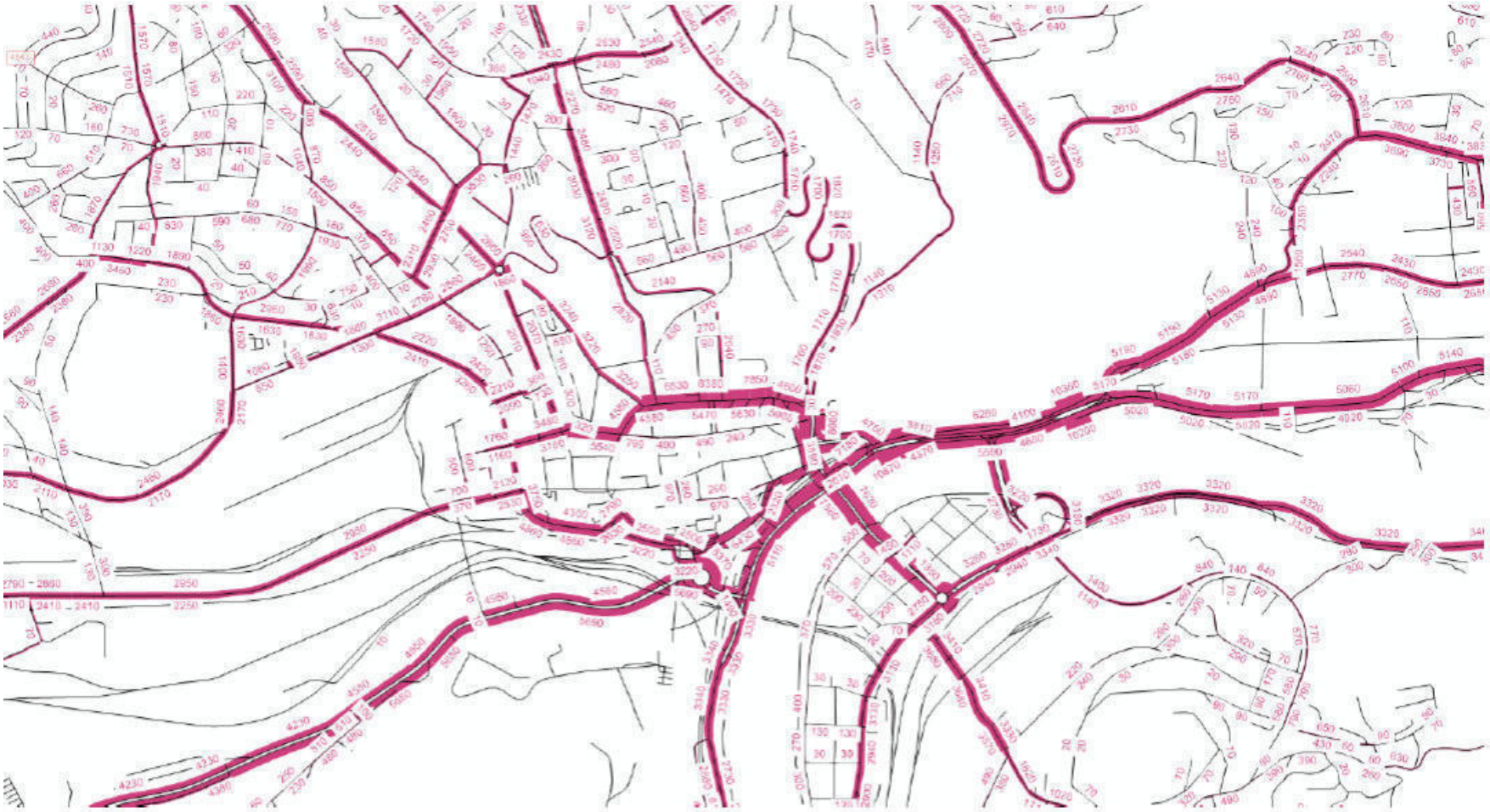
Samostatný soubor na CD

PŘÍLOHA Č. 2 Kartogramy modelových dopravních zátěží

- Současný stav dopravy – rok 2018
  - Individuální automobilová doprava
  - Veřejná hromadná doprava
  - Cyklistická doprava
- Scénář rok 2025
  - Individuální automobilová doprava
  - Veřejná hromadná doprava
  - Cyklistická doprava
  - Individuální automobilová doprava – porovnání roky 2025 a 2018
- Scénář rok 2030
  - Individuální automobilová doprava
  - Veřejná hromadná doprava
  - Cyklistická doprava
  - Individuální automobilová doprava – porovnání roky 2030 a 2018
- Scénář rok 2040 – bez nové infrastruktury
  - Individuální automobilová doprava
  - Veřejná hromadná doprava
  - Cyklistická doprava
  - Individuální automobilová doprava – porovnání roky 2040 (bez nové infrastruktury) a 2018
- Scénář rok 2040 – s novou infrastrukturou
  - Individuální automobilová doprava
  - Veřejná hromadná doprava
  - Cyklistická doprava
  - Individuální automobilová doprava – porovnání roky 2040 (s novou infrastrukturou) a 2018

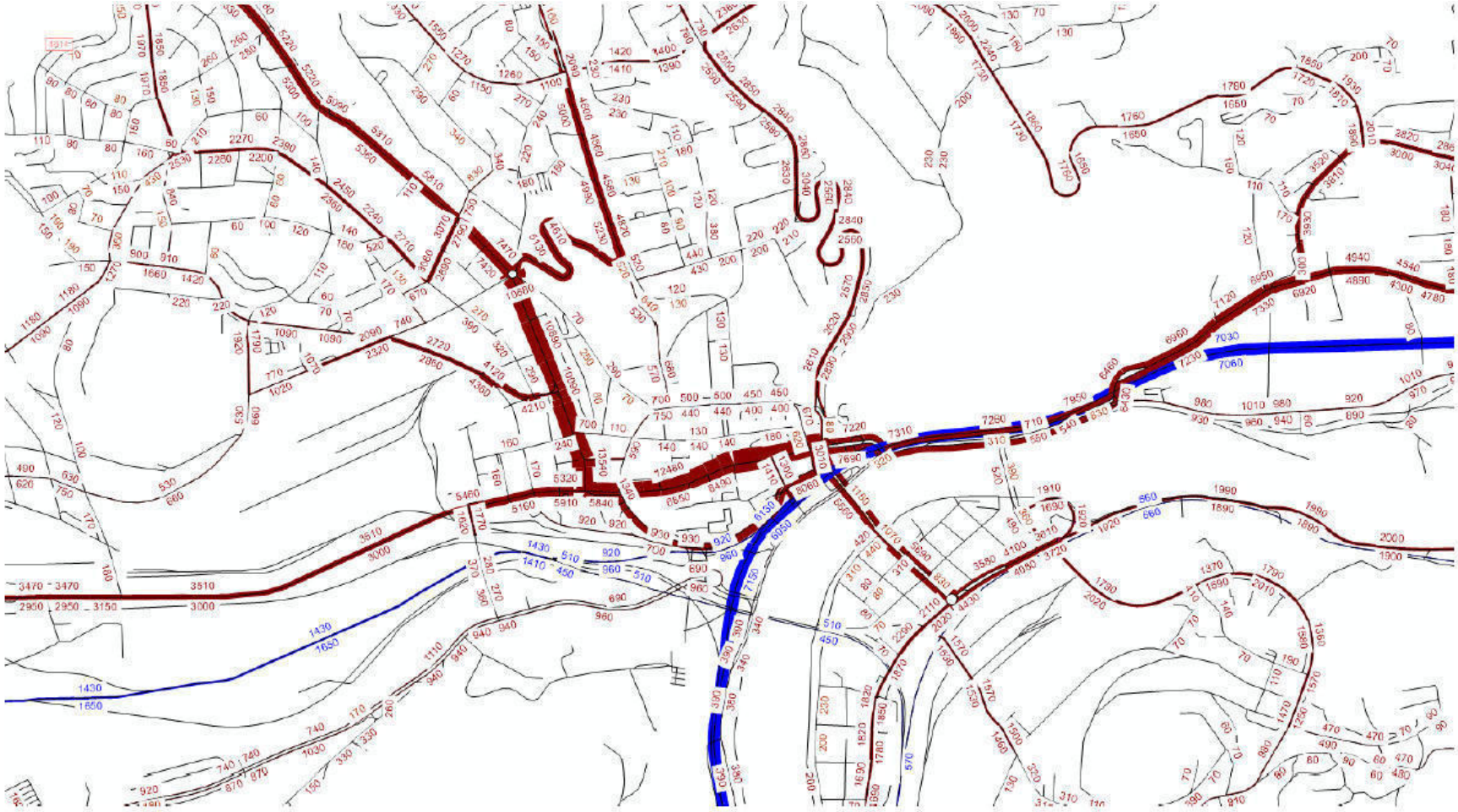
Rok 2018

Individuální automobilová doprava – současný stav rok 2018



Rok 2018

Veřejná hromadná doprava – současný stav rok 2018
Legenda: hnědě – MHD, autobusy DÚK; modře – železnice



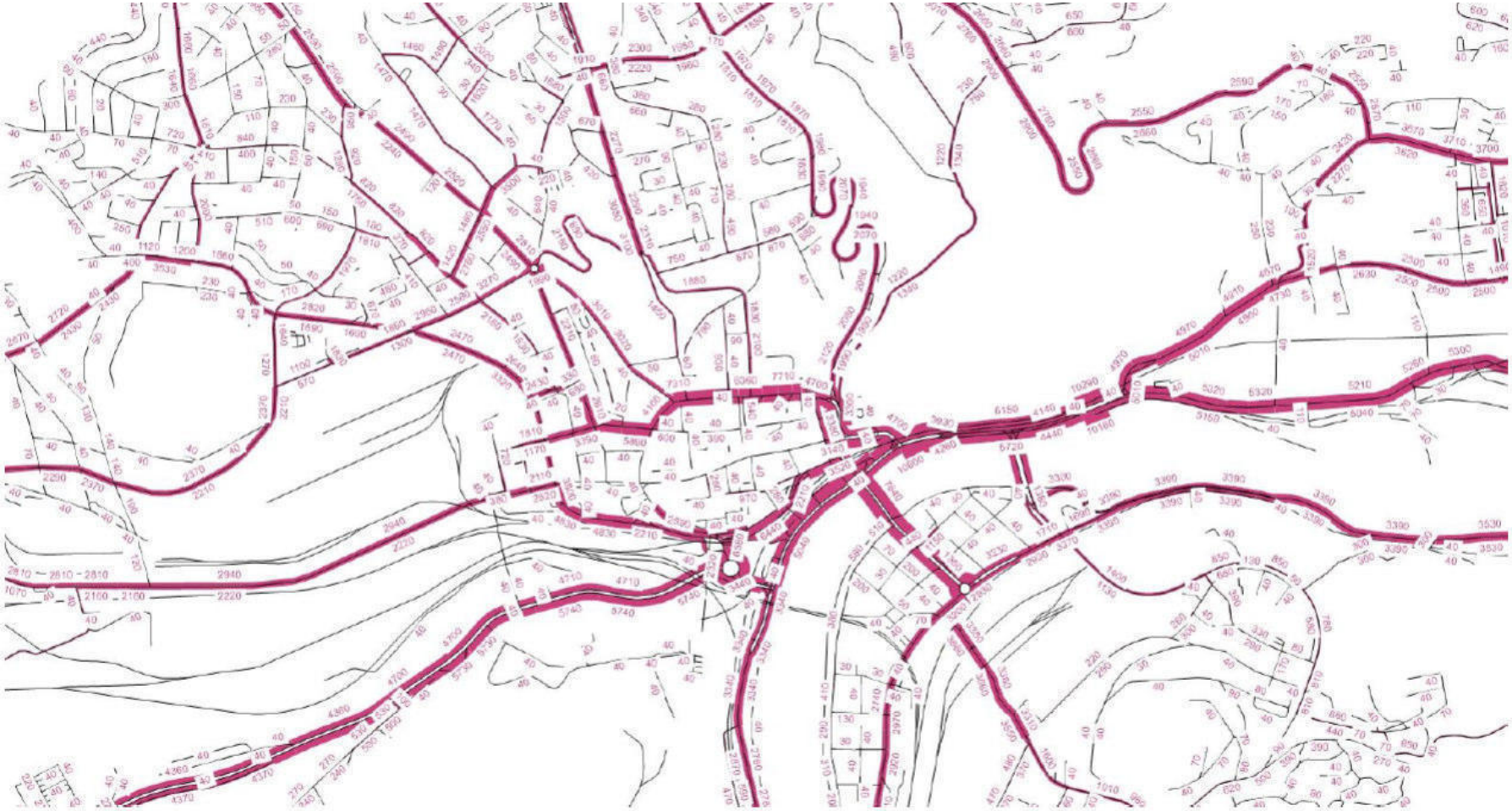
Rok 2018

Cyklistická doprava – současný stav rok 2018



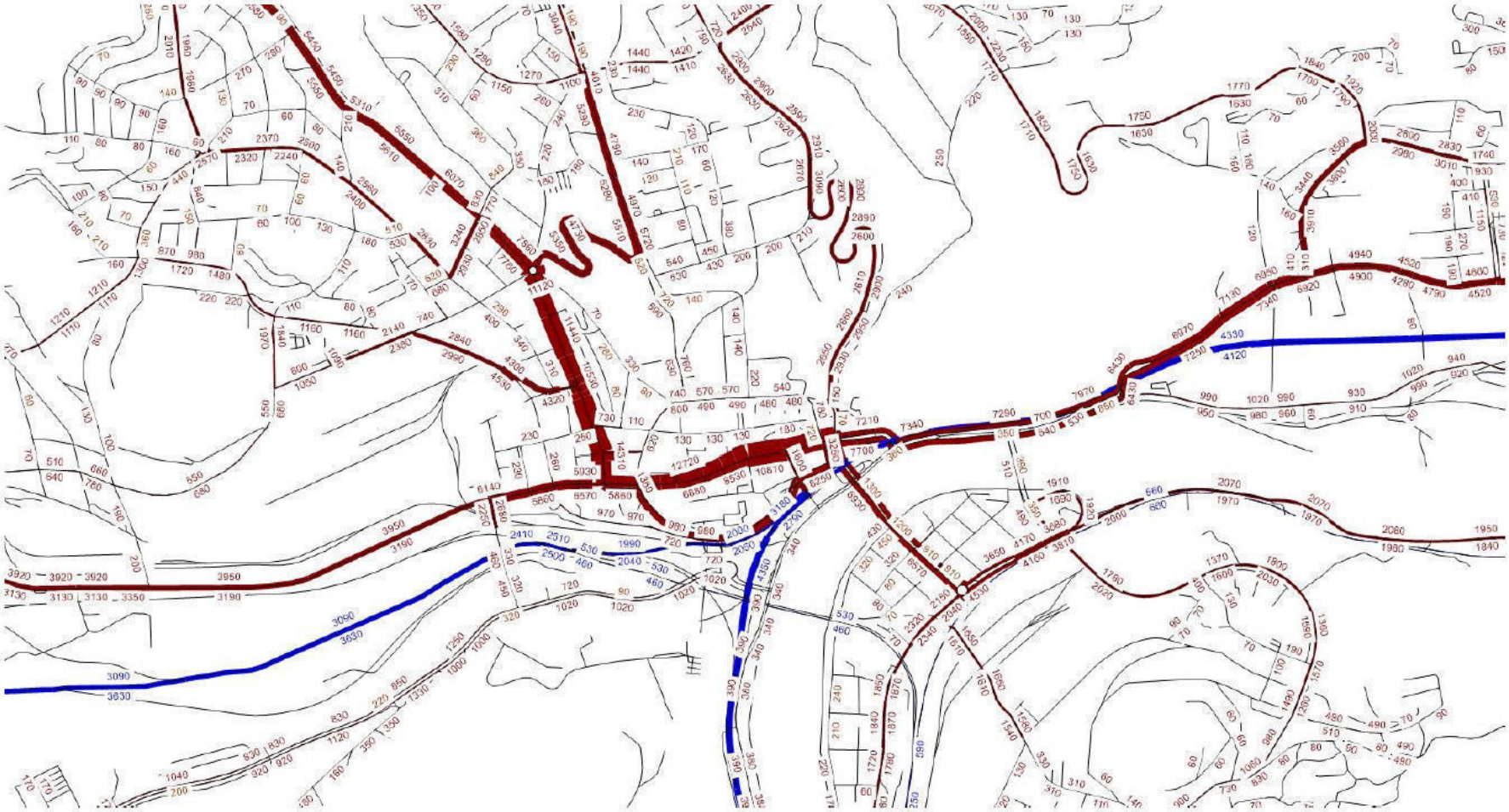
Rok 2025

Individuální automobilová doprava – scénář rok 2025



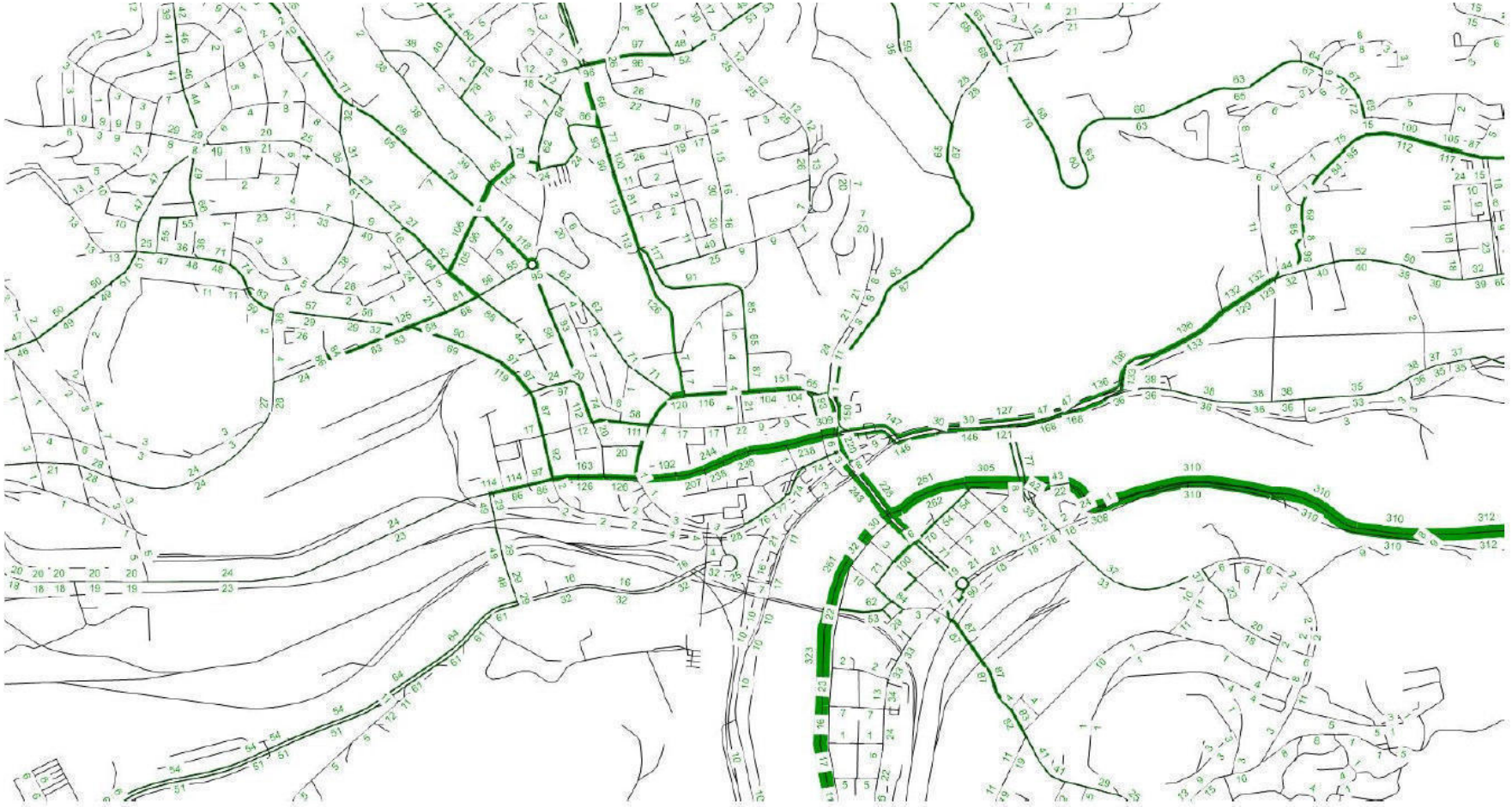
Rok 2025

Veřejná hromadná doprava – scénář rok 2025
Legenda: hnědě – MHD, autobusy DÚK; modře – železnice



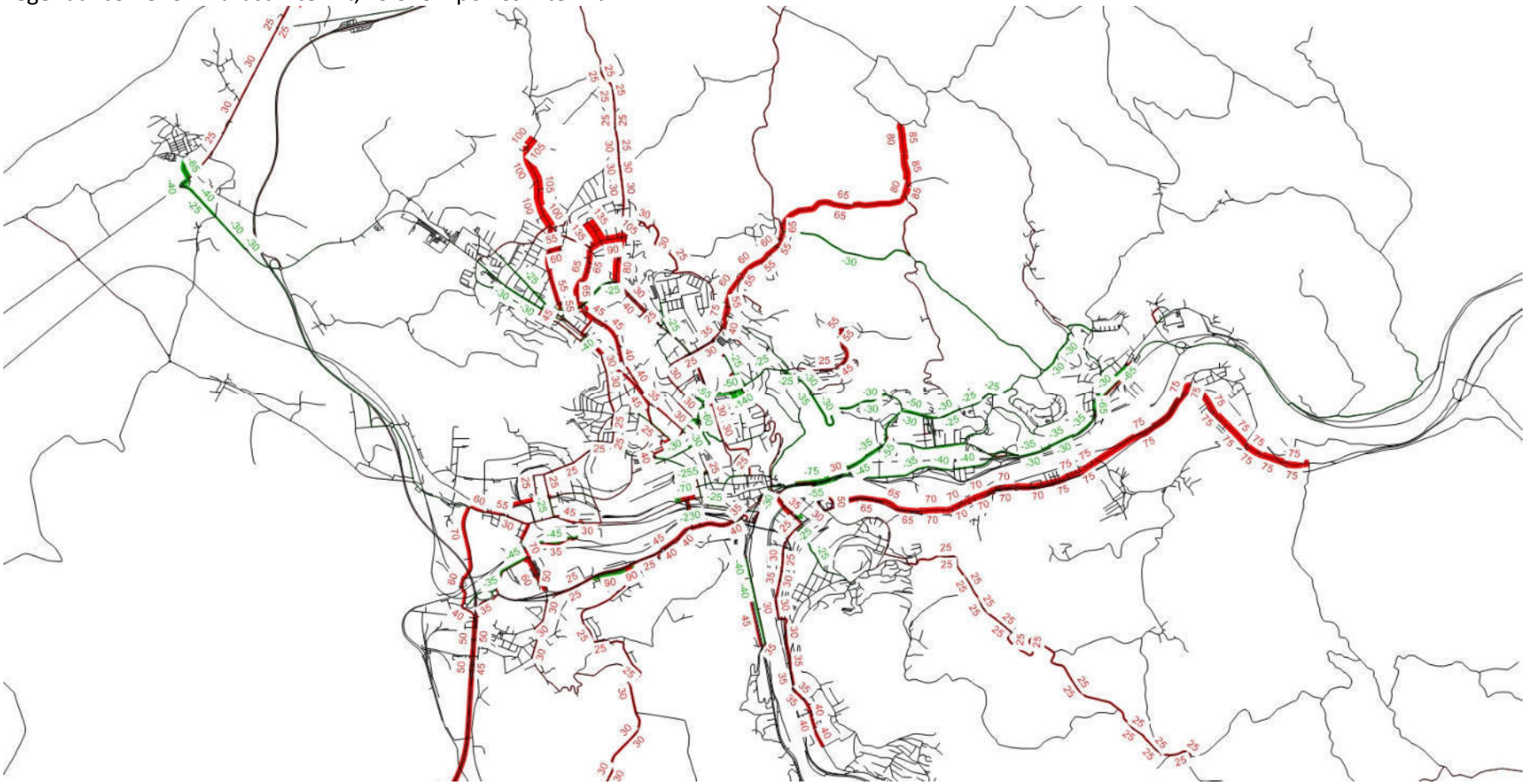
Rok 2025

Cyklistická doprava – scénář rok 2025



Rok 2025

Individuální automobilová doprava – porovnání roky 2025 a 2018
Legenda: červeně – nárůst intenzit, zeleně – pokles intenzit



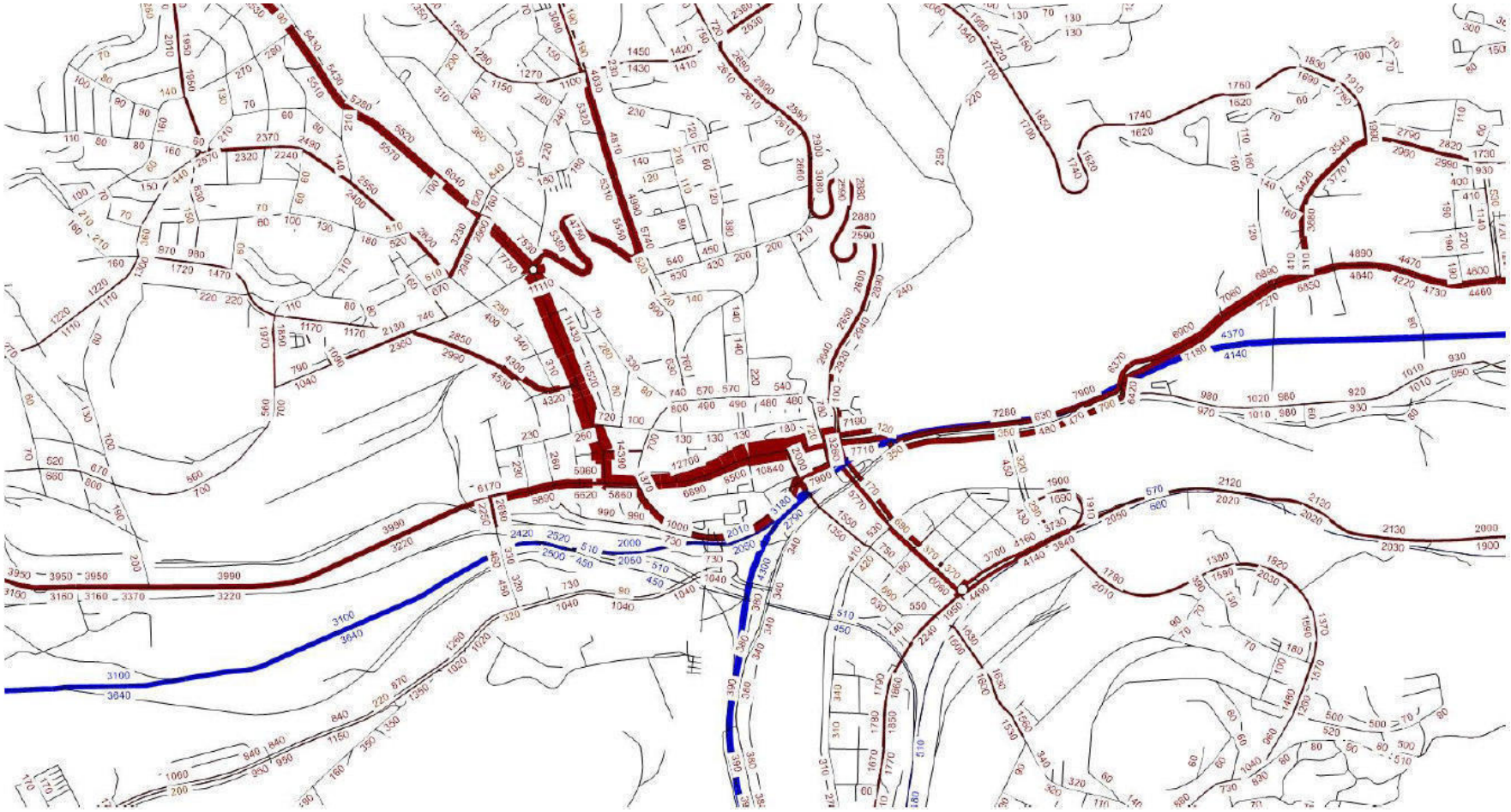
Rok 2030

Individuální automobilová doprava – scénář rok 2030



Rok 2030

Veřejná hromadná doprava – scénář rok 2030
Legenda: hnědě – MHD, autobusy DÚK; modře – železnice



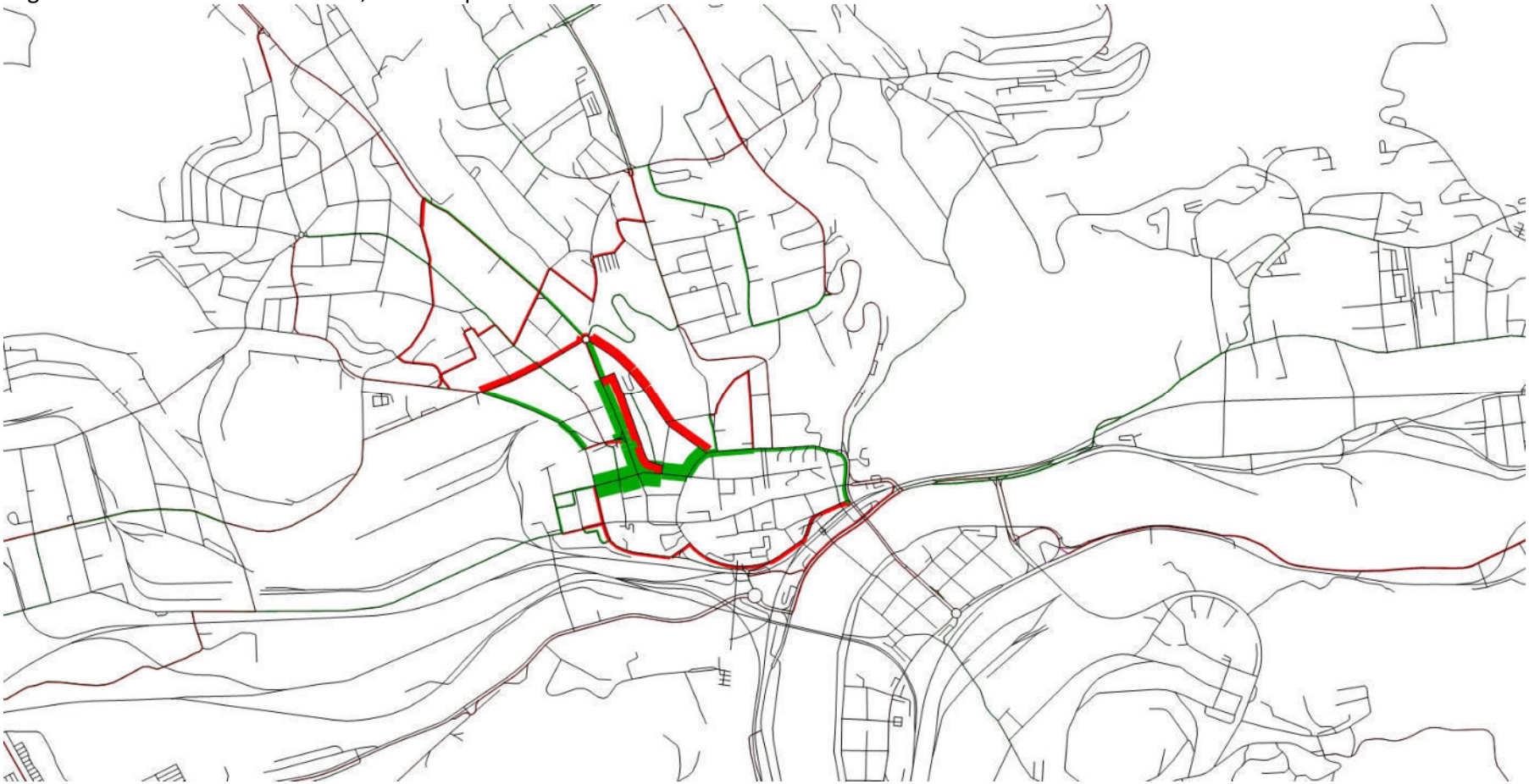
Rok 2030

Cyklistická doprava – scénář rok 2030



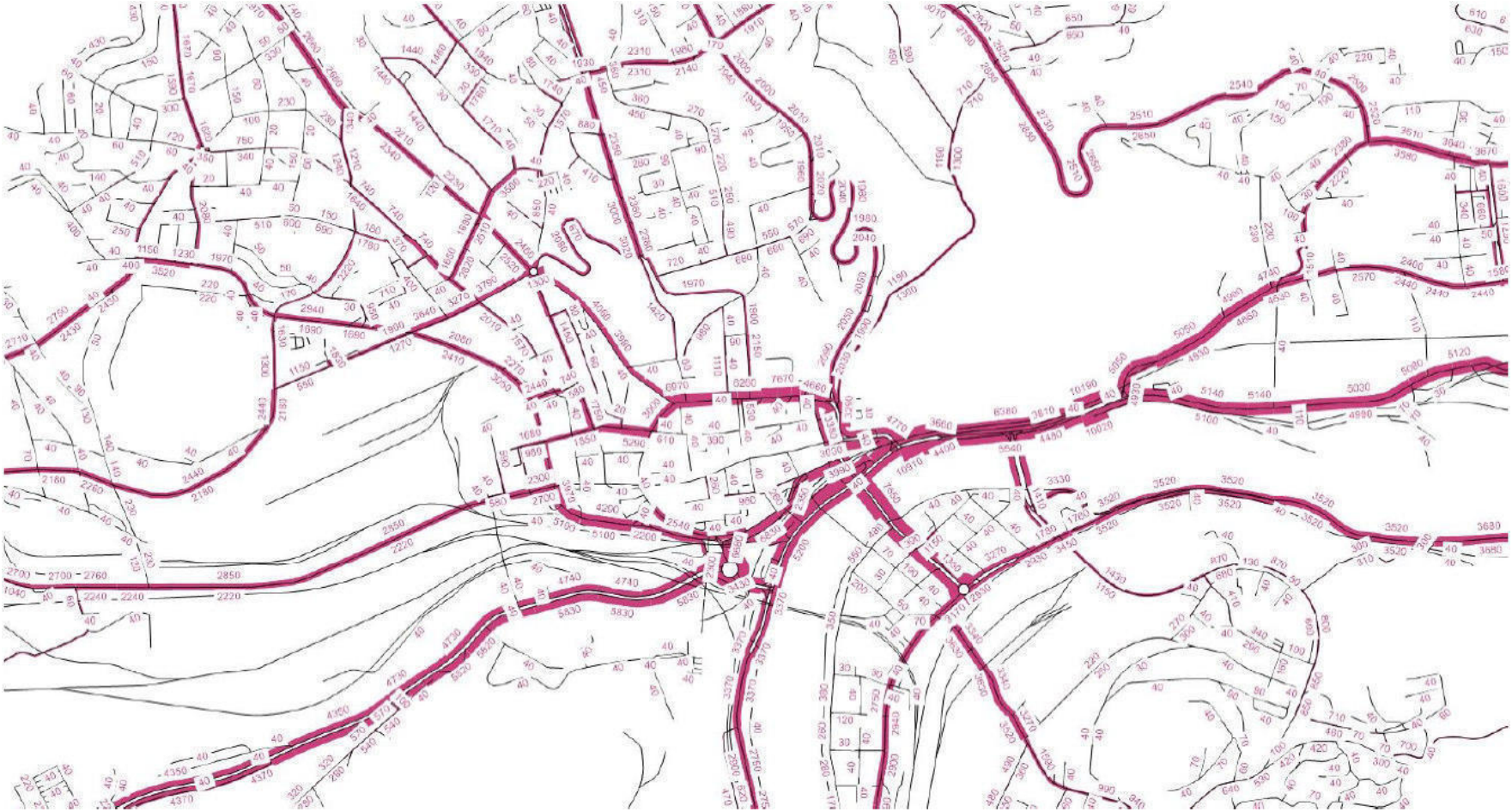
Rok 2030

Individuální automobilová doprava – porovnání roky 2030 a 2018
Legenda: červeně – nárůst intenzit, zeleně – pokles intenzit



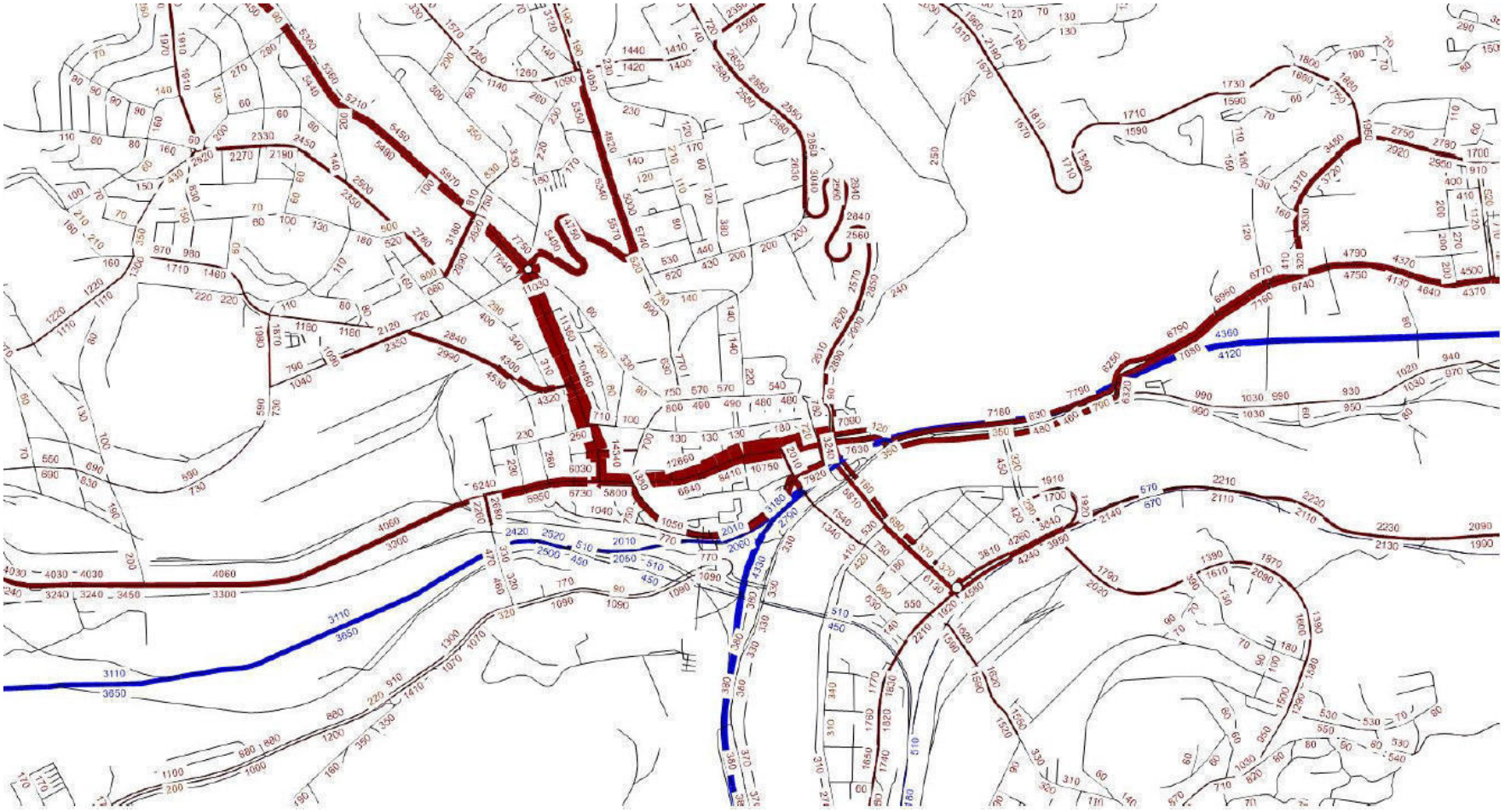
Rok 2040

Individuální automobilová doprava – scénář rok 2040 bez nové infrastruktury



Rok 2040

Veřejná hromadná doprava – scénář rok 2040 bez nové infrastruktury
Legenda: hnědě – MHD, autobusy DÚK; modře – železnice



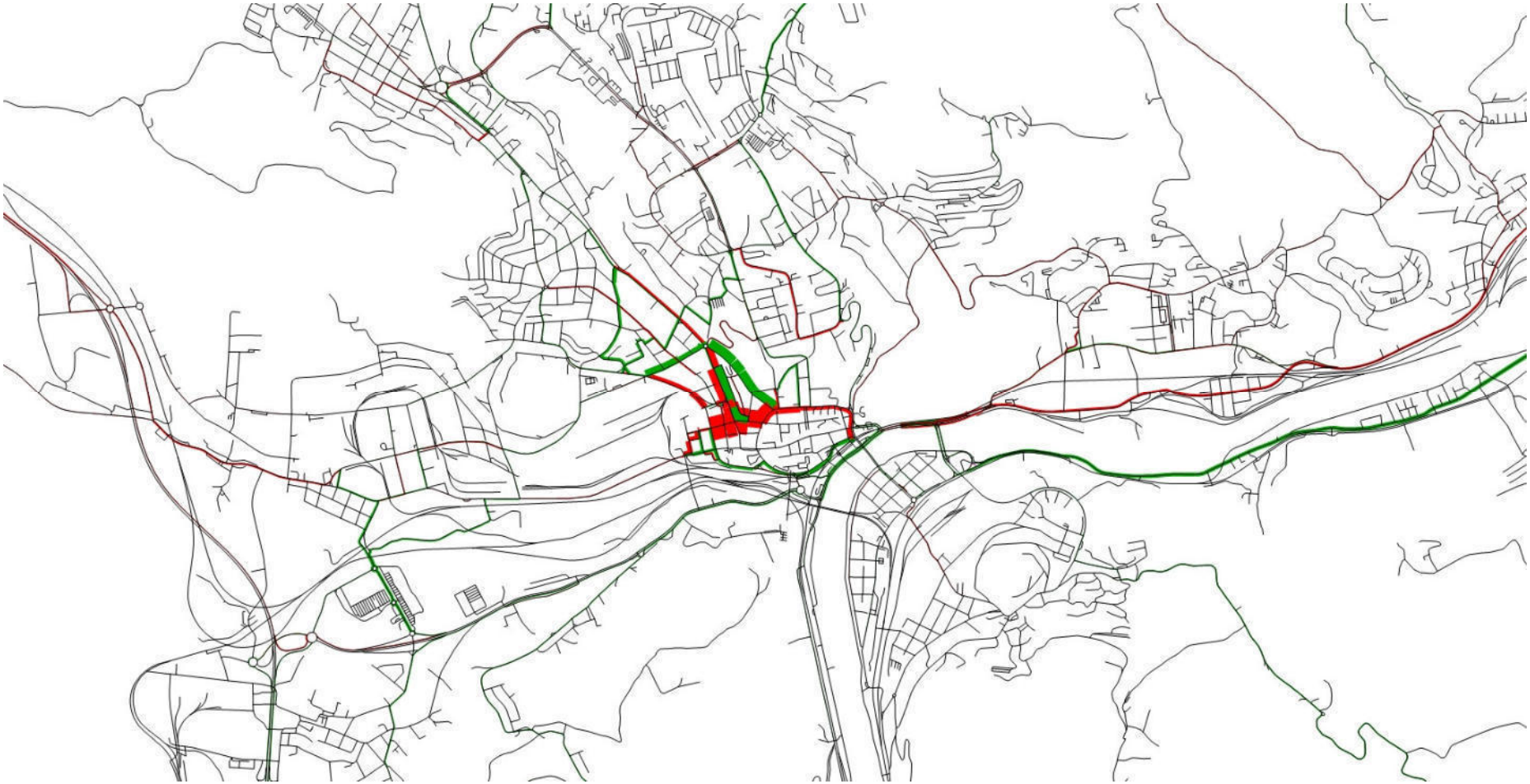
Rok 2040

Cyklistická doprava – scénář rok 2040 bez nové infrastruktury



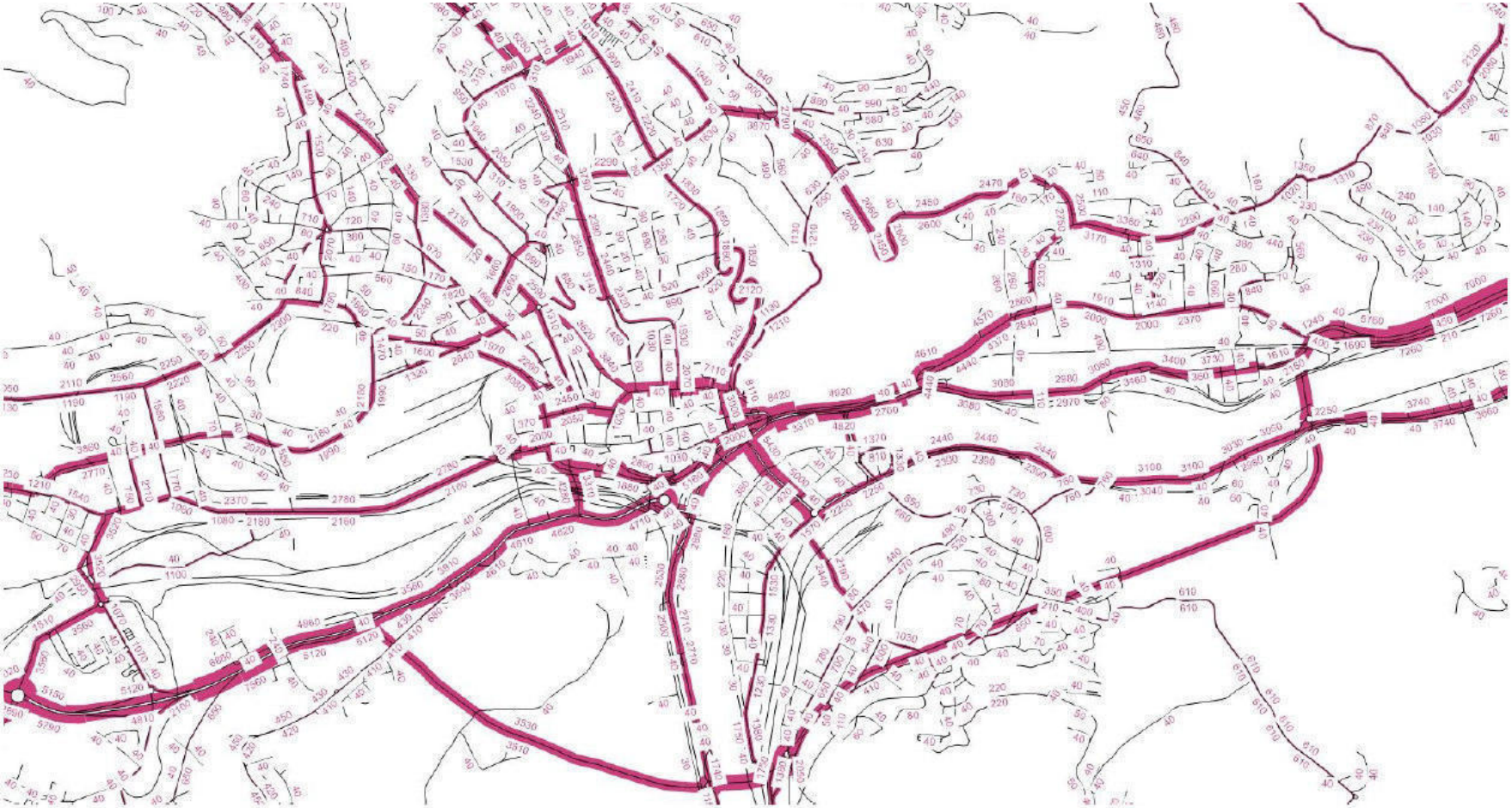
Rok 2040, bez nové dopravní infrastruktury

Individuální automobilová doprava – porovnání roky 2040 (bez nové infrastruktury) a 2018
Legenda: červeně – nárůst intenzit, zeleně – pokles intenzit



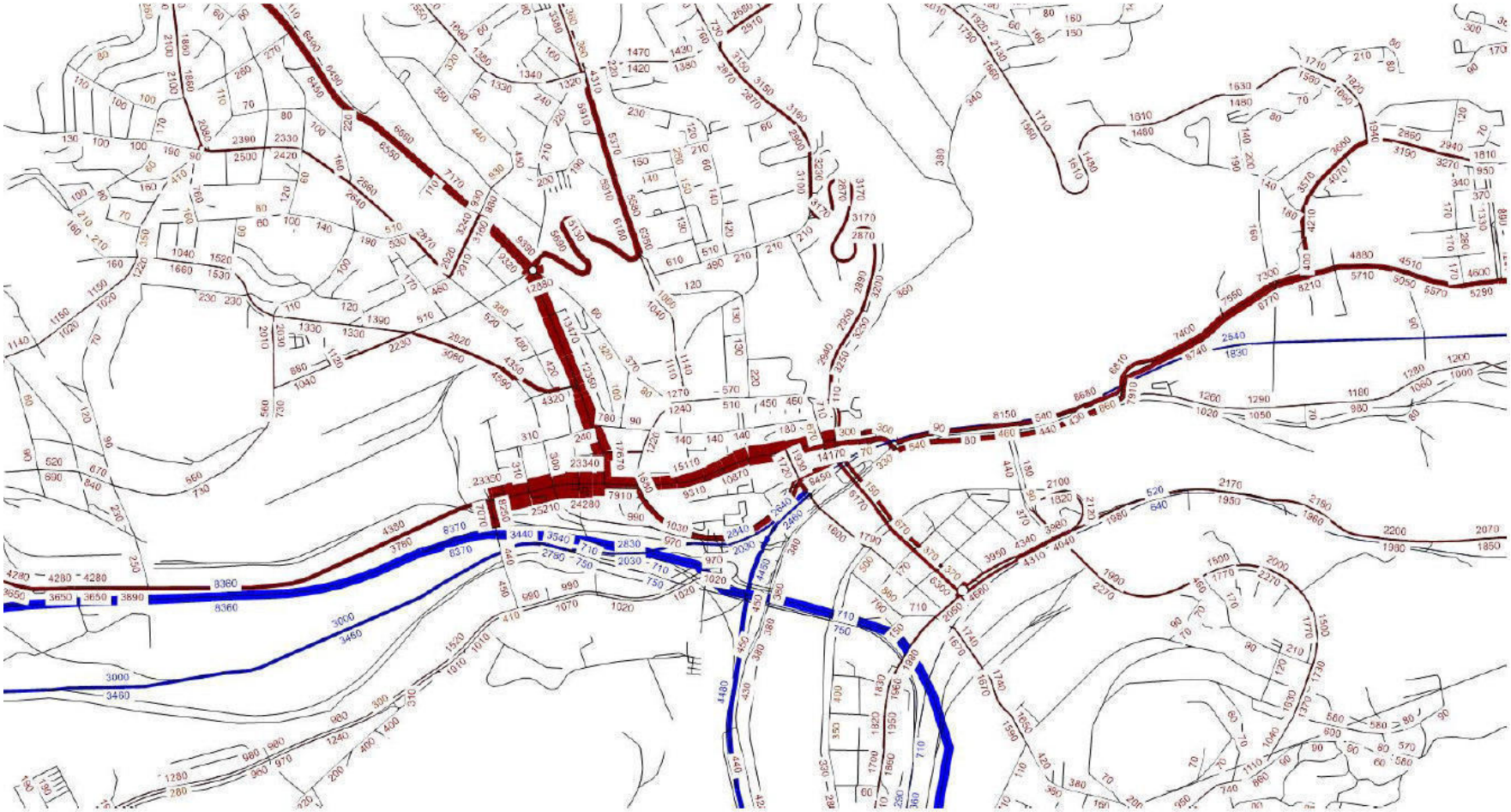
Rok 2040

Individuální automobilová doprava – scénář rok 2040 s novou infrastrukturou



Rok 2040

Veřejná hromadná doprava – scénář rok 2040 s novou infrastrukturou
Legenda: hnědě – MHD, autobusy DÚK; modře – železnice



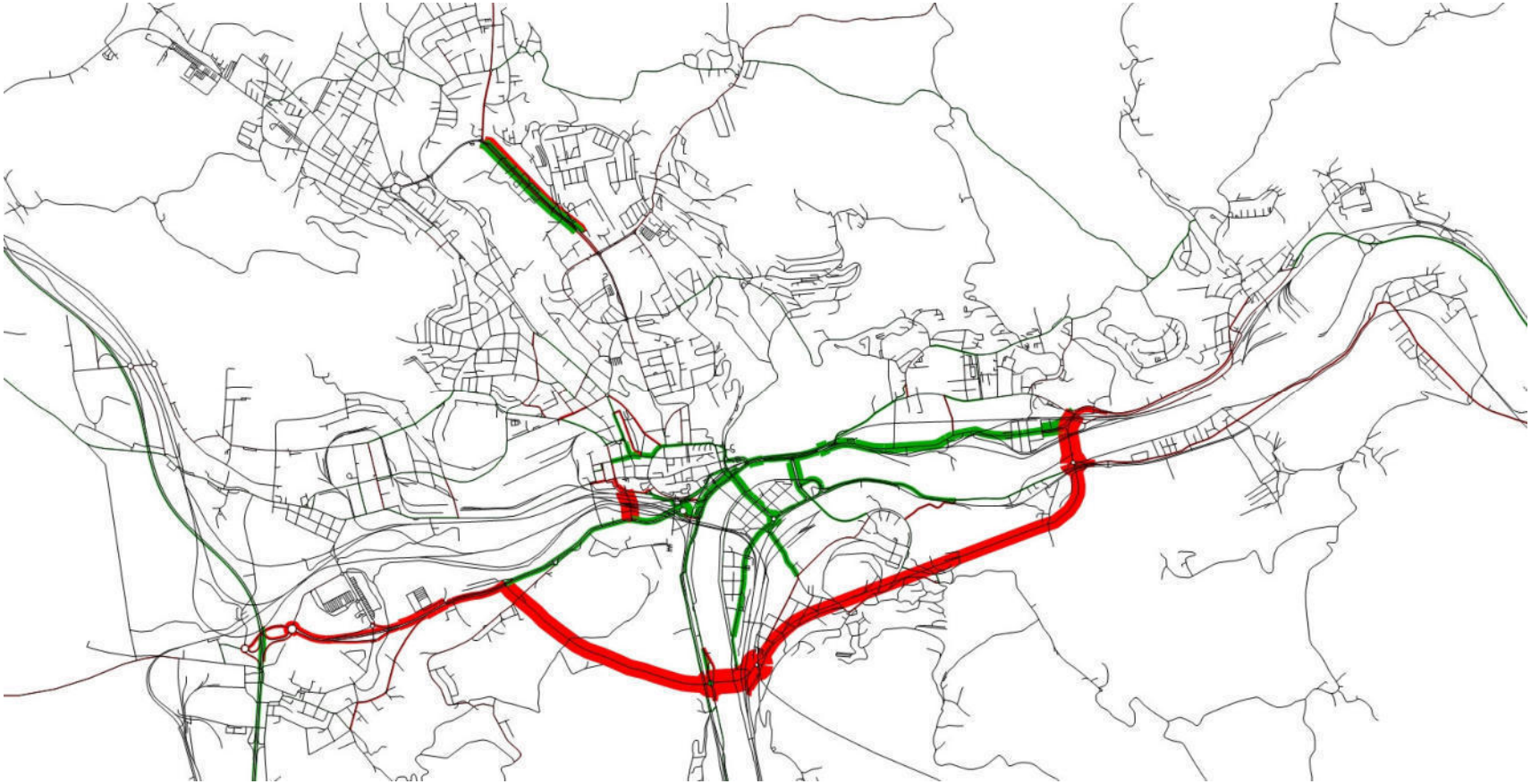
Rok 2040

Cyklistická doprava – scénář rok 2040 s novou infrastrukturou



Rok 2040, s novou dopravní infrastrukturou

Individuální automobilová doprava – porovnání roky 2040 (s novou infrastrukturou) a 2018



Legenda: červeně – nárůst intenzit, zeleně – pokles intenzit

PŘÍLOHA Č. 3 Zápisy z jednání

- Řídící skupiny
- Odborné pracovní skupiny
- Pracovní skupiny pro komunikaci

ZÁPISY Z JEDNÁNÍ – ŘÍDÍCÍ SKUPINA

HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r.o.
Sokolovská 100/94
CZ- 186 00 Praha 8
Tel.: 236 080 550 /Fax: 236 080 560
Mobil. : 725 730 325
www.royalhaskoningdhv.cz

ZÁPIS Z JEDNÁNÍ

AKCE:

„Plán udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem “

Předmět jednání:	Vstupní jednání
MÍSTO:	Magistrát města Ústí nad Labem, Velká Hradební 8, 4001 00, č. d. 303 (3 p.).
DATUM:	**13. 2. 2018 od 13:30 hod**
ÚČASTNÍCI:	**dle prezenční listiny**

SCHŮZKA číslo: **1**

Název akce:

„Plán udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem “

1) Zástupce objednatele pan Mgr. Husák seznámil přítomné se zadáním Plánu udržitelné mobility města a možnostmi řešení komunikační strategie pomocí webových stránek města Ústí nad labem, Facebooku a městských novin.

2) **Účinnost smlouvy je od 12.2.2018** a od této doby běží harmonogram zpracování díla.

3) Město Ústí nad Labem jmenuje složení řídící skupiny a po jejím schválení v ji představí zpracovateli.

4) Město Ústí nad Labem společně se zpracovatelem navrhne počet a složení odborných skupin, které budou v ideálním stavu totožné s odbornými skupinami zpracovatelů územního plánu (ÚP), Strategického plánu atd.

5) **Rozsah území:**
Území Statutárního města Ústí nad Labem + územní obvod MHD

6) **Návrhové období**
PUMM 2019 – krátkodobý plán 2-5 let (do výhledu je relevatní zahrnout dopravní stavby s připravovaným stavebním povolením, nebo už přímo vydaným stavebním povolením, dle zástupců objednatele město nemá připravené žádné zásadní dopravní stavby (pouze např. úprava křižovatky na okružní křižovatku, cyklotrasu, popř. úpravy co vyplynou z Dopravní strategie – ale spíše půjde o zklidnění dopravy popř. s návrhem organizace dopravy – např. zjednosměrnění ulic).

Střednědobý plán – 2029 (bude sloučeno období z Dopravní politiky města 2019, období 2019 + 10let)

Výhledové období 2030+

7) Zpracovatel ve spolupráci s objednatelem bude spolupracovat a konzultovat s těmito subjekty:
   a) s **řídící skupinou**
   b) se zpracovatelem ,,Územního plánu´´ (ÚP) až bude vysoutěžen
      - *Poznámka: Generel dopravy (shrnutí záměrů územního plánu, rozbor stavu území)*
      - **01/2019** předpokládaný termín odevzdání návrhu zadání ÚP (probíhají přípravné práce na zadání ÚP). Stávající ÚP platí od 2011.
   c) se zpracovatelem ,,**Dopravní strategie do 2020´´ (DS) (Studie ZAKOS)** zpracování do **06/2018** (zadavatel Odbor OIÚP, Ing. arch. Charvát je supervizor, zpracovatel NDCON) *(Poznámka: studie má navrhnout základní dopravní skelet města, možnosti zkapacitnění silnic, zklidnění dopravy I. třídy, II. třídy, které jsou ale ve vlastnictví ŘSD nebo Ústeckého kraje. Zóny omezující vjezd do města nejdou udělat s ohledem na vlastnictví právě ŘSD a Kraje).*
   d) **2019** - HaskoningDHV jako zpracovatel **PUMM** zpracování do (12.2.2018,+ 19 měsíců)
      Poznámka: SUMF, SUMP=PUMM
      SUMF (Sustainable Urban Mobility Framework) městská hromadná doprava, strategický rámec udržitelné městské mobility
      SUMP (Sustainable Urban Mobility Plan) strategický plán udržitelné městské mobility

8) PUMM je strategický dokument, tento dokument neslouží k detailnímu návrhu řešení jednotlivých druhů dopravy.

9) Zadavatel připraví seznam a časový harmonogram všech běžících projektů, které dle jeho názoru budou mít vliv na zpracování SUMP.

10) Objednatel připraví k předání zpracovateli HaskoningDHV výstupy z již zpracovaných dokumentů, studií, generelu dopravy, dopravních průzkumů, ÚP. Zejména je nezbytné předat dopravní model města nikoliv jako výstupy kartogramů apod. ale jako „živá“ data na základě kterých bude zpracovatel pokračovat na stávajícím modelu a nikoliv tvořit model nový viz. dále bod 12).

11) **Dopravní průzkumy** - po předání všech dostupných podkladů, zejména výsledků již v minulosti provených dopravních průzkumů (předpoklad do 7.3.) provede zpracovatel revizi těchto podkladů a připraví návrh rozsahu požadovaných dopravních průzkumů vycházejících ze ZD. Předpoklad provádění všech dopravních průzkumů 05-06/2018.

12) **Dopravní model** – kontaktní osoba p. Dařílek, Město Ústí n. Labem
   - Město Ústí n. Labem má k dispozici Dopravní model, sčítání proběhlo 08/2017, model byl dokončen 10 (11)/2017, zpracovatel Cityplan
   - Model je pouze IAD (individuální automobilová doprava) a je pravidelně aktualizovaný a jsou doplňovány o údaje od Městských služeb ohledně parkování na městských parkovištích.

Postup analýzy Dopravního modelu

- Tento dopravní model poskytne objednatel zpracovateli
- zpracovatel posoudí dopravní model jestli a v jaké podobě/rozsahu se dá použít pro SUMF (cca týden až 14 dní)
- Následně zpracovatel doplní informace o MHD + VHD + pěších + nákladní dopravy (dle průtahu I/30 a přesunutí nákladní dopravy na dálnici D8) *(Poznámka:MHD městská hromadná doprava ve městě, VHD veřejná hromadná doprava na území města)*

13) **Podklady od objednatele Města Ústí nad Labem**
    - Dopravní model
    - Digitální technická mapa města (poslední aktualizace 2010)
    - Digitálni pasport parkovacích kapacit
    - Ortofotomapa
    - Územně analytické podklady

14) **Průzkum dopravního chování** - v rámci PUMM bude proveden průzkum dopravního chování dle metodiky zpracované CDV. Průzkum bude realizován subdodavatelsky společností NMS. Délka trvání průzkumu nebude, jak je uvedeno v ZD, min. 6 měsíců ale bude do 6 měsíců celý realizován a vyhodnocen. Předpoklad trvání vlastního průzkumu je 3 měsíce (04-06/2018). Před zahájením průzkumu proběhne jednání za účelem upřesnění požadavků ze strany zadavatele a představení způsobu sběru dat.

15) **SEA** – není součástí zadávací dokumentace (ZD) je pouze popsáno že bude probíhat souběžně se zpracováním PUMM a bude zpracována dle Směrnice EU č. 2001/42.
    Pozn.: v obou dosavadních zpracovaných PUMM Ostrava, Brno byla SEA zpracovávána mimo PUMM externím dodavatel (v obou případech EKOTOXA) na základě samostatného výběrového řízení.

Pravidelné setkávání pracovních skupin bude probíhat již od samého počátku dle požadavku Směrnice EU č. 2001/42 procedura SEA. Bude se jednat o průběžný proces běžící paralelně s přípravou a pořízením PUMM Ústí nad Labem. Enviromentální zpráva bude odrážet požadavky Přílohy I. Směrnice o EIA a národní legislativy. Výsledky SEA a názory vyjádřené v průběhu konzultačního období musí být zohledněny v závěrečné verzi PUMM Ústí nad Labem a také v rozhodnutí o schválení PUMM Ústí nad Labem.

16) **Průzkum dopravy v klidu** (parkování / statická doprava) – informace o parkování poskytne pan Dařílek z odboru dopravy (OD).
    e) Pan Starý zdůraznil, že nelze ve stávající uliční síti a okolí zajisti parkování dle ČSN.
    f) Řešením není ani výstavba parkovacích objektů nebo odstavných parkovišť ve vzdálených oblastech od bydliště uživatelů vozidel. Dle zkušeností s parkovacími objekty např. v Plzni tyto parkovací objekty by musely být postaveny v místech poptávky ,,a musely by být ideálně zdarma´´. Pan Starý dle zkušeností z jiných míst v ČR nelze ani dostatečně prověřit prověření parkování v soukromých objektech, v obchodních centrech garážích a ve vnitroblocích – kde nastává potencionálně

konfliktní situace s bezpečnostními službami ostrahy těchto objektů - nelze je tudíž sčítat a dělat jejich průzkum.

g) Dle sdělení pana Dufka bylo zřízeno placené parkování na sídlišti, na kterém je část parkoviště fyzicky oddělena a za závorou jsou placená parkovací stání (tento režim je ve stádiu prověřování).

h) **Obchodní centra - noční parkování**: další oblastí je parkování na nekrytých parkovištích u supermarketů nebo obchodních centrech (např. Severní terasy). Dle sdělení objednatele jsou některá parkoviště zavřená pro noční parkování, některá parkování v nočních hodinách tolerují, ale obecně se s ohledem na vlastnictví pozemku nedá počítat pro parkování pro rezidenty v nočních hodinách.

i) **Doprava v klidu obecně** – dle informací objednatele:

- Parkování u objektů pro bydlení (sídliště) – v noci
- Parkování v centru – přes den – existuje zpoplatněné parkování
- Parkování v centru - přes noc
- Parkování v OC Forum je omezeno na 1,5h

Na základě poskytnutých podkladů bude připraven návrh nezbytného rozsahu průzkumu dopravy v klidu.

Případné připomínky napište prosím rovnou do zápisu formou sledování změn, děkuji.
Tento zápis je rozesílán pouze elektronickou formou. Pokud nebudou obdrženy připomínky k tomuto zápisu do 1.3.2018 (čtvrtek), bude tento zápis považován za odsouhlasený.

Příloha: Prezenční listina

ZAPSAL: Milan Ptáček, dne 21. 02. 2018, rozesláno 26.2.2018. doplnění Václav Starý a Roman Čampula, 28.2.2018 Jan Husák a 1.3.2018 Vladimír Charvát, Pavel Nepivoda

HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r.o.
Sokolovská 100/94
CZ- 186 00 Praha 8
Tel.: 236 080 550 /Fax: 236 080 560
Mobil. : 725 730 325
www.royalhaskoningdhv.cz

ZÁPIS Z JEDNÁNÍ - FINÁLNÍ

AKCE:

„Plán udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem “

Předmět jednání:	Řídíc skupina - Vstupní jednání
MÍSTO:	Magistrát města Ústí nad Labem, Velká Hradební 8, 4001 00, č. d. 314 (3 p.).
DATUM:	**10. 4. 2018 od 11:00-13:00 hod**
ÚČASTNÍCI:	**dle prezenční listiny**

SCHŮZKA číslo: 2

Název akce:

„Plán udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem “

1) Zástupce objednatele pan Husák seznámil přítomné se zadáním Plánu udržitelné mobility města a programu jednání:
   1. Představení činnosti a smyslu řídící skupiny
   2. Seznámení s obsahem jednacího řádu a statutu řídící skupiny
   3. Představení plánu realizace PUMM

Body programu 1.+ 2.

2) 1. -2. Není zastoupeno ani 70% účastníků, pan Husák konstatuje: Řídící skupina není usnášení schopná.
3) Pan Veselý má připomínku k hlasování per rolam, je potřeba stanovit co znamená pokud **se dotyčný nevyjádří** = pokud se nevyjádří v hlasování elektronicky, **je to jako když není přítomen na hlasování**.

4) Poznámka: cyklokoordinátor pan Veselý má ještě alternativní email j-vesely@email.cz
5) Existuje ZAKOS – základní komunikační skelet, ÚP – územní plán, připravuje se jeho zadání cca 2020-2021. Opět zazněla informace o soudem zrušené dopravní koncepci v rámci ÚP a i s ohledem na cyklotrasy
6) Pan Veselý poskytne 2x studii na cyklotrasy a popřípadě i starší projekty cca i 10 let staré a podklady cyklogenerelu.
7) ***PUMM je spíše o mobilitě než o konkrétní infrastruktuře a jedná se o změnu dopravního chování.***

Bod programu 3.

Představení plánu realizace PUMM, za zpracovatele vystoupil pan Václav Starý (HDHV) seznámil přítomné s postupem realizace PUMM:

8) **Model dopravy:**

Dopravní model bude 4 stupňový (v rámci SUMF a PUMM):

- *IAD = OA + N – individuální automobilová doprava, OA – osobní vozidla, N – nákladní vozidla*

- *MHD = městská hromadná doprava*
- *Cyklo = cyklistická doprava*
- *Pěší = pěší doprava*

9) Město Ústí nad Labem má pouze grafický výstup Modelu dopravy v pdf, nelze s ním pracovat. **Model je ale stejně pouze jednomodální – pouze IAD** (individuální automobilová doprava). **Pouze tato část by se dala použít z dopravního modelu AFCityplanu, pokud by byla v otevřené formě, kterou ale město Ústí nedisponuje, je potřeba jednat s AFCityplánem na dodání relevantních odkladů=otevřená data dopravního modelu IAD, jinak tyto podklady nejsou použitelné a musí se udělat dopravní model úplně znova.**
10) Pan Starý se jako prvotní kontakt se zpracovatelem Dopravního modelu spojí se AFCityplanem (pan Košan) a zjistí situaci se získáním otevřených dat dopravného modelu. Další postup může být následující AFCityplan bude osloven městem aby dodal dopravní model v otevřené podobě, nebo město vypíše soutěž na dopravní model do kterého se přihlásí popř. i HDHV, a AFCityplan.
11) Dopravní model zpracovává a spravuje AFCityplan (v programu PTV) – model je pravidelně aktualizován, poslední aktualizace je z roku 2017.
12) HDHV obdrželo výstup modelu z roku 2016 od pana Dařílka.
13) od pana Dařílka došlo k představení a k nahlédnutí do Generelu dopravy (generel udržitelné dopravy definuje směry, bez konkrétních detailních řešení).

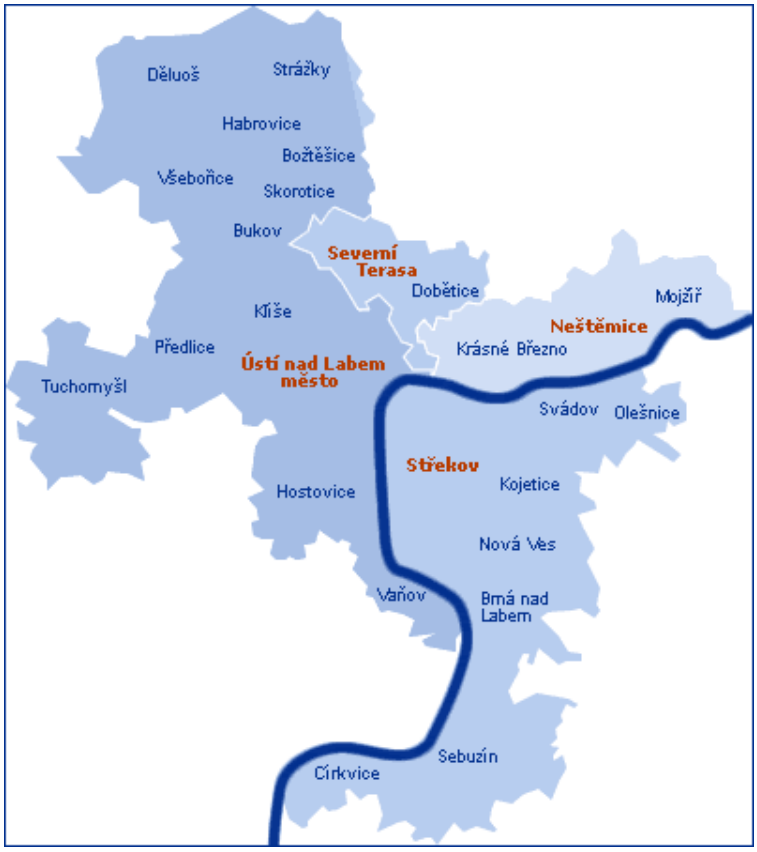
Podklady získané od města

Byla uzavřena smlouva o výpůjčce dat 26.3.2018. Obdrželi jsme (HDHV) podklady od zástupce města pana Husáka digitálně na CD.

14) **Parkování – průzkum statické dopravy** – budou dodány Službami města podklady na základě jednání a na základě zjištěných údajů z parkomatů.
15) **Směrový průzkum , sčítání na SSZ -** dopravní průzkum je pravidelně aktualizován, jsou získávána data ze SSZ (světelně signalizačního zařízení). Firma NTG group, v současné době jsou zpracovávány pouze jednou hodnotou, pro další zpracování je potřeba rozdělit toto jedno číslo na jednotlivé směry. **Směrový průzkum a profilové sčítání bude realizován a nahrazen výstupy z jednotlivých SSZ**.
16) Vymezení širší oblasti centra, centrum + 600m, vymezení přirozenými hranicemi řekou, železnicí a k severní oblasti. **Území Statutárního města Ústí nad Labem + územní obvod MHD. Území je definováno ještě přilehlými částmi Ústí a přilehlými obcemi:** Trmice, Chlumec, Přestanov, Dolní Zálezly, Chabařovice – viz celkový seznam základních sídelních jednotek, popř. jejich sloučení v nadřazenější celky.
17) **Ve smlouvě je rozsah území definován jinak a je potřeba si i řídící skupinou odsouhlasit tento rozsah:**

mapa

https://apl.czso.cz/irso4/mapa.jsp?pid=2&kodcis=43&kod=554804&obrprvid=9138612#



informační vrstvy - základní sídelní jednotky
popisky- Název ZSJ - stav v roce 2013 (trvalý pobyt)

ZSJ název	část obce díl	obec
Boštěšice	Boštěšice	Ústí nad Labem
Brná	Brná	Ústí nad Labem
Brná-Čertova jizba	Brná	Ústí nad Labem
Budov	Svádov	Ústí nad Labem
Bukov-střed	Bukov	Ústí nad Labem
Církvice	Církvice	Ústí nad Labem
Dobětice	Severní Terasa	Ústí nad Labem
Dukelských hrdinů	Bukov	Ústí nad Labem
Habrovice	Habrovice	Ústí nad Labem
Hlavní nádraží	Ústí nad Labem-centrum	Ústí nad Labem
Hornická-Stará	Ústí nad Labem-centrum	Ústí nad Labem
Hostovice	Hostovice	Ústí nad Labem
Kalová pole	Všebořice	Ústí nad Labem
Kamenice-Dělouš	Strážky	Ústí nad Labem
Ke Skřivánku	Ústí nad Labem-centrum	Ústí nad Labem
Klíše	Klíše	Ústí nad Labem
Klíše-Vilová	Klíše	Ústí nad Labem

Klíše-průmyslový obvod	Klíše	Ústí nad Labem
Klíše-sportovní areál	Klíše	Ústí nad Labem
Klíše-školský areál	Klíše	Ústí nad Labem
Klíšská-Solvayova	Ústí nad Labem-centrum	Ústí nad Labem
Kojetice	Kojetice	Ústí nad Labem
Kočkov	Severní Terasa	Ústí nad Labem
Kramoly	Střekov	Ústí nad Labem
Krásné Březno	Krásné Březno	Ústí nad Labem
Krásné Březno-Nový Svět	Krásné Březno	Ústí nad Labem
Krásné Březno-Pod vyhlídkou	Krásné Březno	Ústí nad Labem
Krásné Březno-Přístavní	Krásné Březno	Ústí nad Labem
Krásné Březno-průmyslový obvod	Krásné Březno	Ústí nad Labem
Krásné Březno-západ	Krásné Březno	Ústí nad Labem
Malátova	Ústí nad Labem-centrum	Ústí nad Labem
Mariánský vrch-Hůrka	Severní Terasa	Ústí nad Labem
Masarykova nemocnice	Severní Terasa	Ústí nad Labem
Mojžíř	Mojžíř	Ústí nad Labem
Městské stadiony	Klíše	Ústí nad Labem
Na Nivách I	Klíše	Ústí nad Labem
Na Nivách II	Ústí nad Labem-centrum	Ústí nad Labem
Na dolech	Předlice	Ústí nad Labem
Nad Brnou	Brná	Ústí nad Labem
Nad Březnem	Severní Terasa	Ústí nad Labem
Nad zoologickou zahradou	Krásné Březno	Ústí nad Labem
Neštěmice	Neštěmice	Ústí nad Labem
Neštěmice-halda	Neštěmice	Ústí nad Labem
Neštěmice-východ	Neštěmice	Ústí nad Labem
Neštěmická	Krásné Březno	Ústí nad Labem
Nová Ves	Střekov	Ústí nad Labem
Obchodní zóna Všebořice	Všebořice	Ústí nad Labem
Olešnice	Olešnice	Ústí nad Labem
Olšinky	Svádov	Ústí nad Labem
Ovčárna	Severní Terasa	Ústí nad Labem
Ovčí vrch	Klíše	Ústí nad Labem
Pod Střížovickým vrchem	Bukov	Ústí nad Labem
Podhoří	Všebořice	Ústí nad Labem
Pražská ulice	Ústí nad Labem-centrum	Ústí nad Labem
Předlice	Předlice	Ústí nad Labem
Předlice-průmyslový obvod	Předlice	Ústí nad Labem
Sady Bedřicha Smetany	Ústí nad Labem-centrum	Ústí nad Labem
Sebuzín	Sebuzín	Ústí nad Labem
Severní Terasa	Severní Terasa	Ústí nad Labem
Severní Terasa-střed	Severní Terasa	Ústí nad Labem
Skorotice	Bukov	Ústí nad Labem

Skřivánek	Ústí nad Labem-centrum	Ústí nad Labem
Strážky	Strážky	Ústí nad Labem
Střekov-Kamenný vrch	Střekov	Ústí nad Labem
Střekov-Karla IV.	Střekov	Ústí nad Labem
Střekov-lázně	Střekov	Ústí nad Labem
Střekov-nad hradem	Střekov	Ústí nad Labem
Střekov-nábřeží	Střekov	Ústí nad Labem
Střekov-průmyslový obvod	Střekov	Ústí nad Labem
Střížovický vrch I	Klíše	Ústí nad Labem
Střížovický vrch II	Předlice	Ústí nad Labem
Střížovický vrch III	Všebořice	Ústí nad Labem
Svádov	Svádov	Ústí nad Labem
Sídliště Dobětice	Severní Terasa	Ústí nad Labem
Sídliště Dobětice-západ	Severní Terasa	Ústí nad Labem
Sídliště Kamenný vrch	Střekov	Ústí nad Labem
Sídliště Pod Holoměří	Bukov	Ústí nad Labem
Sídliště Skalka	Mojžíř	Ústí nad Labem
Sídliště Stříbrníky	Severní Terasa	Ústí nad Labem
Tuchomyšl	Všebořice	Ústí nad Labem
U Bíliny	Ústí nad Labem-centrum	Ústí nad Labem
U polikliniky	Ústí nad Labem-centrum	Ústí nad Labem
U stadionů	Klíše	Ústí nad Labem
Univerzitní kampus	Ústí nad Labem-centrum	Ústí nad Labem
V Oblouku-Vojanova	Krásné Březno	Ústí nad Labem
Vaňov	Vaňov	Ústí nad Labem
Vaňov-Skály	Vaňov	Ústí nad Labem
Veselí	Mojžíř	Ústí nad Labem
Větruše	Ústí nad Labem-centrum	Ústí nad Labem
Všebořice	Všebořice	Ústí nad Labem
Všebořice-u vozovny	Všebořice	Ústí nad Labem
Západní nádraží	Ústí nad Labem-centrum	Ústí nad Labem
Ústí nad Labem-průmyslový obvod	Ústí nad Labem-centrum	Ústí nad Labem
Ústí nad Labem-střed	Ústí nad Labem-centrum	Ústí nad Labem
Ústí nad Labem-u západního nádraží	Ústí nad Labem-centrum	Ústí nad Labem
Žižkova	Ústí nad Labem-centrum	Ústí nad Labem
10% respondentů		
Trmice	Trmice	Trmice
Chlumec	Chlumec	Chlumec
Přestanov	Přestanov	Přestanov
Dolní Zálezly	Dolní Zálezly	Dolní Zálezly
Chabařovice	Chabařovice	Chabařovice

18) **Průzkum dopravního chování** představí pan Kunc z NMS, podrobněji dále v zápise.
19) Dopravní podnik (DP) dle pana Dařílka disponuje vážením vozidel s pasažéry a má detekční rámy pro kontinuální sčítání cestujících. Sčítání má DP z roku 2015, 2016. DP má k dispozici měřící a vážící vozidlo v provedení trolejbus a autobus, je možné tato vozidla nasadit na linky, které ještě nejsou nasčítané, a doplnit je. (SUMF nadefinuje síť pro MHD). Czech Consult popisuje stanovený komfort- standart cestování komfort 70-75% obsazenosti vozidla MHD (škála červená = obsazenost 70-75%, stanovený limit plně obsazeného vozidla, oproti škála zelená = neobsazené vozidlo),
20) Na příští řídící skupině nadefinuje HDHV a pan Kunc z NMS průzkum.

Poznámka z diskuze:
Hluk, protihluková opatření:

- *tzv. tichý asfalt – snížená hlučnosti komunikace o 3-4dB, nevýhodou je nutnost údržby čistoty kanálků v asfaltu, protože se tento typ důsledně neudržuje, výhoda se po čase v užívání bez čištění ztrácí.*
- *Snížení rychlosti – pokles hluku o – 2dB*
- *Organizační úpravy dopravy*

21) Paní Řeháková ŽP

Paní Řeháková ověří jestli existuje Hlukové a emisní mapa, aby bylo patrné hlukové a emisní pozadí.

Poznámka:
S největší pravděpodobností má ŘSD Hlukové mapy pro silnice I. třídy. Krajský úřad (SÚS) již nevede v evidenci hlukové mapy.
Z diskuze vyplynulo, že imisní pozadí lze zjistit těžko, město je nemá (problematika lomu, překladiště a dalších zdrojů)
Pan Dařílek sdělil možný zdroj informací VNUC – Teplicko-Ústecký region (ministerstva MŽP – životního prostředí, MD - dopravy).

22) **Průzkum dopravního chování** představil pan Kunc z NMS, výstupem bude**:**
    - Technická zpráva o průběhu průzkumu
    - Závěrečná zpráva ve formě grafů z části netýkající se cestovního deníku
    - Anonymizovaný datový soubor ve formátu XLS nebo ASCII

    Vzorek respondentů bude obsahovat 1000 domácností dle metodiky CDV s drobnými odchylkami a ze zkušeností z průzkumů v ČR Hradec Králové z roku 2017,
23) **Za vyplnění dotazníků se nepředpokládá žádná odměna pro respondenty, hlavní motivací je zapojení se do dotazování a zlepšení dopravní situace ve městě.**
24) **Město poskytne podporu při oslovování domácností:**
    - Pověřovacím dopisem (vzor je v příloze)
    - Novinovými články – městské periodikum
    - FB – facebookovým profilem
    - www stránky
25) **Dotazování a dotazník se bude skládat** (viz příloha), dotazník bude elektronický, webové rozhraní ze kterého vyplynou tyto základní informace:
    - Vzor domácností + vzor jednotlivců (všichni členi domácnosti starší 6 let)
    - Vybavenost domácností – dopravní prostředky (auto, kola)
    - Cestovní deník (začátek, konec cesty, uzavření cesty)

- Do dotazníku může být případně přidáno 5 specifických otázek, město pošle zpracovateli okruh otázky a NMS nadefinuje formulaci otázky.

26) Vyplňování proběhne v charakteristický den ÚT, ST, ČT.
27) Poznámka: úspěšnost dotazování se pohybuje kolem 7-9%, dle zkušeností pana Dařílka je nedůvěra v Ústí vyšší.
28) Pan Dařílek informoval o množství dopravních omezení v centrální části města a širším okolí, před zahájením průzkum je potřeba najít nejvhodnější termín s ohledem na aktuální uzavírky. Centrální část a okolí je cca 04 – 09/2018 paralyzováno uzavírkami. **Zpracovatel HDHV a NMS upozorňují na hrozící nemožnost realizace průzkumů a může být i ovlivněn i termín realizace průzkumů a následně i termín odevzdání.**
29) Dle sdělení pana Dařílka – dopravní chování je dané: domov – práce/škola.
Uzavírky ovlivní směrový průzkum, je potřeba mít dopravní model (viz problematika stávajícího dopravního modelu pouze v pdf).

30) **SEA** – není součástí zadávací dokumentace (ZD) je pouze popsáno že bude probíhat souběžně se zpracováním PUMM a bude zpracována dle Směrnice EU č. 2001/42.
Pozn.: v obou dosavadních zpracovaných PUMM Ostrava, Brno byla SEA zpracovávána mimo PUMM externím dodavatel (v obou případech EKOTOXA) na základě samostatného výběrového řízení.

Pravidelné setkávání pracovních skupin bude probíhat již od samého počátku dle požadavku Směrnice EU č. 2001/42 procedura SEA. Bude se jednat o průběžný proces běžící paralelně s přípravou a pořízením PUMM Ústí nad Labem. Enviromentální zpráva bude odrážet požadavky Přílohy I. Směrnice o EIA a národní legislativy. Výsledky SEA a názory vyjádřené v průběhu konzultačního období musí být zohledněny v závěrečné verzi PUMM Ústí nad Labem a také v rozhodnutí o schválení PUMM Ústí nad Labem.

31) Dopravní průzkum bude probíhat počátek května do 30.6. 2018.
32) S ohledem na plánovaná termín zahájení průzkumu potřebujeme schválený dotazník, mapu území s vyznačenými oblastmi a pověřovací dopis nejpozději do 9.5.2018.

Případné připomínky napište prosím rovnou do zápisu formou sledování změn, děkuji.
Tento zápis je rozesílán pouze elektronickou formou. Pokud nebudou obdrženy připomínky k tomuto zápisu do 9.5.2018 (středa), bude tento zápis považován za odsouhlasený.

Příloha: Prezenční listina
ZAPSAL: Milan Ptáček, dne 30. 04. 2018, rozesláno 30.4.2018. doplnění Kamil Kunc, Martin Zachariáš

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

Plán udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem - ŘÍDÍCÍ SKUPINA

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

AKCE:
Plán udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem

HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r.o.
Sokolovská 100/94
CZ- 186 00 Praha 8
Tel.: 236 080 550 /Fax: 236 080 560
www.royalhaskoningdhv.cz

MÍSTO: Ústí nad Labem

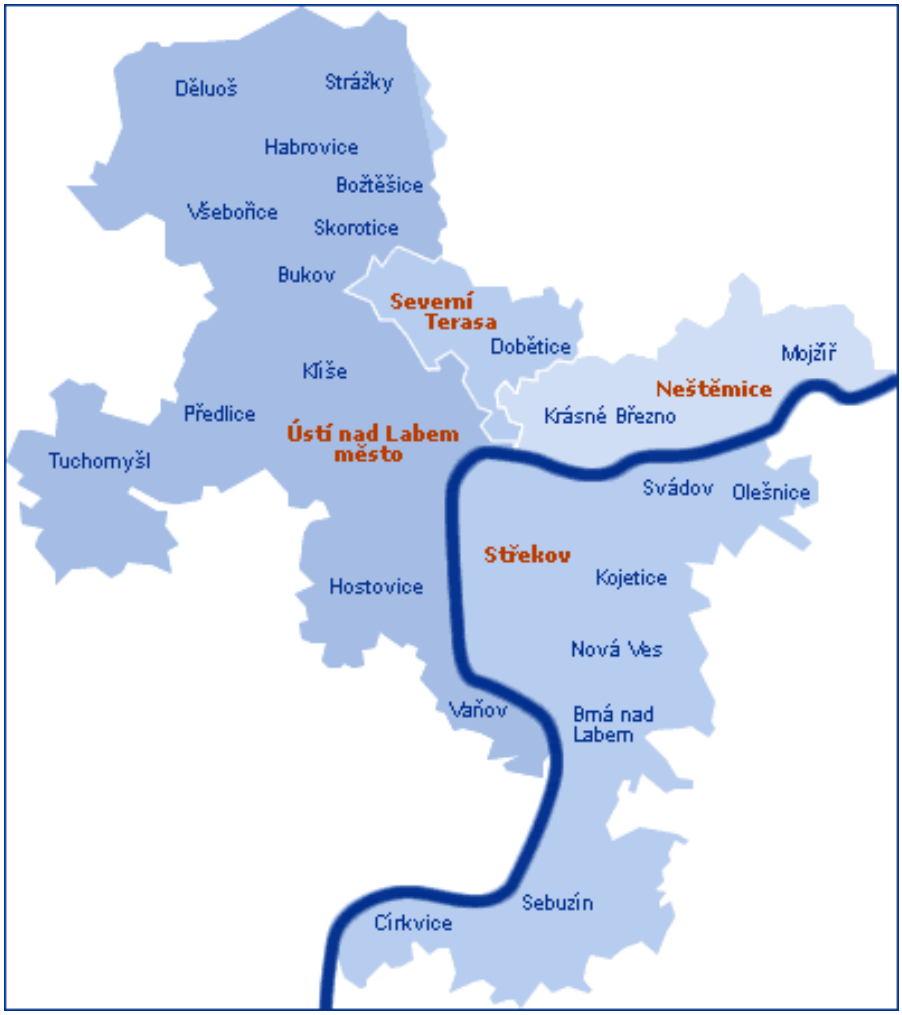
DATUM: 10.4.2018

PREZENČNÍ LISTINA

Jméno	Firma	Telefon / email	Podpis
[redacted]			

* ALTERNATIVNÍ E-MAIL : [redacted]

Společnost je zapsána u Městského soudu v Praze, oddíl C, vložka 11622, datum zápisu 31.7.1992
Bankovní spojení: ING bank N.V., organizační složka, Nádražní 344/25, 150 00 Praha 5
CZK účet č. 1000449603, EUR účet č. 1330449606, kód banky: 3500, SWIFT kód: INGBCZPP
IČ 45797170, DIČ CZ45797170



Návrh metodologie průzkumu dopravního chování do zápisu z jednání Ústí nad Labem

19.4.2018

Průzkum dopravního chování bude proveden tak, aby byl výsledný datový soubor použitelný pro sestavení dopravního modelu a výsledky byly zobecnitelné na populaci domácností města Ústí nad Labem.

Výběr respondentů bude nastaven a řízen s ohledem na to, aby výsledný datový soubor spolehlivě reprezentoval domácnosti i jednotlivce Ústí nad Labem.

Odchylky ve struktuře vzorku, které nemohou být vyřešeny v průběhu sběru dat z důvodu obtížné dosažitelnosti specifických skupin, budou řešeny standardním vážením dat.

Na takto sestavený vzorek bude možné uplatnit standardní statistické výpočty výběrové chyby.

Pro potřeby dopravního průzkumu bude město Ústí nad Labem rozděleno na oblasti a v těchto oblastech bude podle statistik základních sídelních jednotek zjištěn počet domácností. Podle zjištěných počtů domácností v oblastech bude stanoven tomu odpovídající počet domácností v průzkumu, které reprezentují tuto oblast.

Pro dopravní průzkum budou stanoveny kvóty podle typu domácností (pouze 1 dospělý, více dospělých bez dětí do 18 let, domácnost s dítětem/dětmi do 18 let). Struktura podle typu domácností bude navržena na základě údajů z SLDB 2011 pro město Ústí nad Labem.

Rekrutace respondentů do průzkumu z Českého národního panelu bude probíhat náhodným výběrem vzorku zástupců domácností a jejich oslovení proběhne prostřednictvím e-mailu.

Telefonická rekrutace do průzkumu bude probíhat náhodným generováním telefonních čísel z databáze telefonních čísel a kontaktováním zástupců domácností.

Osobní rekrutace bude probíhat prostřednictvím tazatelů, kteří v definovaných základních sídelních jednotkách budou oslovovat potenciální respondenty podle pravidel náhodné procházky.

Doporučujeme také rekrutaci domácností prostřednictví základních a středních škol, Facebooku a dotazovacího místa v centru města z důvodu oslovení cílových skupin, které jsou jiným způsobem dotazování (například náhodnou procházkou) obtížně dosažitelní.

Pro zvýšení úspěšnosti rekrutace respondentů budeme mít k dispozici pověřovací dopis od města Ústí nad Labem a město bude také průzkum komunikovat, vysvětlovat a zvát své obyvatele k participaci prostřednictvím svých komunikačních prostředků.

Dotazník za domácnosti bude vyplňovat jeden člen domácnosti a podle instrukcí bude zaznamenávat i cesty ostatních členů domácnosti, pokud s nimi například necestoval společně (např. s dětmi).

Sběr dat bude probíhat výhradně on-line do naprogramovaného dotazníku, který využívá on-line mapy, on-line vyhledávání a tím usnadňuje vyplňování jednotlivých cest a snižuje chyby, které vznikají zaznamenáním a přepisem do papírových dotazníků. On-line dotazník také automaticky kontroluje logické návaznosti v jednotlivých cestách i mezi jednotlivými otázkami dotazníku.

Přílohy:

Dotazník, pověřovací dopis

Pověřovací dopis

Město Ústí nad Labem v současné době připravuje dlouhodobou dopravní strategii města. Cílem projektu je uspokojení dopravních potřeb a zvýšení kvality života Vás, občanů i zlepšení podmínek pro podniky v Ústí nad Labem a okolí.

Součástí projektu je **průzkum**, zaměřený na zjištění toho, **jak lidé po městě cestují**.

Zpracovatelem průzkumu je společnost **NMS Market Research**, která Vás může v období do 30.6. 2018 oslovit a požádat o účast na tomto průzkumu.

Pokud budete osloveni, prosíme Vás o vyplnění dotazníku, který obvykle zabere 20 minut.

Pouze díky Vaší spolupráci může průzkum přinést nezkreslené a užitečné informace o cestování v Ústí nad Labem.

Děkujeme Vám za pomoc a spolupráci.

Za město Ústí nad Labem
jméno
telefon
e-mail

1.

Město Ústí nad Labem v současné době připravuje zpracování Plánu udržitelné městské mobility, který bude řešit dlouhodobou, integrovanou dopravní strategii města s cílem uspokojení potřeb mobility lidí i podniků v Ústí nad Labem a okolí, včetně zajištění lepší kvality života obyvatel.
Součástí tvorby tohoto dokumentu je dopravně-sociologický průzkum domácností, zaměřený na zjištění běžného dopravního chování a obvyklých přepravních vztahů obyvatel města. Zejména cesty vašich dětí do škol a pravidelné cesty do práce jsou klíčové pro plánování atraktivní, vstřícné a bezpečné infrastruktury, optimalizaci silniční dopravy v centru města, parkovacích stání, veřejné hromadné dopravy aj.

Formbeans ID: 01

Obracíme se na Vás tímto s žádostí o spolupráci, a to prostřednictvím vyplnění tohoto dotazníku.

Zpracovatelem průzkumu je společnost NMS Market Research s.r.o., která garantuje anonymitu dle zákona č. 101/2000 Sb. o ochraně osobních údajů. Veškeré údaje, které zde uvedete, budou anonymní a bude s nimi nakládáno jen pro potřeby tohoto projektu.

S dotazy k tomuto průzkumu můžete kontaktovat:

Za NMS Market Research:
Za město Ústí nad Labem:

Bydlíte nebo pravidelně dojíždíte do Ústí nad Labem?

1.	1 nQ01_r1	ano
2.	2 nQ01_r1	ne
3.		
4.		

POST_FILTER: **nQ01_r1** = 2 => **SOUT**
DEFAULT: => **2**

Kvoty:

2. Jste muž nebo žena? Formbeans ID: 02
Vyberte jednu z uvedených možností.

Muž	1 nQ02_r1	
Žena	2 nQ02_r1	

DEFAULT: => **3**

3. Kolik je Vám let? *Vyberte jednu z uvedených možností.*		Formbeans ID: 03
18-29	1 nQ03_r1	
30-39	2 nQ03_r1	
40-49	3 nQ03_r1	
50-59	4 nQ03_r1	
60 a více	5 nQ03_r1	

DEFAULT: => **4**



Mapa odpovídá části obce díl. Pokud toto rozčlenění dostačuje pro stanovení kvót, lze ho použít. Data z cestovního deníku však musí být vztažena k základním sídelním jednotkám (ZSJ).

Seznam ZSJ a jejich přiřazení do části obce díl je v excelu „seznam_ZSJ“. Počet obyvatel v jednotlivých ZSJ je v pdfku „irso_obec_stru_...“. Odkaz na mapu ZSJ v Ústí je v excelu, Shape ZSJ v Ústí je v příloze.

4. V jaké části města Ústí nad Labem, či z jaké blízké obce dojíždíte? Formbeans ID: 04 *Vyberte lokalitu na mapě.* *Pokud bydlíte mimo uvedené lokality, prosím označte tu, která Vám je nejblíže.*	
1.	*Ústí nad Labem – výběr lokality z mapy*
2.	1Trmice nQ04_r1
3.	1Chlumec nQ04_r2
4.	1Přestanov nQ04_r3
5.	1Dolní Zálezly nQ04_r4
6.	1Chabařovice nQ04_r5
7.	1jinde – kde? nQ04_r6
8.	1 nQ04_r7
9.	1 nQ04_r8
10.	1 nQ04_r9
11.	1 nQ04_r10
12.	1 nQ04_r11
13.	1 nQ04_r12
14.	1 nQ04_r13
15.	1 nQ04_r14
16.	1 nQ04_r15

17.	1 nQ04_r16
18.	1 nQ04_r17
19.	1 nQ04_r18
20.	1 nQ04_r19

DEFAULT: => **5**

5. Jaké je složení Vaší domácnosti? Formbeans ID: 05
Vyberte jednu z uvedených možností.

Pouze jeden dospělý	1 nQ05_r1	
Domácnost bez dětí (do 18 let)	2 nQ05_r1	
Domácnost s dětmi (do 18 let)	3 nQ05_r1	

DEFAULT: => **6**

6. Má Vaše domácnost automobil? Formbeans ID: 06
Vyberte jednu z uvedených možností.

Ano	1 nQ06_r1	
Ne	2 nQ06_r1	

DEFAULT: => **7**

7. Uveďte prosím, jaký je čistý měsíční příjem Vaší domácnosti. Jde o čistý příjem ze všech finančních zdrojů (zaměstnání, podnikatelská činnost, sociální dávky, brigády, přivýdělky apod.) za VŠECHNY ČLENY DOMÁCNOSTI HROMADNĚ. Formbeans ID: 07
Vyberte jednu z uvedených možností.

do 15 000 Kč	1 nQ07_r1	
15 001 – 30 000 Kč	2 nQ07_r1	
30 001 – 50 000 Kč	3 nQ07_r1	
50 001 Kč a více	4 nQ07_r1	
Nechci odpovědět	5 nQ07_r1	

DEFAULT: => **8**

PRE_FILTER: NOT **nQ06_r1** = 1 => **9**

8. Kolik osobních automobilů je ve Vaší domácnosti? Formbeans ID: 08
Vyberte jednu možnost.

1.	Celkový počet automobilů využívaných domácností *(započítávají se také firemní automobily používané k soukromým účelům)*
2.	[_08_cmb1_|v] nQ08_1_0
3.	

DEFAULT: => **9**

08_cmb1	
1	1
2	2
3	3
4	4
5	5
6	6

7	7
8	8
9	9
10	10

PRE_FILTER: NOT **nQ06_r1** = 1 => **10**

9. Jaký je celkový počet km ujetých dostupnými automobily za rok? Formbeans ID: 09

Vypište číslem.

1.	Sečtěte celkový počet km, ujetých dostupnými automobily za rok: *(započítávají se také firemní automobily používané k soukromým účelům)*	
2.	[..NUMERIC..] tQ09_1_0	km
3.		

DEFAULT: => **10**

10. Kolik motocyklů je ve Vaší domácnosti? Formbeans ID: 10

Vyberte jednu možnost.

1.	Celkový počet motocyklů:
2.	[_10_cmb1_|v] nQ10_1_0
3.	

DEFAULT: => **11**

10_cmb1	
1	0
2	1
3	2
4	3
5	4
6	5
7	6
8	7
9	8
10	9
11	10

11. Kolik jízdních kol je ve Vaší domácnosti? Formbeans ID: 11

Vyberte jednu možnost.

1.	Celkový počet jízdních kol:
2.	[_10_cmb1_|v] nQ11_1_0
3.	

DEFAULT: => **12**

12. Jak daleko (pěšky) od vašeho domova je nejbližší zastávka veřejné dopravy? (v minutách)? Formbeans ID: 12

Vypište číslem.

1.	Zastávka MHD (autobus)	[..NUMERIC..] tQ12_0_1	minut
2.	Vlak	[..NUMERIC..] tQ12_1_1	minut
3.			

DEFAULT: => **13**

13. Zaznamenejte prosím, jednotlivé členy Vaší domácnosti, včetně Vás a doplňte jejich věk, pohlaví a křestní jméno.
Uvádějte pouze ty členy domácnosti, kterým je 6 a více let.
Formbeans ID: 13

Uvedení jména Vám pomůže později při vyplňování cestovního deníku a nebude použito při zpracování dat. Pokud jsou v domácnosti dvě osoby se stejným jménem, odlište si jejich jména tak, abyste věděl/a o koho se jedná, když Vám je dotazník bude uvádět.

		Křestní jméno	Věk	Pohlaví	
1.					
2.	Vy osobně		[..NUMERIC_RANGE[6-99]..] tQ13_1_2	[link: 02.r1]	*Žádný další člen* - 1 nQ13_1_4
3.	člen 2	[....] tQ13_2_1	[..NUMERIC_RANGE[6-99]..] tQ13_2_2	[_13_cmb1_|v] nQ13_2_3	*Žádný další člen* - 1 nQ13_2_4
4.	člen 3	[....] tQ13_3_1	[..NUMERIC_RANGE[6-99]..] tQ13_3_2	[_13_cmb1_|v] nQ13_3_3	*Žádný další člen* - 1 nQ13_3_4
5.	člen 4	[....] tQ13_4_1	[..NUMERIC_RANGE[6-99]..] tQ13_4_2	[_13_cmb1_|v] nQ13_4_3	*Žádný další člen* - 1 nQ13_4_4
6.	člen 5	[....] tQ13_5_1	[..NUMERIC_RANGE[6-99]..] tQ13_5_2	[_13_cmb1_|v] nQ13_5_3	*Žádný další člen* - 1 nQ13_5_4
7.	člen 6	[....] tQ13_6_1	[..NUMERIC_RANGE[6-99]..] tQ13_6_2	[_13_cmb1_|v] nQ13_6_3	
8.					

DEFAULT: => **14**

13_cmb1	
1	Muž
2	Žena

C1:

14. Doplňte prosím své základní socioekonomické údaje: Formbeans ID: 14
V každé kategorii vyberte jednu možnost.

1.	**A. Nejvyšší dosažené vzdělání**	1 nQ14_r1	Základní vč. neukončeného
2.		2 nQ14_r1	Střední bez maturity, vyučení
3.		3 nQ14_r1	Střední s maturitou, vyšší odborné
4.		4 nQ14_r1	Vysokoškolské
5.	**B. Ekonomický status**	1 nQ14_r2	Zaměstnanec
6.		2 nQ14_r2	Podnikatel (se zaměstnanci)
7.		3 nQ14_r2	OSVČ (bez zaměstnanců)
8.		4 nQ14_r2	Žák, student, učeň
9.		5 nQ14_r2	Důchodce
10.		6 nQ14_r2	Nezaměstnaný
11.		7 nQ14_r2	V domácnosti, mateřská dovolená a jiné
12.			

DEFAULT: => **15**

PRE_FILTER: NOT **nQ14_r2** = 1 => **16**

15. Cestujete do zaměstnání každý pracovní den? Formbeans ID: 15
Vyberte jednu z uvedených možností.

Ano	1 nQ15_r1	
Ne	2 nQ15_r1	

DEFAULT: => **16**

PRE_FILTER: NOT **nQ14_r2** = 1 => **17**

16. Máte pevnou pracovní dobu (pěvně daný začátek a konec pracovní doby)? Formbeans ID: 16
Vyberte jednu z uvedených možností.

Ano, mám pevně daný začátek a konec pracovní doby	1 nQ16_r1	
Ne, se začátkem a koncem pracovní doby můžu hýbat / je proměnlivý	2 nQ16_r1	

DEFAULT: => **17**

17. Vlastníte …? Formbeans ID: 17
V každém řádku vyberte jednu možnost.

1.		Ano	Ne
2.	Řidičský průkaz	1 nQ17_r1	2 nQ17_r1
3.	Časovou / dlouhodobou / kreditovou jízdenku na veřejnou dopravu	1 nQ17_r2	2 nQ17_r2

DEFAULT: => **18**

PRE_FILTER: NOT **nQ17_r2** = 1 => **19**

18. O jaký typ časové/dlouhodobé/kreditové jízdenky na veřejnou dopravu se jedná? Formbeans ID: 18
Vyberte jednu z uvedených možností.

1.	**Pro období od 1.9 do 31.8.**	12 měsíční školní nepřenosné	1 nQ18_r1
2.	**Průběžné jízdenky s volbou počátku data platnosti**	7 denní	2 nQ18_r1
3.		Měsíční	3 nQ18_r1
4.		3 měsíční	4 nQ18_r1
5.		Pololetní – 6 měsíční	5 nQ18_r1
6.		Roční – 12 měsíční	6 nQ18_r1
7.		Využívá pouze elektronickou peněženku na Městské kartě	7 nQ18_r1
8.		*Nevím*	99 nQ18_r1

DEFAULT: => **19**

19. Můžete Vy osobně využívat následující dopravní prostředky nezávisle na ostatních členech domácnosti? Formbeans ID: 19
V každém řádku vyberte jednu možnost.

1.		Ano	Ne
2.	Soukromý osobní automobil	1 nQ19_r1	2 nQ19_r1
3.	Služební osobní automobil	1 nQ19_r2	2 nQ19_r2
4.	Motocykl	1 nQ19_r3	2 nQ19_r3
5.	Jízdní kolo	1 nQ19_r4	2 nQ19_r4
6.			

DEFAULT: => **20**

Filtr: Q19 = 1 nebo 2 nebo 3→ Parkování automobile, Q19 = 4 → Odstavení kola

20. Máte Vy osobně možnost parkovat automobil nebo odstavit kolo na parkovišti zajištěném zaměstnavatelem nebo školou v místě pracoviště nebo vzdělávání? Formbeans ID: 20

V každém řádku vyberte jednu možnost.

		Ano	Ne	*Nevím*
2.	Parkování automobilu	1 nQ20_r1	2 nQ20_r1	99 nQ20_r1
3.	Odstavení kola	1 nQ20_r2	2 nQ20_r2	99 nQ20_r2
4.				

DEFAULT: => **21**

21. Máte omezenou tělesnou mobilitu? Formbeans ID: 21

Vyberte jednu z uvedených možností.

Ano	1 nQ21_r1	
Ne	2 nQ21_r1	

DEFAULT: => **22**

C2:

PRE_FILTER: **nQ13_1_4 => 62**

22. Doplňte prosím základní socioekonomické údaje o osobě jménem [link: 13.tb2]: Formbeans ID: 22

V každé kategorii vyberte jednu možnost.

1.	**A. Nejvyšší dosažené vzdělání**	1 nQ22_r1	Základní vč. neukončeného
2.		2 nQ22_r1	Střední bez maturity, vyučení
3.		3 nQ22_r1	Střední s maturitou, vyšší odborné
4.		4 nQ22_r1	Vysokoškolské
5.	**B. Ekonomický status**	1 nQ22_r2	Zaměstnanec
6.		2 nQ22_r2	Podnikatel (se zaměstnanci)
7.		3 nQ22_r2	OSVČ (bez zaměstnanců)
8.		4 nQ22_r2	Žák, student, učeň
9.		5 nQ22_r2	Důchodce
10.		6 nQ22_r2	Nezaměstnaný
11.		7 nQ22_r2	V domácnosti, mateřská dovolená a jiné
12.			

DEFAULT: => **23**

PRE_FILTER: NOT **nQ22_r2** = 1 => **24**

23. Cestuje [link: 13.tb2] do zaměstnání každý pracovní den? Formbeans ID: 23

Vyberte jednu z uvedených možností.

Ano	1 nQ23_r1	
Ne	2 nQ23_r1	

DEFAULT: => **24**

PRE_FILTER: NOT **nQ22_r2** = 1 => **25**

24. Má [link: 13.tb2] pevnou pracovní dobu (pěvně daný začátek a konec pracovní doby)? Formbeans ID: 24
Vyberte jednu z uvedených možností.

Ano, má pevně daný začátek a konec pracovní doby	1 nQ24_r1	
Ne, se začátkem a koncem pracovní doby může hýbat / je proměnlivý	2 nQ24_r1	
Nevím	99 nQ24_r1	

DEFAULT: => **25**

25. Vlastní [link: 13.tb2]…? Formbeans ID: 25
V každém řádku vyberte jednu možnost.

1.		**Ano**	**Ne**	*Nevím*
2.	Řidičský průkaz	1 nQ25_r1	2 nQ25_r1	99 nQ25_r1
3.	Časovou / dlouhodobou / kreditovou jízdenku na veřejnou dopravu	1 nQ25_r2	2 nQ25_r2	99 nQ25_r2

DEFAULT: => **26**

PRE_FILTER: NOT **nQ25_r2** = 1 => **27**

26. O jaký typ časové/dlouhodobé/kreditové jízdenky na veřejnou dopravu se u osoby jménem [link: 13.tb2] jedná? Formbeans ID: 26
Vyberte jednu z uvedených možností.

1.	**Pro období od 1.9 do 31.8.**	12 měsíční školní nepřenosné	1 nQ26_r1
2.	**Průběžné jízdenky s volbou počátku data platnosti**	7 denní	2 nQ26_r1
3.		Měsíční	3 nQ26_r1
4.		3 měsíční	4 nQ26_r1
5.		Pololetní – 6 měsíční	5 nQ26_r1
6.		Roční – 12 měsíční	6 nQ26_r1
7.		Využívá pouze elektronickou peněženku na Městské kartě	7 nQ26_r1
8.		*Nevím*	99 nQ26_r1

DEFAULT: => **27**

27. Může [link: 13.tb2] využívat následující dopravní prostředky nezávisle na ostatních členech domácnosti? Formbeans ID: 27
V každém řádku vyberte jednu možnost.

1.		**Ano**	**Ne**
2.	Soukromý osobní automobil	1 nQ27_r1	2 nQ27_r1
3.	Služební osobní automobil	1 nQ27_r2	2 nQ27_r2
4.	Motocykl	1 nQ27_r3	2 nQ27_r3
5.	Jízdní kolo	1 nQ27_r4	2 nQ27_r4
6.			

DEFAULT: => **28**

PRE_FILTER: NOT (**nQ27_r1** = 1 OR (**nQ27_r2** = 1 OR (**nQ27_r3** = 1 OR **nQ27_r4** = 1))) => **29**

28. Má [link: 13.tb2] možnost parkovat automobil nebo odstavit kolo na parkovišti Formbeans

zajištěném zaměstnavatelem nebo školou v místě pracoviště nebo vzdělávání? *V každém řádku vyberte jednu možnost.*				ID: 28
1.		**Ano**	**Ne**	*Nevím*
2.	Parkování automobilu	1 nQ28_r1	2 nQ28_r1	99 nQ28_r1
3.	Odstavení kola	1 nQ28_r2	2 nQ28_r2	99 nQ28_r2
4.				

DEFAULT: => **29**

29. Má [link: 13.tb2] omezenou tělesnou mobilitu? *Vyberte jednu z uvedených možností.*			Formbeans ID: 29
	Ano	1 nQ29_r1	
	Ne	2 nQ29_r1	

DEFAULT: => **30**

C3:

PRE_FILTER: (**nQ13_1_4** OR **nQ13_2_4**) => **62**

30. Doplňte prosím základní socioekonomické údaje o osobě jménem [link: 13.tb3]: *V každé kategorii vyberte jednu možnost.*				Formbeans ID: 30
1.	**A. Nejvyšší dosažené vzdělání**	1 nQ30_r1	Základní vč. neukončeného	
2.		2 nQ30_r1	Střední bez maturity, vyučení	
3.		3 nQ30_r1	Střední s maturitou, vyšší odborné	
4.		4 nQ30_r1	Vysokoškolské	
5.	**B. Ekonomický status**	1 nQ30_r2	Zaměstnanec	
6.		2 nQ30_r2	Podnikatel (se zaměstnanci)	
7.		3 nQ30_r2	OSVČ (bez zaměstnanců)	
8.		4 nQ30_r2	Žák, student, učeň	
9.		5 nQ30_r2	Důchodce	
10.		6 nQ30_r2	Nezaměstnaný	
11.		7 nQ30_r2	V domácnosti, mateřská dovolená a jiné	
12.				

DEFAULT: => **31**

PRE_FILTER: NOT **nQ30_r2** = 1 => **32**

31. Cestuje [link: 13.tb3] do zaměstnání každý pracovní den? *Vyberte jednu z uvedených možností.*			Formbeans ID: 31
	Ano	1 nQ31_r1	
	Ne	2 nQ31_r1	

DEFAULT: => **32**

PRE_FILTER: NOT **nQ30_r2** = 1 => **33**

32. Má [link: 13.tb3] pevnou pracovní dobu (pěvně daný začátek a konec pracovní doby)? Formbeans ID: 32
Vyberte jednu z uvedených možností.

Ano, má pevně daný začátek a konec pracovní doby	1 nQ32_r1	
Ne, se začátkem a koncem pracovní doby může hýbat / je proměnlivý	2 nQ32_r1	
Nevím	99 nQ32_r1	

DEFAULT: => **33**

33. Vlastní [link: 13.tb3]…? Formbeans ID: 33
V každém řádku vyberte jednu možnost.

		Ano	Ne	Nevím
1.				
2.	Řidičský průkaz	1 nQ33_r1	2 nQ33_r1	99 nQ33_r1
3.	Časovou / dlouhodobou / kreditovou jízdenku na veřejnou dopravu	1 nQ33_r2	2 nQ33_r2	99 nQ33_r2

DEFAULT: => **34**

PRE_FILTER: NOT **nQ33_r2** = 1 => **35**

34. O jaký typ časové/dlouhodobé/kreditové jízdenky na veřejnou dopravu se u osoby jménem [link: 13.tb3] jedná? Formbeans ID: 34
Vyberte jednu z uvedených možností.

1.	**Pro období od 1.9 do 31.8.**	12 měsíční školní nepřenosné	1 nQ34_r1
2.	**Průběžné jízdenky s volbou počátku data platnosti**	7 denní	2 nQ34_r1
3.		Měsíční	3 nQ34_r1
4.		3 měsíční	4 nQ34_r1
5.		Pololetní – 6 měsíční	5 nQ34_r1
6.		Roční – 12 měsíční	6 nQ34_r1
7.		Využívá pouze elektronickou peněženku na Městské kartě	7 nQ34_r1
8.		*Nevím*	99 nQ34_r1

DEFAULT: => **35**

35. Může [link: 13.tb3] využívat následující dopravní prostředky nezávisle na ostatních členech domácnosti? Formbeans ID: 35
V každém řádku vyberte jednu možnost.

		Ano	Ne
1.			
2.	Soukromý osobní automobil	1 nQ35_r1	2 nQ35_r1
3.	Služební osobní automobil	1 nQ35_r2	2 nQ35_r2
4.	Motocykl	1 nQ35_r3	2 nQ35_r3
5.	Jízdní kolo	1 nQ35_r4	2 nQ35_r4
6.			

DEFAULT: => **36**

PRE_FILTER: NOT (**nQ35_r1** = 1 OR (**nQ35_r2** = 1 OR (**nQ35_r3** = 1 OR **nQ35_r4** = 1))) => **37**

36. Má [link: 13.tb3] možnost parkovat automobil nebo odstavit kolo na parkovišti zajištěném zaměstnavatelem nebo školou v místě pracoviště nebo vzdělávání? Formbeans ID: 36
V každém řádku vyberte jednu možnost.

		Ano	Ne	Nevím
1.				
2.	Parkování automobilu	1 nQ36_r1	2 nQ36_r1	99 nQ36_r1
3.	Odstavení kola	1 nQ36_r2	2 nQ36_r2	99 nQ36_r2
4.				

DEFAULT: => **37**

37. Má [link: 13.tb3] omezenou tělesnou mobilitu? Formbeans ID: 37
Vyberte jednu z uvedených možností.

Ano	1 nQ37_r1	
Ne	2 nQ37_r1	

DEFAULT: => **38**

C4:

PRE_FILTER: (**nQ13_1_4** OR (**nQ13_2_4** OR **nQ13_3_4**)) => **62**

38. Doplňte prosím základní socioekonomické údaje o osobě jménem [link: 13.tb4]: Formbeans ID: 38
V každé kategorii vyberte jednu možnost.

1.	**A. Nejvyšší dosažené vzdělání**	1 nQ38_r1	Základní vč. neukončeného
2.		2 nQ38_r1	Střední bez maturity, vyučení
3.		3 nQ38_r1	Střední s maturitou, vyšší odborné
4.		4 nQ38_r1	Vysokoškolské
5.	**B. Ekonomický status**	1 nQ38_r2	Zaměstnanec
6.		2 nQ38_r2	Podnikatel (se zaměstnanci)
7.		3 nQ38_r2	OSVČ (bez zaměstnanců)
8.		4 nQ38_r2	Žák, student, učeň
9.		5 nQ38_r2	Důchodce
10.		6 nQ38_r2	Nezaměstnaný
11.		7 nQ38_r2	V domácnosti, mateřská dovolená a jiné
12.			

DEFAULT: => **39**

PRE_FILTER: NOT **nQ38_r2** = 1 => **40**

39. Cestuje [link: 13.tb4] do zaměstnání každý pracovní den? Formbeans ID: 39
Vyberte jednu z uvedených možností.

Ano	1 nQ39_r1	
Ne	2 nQ39_r1	

DEFAULT: => **40**

PRE_FILTER: NOT **nQ38_r2** = 1 => **41**

40. Má [link: 13.tb4] pevnou pracovní dobu (pěvně daný začátek a konec pracovní doby)? Formbeans ID: 40
Vyberte jednu z uvedených možností.

Ano, má pevně daný začátek a konec pracovní doby	1 nQ40_r1	
Ne, se začátkem a koncem pracovní doby může hýbat / je proměnlivý	2 nQ40_r1	
Nevím	99 nQ40_r1	

DEFAULT: => **41**

41. Vlastní [link: 13.tb4]…? Formbeans ID: 41
V každém řádku vyberte jednu možnost.

		Ano	Ne	*Nevím*
1.				
2.	Řidičský průkaz	1 nQ41_r1	2 nQ41_r1	99 nQ41_r1
3.	Časovou / dlouhodobou / kreditovou jízdenku na veřejnou dopravu	1 nQ41_r2	2 nQ41_r2	99 nQ41_r2

DEFAULT: => **42**

PRE_FILTER: NOT **nQ41_r2** = 1 => **43**

42. O jaký typ časové/dlouhodobé/kreditové jízdenky na veřejnou dopravu se u osoby jménem [link: 13.tb4] jedná? Formbeans ID: 42
Vyberte jednu z uvedených možností.

1.	**Pro období od 1.9 do 31.8.**	12 měsíční školní nepřenosné	1 nQ42_r1
2.	**Průběžné jízdenky s volbou počátku data platnosti**	7 denní	2 nQ42_r1
3.		Měsíční	3 nQ42_r1
4.		3 měsíční	4 nQ42_r1
5.		Pololetní – 6 měsíční	5 nQ42_r1
6.		Roční – 12 měsíční	6 nQ42_r1
7.		Využívá pouze elektronickou peněženku na Městské kartě	7 nQ42_r1
8.		*Nevím*	99 nQ42_r1

DEFAULT: => **43**

43. Může [link: 13.tb4] využívat následující dopravní prostředky nezávisle na ostatních členech domácnosti? Formbeans ID: 43
V každém řádku vyberte jednu možnost.

		Ano	Ne
1.			
2.	Soukromý osobní automobil	1 nQ43_r1	2 nQ43_r1
3.	Služební osobní automobil	1 nQ43_r2	2 nQ43_r2
4.	Motocykl	1 nQ43_r3	2 nQ43_r3
5.	Jízdní kolo	1 nQ43_r4	2 nQ43_r4
6.			

DEFAULT: => **44**

PRE_FILTER: NOT (**nQ43_r1** = 1 OR (**nQ43_r2** = 1 OR (**nQ43_r3** = 1 OR **nQ43_r4** = 1))) => **45**

44. Má [link: 13.tb4] možnost parkovat automobil nebo odstavit kolo na parkovišti zajištěném zaměstnavatelem nebo školou v místě pracoviště nebo vzdělávání? Formbeans ID: 44

V každém řádku vyberte jednu možnost.

		Ano	Ne	Nevím
1.				
2.	Parkování automobilu	1 nQ44_r1	2 nQ44_r1	99 nQ44_r1
3.	Odstavení kola	1 nQ44_r2	2 nQ44_r2	99 nQ44_r2
4.				

DEFAULT: => **45**

45. Má [link: 13.tb4] omezenou tělesnou mobilitu? Formbeans ID: 45

Vyberte jednu z uvedených možností.

Ano	1 nQ45_r1	
Ne	2 nQ45_r1	

DEFAULT: => **46**

C5:

PRE_FILTER: (**nQ13_1_4** OR (**nQ13_2_4** OR (**nQ13_3_4** OR **nQ13_4_4**))) => **62**

46. Doplňte prosím základní socioekonomické údaje o osobě jménem [link: 13.tb5]: Formbeans ID: 46

V každé kategorii vyberte jednu možnost.

1.	**A. Nejvyšší dosažené vzdělání**	1 nQ46_r1	Základní vč. neukončeného
2.		2 nQ46_r1	Střední bez maturity, vyučení
3.		3 nQ46_r1	Střední s maturitou, vyšší odborné
4.		4 nQ46_r1	Vysokoškolské
5.	**B. Ekonomický status**	1 nQ46_r2	Zaměstnanec
6.		2 nQ46_r2	Podnikatel (se zaměstnanci)
7.		3 nQ46_r2	OSVČ (bez zaměstnanců)
8.		4 nQ46_r2	Žák, student, učeň
9.		5 nQ46_r2	Důchodce
10.		6 nQ46_r2	Nezaměstnaný
11.		7 nQ46_r2	V domácnosti, mateřská dovolená a jiné
12.			

DEFAULT: => **47**

PRE_FILTER: NOT **nQ46_r2** = 1 => **48**

47. Cestuje [link: 13.tb5] do zaměstnání každý pracovní den? Formbeans ID: 47

Vyberte jednu z uvedených možností.

Ano	1 nQ47_r1	
Ne	2 nQ47_r1	

DEFAULT: => **48**

PRE_FILTER: NOT **nQ46_r2** = 1 => **49**

48. Má [link: 13.tb5] pevnou pracovní dobu (pěvně daný začátek a konec pracovní doby)? Formbeans ID: 48
Vyberte jednu z uvedených možností.

Ano, má pevně daný začátek a konec pracovní doby	1 nQ48_r1	
Ne, se začátkem a koncem pracovní doby může hýbat / je proměnlivý	2 nQ48_r1	
Nevím	99 nQ48_r1	

DEFAULT: => **49**

49. Vlastní [link: 13.tb5]…? Formbeans ID: 49
V každém řádku vyberte jednu možnost.

		Ano	Ne	*Nevím*
1.				
2.	Řidičský průkaz	1 nQ49_r1	2 nQ49_r1	99 nQ49_r1
3.	Časovou / dlouhodobou / kreditovou jízdenku na veřejnou dopravu	1 nQ49_r2	2 nQ49_r2	99 nQ49_r2

DEFAULT: => **50**

PRE_FILTER: NOT **nQ49_r2** = 1 => **51**

50. O jaký typ časové/dlouhodobé/kreditové jízdenky na veřejnou dopravu se u osoby jménem [link: 13.tb5] jedná? Formbeans ID: 50
Vyberte jednu z uvedených možností.

1.	**Pro období od 1.9 do 31.8.**	12 měsíční školní nepřenosné	1 nQ50_r1
2.	**Průběžné jízdenky s volbou počátku data platnosti**	7 denní	2 nQ50_r1
3.		Měsíční	3 nQ50_r1
4.		3 měsíční	4 nQ50_r1
5.		Pololetní – 6 měsíční	5 nQ50_r1
6.		Roční – 12 měsíční	6 nQ50_r1
7.		Využívá pouze elektronickou peněženku na Městské kartě	7 nQ50_r1
8.		*Nevím*	99 nQ50_r1

DEFAULT: => **51**

51. Může [link: 13.tb5] využívat následující dopravní prostředky nezávisle na ostatních členech domácnosti? Formbeans ID: 51
V každém řádku vyberte jednu možnost.

		Ano	Ne
1.			
2.	Soukromý osobní automobil	1 nQ51_r1	2 nQ51_r1
3.	Služební osobní automobil	1 nQ51_r2	2 nQ51_r2
4.	Motocykl	1 nQ51_r3	2 nQ51_r3
5.	Jízdní kolo	1 nQ51_r4	2 nQ51_r4
6.			

DEFAULT: => **52**

PRE_FILTER: NOT (**nQ51_r1** = 1 OR (**nQ51_r2** = 1 OR (**nQ51_r3** = 1 OR **nQ51_r4** = 1))) => **53**

52. Má [link: 13.tb5] možnost parkovat automobil nebo odstavit kolo na parkovišti zajištěném zaměstnavatelem nebo školou v místě pracoviště nebo vzdělávání? Formbeans ID: 52
V každém řádku vyberte jednu možnost.

		Ano	Ne	Nevím
1.				
2.	Parkování automobilu	1 nQ52_r1	2 nQ52_r1	99 nQ52_r1
3.	Odstavení kola	1 nQ52_r2	2 nQ52_r2	99 nQ52_r2
4.				

DEFAULT: => **53**

53. Má [link: 13.tb5] omezenou tělesnou mobilitu? Formbeans ID: 53
Vyberte jednu z uvedených možností.

Ano	1 nQ53_r1	
Ne	2 nQ53_r1	

DEFAULT: => **54**

C6:

PRE_FILTER: (**nQ13_1_4** OR (**nQ13_2_4** OR (**nQ13_3_4** OR (**nQ13_4_4** OR **nQ13_5_4**)))) => **62**

54. Doplňte prosím základní socioekonomické údaje o osobě jménem [link: 13.tb6]: Formbeans ID: 54
V každé kategorii vyberte jednu možnost.

1.	**A. Nejvyšší dosažené vzdělání**	1 nQ54_r1	Základní vč. neukončeného
2.		2 nQ54_r1	Střední bez maturity, vyučení
3.		3 nQ54_r1	Střední s maturitou, vyšší odborné
4.		4 nQ54_r1	Vysokoškolské
5.	**B. Ekonomický status**	1 nQ54_r2	Zaměstnanec
6.		2 nQ54_r2	Podnikatel (se zaměstnanci)
7.		3 nQ54_r2	OSVČ (bez zaměstnanců)
8.		4 nQ54_r2	Žák, student, učeň
9.		5 nQ54_r2	Důchodce
10.		6 nQ54_r2	Nezaměstnaný
11.		7 nQ54_r2	V domácnosti, mateřská dovolená a jiné
12.			

DEFAULT: => **55**

PRE_FILTER: NOT **nQ54_r2** = 1 => **56**

55. Cestuje [link: 13.tb6] do zaměstnání každý pracovní den? Formbeans ID: 55
Vyberte jednu z uvedených možností.

Ano	1 nQ55_r1	
Ne	2 nQ55_r1	

DEFAULT: => **56**

PRE_FILTER: NOT **nQ54_r2** = 1 => **57**

56. Má [link: 13.tb6] pevnou pracovní dobu (pěvně daný začátek a konec pracovní doby)? Formbeans ID: 56
Vyberte jednu z uvedených možností.

Ano, má pevně daný začátek a konec pracovní doby	1 nQ56_r1	
Ne, se začátkem a koncem pracovní doby může hýbat / je proměnlivý	2 nQ56_r1	
Nevím	3 nQ56_r1	

DEFAULT: => **57**

57. Vlastní [link: 13.tb6]…? Formbeans ID: 57
V každém řádku vyberte jednu možnost.

1.		**Ano**	**Ne**	*Nevím*
2.	Řidičský průkaz	1 nQ57_r1	2 nQ57_r1	99 nQ57_r1
3.	Časovou / dlouhodobou / kreditovou jízdenku na veřejnou dopravu	1 nQ57_r2	2 nQ57_r2	99 nQ57_r2

DEFAULT: => **58**

PRE_FILTER: NOT **nQ57_r2** = 1 => **59**

58. O jaký typ časové/dlouhodobé/kreditové jízdenky na veřejnou dopravu se u osoby jménem [link: 13.tb6] jedná? Formbeans ID: 58
Vyberte jednu z uvedených možností.

1.	**Pro období od 1.9 do 31.8.**	12 měsíční školní nepřenosné	1 nQ58_r1
2.	**Průběžné jízdenky s volbou počátku data platnosti**	7 denní	2 nQ58_r1
3.		Měsíční	3 nQ58_r1
4.		3 měsíční	4 nQ58_r1
5.		Pololetní – 6 měsíční	5 nQ58_r1
6.		Roční – 12 měsíční	6 nQ58_r1
7.		Využívá pouze elektronickou peněženku na Městské kartě	7 nQ58_r1
8.		*Nevím*	99 nQ58_r1

DEFAULT: => **59**

59. Může [link: 13.tb6] využívat následující dopravní prostředky nezávisle na ostatních členech domácnosti? Formbeans ID: 59
V každém řádku vyberte jednu možnost.

1.		**Ano**	**Ne**
2.	Soukromý osobní automobil	1 nQ59_r1	2 nQ59_r1
3.	Služební osobní automobil	1 nQ59_r2	2 nQ59_r2
4.	Motocykl	1 nQ59_r3	2 nQ59_r3
5.	Jízdní kolo	1 nQ59_r4	2 nQ59_r4
6.			

DEFAULT: => **60**

PRE_FILTER: NOT (**nQ59_r1** = 1 OR (**nQ59_r2** = 1 OR (**nQ59_r3** = 1 OR **nQ59_r4** = 1))) => **61**

60. Má [link: 13.tb6] možnost parkovat automobil nebo odstavit kolo na parkovišti zajištěném zaměstnavatelem nebo školou v místě pracoviště nebo vzdělávání? Formbeans ID: 60

V každém řádku vyberte jednu možnost.

		Ano	Ne	*Nevím*
1.				
2.	Parkování automobilu	1 nQ60_r1	2 nQ60_r1	99 nQ60_r1
3.	Odstavení kola	1 nQ60_r2	2 nQ60_r2	99 nQ60_r2
4.				

DEFAULT: => **61**

61. Má [link: 13.tb6] omezenou tělesnou mobilitu? Formbeans ID: 61

Vyberte jednu z uvedených možností.

Ano	1 nQ61_r1	
Ne	2 nQ61_r1	

DEFAULT: => **62**

Cestovni denik:

62. Pro úplné vyplnění dotazníku potřebujete znát informace o cestách jednotlivých členů Vaší domácnosti během jednoho pracovního dne. Tento den nazýváme rozhodným dnem a je vypsán v textovém poli níže.

Pokud dotazník vyplňujete v pondělí - čtvrtek večer a již se dnes nikam nechystáte, můžete zvolit dnešní datum pomocí kalendáře, který se zobrazí kliknutím do textového pole. Zároveň si můžete v kalendáři zvolit jiné datum z nabídky, pokud dotazník za přidělené datum z nějakého důvodu vyplnit nemůžete.

Formbeans ID: 62

Pokud nyní neznáte údaje o cestách členů Vaší domácnosti v rozhodný den, zjistěte si je prosím a vraťte se k vyplnění dotazníku později. Nevadí, pokud se Vám dotazník nepodaří vyplnit najednou. K dotazníku se můžete kdykoli vrátit prostřednictvím odkazu, který jste obdržel/a a budete nasměrováni tam, kde jste s vyplňováním dotazníku skončil/a. V závislosti na velikosti domácnosti a obvyklém množství Vašich cest v průběhu jednoho dne Vám vyplnění dotazníku zabere 10 – 30 minut.

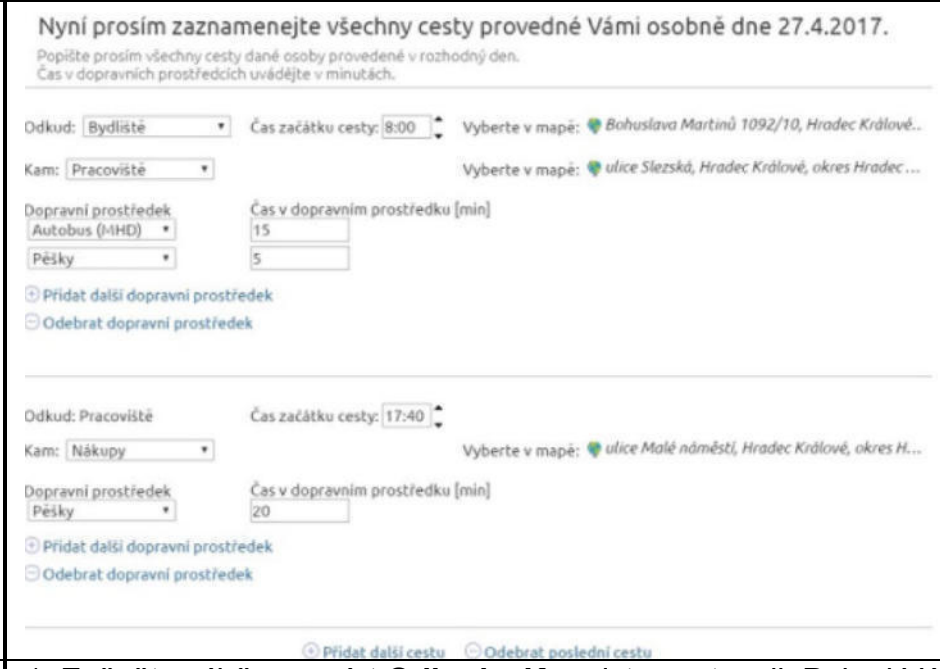
Datum rozhodného dne:

1.		[..DATE..] tQ62_0_1
2.		

DEFAULT: => **63**

63. Pokyny pro vyplnění následující části dotazníku (cestovního deníku): Formbeans ID: 63 *Přečtěte si pokyny a pokračujte na další otázku.*	
1.	1. Záznamy se uvádějí o vykonaných cestách **v 1 určený „rozhodný" pracovní den** v období 0-24 hod. Zaznamenávají se cesty/přesuny **v rámci města i mimo město**. Zaznamenávají **všichni členové domácnosti ve věku od 6 let včetně**. Pokud některá osoba koná pravidelné cesty o víkendu, zaznamenají se tyto cesty na závěr cestovního deníku každé osoby již nezávisle na konkrétním datu.
2.	2. Postupně se uvádějí údaje o cestách jednotlivých členů domácnosti. **Jako cesta se rozumí přemístění osoby z místa, jež je počátkem jeho cesty** (např. byt, pracoviště, místo služebního jednání, místo nákupu, rekreace, sportu a další) **do místa, jež je koncem jeho cesty** (např. byt, pracoviště, místo služebního jednání, místo nákupu, rekreace, sportu a další).
3.	3. **Zdroje a cíle cest se zaznamenávají pomocí kliknutí do mapy.** V mapě lze vyhledávat libovolnou adresu, zastávku MHD či další body zájmu.
4.	4. Do formuláře se zapisují **všechny cesty vykonané v určený den a to vždy TAM (jako jedna cesta) i ZPĚT (jako druhá cesta)**. Jedná se tedy nejen do práce a domů, ale i **ostatní cesty vykonané za celý den: např. cesty za nákupem, cesty za sportem, za kulturou atd.**, včetně cest pěších. (Příklad: cestu z domova za sportem a za nákupem je nutné rozdělit na 3 cesty: domov-sport; sport – nákup; nákup – domov).
5.	5. Čas začátku cesty (tedy čas odchodu z bytu, pracoviště, nebo z obchodního domu atd.) se rozumí okamžik, kdy cesta začala. Čas konce je okamžik příchodu do cíle.
6.	6. **Použité dopravní prostředky se označí všechny, jež byly při cestě použity** (možnost označení více odpovědí) s doplněním kolik času v minutách celkem příslušná osoba při dané cestě dopravní prostředek využívala. (Příklad: cesta pěšky-autobus -pěšky může být zapsána pěšky 10 minut (5 minut na začátku + 5 minut na konci), autobus 12 minut, 7 minut)
7.	*Rozumím všem instrukcím a chci pokračovat* - 1 nQ63_6_0

DEFAULT: => **64**

64. Nyní Vám pro jednoduchost zobrazíme ukázku vyplněného deníku. *Prohlédněte si ukázku a pokračujte na další otázku.*	Formbeans ID: 64
1.	
2.	1. Začněte výběrem míst **Odkud a Kam** jste cestovali. Pokud Vám ani jedna z nabízených možností nevyhovuje, zvolte možnost jiné místo. 2. Pokračujte **výběrem času** začátku cesty. Čas můžete upravovat pomocí šipek nebo i ručně. 3. Pod možnostmi Odkud a Kam **vyberte, jaké dopravní prostředky** jste pro Vámi zvolenou cestu použili a vedle **zadejte čas**, který jste v těchto prostředcích strávili. Pokud jste pro jednu cestu použili více dopravních prostředků (např. autobus), **přidejte další dopravní prostředky** pomocí tlačítka ⊕ Přidat další dopravní prostředek. 4. Kliknutím na **ikonku glóbusu** si otevřete mapu Ústí nad Labem a zadejte **Odkud a Kam** jste cestovali. 5. Po vyplnění cesty **klikněte na** ⊕ Přidat další cestu a **vyplňte postupně všechny cesty**, které jste Vy (nebo další osoba z Vaší domácnosti) během rozhodného dne vykonal/a.
3.	*Rozumím všem instrukcím a chci pokračovat* - 1 nQ64_2_0

DEFAULT: => **65**

C1:

65. Cestoval/a jste Vy osobně v rozhodný den? **Váš rozhodný den je: DATUM.** *Vyberte jednu odpověď.*		Formbeans ID: 65
Ano, tento den jsem cestoval/a	1 nQ65_r1	
Ne, vypište proč:[....]	2 nQ65_r1	

DEFAULT: => **66**

PRE_FILTER: NOT **nQ65_r1** = 1 => **67**

66. Nyní prosím zaznamenejte všechny cesty provedené Vámi osobně dne DATUM. Formbeans ID: 66

Popište prosím všechny cesty dané osoby provedené v rozhodný den.
Čas v dopravních prostředcích uvádějte v minutách.

[....] tQ66_0_0					

DEFAULT: => **67**

C2:

PRE_FILTER: **nQ13_1_4** => **77**

67. Cestoval/a [link: 13.tb2] v rozhodný den?
Váš rozhodný den je: DATUM. Formbeans ID: 67

Vyberte jednu odpověď.

Ano, tento den cestoval/a	1 nQ67_r1	
Ne, vypište proč:[....]	2 nQ67_r1	
Nevím	99 nQ67_r1	

DEFAULT: => **68**

PRE_FILTER: NOT **nQ67_r1** = 1 => **69**

68. Nyní prosím zaznamenejte všechny cesty provedné osobou jménem [link: 13.tb1] dne [link: 62.tb1]. Formbeans ID: 68

Popište prosím všechny cesty dané osoby provedené v rozhodný den.
Čas v dopravních prostředcích uvádějte v minutách.

[....] tQ68_0_0					

DEFAULT: => **69**

C3:

PRE_FILTER: (**nQ13_1_4** OR **nQ13_2_4**) => **77**

69. Cestoval/a [link: 13.tb3] v rozhodný den?
Váš rozhodný den je: [link: 62.tb1]. Formbeans ID: 69

Vyberte jednu odpověď.

Ano, tento den cestoval/a	1 nQ69_r1	
Ne, vypište proč:[....]	2 nQ69_r1	
Nevím	99 nQ69_r1	

DEFAULT: => **70**

PRE_FILTER: NOT **nQ69_r1** = 1 => **71**

70. Nyní prosím zaznamenejte všechny cesty provedené osobou jménem [link: 13.tb1] dne [link: 62.tb1]. Formbeans ID: 70

Popište prosím všechny cesty dané osoby provedené v rozhodný den.
Čas v dopravních prostředcích uvádějte v minutách.

[....] tQ70_0_0					

DEFAULT: => **71**

C4:

PRE_FILTER: (**nQ13_1_4** OR (**nQ13_2_4** OR **nQ13_3_4**)) => **77**

71. Cestoval/a [link: 13.tb4] v rozhodný den?
Váš rozhodný den je: [link: 62.tb1].
Vyberte jednu odpověď.

Formbeans ID: 71

Ano, tento den cestoval/a	1 nQ71_r1	
Ne, vypište proč:[....]	2 nQ71_r1	
Nevím	3 nQ71_r1	

DEFAULT: => **72**

PRE_FILTER: NOT **nQ71_r1** = 1 => **73**

72. Nyní prosím zaznamenejte všechny cesty provedené osobou jménem [link: 13.tb1] dne [link: 62.tb1].
Popište prosím všechny cesty dané osoby provedené v rozhodný den.
Čas v dopravních prostředcích uvádějte v minutách.

Formbeans ID: 72

[....] tQ72_0_0					

DEFAULT: => **73**

C5:

PRE_FILTER: (**nQ13_1_4** OR (**nQ13_2_4** OR (**nQ13_3_4** OR **nQ13_4_4**))) => **77**

73. Cestoval/a [link: 13.tb5] v rozhodný den?
Váš rozhodný den je: [link: 62.tb1].
Vyberte jednu odpověď.

Formbeans ID: 73

Ano, tento den cestoval/a	1 nQ73_r1	
Ne, vypište proč:[....]	2 nQ73_r1	
Nevím	99 nQ73_r1	

DEFAULT: => **74**

PRE_FILTER: NOT **nQ73_r1** = 1 => **75**

74. Nyní prosím zaznamenejte všechny cesty provedené osobou jménem [link: 13.tb1] dne [link: 62.tb1].
Popište prosím všechny cesty dané osoby provedené v rozhodný den.
Čas v dopravních prostředcích uvádějte v minutách.

Formbeans ID: 74

[....] tQ74_0_0					

DEFAULT: => **75**

C6:

PRE_FILTER: (**nQ13_1_4** OR (**nQ13_2_4** OR (**nQ13_3_4** OR (**nQ13_4_4** OR **nQ13_5_4**)))) => **77**

75. Cestoval/a [link: 13.tb6] v rozhodný den?
Váš rozhodný den je: [link: 62.tb1].
Vyberte jednu odpověď.

Formbeans ID: 75

Ano, tento den cestoval/a	1 nQ75_r1	
Ne, vypište proč:[....]	2 nQ75_r1	
Nevím	3 nQ75_r1	

DEFAULT: => **76**

PRE_FILTER: NOT **nQ75_r1** = 1 => **77**

76. Nyní prosím zaznamenejte všechny cesty provedené osobou jménem [link: 13.tb1] dne [link: 62.tb1]. Formbeans ID: 76

Popište prosím všechny cesty dané osoby provedené v rozhodný den.
Čas v dopravních prostředcích uvádějte v minutách.

[....] tQ76_0_0					

DEFAULT: => **77**

77. Absolvujete Vy, nebo nějaký člen Vaší domácnosti o víkendech nějaké pravidelné nepracovní cesty (minimálně 2x měsíčně)? Formbeans ID: 77

Ano	1 nQ77_r1	
Ne	2 nQ77_r1	

DEFAULT: => **78**

PRE_FILTER: **nQ77_r1** = 2 => **79**

78. Nyní prosím zaznamenejte všechny víkendové cesty. Formbeans ID: 78

Popište prosím všechny víkendové cesty.
Čas v dopravních prostředcích uvádějte v minutách.

[....] tQ78_0_0					

DEFAULT: => **79**

79. Máte nějaké náměty k dopravě v Ústí nad Labem? Formbeans ID: 79

Vypište odpovědi.

1.	Náměty k veřejné hromadné dopravě:	[....] tQ79_0_1	*Žádné* - 1 nQ79_0_2
2.	Náměty k cyklistické dopravě:	[....] tQ79_1_1	*Žádné* - 1 nQ79_1_2
3.	Náměty k automobilové dopravě:	[....] tQ79_2_1	*Žádné* - 1 nQ79_2_2
4.	Náměty k parkování:	[....] tQ79_3_1	*Žádné* - 1 nQ79_3_2
5.	Náměty pro pěší:	[....] tQ79_4_1	*Žádné* - 1 nQ79_4_2

DEFAULT: => **80**

HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r.o.
Sokolovská 100/94
CZ- 186 00 Praha 8
Tel.: 236 080 550 /Fax: 236 080 560
Mobil. : 725 730 325
www.royalhaskoningdhv.cz

ZÁPIS Z JEDNÁNÍ

AKCE:

„Plán udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem “

Předmět jednání:	Řídící skupina – Prezentace Analytické části projektu
MÍSTO:	Magistrát města Ústí nad Labem, Velká Hradební 8, 4001 00, č. d. 314 (3 p.).
DATUM:	**8. 10. 2018 od 13:00-14:30 hod**
ÚČASTNÍCI:	**dle prezenční listiny**

SCHŮZKA číslo: 3

Název akce:

„Plán udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem “

1) Zástupce objednatele Ing. Dlouhý seznámil přítomné s obsahem jednání řídící skupiny. Hlavním cílem byla prezentace analytické části Plánu udržitelné mobility.
2) Zástupce společnosti CDV ing. Čampula seznámil přítomné s metodickým řešením zpracovávaného projektu
3) Zástupci společnosti HaskoningDHV Czech Republic seznámili řídící skupinu s výsledky dopravních průzkumů a analytickou částí SUMF
4) Pan Kunc ze společnosti NMS Market Research vysvětlil postup sběru dat při sociodopravním průzkumu a následně představil získané výsledky.
5) Poslední část analytické části “Komunikační strategie“ prezentoval zástupce společnosti CDV Mgr. Bajgart.
6) Ze strany objednatele byl vznesen dotaz k připomínkám zaslaným zpracovateli emailem 26. 9. 2018. Zpracovatel připomínky zapracuje do Plánu udržitelné mobility města Ústí nad Labem.
7) Na dotaz zpracovatele na zpracování dopravního modelu (poskytnutí podkladů příp. kdo bude model zpracovávat), dal objednatel termín odpovědi do 12. 10. 2018.
8) Společnost CDV vznesla dotaz k obsazení odborných skupin ze strany zadavatele. Zpracovatel zašle konkrétní dotazy objednateli.
9) Členům řídící skupiny byly materiály zaslány ke schválení a připomínkování 7. 8. 2018.

10) Ze strany přítomných z řídící skupiny neměl nikdo žádné připomínky ani nepožadoval doplnění předložených materiálů.

Zapsal: Tomáš Kučera, HaskoningDHV Czech Republic

STATUTÁRNÍ MĚSTO ÚSTÍ NAD LABEM
Odbor strategického rozvoje
Velká Hradební 2336/8, 401 00 Ústí nad Labem

ZÁPIS Z JEDNÁNÍ

AKCE:	„Plán udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem “
PŘEDMĚT JEDNÁNÍ:	Prezentace analytické a návrhové části včetně akčního plánu v rozsahu SUMF
MÍSTO:	Magistrát města Ústí nad Labem, Velká Hradební 8, 401 00 Ústí nad Labem
DATUM:	**17. 1. 2019 od 10:00-11:00 hod**
ÚČASTNÍCI:	dle prezenční listiny
SCHŮZKA číslo:	**4**

Název akce: „Prezentace analytické a návrhové části včetně akčního plánu v rozsahu SUMF“

1) Mgr. Jan Husák, vedoucí oddělení koncepcí, Odboru strategického rozvoje, MmÚ, všechny přítomné přivítal a seznámil je s obsahem prezentace a termínem, do kterého mají zúčastnění členové řídící skupiny hlasovat o přijetí či nepřijetí předložených dokumentů

2) Ing. Martin Zachariáš, projektový konzultant společnosti firmy HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r.o. v první části prezentace shrnul závěry přípravné a analytické části SUMF. V druhé části prezentace představil návrhovou část a akční plán. V poslední části prezentace vysvětlil schvalovací proces předložených dokumentů před odesláním na Ministerstvo dopravy.

3) Tomáš Kučera, projektový manažer společnosti firmy HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r.o. požádal přítomné členy řídící skupiny o sdělení případných připomínek k předložené části díla.

4) Připomínky vznesené na jednání řídící skupiny budou zpracovateli zaslány i písemně do 21. 1. 2019.

- Připomínka č. 1 ohledně autobusových dopravců zajišťujících výkony v regionální dopravě
- připomínka č. 2 ohledně autobusového nádraží
- připomínka č. 3 ohledně doplnění informace o intervalech linky č. 17 do Církvic.

Vznesené připomínky budou zapracovány do textu a přílohové části díla.

Zapsal: Tomáš Kučera, HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r.o.

Informace o zpracování osobních údajů: Organizátor zpracovává osobní údaje v souvislosti s realizací Plánu udržitelné městské mobility. S osobními údaji bude nakládáno pouze po dobu nezbytně nutnou a také v rozsahu nezbytném pro realizaci všech nezbytných kroků směřujících k realizaci Plánu udržitelné městské mobility a v souladu se zákonem č. 101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů, ve znění pozdějších předpisů, a v souladu s NAŘÍZENÍM EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 (známém též pod zkratkou GDPR) o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů).

ZÁPIS Z JEDNÁNÍ

AKCE:	„Plán udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem“
PŘEDMĚT JEDNÁNÍ:	Řídicí skupina – Prezentace vize a cílů, schválení vize a cílů
MÍSTO:	Magistrát města Ústí nad Labem, Velká Hradební 8, 401 00 Ústí nad Labem
DATUM:	**12. 9. 2019, 10:00-11:00 hod**
ÚČASTNÍCI:	dle prezenční listiny
SCHŮZKA číslo:	

Název akce: „Prezentace společně vytvořené vize, schválení vize mobility, představení a schválení cílů“

- M. Bajgart z Centra dopravního výzkumu, v. v. i., přivítal přítomné na jednání Řídicí skupiny a představil program jednání. Následně v prezentaci zazněla rekapitulace postupu tvorby návrhu vize, která vzešla z podkladů: nadřazené a sektorové dokumenty, Analytická část PUMM Ústí nad Labem, vizionářský workshop: kulatý stůl s odbornou veřejností a kulaté stoly s obyvateli města pro sběr hodnot k sestavení vize.

- V rámci prezentace byl představen průběh sběru návrhů změn od veřejnosti do Pocitové mapy, celkový počet respondentů a odpovědí a nejčastěji zmiňované návrhy změn. K dané problematice posloužil také výřez centra města doplněný o další časté návrhy změn. Tento podklad poslouží také jako materiál k seznámení pro veřejnost na akci v rámci Evropského týdne mobility.

- Následně M. Bajgart pomocí prezentace seznámil přítomné účastníky s návrhem vize a požádal přítomné o doplnění a následné odsouhlasení. Z podnětů k úpravě textu vize zazněl požadavek na zahrnutí vodíkové dopravy do textu vize. Dále byl návrh členů sjednotit pojem systému/systémů v textu vize a cílů. Po doplnění a zapracování úprav do textu bude návrh vize rozeslán členům Řídicí skupiny k odsouhlasení.

- V návaznosti na vizi byly prezentovány strategické a specifické cíle. S přítomnými účastníky jednání byl diskutován specifický cíl „Využití potenciálu řeky Labe“ ve vztahu k pozdějšímu plnění tohoto cíle. Členové jednání se shodli na úpravě znění cíle do podoby: „Využití potenciálu nábřeží řeky Labe“.

- Představený návrh strategických a specifických cílů bude po zapracování úpravy zaslán členům Řídicí skupiny spolu s návrhem vize mobility.

- Na závěr jednání byli účastníci informováni o možnosti zapojení se do kulatého stolu k hodnocení přínosů opatření v oblasti veřejná hromadná doprava, a dále v oblasti nákladní

Kontaktní osoby za zpracovatele:

HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r. o.
Tomáš Kučera
tomas.kucera@rhdhv.com

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.
Michal Bajgart
michal.bajgart@cdv.cz

doprava, citylogistika, sdílená mobilita a management mobility. Účastníkům jednání byl sdělen také další postup, kdy po hodnocení přínosů opatření budou opatření zahrnuta do souborů k posouzení dopravním modelem pro vytvoření výsledných scénářů.

Zapsal: Mgr. Michal Bajgart, Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

Informace o zpracování osobních údajů:
Organizátor zpracovává osobní údaje v souvislosti s realizací Plánu udržitelné městské mobility. S osobními údaji bude nakládáno pouze po dobu nezbytně nutnou a také v rozsahu nezbytném pro realizaci všech nezbytných kroků směřujících k realizaci Plánu udržitelné městské mobility a v souladu se zákonem č. 101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů, ve znění pozdějších předpisů, a v souladu s NAŘÍZENÍM EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 (známém též pod zkratkou GDPR) o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů).

Kontaktní osoby za zpracovatele:

HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r. o.
Tomáš Kučera
tomas.kucera@rhdhv.com

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.
Michal Bajgart
michal.bajgart@cdv.cz

ZÁPISY Z JEDNÁNÍ – ODBORNÁ PRACOVNÍ SKUPINA

STATUTÁRNÍ MĚSTO ÚSTÍ NAD LABEM
Odbor strategického rozvoje
Velká Hradební 2336/8, 401 00 Ústí nad Labem

ZÁPIS Z JEDNÁNÍ

AKCE:	„Plán udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem “
PŘEDMĚT JEDNÁNÍ:	Odborná pracovní skupina – představení činnosti pracovní skupiny
MÍSTO:	Magistrát města Ústí nad Labem, Velká Hradební 8, 401 00 Ústí nad Labem
DATUM:	**20.2. 2019 od 13:00-14:00 hod**
ÚČASTNÍCI:	dle prezenční listiny
SCHŮZKA číslo:	**1**

Název akce: „Představení činnosti Odborné pracovní skupiny po dobu realizace PUMM“

1) Mgr. M. Bajgart, ze společnosti CDV, v. v. i. všechny přítomné přivítal a seznámil je s obsahem jednání odborné pracovní skupiny. Všem přítomným účastníkům jednání vysvětlil rozdíl mezi Řídící a Odbornou pracovní skupinou. Dále představil harmonogram předpokládaných aktivit a jednání v roce 2019 a v souvislosti s návazností na frekvenci jednání.

2) Mgr. A. Klímová, ze společnosti CDV, v. v. i. shrnula průběh a výsledky setkání s veřejností konaného 30. 1. 2019 v Informačním centru na Mírovém náměstí.

3) Mgr. M. Bajgart, ze společnosti CDV, v. v. i. představil program a termín konání vizionářského fóra. Navrhovaný termín a místo konání byl dohodnut na 8. a 9. 4. 2019 v prostorách Univerzity J. E. Purkyně.

4) Pan T. Kučera, ze společnosti HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r.o. v rámci jednání připomněl výsledky dělby přepravní práce zjištěné v rámci průzkumů. Na základě dotazu ze dne 6. 2. 2019 požádal členy odborné skupiny o názor k přerozdělení dělby přepravních vztahů ve výhledovém stavu pro rok 2023 (úbytek cest individuální dopravou o 1 % a nárůst o 1 % veřejnou hromadnou dopravou).

5) Ing. H. Brůhová-Foltýnová Ph.D., z Univerzity J.E.Purkyně a pan P. Vinš, starosta městského obvodu Střekov nesouhlasili a označili návrh za podhodnocený.

6) Pan T. Kučera, ze společnosti HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r.o. poukázal na to, že návrh vycházel z kopcovitého rázu krajiny, nedostatečné sítě bezpečných tras pro denní dojížďku na kole a názory občanů získaných při průzkumech. Dále zdůraznil, že požádal o názor k návrhu odborníky znalých místních poměrů.

7) Ing. L. Turek Ph.D., ředitel Dopravního podniku města Ústí nad Labem, reagoval na výši jízdného, která v průběhu diskuze byla zmíněna, a informoval ostatní, že výše jízdného není v porovnání s ostatními českými městy vysoká. Vyšší je cena pouze u určitého typu jízdenky (roční). Dále informoval o tom, že v současné době má objem přepravených cestujících klesající tendenci. Ing. L. Turek Ph.D. dále navrhl cílit na nárůst podílu také u ostatních dopravních módu (pěší a cyklistická doprava). Zároveň zmínil možné zkreslení situace rekonstrukcí mostu Edvarda Beneše a jeho plánovaným uzavřením po dobu 2–3 roky. Rekonstrukce by měla začít v příštím roce.

STATUTÁRNÍ MĚSTO ÚSTÍ NAD LABEM
Odbor strategického rozvoje
Velká Hradební 2336/8, 401 00 Ústí nad Labem

8) Pan P. Vinš vyjádřil názor, že město by mělo mít vyšší cíle ve změně dělby přepravní práce. Ke zvýšení podílu cyklistické dopravy by podle něj měla být vybudována bezpečnější cyklistická infrastruktura. Zároveň vidí příležitost v podpoře sdílené mobility.

9) Pan R. Pospíšil z Dopravního podniku města Ústí nad Labem reagoval tím, že z grafu vyplývá pouze počáteční a koncový stav a neznáme data za roky mezi nimi. Nárůst ve skutečnosti může být mnohem vyšší než jedno procento.

10) Pan T. Kučera, ze společnosti HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r.o. informoval o tom, že data pocházejí z průzkumu realizovaného v loňském roce a z předcházejících let nejsou tato data k dispozici. Upozornil, že se jedná o výhled na dobu za pět (nyní už pouze za čtyři) roky, což je krátká doba na prosazení a realizaci opatření na podporu cyklistické infrastruktury.

11) Ing. M. Dlouhý, vedoucí odboru strategického rozvoje, Magistrátu města ÚnL navázal na předchozí diskuzi a upozornil, že při stávající tendenci přepravených osob prostředky veřejné hromadné dopravy by byl odhadovaný nárůst přepravených osob VHD vyšší než 1 %. Dále upozornil, že stávající uspořádání uliční sítě neumožňuje rychlé vybudování bezpečných cest pro cyklisty.

12) Ing. H. Brůhová-Foltýnová Ph.D., z Univerzity J.E.Purkyně vznesla námitku k metodologickému postupu. Vyjádřila názor, že nemá smysl v této fázi diskutovat o změně dělby přepravní práce. Dle ideálního stavu by měl být nejdříve k dispozici dopravní model a modelové scénáře. Teprve po srovnání změn po intervenci by bylo možné se rozhodnout.

13) Mgr. J. Husák, vedoucí oddělení koncepcí, Magistrátu města ÚnL informoval o tom, že dopravní model město Ústí nad Labem teprve poptává.

14) Následně proběhla diskuze o tom, že v rámci analytické části bude ještě zpracována SWOT analýza, která bude sloužit jako jeden z podkladů pro tvorbu vize.

Úkoly z jednání:

CDV: vytvoří a zašle členům Odborné pracovní skupiny pozvánku na Odborný kulatý stůl pořádaný v rámci Vizionářského fóra.

CDV a DHV: po dotvoření SWOT analýzy v rámci Analytické části PUMM zašle podklady spolu s pozvánkou členům Odborné pracovní skupiny.

Zapsal: Tomáš Kučera, HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r.o.

Informace o zpracování osobních údajů: Organizátor zpracovává osobní údaje v souvislosti s realizací Plánu udržitelné městské mobility. S osobními údaji bude nakládáno pouze po dobu nezbytně nutnou a také v rozsahu nezbytném pro realizaci všech nezbytných kroků směřujících k realizaci Plánu udržitelné městské mobility a v souladu se zákonem č. 101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů, ve znění pozdějších předpisů, a v souladu s NAŘÍZENÍM EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 (známém též pod zkratkou GDPR) o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů).

STATUTÁRNÍ MĚSTO ÚSTÍ NAD LABEM
Odbor strategického rozvoje
Velká Hradební 2336/8, 401 00 Ústí nad Labem

ZÁPIS Z JEDNÁNÍ

AKCE:	„Plán udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem “
PŘEDMĚT JEDNÁNÍ:	Prezentace analytické a návrhové části včetně akčního plánu v rozsahu SUMF
MÍSTO:	Magistrát města Ústí nad Labem, Velká Hradební 8, 401 00 Ústí nad Labem
DATUM:	**6. 2. 2019 od 14:00-15:00 hod**
ÚČASTNÍCI:	dle prezenční listiny
SCHŮZKA číslo:	**Prezentace pro zastupitelstvo města**

Název akce: „Prezentace analytické a návrhové části včetně akčního plánu v rozsahu SUMF“

1) Ing. Martin Dlouhý, vedoucí Odboru strategického rozvoje, MmÚ, všechny přítomné přivítal a seznámil je s obsahem prezentace.
2) Ing. Martin Zachariáš, projektový konzultant společnosti firmy HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r.o. v první části prezentace shrnul závěry přípravné a analytické části SUMF. V druhé části prezentace představil návrhovou část a akční plán. V poslední části prezentace vysvětlil schvalovací proces předložených dokumentů před odesláním na Ministerstvo dopravy.
3) V průběhu prezentace byli přítomným členům zastupitelstva města Ústí nad Labem zodpovězeny dotazy zástupci Odboru strategického rozvoje a zpracovatele společnosti HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r.o..

Zapsal: Tomáš Kučera, HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r.o.

Informace o zpracování osobních údajů: Organizátor zpracovává osobní údaje v souvislosti s realizací Plánu udržitelné městské mobility. S osobními údaji bude nakládáno pouze po dobu nezbytně nutnou a také v rozsahu nezbytném pro realizaci všech nezbytných kroků směřujících k realizaci Plánu udržitelné městské mobility a v souladu se zákonem č. 101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů, ve znění pozdějších předpisů, a v souladu s NAŘÍZENÍM EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 (známém též pod zkratkou GDPR) o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů).

STATUTÁRNÍ MĚSTO ÚSTÍ NAD LABEM
Odbor strategického rozvoje
Velká Hradební 2336/8, 401 00 Ústí nad Labem

ZÁPIS Z JEDNÁNÍ

AKCE:	„Plán udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem“
PŘEDMĚT JEDNÁNÍ:	Odborná pracovní skupina – Odborný brainstorming k tvorbě vize mobility města pro rok 2030+
MÍSTO:	Magistrát města Ústí nad Labem, Velká Hradební 8, 401 00 Ústí nad Labem
DATUM:	**16. 4. 2019, 13:00-15:00 hod**
ÚČASTNÍCI:	dle prezenční listiny
SCHŮZKA číslo:	**2**

Název akce: „Odborný brainstorming k tvorbě vize mobility města pro rok 2030+“

1) Pan Mgr. Michal Bajgart ze společnosti Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., zajišťující komunikační strategii projektu, přivítal přítomné na 2. setkání odborné pracovní skupiny a představil program brainstormingu. Pomocí prezentace seznámil přítomné účastníky s cíli brainstormingu, s výchozími podklady a nadřazenými dokumenty relevantními pro tvorbu vize, popsal její tvorbu a její smysl pro PUMM, včetně příkladů z jiných měst.
   Představeny byly 3 příklady z českých měst (kde již je PUMM hotový či před dokončením) jak vizi pojmout a sestavit. Prezentována byla vize Olomouce (slovní vyjádření), Brna (vyjádření na základě navrhnuté dělby přepravní práce) a Přerova (vyjádření na základě tří scénářů vývoje dělby přepravní práce). Zpracovatelem byla doporučena varianta olomoucká a přítomnými členy odsouhlasena. Následně byla představena výsledná celková SWOT analýza vzešlá z analytické části projektu jako podklad pro tvorbu vize.

   Z řad přítomných byl vznesen požadavek na větší akcent pěší dopravy ve SWOT analýze, zejm. v silných stránkách a příležitostech.

2) Po prezentaci následoval samotný brainstorming ve formě diskuse. Přítomní u stolu měli za úkol odpovědět na několik otázek a diskutovat na dané téma.
   Ke každé otázce přítomní vyjádřili svůj názor a vzájemně diskutovali svoje odpovědi. Široká škála odpovědí a názorů poslouží zpracovateli jako podklad pro tvorbu vize, příp. i cílů v rámci návrhové části projektu PUMM.

   Otázky položené přítomným, vč. zkráceného přepisu jednotlivých odpovědí:
   (Pozn.: většina odpovědí byla názorem jedné osoby a ostatní přítomní účastníci s ní nemuseli souhlasit, jednalo se o subjektivní názory a některé odpovědi si mohou odporovat.)

   1. Na co je dnes Ústí nad Labem (dále jen “ ÚnL“) hrdé (obecně), jaké jsou dnes silné stránky dopravy?
      - blízkost dálnice D8

STATUTÁRNÍ MĚSTO ÚSTÍ NAD LABEM
Odbor strategického rozvoje
Velká Hradební 2336/8, 401 00 Ústí nad Labem

- napojení města na D8 změnilo zásadně dopravní toky, značně ubylo krizových míst na území města, zmizely či se velmi zmírnily kongesce i hluk (např. na silnici I/30)
- v porovnání s ostatními (většími) městy ve městě kongesce nejsou (v ÚnL trvá kongesce minutu, tři minuty,…), což je v porovnání s jinými městy nic

- dojezdová vzdálenost do Prahy (časově i vzdálenostně)
- spojení části Severní Terasa s centrem města
- hustá a fungující veřejná doprava
  - dobře fungující MHD, vzešlo i z dotazníkového šetření v rámci strategie rozvoje města
  - IDS na území města však není zdaleka kompletní
- problémem jsou chybějící parkovací domy
  - chybí možnost levně a bezproblémově zaparkovat
  - kongesce se tvoří zejména v centru na výjezdech ze stávajících nepříliš vhodně umístěných parkovišť (u hlavního nádraží, u „Bohemky“)
- problémem je chybějící autobusové nádraží
  - obyvatelé si stěžují na absenci AN, neví, odkud regionální autobusy odjíždějí, ani kam se obrátit pro informace
  - klíčovým řešením je realizace dopravních uzlů ve městech – MHD a regionální doprava v jednom místě
  - z pohledu krajského úřadu není AN potřebný, AN není cíl, autobusy zastavují na centrálních zastávkách v centru
- z pohledu partnerského města Chemnitz (kde žijí převážně starší obyvatelé) je vhodné, aby se ÚnL orientovalo na mladé obyvatele města
- podpora VRT – příležitost u budoucí stanice VRT realizovat projekt dopravního uzlu, kde by se měla potkat veškerá hromadná (MHD, DÚK), je potřeba koordinovat tento projekt s projektem VRT skupina IDI? má k dispozici studii na dopravní uzel

2. Čím bude Ústí nad Labem známé na národní/mezinárodní úrovni v r. 2030 (2050)?
   - polygon pro autonomní dopravu
   - zastávka VRT mezi Prahou a Drážďany
   - skrytý a nevyužitý potenciál v řece Labi
     - velké téma
     - problémem je nesplavnost
     - řešení jezu v Děčíně, nutné odblokování ekoterorismu
     - infrastruktura k vodní dopravě je v ÚnL vybudovaná, ale chybí voda
   - potenciál v jezerech, co v okolí města vzniknou
   - ambicí je Ústí jako univerzitní město

STATUTÁRNÍ MĚSTO ÚSTÍ NAD LABEM
Odbor strategického rozvoje
Velká Hradební 2336/8, 401 00 Ústí nad Labem

- UJEP s 8 fakultami, nová výstavba a rozvoj univerzity
- vstupní brána z Německa do Čech

3. Čím/jak bude Ústí nad Labem lákat nové obyvatele?
   - kvalitní, nejlépe vybavená nemocnice v kraji
     - bezpečí zdraví
     - kvalitní zdravotní péče i za 10 – 15 let
   - průmyslové závody – automotive, chemický průmysl, prohlubování spolupráce s univerzitou
   - autonomní doprava
   - rozmanitost volnočasových aktivit
     - velký potenciál pro zlepšení nabídky obyvatelům i turistům
     - řeka, příroda, hory, jezera, …
     - lyžování, surfování, vodní sporty, cyklistika, …
     - nutno lépe využít potenciál a zlepšit marketing
     - chybí servis pro turisty a doplňková infrastruktura
   - dostupnost Prahy a Drážďan v souvislosti s VRT
     - potřeba v blízkosti stanice VRT vybudovat síť služeb (školy, školky apod.), aby děti zůstaly ve městě a rodiče odjeli do práce,…
     - dostupnost ale může naopak být i mínusem – konkurence vs. výhoda
   - problém univerzity UJEP – nejsou technické obory, mladí lidé za těmito obory odchází jinam a nevrací se
   - změna životního prostředí
     - již nyní velký skok ve zlepšení ŽP
     - ÚnL je vnímané jako spádové město – potenciál pro vylepšení image ŽP

4. Jak může doprava přispět k vyšší kvalitě života?
   - nutno rozšířit pobytový prostor pro pěší, cyklisty, inline, běh
     - v minulosti i současnosti se stále preferuje prostor pro motorovou dopravu na úkor prostoru pro udržitelné dopravní módy
     - na území města jsou široké komunikace, je možné změnit šířkové uspořádání ve prospěch pěších a cyklistů
   - nutno rozšířit bezpečnou infrastrukturu pro pěší a cyklisty
     - ÚnL disponuje místy či prostory vhodné pro rozšíření
     - v současné době není možné, aby např. děti a mládež samy jely na kole/koloběžce po městě

STATUTÁRNÍ MĚSTO ÚSTÍ NAD LABEM
Odbor strategického rozvoje
Velká Hradební 2336/8, 401 00 Ústí nad Labem

5. Jakou roli by měly v r. 2030 (2050) hrát jednotlivé druhy dopravy?

- usnadňovat lidem život, ne komplikovat

V poslední fázi této části se diskuse stočila k několika dalším tématům. Diskutovány byly tunelové varianty komunikací procházející městem. ŘSD má na žádost MD ČR zadat vypracování studie proveditelnosti tunelů (město s tunely nesouhlasí, nejsou nutné a nezbytné).
Přítomní byli dále upozorněni na zásadní problém s ústeckým územním plánem. Územní plán Ústí nad Labem je v současné době uzamčený, nelze v něm nic měnit a tento jeho stav nepovoluje realizaci jakékoli stavby či opatření, vč. dopravních řešení (není možné vybudovat parkoviště, upravovat šířkové uspořádání ulice apod.). Územní plán města je přitom jedním z nejdůležitějších dokumentů umožňující zajištění dopravního řešení města. Nový územní plán se teprve připravuje a začátek jeho platnosti se odhaduje až v rámci několika let. Z tohoto důvodu podle některých členů odborné komise ztrácí vize PUMM smysl. Z pohledu zpracovatele je tedy více než nutné a důležité v rámci městské samosprávy vyřešit tento problém a odblokovat územní plán.

3) Poslední částí setkání byla diskuse k tématům týkajícím se dopravy a dopravních módů v Ústí nad Labem.
Diskutována byla témata:
   - Doprava v klidu (parkování)
   - Veřejný prostor a zklidňování dopravy
   - Pěší doprava
   - Cyklistická doprava
   - Veřejná doprava
   - Automobilová doprava individuální
   - Nákladní doprava
   - Management mobility

U parkování byly diskutovány především místa pro nabíjení elektromobilů (pozvolný nárůst v ÚnL, bude potřeba větší progres a nutnost většího budování normálních nabíjecích stanic), nově na Střekově 3 místa, na ostatním území města chybí.
K veřejnému prostoru byla diskutována problematika nábřeží – nutnost a příležitost jeho oživení, v současné době nábřeží nežijí, výstavba jezů na Labi – jejich absence brání rozvoji lodní dopravy v ÚnL, v katastru města je velký problém množství parkujících nákladních automobilů a chybějící odstavná stání, diskutována také byla otázka bezpečnostní situace v centru města, kde se pohybuje velké množství sociálně slabých a nepřizpůsobivých občanů, problémem je celkově struktura obyvatel města a rozložení služeb cílených na tyto občany.

Zapsal: Ing. Martin Zachariáš, HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r.o.

STATUTÁRNÍ MĚSTO ÚSTÍ NAD LABEM
Odbor strategického rozvoje
Velká Hradební 2336/8, 401 00 Ústí nad Labem

Informace o zpracování osobních údajů: Organizátor zpracovává osobní údaje v souvislosti s realizací Plánu udržitelné městské mobility. S osobními údaji bude nakládáno pouze po dobu nezbytně nutnou a také v rozsahu nezbytném pro realizaci všech nezbytných kroků směřujících k realizaci Plánu udržitelné městské mobility a v souladu se zákonem č. 101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů, ve znění pozdějších předpisů, a v souladu s NAŘÍZENÍM EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 (známém též pod zkratkou GDPR) o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů).

ZÁPIS Z JEDNÁNÍ

AKCE:	„Plán udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem“
PŘEDMĚT JEDNÁNÍ:	Odborná pracovní skupina – Hodnocení přínosů opatření – 1. část
MÍSTO:	Magistrát města Ústí nad Labem, Velká Hradební 8, 401 00 Ústí nad Labem
DATUM:	**12. 9. 2019, 11:00–13:00 hod**
ÚČASTNÍCI:	dle prezenční listiny
SCHŮZKA číslo:	**3**

Název akce: „Představení společné vize a cílů, workshop k hodnocení přínosů opatření – 1. část: oblast Veřejná hromadná doprava, oblast Nákladní doprava, citylogistika, sdílená mobilita a management mobility“

- M. Bajgart z Centra dopravního výzkumu, v. v. i., přivítal přítomné na 3. setkání Odborné pracovní skupiny a představil program jednání. Pomocí prezentace seznámil přítomné účastníky s návrhem vize a strategických a specifických cílů, které byly sestaveny na základě podkladů: nadřazené a sektorové dokumenty, Analytická část PUMM Ústí nad Labem, vizionářský workshop: kulatý stůl s odbornou veřejností a kulaté stoly s obyvateli města pro sběr hodnot k sestavení vize.

- V rámci prezentace byl představen průběh sběru návrhů změn od veřejnosti do Pocitové mapy, celkový počet respondentů a odpovědí a nejčastěji zmiňované návrhy změn. K dané problematice posloužil také výřez centra města doplněný o další časté návrhy změn. Tento podklad poslouží také jako materiál k seznámení pro veřejnost na akci v rámci Evropského týdne mobility.

- Představena byla také komunikační a participační aktivita v rámci Evropského týdne mobility, kde měla veřejnost možnost se dne 17. 9. 2019 setkat se zástupci zpracovatele (M. Bajgart, T. Kučera, D. Morongová) na stánku, k diskuzi k navrženým opatřením nad mapou. Dalšími aktivitami, které zde proběhly, bylo představení výstupu z pocitové mapy zobrazené ve výřezu mapy centra města, náhled do dokumentu SUMF včetně výtahu z tohoto dokumentu, možnost účasti na komentované vycházce k vybraným navrženým opatřením.

- Po prezentaci následovalo samotné hodnocení přínosů opatření, nejprve pro oblast veřejné hromadné dopravy, v další části k nákladní dopravě, citylogistice, sdílené mobilitě a managementu mobility. Každý z účastníků jednání měl možnost pro danou oblast vyznačit přínos opatření v kategoriích doprava a urbanismus, životní prostředí, realizovatelnost, ekonomické a společenské dopady. U každého opatření mohl hodnotitel zaznamenat přínos ve všech kategoriích. Opatření, u kterých bude hodnocen přínos ve více okruzích hodnocení, budou mít větší preferenci při sestavování souborů opatření pro modelované scénáře.

Kontaktní osoby za zpracovatele:

DHVConsulting, spol. s r. o.
Tomáš Kučera
tomas.kucera@rhdhv.com

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.
Michal Bajgart
michal.bajgart@cdv.cz

- Na závěr workshopu k hodnocení přínosů opatření bylo účastníkům jednání sděleno, že příští jednání, bude zaměřeno na zbývající oblasti mobility: IAD a parkování, pěší a cyklistická doprava.

Zapsal: Mgr. Michal Bajgart, Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

Informace o zpracování osobních údajů:
Organizátor zpracovává osobní údaje v souvislosti s realizací Plánu udržitelné městské mobility. S osobními údaji bude nakládáno pouze po dobu nezbytně nutnou a také v rozsahu nezbytném pro realizaci všech nezbytných kroků směřujících k realizaci Plánu udržitelné městské mobility a v souladu se zákonem č. 101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů, ve znění pozdějších předpisů, a v souladu s NAŘÍZENÍM EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 (známém též pod zkratkou GDPR) o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů).

Kontaktní osoby za zpracovatele:

DHVConsulting, spol. s r. o.
Tomáš Kučera
tomas.kucera@rhdhv.com

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.
Michal Bajgart
michal.bajgart@cdv.cz

ZÁPIS Z JEDNÁNÍ

AKCE:	„Plán udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem“
PŘEDMĚT JEDNÁNÍ:	Odborná pracovní skupina – Hodnocení přínosů opatření – 2. část
MÍSTO:	Magistrát města Ústí nad Labem, Velká Hradební 8, 401 00 Ústí nad Labem
DATUM:	**26. 9. 2019, 9:00–11:00 hod**
ÚČASTNÍCI:	dle prezenční listiny
SCHŮZKA číslo:	**4**

Název akce: „Hodnocení přínosů opatření – 2. část: oblast Automobilová doprava a parkování, oblast Pěší a cyklistická doprava“

- M. Bajgart z Centra dopravního výzkumu, v. v. i., přivítal přítomné na 4. setkání Odborné pracovní skupiny a představil program jednání. Pomocí prezentace seznámil přítomné účastníky s uskutečněnou akcí Evropský týden mobility, kterého se zástupci zpracovatele PUMM Ústí nad Labem účastnili. V rámci akce byla na stánku k PUMM Ústí nad Labem možnost diskuze veřejnosti se zpracovateli nad mapou k připraveným návrhům opatření, veřejnost se mohla seznámit s dokumentem SUMF, k dispozici byla mapa s výřezem centra města s návrhy změn z pocitové mapy. V rámci akce Evropského týdne mobility se mohla ústecká veřejnost zapojit do komentovaných vycházek k navrženým opatřením se zaměřením na zklidnění dopravy v centru města a k problematice veřejných prostranství.

- Po shrnutí akce Evropský týden mobility navázali účastníci workshopu na hodnocení opatření týkající se veřejné dopravy a nákladní dopravy, citylogistiky, sdílené mobility a managementu mobility ze dne 12. 9. 2019. Během druhého workshopu byla hodnocena opatření spadající do okruhů Individuální automobilové dopravy a parkování a Pěší a cyklistické dopravy. Každý z účastníků měl zhodnotit pro každé opatření jeho možné přínosy v rámci čtyř kategorií - doprava a urbanismus, životní prostředí, realizovatelnost, ekonomické a společenské dopady. Při workshopu facilitátor přečetl opatření, případně ho podrobněji vysvětlil a přítomní měli možnost prodiskutovat jeho přínosy. Po krátké diskusi každý účastník sám za sebe zaškrtl do připraveného formuláře svůj názor, zda má opatření přínos v každé ze 4 kategorií, či nikoli. Opatření byla sestavena z několika zdrojů: studie společnosti NDCon, současný Strategický plán města Ústí nad Labem, podněty od veřejnosti z Pocitové mapy PUMM Ústí nad Labem, společný brainstorming zpracovatele v rámci konsorcia, zaslané náměty pana zastupitele Martina Hausenblase, MBA.

- Z oblasti individuální automobilové dopravy a parkování se nejvíce diskutovalo o dobudování vnitřního silničního okruhu (spojka mezi ulicemi W. Churchila – Masarykova), ze strany Policie zazněl názor k využití ploch brownfieldů spíše k vybudování obchodních zařízení než záchytných parkovacích kapacit.

Kontaktní osoby za zpracovatele:

HaskoningDHV, spol. s r. o.
Tomáš Kučera
tomas.kucera@rhdhv.com

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.
Michal Bajgart
michal.bajgart@cdv.cz

V oblasti pěší a cyklistické dopravy byla řešena problematika případného zavedení pěší zóny v ulicích Pařížská a Dlouhá a řešení vjezdu do podzemních garáží v dané lokalitě. Dále byl diskutován smysl přestupních vazeb mezi individuální automobilovou dopravou a kolem. Přítomným členům odborné skupiny bylo vysvětleno, že komunikace mají svoji kapacitu a po její naplnění je potřeba řešit jiný mód dopravy. Proto se zpracovává Plán udržitelné mobility, aby se předešlo tomuto stavu.

Oblasti hodnocení záměrů opatření, podle kterých jednotlivý členové komise hodnotili jejich přínosy:

Doprava a urbanismus

Zlepšení dostupnosti a celistvosti sítě
Zvyšování propojenosti různých druhů dopravy, intermodality a jejich efektivnosti
Redukce dopravní zátěže v městské zástavbě
Revitalizace a zatraktivnění veřejného prostoru
Vytvoření alternativ k cestování automobilem
Zkrácení cestovních časů
Vliv na zvýšení bezpečnosti v dopravě

Životní prostředí

Vliv na snížení emisí
Snížení hlukové zátěže
Zlepšení kvality ovzduší a zdraví obyvatel

Realizovatelnost

Efektivita vynaložených nákladů
Časová náročnost realizace
Pokročilost přípravy
Soulad s plánovací dokumentací

Ekonomické a společenské dopady

Vliv na kvalitu života
Sociální dopady
Zlepšování povědomí, spolupráce a informovanosti
Přijetí veřejností a politická podpora
Zvýšení atraktivity území pro investice
Růst hodnoty nemovitostí
Podpora turismu
Snížení výdajů veřejného sektoru
Finanční nákladnost realizace

Zapsal: Mgr. Michal Bajgart, Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

Informace o zpracování osobních údajů:

Kontaktní osoby za zpracovatele:

HaskoningDHV, spol. s r. o.
Tomáš Kučera
tomas.kucera@rhdhv.com

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.
Michal Bajgart
michal.bajgart@cdv.cz

Organizátor zpracovává osobní údaje v souvislosti s realizací Plánu udržitelné městské mobility. S osobními údaji bude nakládáno pouze po dobu nezbytně nutnou a také v rozsahu nezbytném pro realizaci všech nezbytných kroků směřujících k realizaci Plánu udržitelné městské mobility a v souladu se zákonem č. 101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů, ve znění pozdějších předpisů, a v souladu s NAŘÍZENÍM EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 (známém též pod zkratkou GDPR) o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů).

Kontaktní osoby za zpracovatele:

HaskoningDHV, spol. s r. o.
Tomáš Kučera
tomas.kucera@rhdhv.com

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.
Michal Bajgart
michal.bajgart@cdv.cz

ZÁPIS Z JEDNÁNÍ

AKCE:	„Plán udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem“
PŘEDMĚT JEDNÁNÍ:	Řídící skupina a Odborná pracovní skupina – Prezentace výstupů Pocitové mapy a představení Dopravního modelu
MÍSTO:	Magistrát města Ústí nad Labem, Velká Hradební 8, 401 00 Ústí nad Labem
DATUM:	15. 1. 2020, 13:00 hod
ÚČASTNÍCI:	dle prezenční listiny
SCHŮZKA číslo:	

Název akce: „Prezentace výstupů Pocitové mapy a představení Dopravního modelu s opatřeními ve scénářích“

- Mgr. T. Kočí, vedoucí oddělení koncepcí, přivítal přítomné a představil program jednání.
- M. Bartoš ze společnosti CDV přítomným prezentoval výstupy z Pocitové mapy, která byla pro veřejnost přístupná v termínu od 18. 4. 2019 do 31. 8. 2019. Na webové adrese https://usti-nad-labem.mapanavrhu.cz/ jsou k dispozici výstupy z podnětů občanů. Přítomným bylo představeno fungování webové aplikace. K této části prezentace nebyl ze strany účastníků vznesen žádný dotaz.
- Mgr. J. Dufek Ph.D. ze společnosti CDV prezentoval dopravní model města Ústí nad Labem. Přítomným byl vysvětlen postup tvorby dopravního modelu. Následně byly představeny modely dopravy pro jednotlivé módy dopravy a výhledové roky. U každého výhledového scénáře byly představeny balíčky opatření, které byly modelovány v daném období.
- Po prezentaci modelu a jeho výstupů účastníci debatovali na téma řešení vedení vybraných cyklostezek a dopad opatření zavedení „Zóna 30“ na dopravu v klidu.
- Na závěr se přítomným představil zpracovatel dokumentu SEA Ing. arch. Willy Hána, CSc. a nastínil postup při zpracování dokumentu SEA.

Zapsal: Ing. Martin Zachariáš, HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r.o.

Informace o zpracování osobních údajů:
Organizátor zpracovává osobní údaje v souvislosti s realizací Plánu udržitelné městské mobility. S osobními údaji bude nakládáno pouze po dobu nezbytně nutnou a také v rozsahu nezbytném pro realizaci všech nezbytných kroků směřujících k realizaci Plánu udržitelné městské mobility a v souladu se zákonem č. 101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů, ve znění pozdějších předpisů, a v souladu s NAŘÍZENÍM EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 (známém též pod zkratkou GDPR) o ochraně

Kontaktní osoby za zpracovatele:

HaskoningDHV, spol. s r. o.
Tomáš Kučera
tomas.kucera@rhdhv.com

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.
Michal Bajgart
michal.bajgart@cdv.cz

fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů).

Kontaktní osoby za zpracovatele:

HaskoningDHV, spol. s r. o.
Tomáš Kučera
tomas.kucera@rhdhv.com

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.
Michal Bajgart
michal.bajgart@cdv.cz

ZÁPISY Z JEDNÁNÍ – PRACOVNÍ SKUPINA PRO KOMUNIKACI

STATUTÁRNÍ MĚSTO ÚSTÍ NAD LABEM
Odbor strategického rozvoje
Velká Hradební 2336/8, 401 00 Ústí nad Labem

Zápis z jednání

NÁZEV AKCE:	„Pracovní skupina ke komunikaci - Plán udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem “
PŘEDMĚT JEDNÁNÍ:	Představení činnosti pracovní skupiny, nastavení spolupráce, doplnění informací do komunikační strategie a představení aktivit na nejbližší období
MÍSTO:	Magistrát města Ústí nad Labem, Velká Hradební 8, 401 00 Ústí nad Labem
DATUM:	**12. 11. 2018 od 13:30 - 14:30 hod**
ÚČASTNÍCI:	Ing. Martin Dlouhý, Ing. Andrea Ryvolová, Mgr. Jan Husák, Mgr. Michal Bajgart , Ing. Dalibor Dařílek, Ing. Hana Cinkaničová, Ing. Pavel Bakule, Ing. Libor Turek, Romana Macová, Bc. Michaela Hnidová DiS., PhDr. Jana Müllerová, Ing. Hana Slawischová, Tomás Kučera, Ing. Lucie Sádlová, Ing. Pavel Bakule
SCHŮZKA číslo:	**1**

Název akce:

„Pracovní skupina ke komunikaci - Plán udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem “

Program jednání:

- představení činnosti pracovní skupiny po dobu realizace PUMM
- doplnění návrhu komunikačních kanálů pro komunikaci s veřejností do Komunikační strategie k PUMM (viz prezentace v příloze)
- představení návrhu obsahu webové stránky pro komunikaci s veřejností
- návrh plánovaných aktivit s veřejností a společná diskuze
- příprava veřejného projednání analytické části PUMM, možnosti spolupráce na propagaci akce

Průběh jednání:

- Úvodem byla členům pracovní skupiny představena fáze zpracování PUMM, dále na čem je komunikace a participace založena a z čeho vychází, náplň činnosti pracovní skupiny (představa o zapojení a spolupráce s členy)
- Dále proběhlo informování o komunikačních kanálech pro komunikaci s veřejností v rámci realizace PUMM
- Prezentován byl návrh obsahu webu a aktuální informace (k čemu bude sloužit, jak bude skrze web komunikováno s veřejností, možnost sběru podnětů), diskutována byla problematika měřítka příchozích podnětů. Zde je třeba předtřídit podněty tak, aby se k osobě zodpovědné za komunikaci dostaly podněty měřítka úrovně strategického plánu (PUMM) – nabízí se uvést příklady podnětů, nasměrovat přímý odkaz z webu k realizovaného strategického plánu – oblast dopravy. V první fázi bude vyzkoušeno na zasílání podnětů k analytické fázi PUMM.

- V rámci prezentace byl představen jednotný vizuální styl na příkladu plánů udržitelné městské mobility z jiných českých měst, byla prezentována doporučená možnost vytvoření loga a sloganu pro PUMM Ústí nad Labem. Navržené řešení je využít loga města Ústí nad Labem a modifikovat jej o doplnění sloganu. Návrh na znění sloganu mohou členové PSK zasílat p.Husákovi, p.Ryvolové či p.Bajgartovi na email. Ze strany pořizovatele PUMM bude vybrána finální podoba sloganu.
- Následovalo představení návrhu participačních aktivit (přímých pro potřebu PUMM a možnosti využití akcí města či partnerů), návrh bude průběžně aktualizován.
- V závěru byli členové seznámeni s konceptem veřejného projednání analytické fáze, diskuze zde byla, zda jej realizovat ještě v závěru tohoto roku. Výsledkem diskuze je návrh ze strany města, který umožní veřejnosti seznámit se s analytickou fází prostřednictvím dokumentu, který bude zveřejněn v prosinci tohoto roku na připravovaném webu k PUMM Ústí nad Labem. Vedle dokumentu zde zástupci z DHV připraví prezentaci, veřejnost bude moci zasílat podněty. Na přelomu ledna a února 2019 bude následovat veřejné projednání. Navrženými prostory ke konání akce jsou: Kulturní středisko města, Císařský sál Městského muzea, Informační centrum města.
- Dalšími tématy v závěrečné diskuzi bylo zapojení Cyklocentra, event.. cyklokoordinátora, nastavení vhodného formátu a zapojení veřejnosti (online pocitová mapa, možnost širšího vyjádření se veřejnosti na setkáních a akcích PUMM, zapojení politiků do diskuze s veřejností ze strany města, projekt portál pro občana, zasílání podnětů ohledně bezbariérovosti vozidel a dopravní infrastruktury ve městě, možnosti využití aktivit – Zdravé město (aktivity např. Dětský parlament, ETM a další), Dopravní výchova a vzdělávací aktivity Městské policie, dětské hřiště Krásné Březno, navázání spolupráce s Univerzitou, Facebook města a projektu – vytvoření FB profilu projektu a ošetření jeho správy (nutnost interního projednání k nastavení procesu), možnost sdílení příspěvků na profil města a web města, Informační centrum města a Dopravní podnik – možnost využít obrazovky k propagaci aktivit PUMM.

Úkoly z jednání:

- Všichni členové pracovní skupiny: zaslat nápady na slogan na PUMM
- Všichni členové pracovní skupiny: zaslat aktivity, které mohou být využity pro PUMM, případně možnosti, jak můžeme spolupracovat (propagace aktivit, prostory, plánované akce a kampaně..)
- p.Bajgart zašle obratem prezentaci p.Hnidové ke kontaktování dalších osob
- p.Bajgart, p.Husák, p.Ryvolová: do konce listopadu zaslat webmasterovi podklady pro web PUMM Ústí nad Labem
- p.Bajgart, p.Husák, p.Ryvolová: od prosince 2018 zveřejnit dokument analytické fáze PUMM na webu PUMM, zahájit komunikaci s veřejností a sběr podnětů
- p.Kučera: příprava prezentace k zveřejnění analytické fáze na webu a veřejném projednání
- p.Husák, p.Ryvolová: svolání schůzky k jednání o zřízení Facebookového profilu k projektu
- p.Husák, p.Ryvolová: zvážit možnost a případně zahájit práce na přípravě mentální mapy pro sběr a zaznamenávání podnětů na webu projektu k problémům v dopravě na území města a spádové oblasti

STATUTÁRNÍ MĚSTO ÚSTÍ NAD LABEM
Odbor strategického rozvoje
Velká Hradební 2336/8, 401 00 Ústí nad Labem

- p.Husák, p.Ryvolová: stanovení zodpovědné osoby pro komunikaci s veřejností a sběr podnětů, řízení komunikace a tvorbu příspěvků na webu a Facebookovém profilu projektu
- p.Bajgart, p.Husák, p.Ryvolová: sjednání termínu (závěr ledna) na veřejné projednání, zajištění prostor, příprava informační kampaně a oslovení veřejnosti skrze komunikační kanály
- p.Bajgart, p.Husák, p.Ryvolová: spolupráce s Informačním centrem na zahájení sběru podnětů a vytvoření kontaktního místa

Kontaktní email pro zasílání nápadů na slogan a možností spolupráce:
Jan.Husak@mag-ul.cz, Andrea.Ryvolova@mag-ul.cz, michal.bajgart@cdv.cz

Zapsal/a: Ing. Andrea Ryvolová, Odbor strategického rozvoje, MmÚ
Mgr. Michal Bajgart, CDV, v. v. i.

Informace o zpracování osobních údajů: Organizátor zpracovává osobní údaje v souvislosti s realizací Plánu udržitelné městské mobility. S osobními údaji bude nakládáno pouze po dobu nezbytně nutnou a také v rozsahu nezbytném pro realizaci všech nezbytných kroků směřujících k realizaci Plánu udržitelné městské mobility a v souladu se zákonem č. 101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů, ve znění pozdějších předpisů, a v souladu s NAŘÍZENÍM EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 (známém též pod zkratkou GDPR) o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů).

STATUTÁRNÍ MĚSTO ÚSTÍ NAD LABEM
Odbor strategického rozvoje
Velká Hradební 2336/8, 401 00 Ústí nad Labem

Zápis z jednání

NÁZEV AKCE:	„Pracovní skupina ke komunikaci - Plán udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem “
PŘEDMĚT JEDNÁNÍ:	Stav probíhajících komunikačních aktivit, představení nadcházející aktivity a výhled na rok 2019
MÍSTO:	Magistrát města Ústí nad Labem, Velká Hradební 8, 401 00 Ústí nad Labem
DATUM:	**20. 2. 2019 od 11:00 - 12:00 hod**
ÚČASTNÍCI:	Ing. Martin Dlouhý, Ing. Andrea Ryvolová, Mgr. Jan Husák, Mgr. Michal Bajgart , Mgr. Alena Klímová, Ing. Hana Cinkaničová, Romana Macová, Bc. Michaela Hnidová DiS., Tomáš Kučera, Bc. Tereza Limburská, Ing. Libor Pacovský. MSc., BA, Ing. Hana Brůhová, ,Milan Stýblo, PhDr. Müllerová Jana,
SCHŮZKA číslo:	**2**

Název akce:

„Pracovní skupina ke komunikaci - Plán udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem “

Program jednání:

- ohlédnutí za setkáním s veřejností
- volba sloganu k PUMM ze zaslaných návrhů
- představení aktivit s veřejností na rok 2019
- stav probíhajících aktivit s veřejností
- příprava na vizionářské fórum

Průběh jednání:

- V úvodu A. Klímová představila realizovanou aktivitu s veřejností k představení PUMM Ústí nad Labem, výstupům analytické části PUMM a komunikačním aktivitám. Součástí aktivity s veřejností byly také tematické kulaté stoly pro sběr kladů a záporů současné dopravy města. K sesbíraným kladům a záporům účastníci akce přiřazovali preference. Členové pracovní skupiny byli seznámeni s výstupy workshopu s veřejností a v prezentaci zazněly hlavní klady i zápory, které byly od veřejnosti získány. Následná diskuze proběhla k parkování vozidel v Žižkově ulici a v Předlicích, kde parkují nákladní vozidla vzhledem k nedostatečné infrastruktuře v okolí D8.
- Dalším bodem agendy bylo představení akcí a aktivit s veřejností plánovaných na rok 2019. Nejbližší akci je vizionářské fórum, po dokončení společné vize mobility města bude následovat představení vize. V návrhové části bude veřejnost vyzvána k zapojení se do procesu identifikace opatření. Poslední plánovanou aktivitou bude panelová diskuze k závěrečnému projednání návrhové části PUMM.

- Mezi představenými probíhajícími aktivitami s veřejností jsou: výtvarná soutěž pro žáky a studenty ZŠ a SŠ na téma ,,Jak bude vypadat doprava ve městě v roce 2030?'', aktuálně ukončená soutěž k tvorbě sloganu pro PUMM Ústí nad Labem, v přípravě je Pocitová mapa k návrhové části. CDV identifikovalo akce Policie ČR s veřejností, které se mohou využít pro potřeby komunikace PUMM. Diskutována byla možnost volby vítězného návrhu formou hlasování na Facebooku. Tato možnost byla po předchozích špatných zkušenostech města a k další časové prodlevě členy PSK zamítnuta. Dotaz byl ohledně sloganu, kde bude užíván. M. Bajgart objasnil, že slogan bude užíván v rámci aktivit realizovaných po dobu zpracování PUMM i následně při jeho implementaci.
- M. Bajgart prezentoval termín a obsah vizionářského fóra. Po komunikaci s p. Hnidovou byl zvolen termín 8. – 9. 4. 2019, p. Hnidová termín pro sjednání prostor na UJEP potvrdí.
- Zástupci CDV bylo na závěr prezentace zveřejněno TOP 8 návrhů na slogan, které doporučuje k výběru pro členy pracovní skupiny. CDV předalo městu ceny pro vítěze soutěže o slogan. Postup výběru sloganu byl určen členy PSK takto: CDV zašle návrhy zaslané soutěžícími v řádném termínu soutěže spolu s doporučeným výběrem, p. Husák předá Kanceláři primátora k volbě vítězného návrhu.

Úkoly z jednání:

- CDV: předání graficky zpracovaných pozvánek na akce s veřejností městu pro další šíření skrze komunikační kanály určené v Komunikační strategii
- CDV: předání pozvánek na akce s veřejností ve formě plakátu a banneru (informace na obrazovky) p. Hnidové a zároveň předání plakátů do vozidel MHD a případně ke zveřejnění na Facebooku zástupci DP Ústí nad Labem
- p. Hnidová: zaslat email s potvrzením termínu a prostor na UJEP k pořádání vizionářského fóra
- Průvodní informace k soutěži o slogan PUMM spolu s návrhy a doporučeními zaslat p. Husákovi, který dále postoupí na Kancelář primátora ke zvolení vítězného návrhu.
- CDV: zaslat p. Hnidové prezentaci
- Všichni členové: zaslat logo své instituce CDV pro možnost propagace na pozvánkách a materiálech PUMM
- CDV: zašle p. Husákovi průvodní informace k výtvarné soutěži a k ukončení soutěže o slogan, informace budou zveřejněny v komunikačních kanálech města

Podněty z jednání:

- PUMM by měl být více zaštítěn politickou reprezentací města
- Komunikační aktivity by měly mít také vzdělávací charakter: krátká vzdělávací videa o dopravě a dopadu na život ve městě, informační charakter vysvětlující výhody jednotlivých druhů dopravy apod. (např. www.cistoustopou.cz, výstava Dánského velvyslanectví)

STATUTÁRNÍ MĚSTO ÚSTÍ NAD LABEM
Odbor strategického rozvoje
Velká Hradební 2336/8, 401 00 Ústí nad Labem

Zapsal/a: Mgr. Michal Bajgart, CDV, v. v. i.

Informace o zpracování osobních údajů: Organizátor zpracovává osobní údaje v souvislosti s realizací Plánu udržitelné městské mobility. S osobními údaji bude nakládáno pouze po dobu nezbytně nutnou a také v rozsahu nezbytném pro realizaci všech nezbytných kroků směřujících k realizaci Plánu udržitelné městské mobility a v souladu se zákonem č. 101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů, ve znění pozdějších předpisů, a v souladu s NAŘÍZENÍM EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 (známém též pod zkratkou GDPR) o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů).

CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU

Royal HaskoningDHV

PLÁN UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY MĚSTA ÚSTÍ NAD LABEM

Komunikační strategie

Datum zpracování: 12. 5. 2020 (aktualizace k srpnu 2020)

Verze: 2.0

Obsah

1 Současný stav nastavení komunikačních aktivit 4
1.1 Komunikace města s obyvateli 4
1.2 Komunikace města s návštěvníky 5
2 Organizační struktura týmu pro zpracování SUMP Ústí nad Labem 6
2.1 Řídicí skupina 6
2.2 Odborné skupiny 8
2.2.1 Odborná pracovní skupina k PUMM Ústí nad Labem 8
2.2.2 Pracovní skupina pro komunikaci PUMM Ústí nad Labem 9
2.3 Širší veřejnost 10
3 Cílové skupiny 12
4 Cíle a jejich evaluace 13
5 Komunikační nástroje 15
5.1 Obsah komunikace, aktivity a pravidla navázané na cíle KS 16
6 Komunikační aktivity 18
6.1 Zodpovědnost za průběh komunikačních aktivit 22
6.2 Způsob zpracování a vypořádání získaných podnětů 22
6.3 Participační aktivity a kampaně 23
7 Harmonogram 29
8 Seznam zkratek 30
9 Seznam tabulek 30

1 Současný stav nastavení komunikačních aktivit

1.1 Komunikace města s obyvateli

Komunikaci navenek zajišťuje především **kancelář primátora**. Mezi činnosti odboru patří příprava tiskových zpráv, pořádání tiskových konferencí a celková komunikaci a styk s médii, dále zajišťování aktuálních informací na městském serveru, vydávání Městských novin, vyhodnocování monitoringu denního tisku a krizová komunikace s veřejností. Za komunikaci je zodpovědná především tisková mluvčí, tiskový referent a referent PR. Kromě toho zajišťuje odbor přípravu projevů, vystoupení a podkladů pro členy vedení města či jeho zahraniční vztahy. Informace pro veřejnost poskytnuté dle zákona o svobodném přístupu k informacím zveřejňuje na webu města **kancelář tajemníka**, která zároveň vede i agendu úřední desky.

Město Ústí nad Labem využívá ke komunikaci s veřejností také nejrůznější projekty, z nichž z hlediska dopravy je nejdůležitější projekt **Zdravé město a místní Agenda 21 Ústí nad Labem**. Jeho koordinátorem je **odbor strategického rozvoje**, který pro veřejnost organizuje Fóra Zdravých měst a rovněž také akce bezpečnostně preventivní v rámci podporovaných kampaní, jako jsou Evropský týden mobility nebo Dny zdraví, atp. Kromě realizace cílů a opatření projektu Zdravé město Ústí nad Labem naplňováním schváleného Plánu zdraví a kvality života, zajišťuje odbor rovněž také zpracování, realizaci a řízení dalších integrovaných plánů/strategií rozvoje města či širšího okolí. Na komunikaci s obyvateli se odbor podílí následujícími činnostmi:

- zajištěním výroby a distribucí informačních předmětů o projektech
- pořádáním konferencí a veřejných projednání k tématu strategického rozvoje a rozvojových projektů města
- provozem **Informačního střediska města** (poskytnutí všeobecných informací a informací o dopravních spojeních, odborné přednášky, semináře, tiskové konference atp.).

Vybrané komunikační kanály, které město využívá pro komunikaci s veřejností:

- webové stránky města Ústí nad Labem (http://www.usti-nad-labem.cz)
- Městské noviny (vycházejí 1x za dva měsíce)
- mobilní aplikace inCity
- sociální síť Facebook (profil Statutární město Ústí nad Labem
- Youtube

Město se pravidelně zapojuje do řady aktivit a kampaní určených pro obyvatele i návštěvníky, které jsou informačního či osvětového charakteru, ale zároveň umožňují zisk podnětů, názorů a zkušeností ze strany veřejnosti. Každoročně probíhají následující kampaně:

- Evropský týden mobility (září)
- Dny zdraví
- Fóra Zdravých měst
- Na kole jen s přilbou
- Do práce na kole
- Den bez aut (MHD zdarma)

1.2 Komunikace města s návštěvníky

Oblast komunikace v rámci cestovního ruchu města má ve své gesci **odbor strategického rozvoje**. V rámci této agendy má odbor má na starosti metodickou koordinaci činnost **Cyklocentra města Ústí nad Labem**, např. distribuci infomateriálů a prodejního zboží a poskytované služby, a zároveň také provoz **Informačního střediska města Ústí nad Labem.** Informační středisko zajišťuje:

- poskytnutí turistických informací a služeb s cestovním ruchem spojených
- prodej propagačních materiálů, map a publikací o městě a okolí, správu a provoz e-shopu
- chod výstavních prostor včetně zajištění pravidelných měsíčních výstav
- distribuci informačních a propagačních materiálů do restaurací, ubytovacích zařízení a turistických cílů ve městě a okolí a do infocenter v zahraničí

Odbor strategického rozvoje realizuje v oblasti cestovního ruchu také další samostatné aktivity a projekty, z nichž mezi hlavní patří zahájení turistické a cyklistické sezóny v Ústí nad Labem, Dny evropského dědictví a již zmíněná kampaň Do práce na kole. Rovněž zajišťuje:

- PR v oblasti cestovního ruchu a volnočasových aktivit na webu města (Portál pro volný čas, FB atd.)
- marketingovou přípravu a praktické zajišťování účasti města a jeho prezentace na veletrzích cestovního ruchu a prezentačních akcích
- propagaci a publicitu města na webu města, externích turistických portálech a v tištěných médiích a regionálních televizních médiích, včetně tvorby pozvánek a článků
- uspořádání setkání v informačních centrech a v dalších subjektech cestovního ruchu

2 Organizační struktura týmu pro zpracování SUMP Ústí nad Labem

SUMP Ústí nad Labem je strategický dokument, který ze své podstaty vyžaduje při svém zpracování vstupy od celé řady odborníků, zástupců města, dotčených organizací i široké veřejnosti. Z tohoto důvodu jsou pro řízení a realizaci projektu stanoveny jednotlivé skupiny zástupů těchto uskupení, které se v rámci pravidelných jednání budou vypořádávat s aktuálním děním v projektu a budou stanovovat postupy pro zpracování dílčích částí SUMP.

Pro potřebu managementu projektu se jedná o řídicí skupinu zajišťující dohled nad celým projektem. Odborné skupiny slouží pro řešení a vydávání stanovisek k odborným částem dílčích studií, směřování projektu po odborné stránce, připomínkování navržených opatření apod. V rámci zpracování SUMP je počítáno i se zahrnutím širší veřejnosti jako aktéra nejen při připomínkovacím procesu a pro diskusi nad návrhy změn v území.

2.1 Řídicí skupina

Řídicí skupina je nejvyšším řídicím orgánem projektu a její kompetence spočívají v dohlížení na jeho průběh, nastavení dalšího směřování a ve schvalování zásadních dílčích dokumentů a částí SUMP. Skupina je tvořena politickými zástupci města a vedoucími pracovníky magistrátu města Ústí nad Labem nebo jejich zástupci.

Členové řídicí skupiny jsou navrženi městem Ústí nad Labem v následujícím obsazení:

- Mgr. Ing. Petr Nedvědický, primátor města, do jehož gesce spadá oblast krizového řízení, společnosti s městskou účastí, doprava, městská policie, ITI, primator@mag-ul.cz (platné od listopadu 2018)
- Ing. Pavel Tošovský, náměstek primátora, do jehož gesce spadá oblast dotací, investic, majetku, pavel.tosovsky@mag-ul.cz (platné od listopadu 2018)
- Ing. Věra Nechybová, primátorka města, do jejíž gesce spadá oblast územního plánování, strategického plánování, Vera.Nechybova@mag-ul.cz (platné do října 2018)
- Bc. Pavel Dufek, náměstek primátorky, do jehož gesce spadá oblast dopravy, majetku, Pavel.Dufek@mag-ul.cz (platné do října 2018)
- Ing. Martin Dlouhý, vedoucí Odboru strategického rozvoje (OSR), případně jeho zástupce, Martin.Dlouhy@mag-ul.cz (platné do srpna 2020)
- Mgr. Jan Husák, vedoucí oddělení koncepcí OSR, případně jeho zástupce, Jan.Husak@mag-ul.cz (platné do dubna 2019)
- Ing. Lucie Sádlová, vedoucí oddělení koncepcí OSR, případně jeho zástupce, Lucie.Sadlova@mag-ul.cz (platné od dubna 2019 do prosince 2019)
- Mgr. Tomáš Kočí, vedoucí oddělení koncepcí OSR, případně jeho zástupce, Tomas.Koci@mag-ul.cz (platné od ledna 2020)
- Ing. Simona Karpíšková, vedoucí Odboru životního prostředí, případně jeho zástupce, Simona.Karpiskova@mag-ul.cz
- Ing. Dalibor Dařílek, vedoucí Odboru dopravy a majetku, případně jeho zástupce, Dalibor.Darilek@mag-ul.cz
- Ing. Eva Šartnerová, vedoucí Odboru investic a územního plánování, případně jeho zástupce, Eva.Sartnerova@mag-ul.cz (platné do srpna 2020)
- Bc. Martina Žirovnická, vedoucí Odboru městských organizací, strategického rozvoje a investic, případně jeho zástupce, Martina.Zirovnicka@mag-ul.cz (platné od září 2020)

- Ing. Libor Turek Ph.D., výkonný ředitel Dopravního podniku města Ústí nad Labem, případně jeho zástupce, turek@dpmul.cz, reditel@dpmul.cz
- Ing. arch. Vladimír Charvát, hlavní architekt města Ústí nad Labem, případně jeho zástupce, Vladimir.Charvat@mag-ul.cz (platné do prosince 2018)

2.2 Odborné skupiny

Odborné skupiny zahrnují odborníky na jednotlivá dílčí témata, které jsou v rámci SUMP řešena. V těchto skupinách jsou zastoupeni zástupci zpracovatele, pracovníci magistrátu města Ústí nad Labem a dalších důležitých podniků a uskupení, kterých se problematika SUMP úzce týká.

Odborné skupiny byly po dohodě se zadavatelem stanoveny následovně:

2.2.1 Odborná pracovní skupina k PUMM Ústí nad Labem

Pracovní skupina se zabývá projednáním a doplnění informací v rámci celého průběhu zpracování projektu. Členové se v hlavních milnících řešení projektu scházejí na jednání, z každého jednání je vypracován zápis.

Členové Odborné pracovní skupiny v rámci projektu PUMM Ústí nad Labem v následujícím obsazení:

- Ing. Martin Dlouhý, vedoucí Odboru strategického rozvoje (OSR), případně jeho zástupce, Martin.Dlouhy@mag-ul.cz (platné do srpna 2020)
- Mgr. Jan Husák, vedoucí oddělení koncepcí OSR, případně jeho zástupce, Jan.Husak@mag-ul.cz (platné do dubna 2019)
- Ing. Lucie Sádlová, vedoucí oddělení koncepcí OSR, případně jeho zástupce, Lucie.Sadlova@mag-ul.cz (platné od dubna 2019 do prosince 2019)
- Mgr. Tomáš Kočí, vedoucí oddělení koncepcí OSR, případně jeho zástupce, Tomas.Koci@mag-ul.cz (platné od ledna 2020)
- Ing. Dalibor Dařílek, vedoucí Odboru dopravy a majetku, případně jeho zástupce, Dalibor.Darilek@mag-ul.cz
- Bc. Martina Žirovnická, vedoucí Odboru městských organizací, strategického rozvoje a investic, případně jeho zástupce, Martina.Zirovnicka@mag-ul.cz (platné od září 2020)
- Ing. Simona Karpíšková, vedoucí Odboru životního prostředí, případně jeho zástupce, Simona.Karpiskova@mag-ul.cz
- Ing. Eva Šartnerová, vedoucí Odboru investic a územního plánování, případně jeho zástupce, Eva.Sartnerova@mag-ul.cz (platné do srpna 2020)
- PhDr. Jana Müllerová, vedoucí odboru městských organizací a školství, jana.mullerova@mag-ul.cz
- Ing. Hana Slawischová, Koordinátor Projektu Informační centrum města Ústí nad Labem, Zdravé město Ústí nad Labem, hana.slawischova@mag-ul.cz
- Starosta MO ÚL – Město
- Starosta MO ÚL – Střekov
- Starosta MO ÚL – Neštěmice
- Starosta MO ÚL – Severní Terasa
- Cyklokoordinátor města Ústí nad Labem
- Ing. Libor Turek Ph.D., výkonný ředitel Dopravního podniku města Ústí nad Labem, případně jeho zástupce, turek@dpmul.cz, reditel@dpmul.cz
- doc. RNDr. Martin Balej, Ph. D., rektor Univerzity J. E. Purkyně v Ústí nad Labem, rektor@ujep.cz
- Ing. Hana Brůhová-Foltýnová, senior výzkumný pracovník UJEP, hana.bruhova@ujep.cz
- Ing. Libor Pacovský, MSc., BA, projektový manažer UJEP, libor.pacovsky@ujep.cz
- Hana Cinkaničová, Národní institut pro integraci osob s omezenou schopností pohybu a orientace České republiky, o.s. Ústí nad Labem, hana.cinkanicova@centrum.cz

- Ing. Ladislav Kašpar, oblastní ředitelství Správy železnic, státní organizace, kaspar.m@szdc.cz
- Ing. Milan Šlejtr, ředitel Dopravní společnosti Ústeckého kraje, příspěvková organizace, slejtr.m@ds-uk.cz
- Vít Plechatý, vedoucí provozního úseku, ŘSD Správa Chomutov, vit.plechaty@rsd.cz
- Ing. Pavel Bakule, ředitel městské policie města Ústí nad Labem, pavel.bakule@mag-ul.cz
- plk. Mgr. Vladimír Danyluk, Policie ČR – KŘP Ústeckého kraje, územní odbor Ústí nad Labem, krpulk.uo.ul.vedouci@pcr.cz
- Ing. Pavel Hajšman, vedoucí Odboru regionálního rozvoje Krajského úřadu Ústeckého kraje, hajsman.p@kr-ustecky.cz
- Ing. Jindřich Franěk, vedoucí Odboru dopravy a silničního hospodářství Krajského úřadu Ústeckého kraje, franek.j@kr-ustecky.cz

2.2.2 Pracovní skupina pro komunikaci PUMM Ústí nad Labem

Pracovní skupina se zabývá projednáním a doplnění informací v rámci celého průběhu zpracování projektu. Členové se v hlavních milnících řešení projektu scházejí na jednání, z každého jednání je vypracován zápis.

Členové pracovní skupiny pro komunikaci v rámci projektu PUMM Ústí nad Labem v následujícím obsazení:

- Mgr. Ing. Petr Nedvědický, primátor města, do jehož gesce spadá oblast krizového řízení, společnosti s městskou účastí, doprava, městská policie, ITI, primator@mag-ul.cz (platné od listopadu 2018)
- Ing. Pavel Tošovský, náměstek primátora, do jehož gesce spadá oblast dotací, investic, majetku, pavel.tosovsky@mag-ul.cz (platné od listopadu 2018)
- Ing. Věra Nechybová, primátorka města, do jejíž gesce spadá oblast územního plánování, strategického plánování, Vera.Nechybova@mag-ul.cz, (platné do října 2018)
- Bc. Pavel Dufek, náměstek primátorky, do jehož gesce spadá oblast dopravy majetku, Pavel.Dufek@mag-ul.cz, (platné do října 2018)
- Ing. Martin Dlouhý, vedoucí Odboru strategického rozvoje (OSR), případně jeho zástupce, Martin.Dlouhy@mag-ul.cz (platné do srpna 2020)
- Mgr. Jan Husák, vedoucí oddělení koncepcí OSR, případně jeho zástupce, Jan.Husak@mag-ul.cz (platné do dubna 2019)
- Ing. Lucie Sádlová, vedoucí oddělení koncepcí OSR, případně jeho zástupce, Lucie.Sadlova@mag-ul.cz (platné od dubna 2019 do prosince 2019)
- Mgr. Tomáš Kočí, vedoucí oddělení koncepcí OSR, případně jeho zástupce, Tomas.Koci@mag-ul.cz (platné od ledna 2020)
- Ing. Simona Karpíšková, vedoucí Odboru životního prostředí, případně jeho zástupce, Simona.Karpiskova@mag-ul.cz
- Ing. Dalibor Dařílek, vedoucí Odboru dopravy a majetku, případně jeho zástupce, Dalibor.Darilek@mag-ul.cz
- Ing. Eva Šartnerová, vedoucí Odboru investic a územního plánování, případně jeho zástupce, Eva.Sartnerova@mag-ul.cz (platné do srpna 2020)
- Bc. Martina Žirovnická, vedoucí Odboru městských organizací, strategického rozvoje a investic, případně jeho zástupce, Martina.Zirovnicka@mag-ul.cz (platné od září 2020)

- Ing. Libor Turek Ph.D., zástupce vedení Dopravního podniku města Ústí nad Labem, případně jeho zástupce, turek@dpmul.cz, reditel@dpmul.cz ,dr.libor.turek@seznam.cz
- Ing. arch. Vladimír Charvát, hlavní architekt města Ústí nad Labem, případně jeho zástupce, Vladimir.Charvat@mag-ul.cz (platné do prosince 2018)
- Ing. Hana Slawischová, Koordinátor Projektu Informační centrum města Ústí nad Labem, Zdravé město Ústí nad Labem, hana.slawischova@mag-ul.cz
- Milan Stýblo, Cyklocentrum (MSÚL), milan.styblo@msul.cz
- Bc. Michaela Hnidová DiS., Oddělení marketingu a propagace Univerzity J. E. Purkyně v Ústí nad Labem, michaela.hnidova@ujep.cz
- Romana Macová, tisková mluvčí, romana.macova@mag-ul.cz
- Ing. Jan Vácha, cyklokoordinátor, vachyc@centrum.cz
- PhDr. Jana Müllerová, vedoucí odboru městských organizací a školství, jana.mullerova@mag-ul.cz
- Ing. Hana Brůhová-Foltýnová, senior výzkumný pracovník UJEP, hana.bruhova@ujep.cz
-

2.3 Širší veřejnost

V rámci snahy o zapojení širší veřejnosti byly identifikovány skupiny obyvatel, podniků a místních iniciativ, které mohou mít zájem o informace ohledně zpracování SUMP a o vznášení připomínek k jeho realizaci. Účelem identifikace těchto skupin je vytvořit seznam zájemců o problematiku SUMP Ústí nad Labem s možností udělit prostor pro jejich názory a zapracování do výsledných dokumentů.

V rámci skupiny „širší veřejnost“ byly identifikovány následující subjekty:

Tabulka 1 Subjekty identifikované v rámci skupiny „širší veřejnost“

Jméno	Subjekt/organizace	Kontakt
doc. RNDr. Martin Balej, Ph. D.	rektor Univerzity J. E. Purkyně v Ústí nad Labem	rektor@ujep.cz
MUDr. Josef Leihne	ředitel zdravotní péče, o. z. Krajská zdravotní, a. s. – Masarykova nemocnice v Ústí nad Labem, o. z.	josef.liehne@kzcr.eu
Ing. Daniel Tamchyna, MBA	generální ředitel Spolchemie	info@spolchemie.cz
Ing. Libor Turek, Ph. D.	výkonný ředitel dopravního podniku města Ústí nad Labem	dr.libor.turek@seznam.cz
Ing. Pavel Bakule	ředitel městské policie města Ústí nad Labem	pavel.bakule@mag-ul.cz
plk. Mgr. Vladimír Danyluk	Policie ČR – KŘP Ústeckého kraje, územní odbor Ústí nad Labem	krpulk.uo.ul.podatelna@pcr.cz
Jaromír Veselý **Ing. Jan Vácha**	cyklokoordinátor města Ústí nad Labem	jaromir.vesely@mag-ul.cz vachyc@centrum.cz
Luděk Pavel	výkonný ředitel Severočeské armaturky, spol. s r. o.	pavel@sca.cz

Jméno	Subjekt/organizace	Kontakt
Iveta Girášková	asistentka vedení společnosti AVE, Evidence odpadů	475 316 217
	Tiskové oddělení ČD Cargo	420 972 232 299
	ČD centrum v Ústí nad Labem	972 424 126 nebo UNL@CDcentrum.cd.cz
	Setuza, a. s.	420 588 497 111
	METALL servis s.r.o.	Hrbovická 81/33 Ústí nad Labem - Předlice 40001
	CENTROPOL ENERGY, a.s.	Vaníčkova 1594/1, 400 01 Ústí nad Labem-centrum
	Kolbenschmidt Czech Republic, a.s.	475 303 111, Důlní 362/2, 400 04 Trmice
	Black & Decker (Czech), s.r.o.	475 319 111, Trmice 873, 400 04 Trmice
	Česká pošta, s.p.	954 303 710, Jateční 436/77, 401 01 Ústí nad Labem
	O2 Czech Republic, a.s.	800 02 02 02, Praha 4, Michle, Za Brumlovkou 266/2, PSČ 14022
	Globus ČR, k.s.	reditel.trmice@globus.cz
	Generální finanční ředitelství	475 252 111, Dlouhá 3359 400 21 Ústí nad Labem-město
	Chabařovické strojírny, a.s.	+420 472 700 229 Chabařovice 682, 403 17, bohumila.bazantova@magma.com
	Pierburg s.r.o.	pavel.kudlicka@cz.rheinmetall.com, K Pierburgu 455/1, 400 01 Ústí nad Labem-město-Předlice
	Teplárna Trmice, a.s.	+420 211 041 111, Duhová 2 / 1444, 140 53 Praha 4
	INPEKO, spol. s.r.o.	475 306 111, Janáčkova 792/11, 400 07 Ústí nad Labem-Neštěmice
	Krajský soud v Ústí nad Labem	475 247 111, Nár. odboje 1274/26, 400 03 Ústí nad Labem-Střekov

3 Cílové skupiny

Vymezení cílových skupin na základě společných znaků umožňuje výběr vhodných komunikačních nástrojů, kterými lze dosáhnout efektivního zapojení jednotlivých skupin.

Cílové skupiny jsou rozděleny následujícím způsobem, a to na základě odlišnosti úrovně organizace, odborností a diverzity:

- instituce
- zainteresované subjekty
- veřejnost

Instituce (odborná veřejnost)
Pro přípravu PUMM je důležitá institucionální spolupráce, která se odehrává na formální úrovni. V rámci institucí zpravidla panuje jednotný pohled a organizované seskupení.

- volení představitelé města
- odbory magistrátu / pracovníci Magistrátu města Ústí nad Labem
- zástupci okolních obcí
- úřady na vyšší úrovni samosprávy
- dopravní orgány, dopravní sdružení obcí, objednatelé dopravy, dopravci

Zainteresované subjekty
Zájem o participaci na tvorbě plánu mohou mít také subjekty, které jsou problematikou přímo či nepřímo dotčené.

- cyklistické organizace
- nevládní organizace ochrany životního prostředí
- poskytovatelé služeb mobility
- bytová družstva
- místní podnikatelé a další zástupci soukromého sektoru
- školy a vzdělávací zařízení
- nemocnice
- organizovaná veřejnost, místní spolky a sdružení, představitelé neziskového sektoru
- zaměstnavatelé

Veřejnost (široká veřejnost)
Termínem veřejnost jsou označování jednotlivci a neformální uskupení a charakterizuje ji různorodost pohledů a názorů. Při rozhodování, jakým způsobem veřejnost vhodně zapojit, je důležité dbát na inkluzi, demografii nebo socio – ekonomickou rozmanitost.

- obyvatelé města - žáci a studenti, mládež
- obyvatelé města - obyvatelé v produktivním věku (18 – 64 let)
- obyvatelé města - senioři
- osoby se specifickými potřebami v rámci mobility (hendikepovaní, rodiče s dětmi, osoby se sníženou pohyblivostí)
- dojíždějící do škol, práce a za službami s bydlištěm mimo území města
- turisté, návštěvníci města a akcí

4 Cíle a jejich evaluace

Komunikační strategie PUMM Ústí nad Labem směřuje k naplnění následujících základních cílů:

C1 Zajištění co nejširší informovanosti a obecného povědomí o PUMM Ústí nad Labem a konceptu udržitelné mobility

Primárním cílem komunikační strategie je vytvořit základní povědomí obyvatel o nástroji PUMM a o samotném konceptu udržitelné mobility. Udržitelná mobilita je klíčovou politikou Evropské unie i ČR v oblasti dopravy. Vzhledem k tomu, že PUMM musí reflektovat principy této politiky a že se koncept může odlišovat od dosavadně uplatňované politiky, je informování o daném konceptu nezbytnou součástí komunikačních aktivit PUMM. Jednotlivé cílové skupiny by měly být informovány srozumitelnou, transparentní a přehlednou formou. Naplňování daného cíle probíhá v dlouhodobém horizontu. Za dosažení daného cíle je považován stav, kdy se velká část obyvatel města identifikuje s principy a podstatou tohoto konceptu a nástrojem PUMM.

Indikátory:

- Povědomí o PUMM a udržitelné mobilitě: 25% (anketa)
- Počet příznivců na FB: 930
- Počet účastníků jednotlivých veřejných projednání
- Počet odběratelů Newsletteru: 300

C2 Vzbuzení zájmu veřejnosti a klíčových stakeholderů o spolurozhodování o budoucnosti města, šíření povědomí o možnosti participace na procesu tvorby PUMM a získávání podnětů

Participace široké veřejnosti na plánovacím procesu je základním předpokladem udržitelného městského plánování. Aby byly závěry plánu akceptovány širokou veřejností a mohla být zrealizována v něm navržená opatření, je klíčové zapojit všechny dopravní politikou dotčené subjekty, tedy obyvatele města, veřejný a podnikatelský sektor. Aktivní zapojení veřejnosti je přínosem i pro samotnou realizační skupinu PUMM, která získá důležité podněty a návrhy ke zpracování plánu reflektující lokální specifika. Cíle je naplňován v krátkodobém i dlouhodobém horizontu a jeho splněním získá veřejnost zájem o participaci na procesu tvorby PUMM.

Indikátory:

- Počet návštěv na webu projektu celkem: 9300
- Počet účastníků na všech pořádaných akcích pro veřejnost: 500

C3 Podpoření součinnosti obyvatel při realizaci průzkumů souvisejících s dopravou a informovanosti o nich

Základním předpokladem úspěšné realizace každého průzkumu (v případě PUMM např. měření dopravních intenzit, sociologické průzkumy v domácnostech) je součinnost obyvatel města. Úkolem je veřejnosti o průběhu průzkumu informovat a v případě, že to jeho charakter vyžaduje, ji vyzvat k aktivní účasti v průzkumu. Především u průzkumů o obyvatelích města a jejich chování je nezbytné naplnění etických kritérií (informovanost) a odborných kritérií (běžnost v každodenním chování).

Indikátory:

- žádné

C4 Prezentace výstupů PUMM Ústí nad Labem, jejich připomínkování, zvýšení zájmu o ně a jejich celkové přijetí veřejností

Cílem je poskytnout veřejnosti všechny informace a výstupy relevantní pro tvorbu PUMM. Jeho naplněním je zvýšena transparentnost celého procesu zpracování plánu, což podporuje jeho akceptaci širokou veřejností.

Indikátory:

- Počet download výstupů PUMM Ústí nad Labem na webu projektu: 30
- Počet připomínek k PUMM: 400
- Poměr souhlasných, rozporuplných a nesouhlasných stanovisek: 20:50:30

C5 Dosažení dlouhodobého pozitivního přínosu v oblasti podpory MHD, kontaktu s veřejností a celkového zlepšení image města

Cílem je nastavit společný marketing města a DPmÚL na podporu městské hromadné dopravy. Komunikační strategie má dále přispět k nastavení pravidelného kontaktu s veřejností, médii, odborníky, podnikateli, neziskovým sektorem a k nastavení komunikace o strategii v rámci úřadu a orgánů města. Úkolem PUMM Ústí nad Labem i komunikační strategie je také zvýšení atraktivnosti města Ústí nad Labem a zvýšení potenciálu cestovního ruchu prostřednictvím managementu mobility. Jedná se o cíl, který bude naplňován v dlouhodobém horizontu. Vzhledem k jeho přesahu i na dobu po vypracování PUMM Ústí nad Labem je jeho dosažení pomocí indikátorů obtížně měřitelné.

Indikátory:

- anketa

Indikátory slouží pro zpětnou evaluaci realizace Komunikační strategie PUMM Ústí nad Labem ze strany zpracovatele (CDV, v. v. i.). Pro naplnění indikátorů je nezbytná realizace komunikačních a participačních aktivit v souladu s Komunikační strategií.

5 Komunikační nástroje

Podstránky na webu města

- Web města slouží ke sdílení vybraných článků, aktualit, fotografií aj. Hlavním komunikačním webem bude web projektu, web města jej bude doplňovat a dle potřeby se na něj odkazovat.
- Cílová skupina: instituce, zainteresované subjekty, veřejnost.

Facebook města

- Město Ústí nad Labem má zřízený profil na facebooku, který využívá ke komunikaci s veřejností a v budoucnu může sdílet některé akce projektu a informace o aktivitách v rámci PUMM.
- Cílová skupina: veřejnost.

Články v tisku

- Články podávají detailní informace o výstupech PUMM (obsahují podrobnosti, odborný rámec, umožňují zapojení veřejnosti apod.) a popisují realizaci celého projektu i jeho jednotlivých kroků a výstupů. Cílová skupina článků není dána, respektive je jí celá populace. Cílem je tedy představit výstupy projektu široké veřejnosti.
- Využívané komunikační kanály jsou: Městské noviny, Žít Ústí, Ústecký deník, e-Ústí, MFD, Právo, ČTK.
- Cílová skupina: zainteresované subjekty, široká veřejnost.

Výstupy v médiích

- Výstupy v médiích podávají základní informace o PUMM, reakce na jeho vnímání či aktuální události. Jedná se o nástroj pro zvýšení důvěry průzkumů a PUMM obecně.
- Využívané komunikační kanály jsou: Český rozhlas Sever, Rádio Blaník Sever, Hitrádio FM, Regionální televize - Ústecko, Ústecká televize.
- Cílová skupina: zainteresované subjekty, veřejnost.

Brožury/letáčky

- Jedná se o tištěný propagační materiál k propagaci PUMM na nejrůznějších akcích pro veřejnost, který ponese krátkou a stručnou informaci doplněnou o obrazový/grafický prvek.
- Na konci projektu bude vytvořena brožura, která bude obsahovat dílčí výstupy PUMM.
- Cílová skupina: zainteresované subjekty, veřejnost (účastnící se vybraných akcí).

Plakáty/CLV a bannery

- Podobně jako videospot mají plakáty/CLV a bannery za úkol především zaujmout pozornost a informovat o realizaci a aktivitách PUMM. Budou využívány při realizaci kampaní před setkáním s veřejností, s výstupy PUMM a k podpoře aktivit souvisejících s jeho realizací.
- Cílová skupina: veřejnost.

Propagační materiály (nálepky, placky, předměty)

- Napomáhají vytvořit vlastní značku („brand“), představují vizuální identifikaci PUMM, ztotožnění se s vizemi a cíli. Propagační materiály zároveň slouží jako odměna pro účastníky akcí, ambasadory nebo účastníky průzkumů.
- Cílová skupina: veřejnost.

Participační plakáty

- Plakáty jsou bez pevného obsahu - ten tvoří participující veřejnost. Veřejnost zde tak může vyjádřit své názory, položit dotazy apod.
- Cílová skupina: veřejnost.

Placeholder

- Jedná se o předem připravené sdělení vztahující se k určité problematice nebo ke konkrétnímu tématu. Podstatou je zajistit flexibilní a jednotnou reakci na případné dotazy z řad veřejnosti. Placeholder může být součástí článků, příspěvků v médiích apod.
- Cílová skupina: zainteresované subjekty, široká veřejnost.

Úřední deska

- Úřední deska informuje o nadcházejících akcích, je zdrojem oficiálních informací a stanovisek zástupců města
- Cílová skupina: veřejnost

Kontaktní místo

- V kontaktním místě jsou zveřejněny informace o PUMM a o jeho tvorbě a aktivitách. Zároveň se jedná o místo, kde jsou prostřednictvím k tomu určené schránky sbírány podněty související s PUMM.
- Vhodné je zvolit jako lokalitu kontaktního místa prostory Informačního střediska a/nebo jiné městské instituce.
- Cílová skupina: veřejnost.

Dopis primátora

- Může být využit k propagaci akcí s účastí veřejnosti, k pozvání stakeholderů na jednotlivé akce a projednání a celkově k podpoře participace veřejnosti na dílčích aktivitách.
- Cílová skupina: instituce, zainteresované subjekty, veřejnost.

5.1 Obsah komunikace, aktivity a pravidla navázané na cíle KS

Tabulka 2 Obsah komunikace, aktivity a pravidla navázané na cíle KS

C1 ZAJIŠTĚNÍ CO NEJŠIRŠÍ INFORMOVANOSTI A OBECNÉHO POVĚDOMÍ O PUMM ÚSTÍ NAD LABEM A KONCEPTU UDRŽITELNÉ MOBILITY
O1.1 Osvěta k PUMM a udržitelné mobilitě
A1.1.1. Základní informace: kontaktní místo a web, web města, letáky, brožury, rozhovory a výstupy politiků v médiích, dopravní odborníci, akce
A1.1.2 Zajímavosti a aktuality související s PUMM, např. dobrá praxe z jiných měst: FB, web, newsletter
C2 VZBUZENÍ ZÁJMU VEŘEJNOSTI A KLÍČOVÝCH STAKEHOLDERŮ O SPOLUROZHODOVÁNÍ O BUDOUCNOSTI MĚSTA, ŠÍŘENÍ POVĚDOMÍ O MOŽNOSTI PARTICIPACE NA PROCESU TVORBY PUMM A ZÍSKÁVÁNÍ PODNĚTŮ
O2.1 Reference k problémům a příležitostem
A2.1.1 Cílená informace o konkrétních problémech a řešeních ve městě, které řeší PUMM: článek, FB
A2.1.2 Placeholder – publikace předpřipravených vyjádření k tematickým okruhům PUMM v rámci tiskových výstupů města: články a FB
O2.2 Dlouhodobá podpora k participaci
A2.2.1 Zaujetí tématem PUMM: CLV, plakáty, články, reporty z proběhlých participačních akcí (celkově v širším kontextu/spektru médií)
A2.2.2 Budování značky PUMM: propagační materiály: nálepky, placky; sjednocené vizuální prvky: barva a logo (sladěný barevný vizuál a logo by se měly v jednotné formě objevovat na všech výstupech týkajících se PUMM)
A2.2.3 Informovat o možnostech participace a harmonogramu participace k PUMM: web, FB, newsletter, vstup v médiích, články v tisku, plakáty, brožury, letáčky, kanály a akce dalších kampaní
A2.2.4 Zdůvodňovat význam participace: web, 1x na FB, 1x newsletter, články v tisku/letáčky
O2.3 Výzva veřejnosti k participaci

A2.3.1 Informovat o konkrétních akcích: web, web města, FB, FB města, newsletter, úřední deska, participační plakáty, články, vstupy v médiích, kanály a akce dalších kampaní, informace o reportech z proběhlých akcí
A2.3.2 Reference k celkové možnosti participace a k proběhlým akcím: stejné kanály jako u A2.3.1
A2.3.3 Zaujmout obsahem PUMM a formou sdělení výstupů PUMM: stejné kanály jako A2.3.1
A2.3.4 Zdůvodnění akce: stejné kanály jako A2.3.1
O2.4 Fyzický a virtuální prostor pro participaci veřejnosti
A2.4.1 Sběr podnětů před akcí, po zveřejnění materiálů k PUMM: FB, participační plakáty, webové fórum
A2.4.2 Sběr podnětů v průběhu akce: akce – sběr na flipchart, nahrávky, papírové posty; internetová fóra – web, FB; kontaktní místo)
A2.4.3 Informační report z akce (tisková zpráva, web, odkaz na FB)
A2.4.4 Report z oficiálního veřejného projednání (+ sběr podnětů pro veřejné projednání + finální report z projednání, včetně vypořádání podnětů: newsletter, článek v tisku, odkaz na FB, web)
C3 PODPOŘENÍ SOUČINNOSTI OBYVATEL PŘI REALIZACI PRŮZKUMŮ SOUVISEJÍCÍCH S DOPRAVOU A INFORMOVANOSTI O NICH
O3.1 Informovat o průzkumu, získat důvěru veřejnosti a snížit obavy
A3.1.1 Informace o konkrétním průzkumu: web, FB, web města, newsletter, letáčky, plakáty
A3.1.2 Ambasadoři průzkumu – získání důvěry a pozitivního přijetí průzkumu: FB, akce, články v tisku, rozhovory s odborníky
O3.2 Participace na průzkumu (pokud to charakter průzkumu vyžaduje)
A3.2.1 Výzva k účasti na průzkumu: plakát, leták, článek, dopis, tisk. zpráva
C4 PREZENTACE VÝSTUPŮ PUMM ÚSTÍ NAD LABEM, JEJICH PŘIPOMÍNKOVÁNÍ, ZVÝŠENÍ ZÁJMU O NĚ A JEJICH CELKOVÉ PŘIJETÍ VEŘEJNOSTÍ
O4.1 Prezentace výstupů PUMM
A4.1.1 Informovat a poskytnout výstupy prefinální i finální: web, odkaz FB
A4.1.2 Zaujmout výstupy: FB, vizualizace (především vizualizační stránka a přehledná struktura výstupů)
O4.2 Přijetí výstupů (rozdělit dle atraktivity – identifikovat zajímavá a nezajímavá témata)
A4.2.1 Připomínkování výstupů (web)
A4.2.2 Vypořádání připomínek (web)
A4.2.3 Udržitelnost – realizace PUMM: monitorovací reporty, FB, web, články, web města
A4.2.4 Ambasadoři PUMM podporující přijetí PUMM jsou nositeli myšlenek a závěrů PUMM: participační akce, brand – propagační materiály, trička, slogan, fotokarta s vizí a cíli; FB komunita/skupina
C5 DOSAŽENÍ DLOUHODOBÉHO POZITIVNÍHO PŘÍNOSU V OBLASTI PODPORY MHD, KONTAKTU S VEŘEJNOSTÍ A CELKOVÉHO ZLEPŠENÍ IMAGE MĚSTA
O5.1 Společný marketing města a DPmÚL na podporu MHD (kampaně)
A5.1.1 Začlenit do procesu tvorby PUMM zástupce DPmÚL
O5.2 Nastavení pravidelného kontaktu s veřejností (odpovídá O2.2, O2.3 a O2.4)
O5.3 Propagace udržitelné dopravy (shodné s O1.1)

6 Komunikační aktivity

Jak vyplývá z uvedených informací, potřebu komunikačních aktivit a kampaní vyvolávají **4 základní iniciátory**:

I) akce na podporu participace veřejnosti

Jedná se o všechny akce za účelem zapojení veřejnosti (např. tematický workshop, veřejné projednání části PUMM, diskuzní fórum). Jejich jednotlivé aktivity a rozsah bude řešen vždy individuálně podle charakteru akce.

II) akce na podporu participace odborné veřejnosti a zástupců stakeholderů

Jedná se o akce s účastí zástupců zainteresovaných veřejných a soukromých subjektů, které mají formu tematicky zaměřených schůzek odborné pracovní skupiny nebo širšího okruhu osob (např. workshop, jednání odborné pracovní skupiny, seminář, kulatý stůl).
Komunikace s těmito cílovými skupinami probíhá prostřednictvím přímé emailové komunikace.

III) výstupy PUMM

Všechny dílčí a finální výstupy PUMM Ústí nad Labem by měly být zveřejněny a následně komunikovány s veřejností.

IV) průzkumy

Komunikován by měl být každý průzkum (např. měření intenzit dopravy, průzkum parkování, sociologické šetření v domácnostech) uskutečněný v souvislosti s PUMM Ústí nad Labem.

Následující tabulka uvádí komunikační aktivity, které by měly být realizovány – barevně odlišené podle vazby na jednotlivé iniciátory.

Tabulka 3 Přehled komunikačních aktivit

Komunikační nástroj	Komunikační aktivita	Formát aktivity	Termín
Web projektu	informovat o konkrétních akcích (A2.3.1)	článek	2 t. před akcí
	reference k celkové možnosti participace a k proběhlým akcím (A2.3.2)	součást čl. k A3.1.1	2 t. před akcí
	reference k celkové možnosti participace a k proběhlým akcím (A2.3.2)	součást čl. k A3.1.1	2 t. před akcí
	zdůvodnění akce, konkrétní obsah (A2.3.4)	součást čl. k A3.1.1	2 t. před akcí
	informační report z akce (workshop, kulatý stůl) (A2.4.3)	aktualita	do 3 dnů po akci
	sběr podnětů pro veřejné projednání, oficiální + finální (včetně vypořádání podnětů) report z veřejného projednání (A2.4.4)	aktualita s výzvou pro sběr podnětů	do 3 dnů po projednání
		finální report	1-2 t. po akci
	poskytnout výstupy konečné a předběžné a informovat o nich (A4.1.1)	aktualita; publikace výstupu v sekci	do 3 dnů po dokončení; po spuštění webu poskytnout všechny dosavadní výstupy

Komunikační nástroj	Komunikační aktivita	Formát aktivity	Termín
		dokumenty ke stažení	
	cílená informace o konkrétním průzkumu (A3.1.1)	aktualita	1 měsíc před zahájením
	výzva k účasti na průzkumu (A3.2.1)	součást čl. k A3.1.1	1 měsíc před zahájením
Web města	informovat o konkrétních akcích (A2.3.1)	aktualita	2 t. před akcí
	informační report z akce (workshop, kulatý sůl) (A2.4.3)	aktualita	do 3 dnů po akci
	sběr podnětů pro veřejné projednání, oficiální + finální (včetně vypořádání podnětů) report z veřejného projednání (A2.4.4)	aktualita s výzvou pro sběr podnětů	do 3 dnů po projednání
		finální report	1-2 t. po akci
	webová microsite projektu	průběžná aktualizace termínů a obsahů	min. 2 týdny před aktivitou s veřejností
	poskytnout výstupy konečné a předběžné a informovat o nich (A4.1.1)	aktualita z webu projektu	do 3 dnů po dokončení výstupu
	cílená informace o konkrétním průzkumu (A3.1.1)	aktualita	1 měsíc před zahájením
	výzva k účasti na průzkumu (A3.2.1)	součást čl. k A3.1.1	1 měsíc před zahájením
Facebook projektu	informovat o konkrétních akcích (A2.3.1)	příspěvek	2 týdny před akcí + 2 dny před akcí
	BUĎ informační report z akce (A2.4.3)	příspěvek	do 3 dnů po akci
	ANEBO sběr podnětů pro veřejné projednání, oficiální + finální (včetně vypořádání podnětů) report z veřejného projednání (A2.4.4)	příspěvek s výzvou pro sběr podnětů	do 3 dnů po projednání
		finální report	1-2 t. po akci
	poskytnout výstupy konečné a předběžné a informovat o nich (A4.1.1)	sdílení aktuality z webu projektu	do 3 dnů po dokončení výstupu
	cílená informace o konkrétním průzkumu (A3.1.1)	příspěvek	1 měsíc před zahájením průzkumu + 1 t. + 2 dny + průběžně po dobu konání
	výzva k účasti na průzkumu (A3.2.1)	příspěvek	1 měsíc před zahájením průzkumu + 1 t. + 2 dny + průběžně po dobu konání
Facebook města	informovat o konkrétních akcích (A2.3.1)	sdílení příspěvku z FB projektu	

Komunikační nástroj	Komunikační aktivita	Formát aktivity	Termín
	poskytnout výstupy konečné a předběžné a informovat o nich (A4.1.1)	sdílení z FB projektu	do 3 dnů po dokončení výstupu
	cílená informace o konkrétním průzkumu (A3.1.1)	sdílení příspěvku z FB projektu	
	výzva k účasti na průzkumu (A3.2.1)	sdílení příspěvku z FB projektu	
Články v tisku	informovat o konkrétních akcích (A2.3.1)	měsíční periodika	nejbližší vydání před akcí
		deníky - tisková zpráva	1-2 dny před akcí
	sběr podnětů pro veřejné projednání, oficiální + finální (včetně vypořádání podnětů) report z veřejného projednání (A2.4.4)	reportáž v případě účasti novinářů	
	reference k celkové možnosti participace a k proběhlým akcím (A2.3.2)	součást článku / reportáže v případě účasti novinářů	
	cílená informace o konkrétním průzkumu (A3.1.1)	tisková zpráva	1 měsíc před zahájením + v průběhu průzkumu
	výzva k účasti na průzkumu (A3.2.1)	tisková zpráva	1 měsíc před zahájením + v průběhu průzkumu
Newsletter	informovat o konkrétních akcích (A2.3.1)		nejbližší NL před akcí
	zaujmout obsahem PUMM a formou sdělení výstupů PUMM (A2.3.3)		nejbližší NL před akcí
	zdůvodnění akce (A2.3.4)		nejbližší NL před akcí
	poskytnout výstupy konečné a předběžné a informovat o nich (A4.1.1)	sekce v NL	nejbližší NL po vydání výstupu
	cílená informace o konkrétním průzkumu (A3.1.1)		nejbližší NL před akcí
Výstupy v médiích	informovat o konkrétních akcích (A2.3.1)		
	cílená informace o konkrétním průzkumu (A3.1.1)		zahájení měsíc před akcí včetně průběhu průzkumu dle možností média

Komunikační nástroj	Komunikační aktivita	Formát aktivity	Termín
	výzva k účasti na průzkumu (A3.2.1)		zahájení měsíc před akcí včetně průběhu průzkumu dle možností média
Brožury/ letáčky	informovat o realizaci PUMM – výstupy, grafy s popisem a komentářem		
	informovat o konkrétních akcích (A2.3.1)		
	reference k celkové možnosti participace a k proběhlým akcím (A2.3.2)		
	cílená informace o konkrétním průzkumu (A3.1.1)		distribuce měsíc před zahájením
	výzva k účasti na průzkumu (A3.2.1)		distribuce měsíc před zahájením
Plakáty/ CLV a bannery	výzva k zapojení veřejnosti		
	informovat o konkrétních akcích (A2.3.1)		2 t. před akcí
	co je PUMM a kde se o něm dozvíte více		
	odkaz na microsite projektu, komunikační kanály (web udržitelné mobility, FB profil projektu)		
	cílená informace o konkrétním průzkumu (A3.1.1)		2 t. před akcí
	výzva k účasti na průzkumu (A3.2.1)		2 t. před akcí
Participační plakáty	sběr podnětů před akcí (A2.4.1)	instalace (box, plátno, plakát)	2 t. před akcí + představení na akcích
Úřední deska	informovat o konkrétních akcích (A2.3.1)		nejbližší termín aktualizace vývěsky
	cílená informace o konkrétním průzkumu (A3.1.1)		nejbližší termín aktualizace vývěsky
	nejbližší termín aktualizace obsahu vývěsky		nejbližší termín aktualizace vývěsky
Dopis primátorky	výzva k účasti na průzkumu (A3.2.1)		do 1 měsíce před zahájením

6.1 Zodpovědnost za průběh komunikačních aktivit

Odpovědnost institucí za průběh a realizaci komunikačních aktivit je určena následovně:

Tabulka 4 Přehled odpovědností za komunikační aktivity

Komunikační kanál	TEXT/OBSAH >>>	GRAFIKA >>>	KONTROLA >>>	REALIZACE >>>
Web města	ÚnL	ÚnL	ÚnL	ÚnL
Facebook města	ÚnL	ÚnL	ÚnL	ÚnL
Články v tisku/médiích	CDV/ÚnL	ÚnL	CDV > ÚnL	ÚnL
Výstupy v médiích	CDV, ÚnL	ÚnL	ÚnL	ÚnL
Brožury/letáčky	CDV/ÚnL	ÚnL	CDV > ÚnL	ÚnL
Plakáty/CLV/bannery	CDV/ÚnL	ÚnL	ÚnL	ÚnL
Propagační materiály	ÚnL	ÚnL	ÚnL	ÚnL
Participační plakáty	CDV	ÚnL	ÚnL	ÚnL
Úřední deska	ÚnL	ÚnL	ÚnL	ÚnL
Kontaktní místo	ÚnL	ÚnL	CDV > ÚnL	ÚnL
Dopis primátora	ÚnL	ÚnL	ÚnL	ÚnL
Akce pro veřejnost	CDV, ÚnL	ÚnL	ÚnL	CDV+ÚnL
Akce pro stakeholdery	CDV, ÚnL	ÚnL	ÚnL	CDV+ÚnL
Brand (logo, slogan)	ÚnL	ÚnL	ÚnL	ÚnL

Vysvětlivky: > … určuje pořadí, ve kterém kontrola probíhá; / … nebo; + … společně s.

CDV, v. v. i. v roli zpracovatele PUMM je zodpovědné za vytváření textového obsahu ve spolupráci s Ústí nad Labem (ÚnL) a grafického obsahu pouze ve stanovených případech, nebo pokud jsou součástí analytických výstupů (grafy, mapy, schémata).

Statutární město Ústí nad Labem v roli leadera projektu, pořizovatele PUMM a realizátora většiny komunikačních aktivit je zodpovědné za vytváření grafického obsahu a textového obsahu v případech, kdy není obsah vytvářen CDV.

6.2 Způsob zpracování a vypořádání získaných podnětů

Podněty pro analytickou fázi:

Jedná se o:

- podněty k problémům v dopravě získané na akci s veřejností. Tyto podněty budou ohodnocené účastníky akce a rozděleny dle témat.
- podněty k problémům v dopravě sesbírané prostřednictvím webového formuláře a formuláře na akcích města a v kontaktním místě. Podněty budou následně rozdělené podle způsobu získání (web, akce, kontaktní místo).
- připomínky veřejného projednání (bude vytvořen zápis s připomínkami) a sesbírané podněty k ověření zjištění ze závěrů projednání analytické fáze PUMM Ústí nad Labem. Dále budou sesbírány a předány také připomínky a podněty z webu projektu a z emailu kontaktní osoby.

Prostřednictvím sběru podnětů s komentáři a s preferencemi k hodnotám budou prioritizovány hodnoty pro přípravu vize.

Podněty pro návrhovou fázi:

Jedná se o:

- podněty k návrhům opatření v dopravě získané na akci s veřejností. Tyto podněty budou ohodnocené účastníky akce a rozděleny dle témat.
- podněty k návrhům opatření v dopravě sesbírané prostřednictvím webového formuláře a formuláře na akcích města a v kontaktním místě. Podněty budou následně rozdělené podle způsobu získání (web, akce, kontaktní místo).
- připomínky z veřejného projednání (bude vytvořen zápis s připomínkami) a sesbírané podněty k ověření naplnění vize, cílů a doplnění opatření návrhové fáze PUMM Ústí nad Labem. Dále budou sesbírány a předány také připomínky a podněty z webu projektu a z emailu kontaktní osoby.

Prostřednictvím sběru podnětů v návrhové fázi pro navržená opatření a doplnění opatření lze sestavit kompletní obsah scénářů udržitelné mobility města Ústí nad Labem.

Výstupy PUMM Ústí nad Labem

Typy výstupů (úroveň diseminace):

- Veřejné (budou dostupné ke stažení na webu města a webu projektu)
- Interní pro ŘS (interní, pro účely RS a ŘS)
- Interní pro RS (interní, pro účely RS)

6.3 Participační aktivity a kampaně

Participační aktivity a kampaně analytické fáze

Komunikace a participace cílových skupin:

Požadavky na zapojení cílových skupin:

- odborná veřejnost – představení PUMM, realizace PUMM, představení plánu aktivit, výstupy PUMM, veřejné projednání analytické části
- veřejnost – žáci a studenti, mládež: představení PUMM, komunikační kanály, možnosti zapojení se, představení plánu aktivit, identifikace problémů v dopravě
- veřejnost – obyvatelé města v produktivním věku 18-64 let: představení PUMM, komunikační kanály, možnosti zapojení se, představení plánu aktivit, identifikace problémů v dopravě, veřejné projednání analytické části, vizionářské fórum
- veřejnost - senioři: představení PUMM, komunikační kanály, možnosti zapojení se, plán aktivit, identifikace problémů v dopravě, veřejné projednání analytické části, vizionářské fórum
- veřejnost - osoby se specifickými potřebami v rámci mobility: představení PUMM, komunikační kanály, možnosti zapojení se, plán aktivit, identifikace problémů v dopravě, veřejné projednání analytické části, vizionářské fórum
- veřejnost - dojíždějící do škol, za prací a službami s bydlištěm mimo území města v rámci vymezeného území: představení PUMM, komunikační kanály, plán aktivit, identifikace problémů v dopravě, veřejné projednání analytické části

- veřejnost - turisté, návštěvníci města a akcí: představení PUMM, komunikační kanály, identifikace problémů v dopravě z pohledu návštěvníka města
- podnikatelé, zaměstnavatelé: představení PUMM, plán aktivit, identifikace problémů v dopravě a závěry z analytické části ve SWOT, shrnutí pro vizi udržitelné mobility
- nevládní organizace, poskytovatelé služeb mobility a uživatelé MHD: představení PUMM, komunikační kanály, možnosti zapojení se, plán aktivit, identifikace problémů v dopravě**,** veřejné projednání analytické části, vizionářské fórum

Hlavní participační aktivity s veřejností:

- Představení PUMM ÚnL, vysvětlení pojmu a významu PUMM, procesu zpracování PUMM, identifikace subjektivně vnímaných problémů v dopravě Ústí nad Labem formou tematických kulatých stolů, prezentace dopravních projektů na území města
- Veřejné projednání analytické části PUMM ÚnL, shrnutí ve SWOT analýze, prezentace výstupů a komentovaná prohlídka výstupů, předání cen vítězům výtvarné soutěže a vernisáž, hlasování pro hodnoty Ústní nad Labem, prioritizace témat pro kulaté stoly v návrhové části

Další participační aktivity využívající akce města Ústní nad Labem:

- formulář pro podněty vytvořený v rámci Pocitové mapy
- Evropský týden mobility

Kampaně zaměřené na cílové skupiny:

- Komunikace zahájení a přípravy PUMM, vysvětlení pojmu ,,Plán udržitelné městské mobility Ústí nad Labem“ (září 2018)
- Propagace realizace PUMM ÚnL, šíření povědomí, termíny akcí pro veřejnost, formy a možnosti zapojení se, propagace webu k udržitelné mobilitě a FB profilu, informace k zapojení se do webového dotazníku, získání podnětů k problémům v dopravě, vybídnout k zamyšlení se nad hodnotami (září - prosinec 2018)
- Propagace realizace PUMM ÚnL, představení dostupných výstupů analytické části včetně kampaně, šíření povědomí, formy a možnosti zapojení se, propagace webu k udržitelné mobilitě a FB profilu (leden 2019)
- Pozvání a pozvánky na akce spojené s PUMM ÚnL (Fórum podnikatelů, veřejné projednání analytické části a vizionářský workshop, kampaň spojená se závěry SWOT analýzy PUMM – březen 2019)

Participační aktivity a kampaně návrhové fáze

Komunikace a participace cílových skupin:

Požadavky na zapojení cílových skupin:

- odborná veřejnost - výstupy PUMM, veřejné projednání návrhové části, vizionářské fórum, představení vize a cílů, opatření k naplnění vize, opatření ve scénářích
- veřejnost – žáci a studenti, mládež: výtvarná soutěž a videosoutěž k tvorbě vize mobility města, vernisáž zhotovených výstupů k vizi mobility města, nápady pro opatření k naplnění vize městské mobility
- veřejnost – obyvatelé města v produktivním věku 18-64 let: vizionářské fórum, představení vize a cílů, nápady pro opatření k naplnění vize městské mobility, doplnění navržených opatření, ověření naplnění vize v návrhové části, veřejné projednání návrhové části
- veřejnost - senioři: vizionářské fórum, nápady pro opatření k naplnění vize městské mobility, představení vize a cílů, doplnění navržených opatření, ověření naplnění vize v návrhové části, veřejné projednání návrhové části

- veřejnost – osoby se specifickými potřebami v rámci mobility: vizionářské fórum, nápady pro opatření k naplnění vize městské mobility, představení vize a cílů, doplnění navržených opatření, ověření naplnění vize v návrhové části, veřejné projednání návrhové části
- veřejnost – dojíždějící do škol, za prací a službami s bydlištěm mimo území města v rámci vymezeného území: vizionářské fórum, nápady pro opatření k naplnění vize městské mobility, doplnění navržených opatření
- veřejnost – turisté, návštěvníci města a akcí: vizionářské fórum, nápady pro opatření k naplnění vize městské mobility, doplnění navržených opatření
- podnikatelé, zaměstnavatelé: představení vize a cílů, opatření, nápady pro opatření k naplnění vize městské mobility, doplnění navržených opatření
- nevládní organizace, poskytovatelé služeb mobility a uživatelé MHD: vizionářské fórum, představení vize a cílů, nápady pro opatření k naplnění vize městské mobility, doplnění navržených opatření, ověření naplnění vize v návrhové části, veřejné projednání návrhové části

Hlavní participační aktivity s veřejností:

- Vizionářské fórum – diskuze a sestavení hodnot Ústí nad Labem, sběr komentářů a preferencí, benchmark, workshop se stanovišti: vyjádření představ pomocí obrázků a fotografií s inspirativními náměty, vyslovení přání pro Ústní nad Labem, zaznamenávání do mapy pro oblasti zlepšení a řešení
- Představení společné vize a cílů, sběr nápadů pro opatření návrhové části
- Tematický stánek k PUMM v rámci Evropského týdne mobility k opatřením v návrhové části, komentovaná vycházka městem k navrhovaným návrhovým opatřením
- Veřejné projednání návrhové části, představení scénářů

Další participační aktivity využívající akce města Ústní nad Labem:

- formulář pro podněty v rámci Pocitové mapy pro sběr návrhů a podnětů

Kampaně zaměřené na cílové skupiny:

- Propagace realizace PUMM ÚnL, šíření povědomí, termíny akcí pro veřejnost, formy a možnosti zapojení se, propagace webu k udržitelné mobilitě a FB profilu, informace k zapojení se do webového dotazníku (leden - červen 2019)
- Hodnoty pro vizi, vizionářské fórum (březen 2019)
- Kampaň k pozitivnímu přijetí opatření podložené analytickou částí (květen 2019)

Harmonogram pro participační aktivity a kampaně pro analytickou fázi PUMM ÚnL

Harmonogram je členěn na akce s veřejností **s nejvyšší prioritou (hlavní)**, na akce **se specifickými cílovými skupinami (specifické)**, a na **výstupy PUMM**.

- hlavní
- specifické
- výstupy PUMM

Tabulka 5 Přehled participačních aktivit a kampaní

Kampaň-zaměření: pozvánka na akci + výzva k zapojení se (sdělit podnět-problémy v dopravě), sdělit co je PUMM, význam pořízení a proč jej město realizuje

Komunikační kanály: plakáty, web města a web projektu, FB profil města, FB profil PUMM, Městské noviny, články v tisku (městské a komerční periodika), média

Frekvence komunikace: zajištění 2 týdny před akcí (nejbližší vydání), FB aktualizace + tisková zpráva 2 dny před akcí

Význam akce pro PUMM	**Název akce + termín**	**Cílová skupina**	**Obsah akce**	**Formát akce**	**Výstup**
Hlavní + specifické	Identifikace subjektivních problémů, záměrů a směřování, veřejné projednání analytické části PUMM 30.1.2019	Veřejnost	Prezentace a představení PUMM, kulaté tematické stoly ke kladům a záporům v dopravě, bodové hodnocení problémů Prezentace Analytické části	Kulaté stoly rozřazené dle tematických oblastí dopravy Veřejné projednání prezentace s diskuzí workshop se stanovišti	Podněty k problémům v dopravě ohodnocené účastníky, tematicky rozdělené Připomínky a podněty k výstupům a závěrům analytické části

Report z akce: finální report 1-2 týdny po konání akce – web města, informační report na FB projektu do 3 dnů po akci

FB profil města: sdílení příspěvku z FB profilu projektu ve stejných termínech

Význam akce pro PUMM	**Název akce + termín**	**Cílová skupina**	**Obsah akce**	**Formát akce**	**Výstup**
Výstup PUMM	P1.3.2. Průzkum dopravního chování obyvatel - zpráva o dopravním chování, P1.4 Analýza obyvatelstva a demografická prognóza, P6.1.1 Studie proveditelnosti rozvoje elektromobility - analýza současného stavu, P1.5 Analýza území a prognóza rozvoje území (PÚZR), P5.1 PUMM: strategický kontext				
Výstup PUMM	P2.1 Dopravní model - současný stav a výhled BAU				
Výstup PUMM	P2.2 Výpočet emisí z dopravy - současný stav a výhled BAU				
Výstup PUMM	P2.3 Rozptylová studie - současný stav a výhled BAU				
Výstup PUMM	P5.3 PUMM: analýza dopravního systému				

Komunikace k výstupům:

web projektu: aktualita do 3 dnů po dokončení a schválení výstupu + publikace výstupu v sekci dokumenty ke stažení

web města: aktualita z webu projektu do 3 dnů po dokončení a schválení výstupu

newsletter: finální výstupy s informacemi v nejbližším vydání po dokončení a schválení výstupu

FB profil projektu: aktualita a sdílení z webu projektu do 3 dnů po dokončení a schválení výstupu

FB profil města: sdílet z FB profilu města (stejný termín)

letáčky/brožury: výstupy a grafy s popisem a komentářem, informace o nadcházejících akcích, referovat proběhlé akce a komunikační kanály (FB a web projektu, Newsletter)

Kampaň-zaměření: pozvánka na akci + výzva k zapojení se, hodnoty k vizi města s přáním veřejnosti,
aktivizační kampaň k zapojení se do plánování společné budoucnosti města a sdílení hodnot – jak je společně naplníme, máte nápad? Zapojte se.
Komunikační kanály: plakáty, web města, web projektu, FB profil města, FB profil PUMM,
Městské noviny, články v tisku, vstupy do médií, CL vitríny
Frekvence komunikace: zajištění 2 týdny před akcí (nejbližší vydání), FB aktualizace + tisková zpráva
2 dny před akcí, obrazovky v Infocentru, reklama v MHD, dopis primátorky stakeholderům a organizované veřejnosti, pozvánky na vývěskách města

Význam akce pro PUMM	**Název akce + termín**	**Cílová skupina**	**Obsah akce**	**Formát akce**	**Výstup**
Hlavní	Vizionářské fórum duben 2019	Veřejnost Odborná veřejnost	Sestavení hodnot pro vytvoření společné vize a cílů	Veřejné projednání – prezentace s diskuzí soutěžní workshop	Hodnoty pro vizi a cíle

Report z akce:
FB profil města: sdílení příspěvku z FB profilu projektu ve stejných termínech
newsletter: shrnutí proběhlé akce v nejbližším vydání
webové podstránky města: aktualita s výzvou k zaslání připomínek do 3 dnů po konání akce/finální report 1-2 týdny po akci s vypořádáním podnětů

Kampaň-zaměření: výzva k zapojení se s pozváním na workshop: možnost něco ovlivnit a změnit:
společně tvořme a navrhněte řešení pro danou oblast shodnou se společnou vizí
Komunikační kanály: web města, web projektu, FB profil města, FB profil PUMM,
Městské noviny, články v tisku, vstupy do médií, online kampaň, Newsletter,
Frekvence komunikace: zajištění 2 týdny před akcí (nejbližší vydání), FB aktualizace + tisková zpráva 2 dny před akcí, obrazovky v Infocentru, reklama v MHD
stakeholderům a organizované veřejnosti, pozvánky na vývěskách města

Význam akce pro PUMM	**Název akce + termín**	**Cílová skupina**	**Obsah akce**	**Formát akce**	**Výstup**
Hlavní	Vize a opatření pro PUMM ústí nad Labem září 2019	Veřejnost	Představení vize a cílů, jejich doplnění veřejností, představení navrhovaných opatření a možnost doplnění opatření ze strany veřejnosti	Stánek PUMM v rámci Evropského týdne mobility Komentovaná vycházka k navrhovaným opatřením	Podněty k doplnění opatření Podněty k naplnění vize k zapracování

Report z akce:
FB profil města: sdílení příspěvku z FB profilu projektu ve stejných termínech
Webové podstránky projektu na webu města: aktualita s výzvou k zaslání připomínek do 3 dnů po konání akce/finální report 1-2 týdny po akci s vypořádáním podnětů

Kampaň-zaměření: pozitivní obraz města, přijmutí změn a opatření pro vybraný scénář, který naplní společně utvořenou vizi, podloženou o analytické podklady PUMM – negativní ráz
Komunikační kanály: plakáty, web města, web projektu, FB profil města, FB profil PUMM, Městské noviny, články v tisku, vstupy do médií, CL vitríny
Frekvence komunikace: zajištění 2 týdny před akcí (nejbližší vydání), FB aktualizace + tisková zpráva 2 dny před akcí, obrazovky v Infocentru, reklama v MHD, dopis primátorky stakeholderům a organizované veřejnosti, pozvánky na vývěskách města

Význam akce pro PUMM	**Název akce + termín**	**Cílová skupina**	**Obsah akce**	**Formát akce**	**Výstup**
Hlavní	Veřejné projednání návrhové části září 2020	Veřejnost	Veřejné projednání – představení opatření ve scénářích Diskuze nad přínosy a nedostatky návrhových scénářů	Veřejné projednání prezentace s diskuzí	Připomínky a podněty k prezentovaným scénářům

Report z akce:
FB profil města: sdílení příspěvku z FB profilu projektu ve stejných termínech
web projektu: aktualita s výzvou k zaslání připomínek do 3 dnů po konání akce/finální report 1-2 týdny po akci s vypořádáním podnětů
webové podstránky projektu na webu města: aktualita s výzvou k zaslání připomínek do 3 dnů po konání akce/finální report 1-2 týdny po akci s vypořádáním podnětů

7 Harmonogram

A) Harmonogram aktivit v rámci analytické části

Tabulka 6 Harmonogram aktivit v rámci analytické části

Cílová skupina	TERMÍN	AKTIVITA
Řídící skupina	říjen 2018	Ustavující jednání ŘS
Odborná veřejnost	říjen 2018	Jednání pracovních skupin
Výstup PUMM		Organizační struktura řešení PUMM ÚnL, Organizační struktura řešení PUMM ÚnL - CDV, Metodické řešení PUMM ÚnL - analytická fáze, Komunikační a participační strategie
Veřejnost	leden 2019	Identifikace subjektivně vnímaných problémů v dopravě a veřejné projednání Analytické části PUMM
Řídící skupina	leden 2019	Představení výstupů analytické části PUMM a plánu aktivit na rok 2019
Odborná veřejnost	duben 2019	vizionářské fórum, zapojení odborné veřejnosti do tvorby vize, na základě SWOT analýzy formulovány hlavní otázky pro vizi, workshop v návaznosti na konání akce s veřejností
Veřejnost	duben 2019	tvorba vize formou vizionářského fóra: prezentovány výstupy analytické části formou vernisáže, vizionářský workshop na jednotlivých stanovištích

B) Harmonogram aktivit v rámci návrhové části

Tabulka 7 Harmonogram aktivit v rámci návrhové části

Cílová skupina	TERMÍN	AKTIVITA
Výstup PUMM	květen 2019	vize a cíle PUMM ÚnL,
Řídící skupina	květen 2019	vize a cíle PUMM ÚnL
Veřejnost	květen – srpen 2019	Sběr podnětů do Pocitové mapy k návrhovým opatřením
Veřejnost	září 2019	tvorba opatření, diskuze navrhovaných opatření, komentovaná vycházka k opatřením
Výstup PUMM		návrh opatření ve výhledových scénářích
Odborná veřejnost	září 2019	hodnocení přínosů navrhovaných opatření – I. část
Odborná veřejnost	říjen 2019	hodnocení přínosů navrhovaných opatření – II. část
Odborná veřejnost	leden 2020	Představení návrhových opatření ve scénářích a posouzení dopravním modelem
Řídící skupina	září 2020	Projednání návrhové části
Veřejnost	září 2020	Veřejné projednání návrhové části – opatření ve scénářích
Výstup PUMM		akční plán PUMM ÚnL
Rada města, Zastupitelstvo města		Projednání a schválení hotového PUMM

8 Seznam zkratek

CDV – Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

ČTK – Česká tisková kancelář

DPmÚL – Dopravní podnik města Ústí nad Labem

FB – sociální síť Facebook OPS – odborná pracovní skupina

MFD – Mladá fronta DNES

MHD – městská veřejná doprava

PSK – pracovní skupina pro komunikaci

PUMM ÚnL - Plán udržitelné městské mobility Ústí nad Labem

RS – realizační skupina

ŘS – řídicí skupina

ÚnL – Ústí nad Labem

VHD – veřejná hromadná doprava

9 Seznam tabulek

Tabulka 1 Subjekty identifikované v rámci skupiny „širší veřejnost“ 10
Tabulka 2 Obsah komunikace, aktivity a pravidla navázané na cíle KS 16
Tabulka 3 Přehled komunikačních aktivit 18
Tabulka 4 Přehled odpovědností za komunikační aktivity 22
Tabulka 5 Přehled participačních aktivit a kampaní 26
Tabulka 6 Harmonogram aktivit v rámci analytické části 29
Tabulka 7 Harmonogram aktivit v rámci návrhové části 29

Smlouva o poskytnutí dotace

uzavřená v souladu s ustanovením § 159 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád"), a ustanovením § 10a odst. 3 a 5 zákona č. 250/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech územních rozpočtů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 250/2000 Sb.,")

Smluvní strany

Statutární město Ústí nad Labem
se sídlem: Velká Hradební 2336/8, Ústí nad Labem
IČ: 000 81 531
Bankovní spojení: Raiffeisen Bank, a.s.
Číslo účtu: 5017001555/5500
Zastoupené: …….
Pověřená osoba: ……..
Kontaktní osoba: *osoba, se kterou bude jednáno*
E-mail: …….
Telefon: …….
jako poskytovatel (dále jen "poskytovatel")

a

……. (název subjektu/fyzická osoba)
se sídlem/trvalé bydliště ……
IČ/datum narození: ……
Zastoupený: ……
Pověřená osoba: ……
Bankovní spojení: ……
Číslo účtu: ……
jako příjemce (dále jen "příjemce")

Příjemce je zapsán ve veřejném rejstříku u ……., oddíl …… vložka ……

(poskytovatel a příjemce každý jednotlivě dále také jen „smluvní strana" nebo společně jako „smluvní strany")

uzavírají níže uvedeného dne, měsíce a roku tuto

smlouvu o poskytnutí neinvestiční účelové dotace
(dále jen „smlouva")

k realizaci akce/činnosti/projektu

„……."

I.
Předmět smlouvy

1. Na základě usnesení ……. města Ústí nad Labem ze dne ……. č. ……. poskytne poskytovatel příjemci neinvestiční účelovou dotaci ve výši **……. Kč,** slovy: …….korun českých, (dále jen „dotace").

2. Dotaci poskytne poskytovatel příjemci jednorázově ve výši …….. Kč (slovy: ……..…. korun českých) do 15 pracovních dnů po nabytí účinnosti této smlouvy, a to bezhotovostním převodem na bankovní účet příjemce uvedený v záhlaví této smlouvy.

3. Poskytnutí dotace je v souladu se zákonem č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní řízení), ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „zákon o obcích") a zákonem č. 250/2000 Sb.

4. Dotace je ve smyslu zákona č. 320/2001 Sb., o finanční kontrole ve veřejné správě a o změně některých zákonů (zákon o finanční kontrole), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o finanční kontrole"), veřejnou finanční podporou a vztahují se na ni všechna ustanovení tohoto zákona.

5. **Varianta A:** U této akce/činnosti/projektu je uplatněna bloková výjimka a podpora se poskytuje dle Nařízení Komise (EU) č. 651/2014 ze dne 17. června 2014.

   Varianta B: Akce/činnost/projekt kumulativně naplňuje znaky veřejné podpory dle čl. 107 a 108 Smlouvy o fungování EU. Podpora na základě této smlouvy je poskytována v režimu de minimis v souladu s nařízením Komise ES č. 1407/2013 ze dne 18.12.2013 o použití článků 107 a 108 Smlouvy o fungování Evropské unie na podporu de minimis (Úřední věstník Evropské unie L 352/1, 24.12.2013).

   Varianta C: Akce/činnost/projekt nenaplňuje znaky veřejné podpory dle čl. 107 a 108 Smlouvy o fungování EU. Poskytnutá podpora je slučitelná s vnitřním trhem dle ustanovení čl. 107 odst. 3 Smlouvy o fungování EU.

II.
Účel poskytnutí dotace

1. Poskytovatel poskytuje příjemci dotaci k částečné úhradě nákladů na ……. spojených s akcí/činností/projektem:
   „……“
   (dále jen „akce/činnost/projekt“)

2. Příjemce dotaci přijímá a zavazuje se, že bude akce/činnost/projekt realizovat na svou vlastní zodpovědnost, v souladu s právními předpisy, v souladu s touto smlouvou a s „Programem pro poskytování dotací v oblasti VOLNOČASOVÝCH AKTIVIT v roce 2021 z rozpočtu statutárního města Ústí nad Labem““ (dále jen „Program“), který byl schválen Radou města Ústí nad Labem dne 9. 11. 2020 usnesením č. 1419/59R/20.

3. Podmínky a pravidla stanovená v tomto Programu jsou pro příjemce i poskytovatele závazná.

4. Dotace je poskytnuta na základě žádosti o poskytnutí dotace přijaté dne ……. pod evidenčním číslem.

III.
Podmínky použití dotace, práva a povinnosti příjemce

1. Příjemce je povinen použít dotaci maximálně hospodárným způsobem a výhradně k účelu uvedenému v čl. II. odst. 1. této smlouvy.

2. Dotace je poskytnuta přísně účelově a lze ji použít pouze na úhradu uznatelných nákladů vzniklých v kalendářním roce, ve kterém byla dotace poskytnuta, tj. uznatelné náklady uvedené ve finančním vypořádání dotace musí být s uskutečnitelným daňovým plněním za období roku 2021. Finanční vypořádání dotace musí být v souladu s podmínkami, které jsou součástí vyhlášeného dotačního programu. Prostředky nelze převádět do roku následujícího. Akce/činnost/projekt musí být realizována v roce poskytnutí dotace. Dotace musí být použita na náklady uvedené v podané žádosti, příp. v podané žádosti o změnu údajů (sloupec „z toho náklady hrazené z dotace“).

3. Podmínky, které je příjemce povinen dodržet a jejichž nesplnění je podle této smlouvy považováno za porušení méně závažných povinností ve smyslu ustanovení § 22 odst. 2 zákona č. 250/250 Sb., a bude podle ustanovení 10a odst. 6 zákona č. 250/2000 Sb. za takovéto porušení uložen odvod nižší, než odpovídá výši neoprávněně použitých nebo zadržených prostředků, a to ve výši uvedených procent dle jednotlivých ustanovení této smlouvy.

4. Příjemce je povinen vést účetnictví v souladu s obecně platnými předpisy, tj. zejména zákonem č. 563/1991 Sb., o účetnictví, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o účetnictví“), a zajistit řádné a oddělené sledování čerpání dotace. Příjemce, který nevede účetnictví podle tohoto zákona, je povinen vést daňovou evidenci podle zákona č. 586/1992 Sb., o daních z příjmů, ve znění pozdějších předpisů, rozšířenou tak, aby příslušné doklady vztahující se k finanční dotaci splňovaly náležitosti účetního dokladu ve smyslu § 11 zákona o účetnictví, s výjimkou § 11 odst. 1 písm. f) tohoto zákona, a aby předmětné doklady byly správné, úplné, průkazné, srozumitelné, vedené v písemné formě chronologicky a způsobem zaručujícím jejich trvanlivost (na dokladech musí být jednoznačně uvedeno, že se vážou k dotaci).

5. Příjemce se zavazuje, že povede evidenci o příjmech a výdajích, výnosech a nákladech souvisejících s akcí/činností/projektem dle čl. II odst. 1 na zvláštních analytických účtech nebo na samostatném středisku či zakázce tak, aby bylo průkazné, zda konkrétní příjem a výdej nebo výnos a náklad je či není vykazován na akci/činnost/projekt dle čl. II. odst. 1. Příjemci, kteří vedou pouze daňovou evidenci či tzv. „jednoduché“ účetnictví, budou postupovat analogicky. Tento článek se netýká fyzických osob nepodnikajících.
   Odvod za toto porušení rozpočtové kázně se stanoví ve výši 10% z částky poskytnuté dotace.

6. Příjemce odpovídá za řádné vedení a viditelné označení originálních účetních dokladů prokazujících použití dotace uvedením že je částka „**plně čerpána z dotace SMÚ č.……“ či částečně čerpána z dotace SMÚ č……. ve výši ……Kč“, případně jinou formou označení dokladu vč. čísla smlouvy.** Příjemce uvede toto označení zejména na originálech výdajových pokladních dokladů a dále pak na originálech faktur, zjednodušených daňových dokladech, smlouvách (pokud na jejich základě probíhá fakturace či platba), dohodách o PP či PČ.

7. Příjemce je povinen předložit poskytovateli v termínu dle čl. III. odst. 9 této smlouvy finanční vypořádání dotace na formuláři „Finanční vypořádání dotace z rozpočtu statutárního města Ústí nad Labem v oblasti volnočasových aktivit 2021“ (dále jen „Vypořádání dotace“) a soupisem všech prvotních účetních a dalších dokladů prokazujících vznik uznatelných nákladů (viz Program). Příjemce doloží Vypořádání dotace kopiemi všech prvotních účetních a dalších dokladů prokazujících čerpání dotace (zejména faktur, dodacích listů, smluv, paragonů apod.) a dalšími přílohami uvedenými ve formuláři Vypořádání dotace nebo v Programu.

8. **Náklady předkládané do Vypořádání dotace musí souhlasit s rozpočtem, který byl předložen při podání žádosti** *(sloupec: z toho celková výše požadované dotace),* **případně v žádosti o změnu údajů dotace.** V případě změny rozpočtu „požadované/schválené dotace“ je nutné požádat o změnu na formuláři „Žádost o změnu údajů dotace v oblasti volnočasových aktivit 2021“ a to v návaznosti na podanou žádost o dotaci pro rok 2021 (*je možné podat pouze jednu žádost při změně rozpočtu akce/projektu/činnosti a to minimálně 30 dní před termínem vypořádání dotace uvedeným v čl. III. odst. 9).*

9. Použití dotace k účelu uvedenému v čl. II. odst. 1. této smlouvy dokladuje příjemce poskytovateli předložením **finančního vypořádání dotace nejpozději do ……**

   K formuláři „Finanční vypořádání dotace z rozpočtu statutárního města Ústí nad Labem v oblasti volnočasových aktivit 2021“ se dle Programu v čitelné podobě dokládá:
   - rekapitulace jednotlivých dokladů podle druhu nákladů (viz příloha č. 1 formuláře Vypořádání dotace)
   - úplná složka účetních dokladů, které jsou nárokovány jako čerpání dotace, a to ve fotokopii
   - doklad o přijetí dotace (kopie výpisu z bankovního účtu)
   - výpis z analytického účtu, kde je přidělena dotace v účetnictví organizace vedena samostatně (výjimku z tohoto bodu mají pouze fyzické osoby nepodnikající), příp. kopie daňové evidence – nejedná se o výpis z bankovního účtu
   - v případě, že je příjemcem fyzická osoba nepodnikající, musí příjemce dotace doložit seznam veškerých nákladů na akci/ projekt/činnost vč. jejich kopií
   - propagační materiály a fotografie související s účelem poskytnuté dotace včetně propagace města na svých webových stránkách, popřípadě v propagačních materiálech
   - dokumenty dle čl. IV. odst. 2. a 4 této smlouvy
   - další povinné přílohy dle Programu.

10. Poskytnutá dotace je účelovou dotací ke krytí nejvýše 70% celkových nákladů akce/činnosti/projektu, na jehož realizaci je dotace poskytnuta.

11. Příjemce dotace je povinen hradit náklady uplatňované z dotace pouze z účtu, na který mu byla dotace poskytnuta, a který je uveden v záhlaví této smlouvy.

12. Pokud příjemce ze závažných důvodů nebude schopen předložit příslušné finanční vypořádání dotace v termínu uvedeném v článku III. odst. 8. této smlouvy, může v časovém předstihu, tj. minimálně 30 dnů před uplynutím tohoto termínu požádat se zdůvodněním poskytovatele dotace o prodloužení termínu předložení finančního vypořádání dotace. Této žádosti však nemusí poskytovatel vyhovět. Změnu termínu finančního vypořádání dotace lze provádět pouze formou písemných postupně vzestupně číslovaných dodatků, které budou jako dodatky výslovně označeny, a to na základě dohody obou smluvních stran.

13. Příjemce je povinen průběžně informovat poskytovatele o všech změnách, které by mohly při vymáhání zadržených nebo neoprávněně použitých prostředků dotace zhoršit jeho pozici věřitele nebo dobytnost jeho pohledávky. Zejména je příjemce povinen oznámit poskytovateli do 5 dnů od jejich vzniku takové skutečnosti nebo události, které mají nebo mohou mít za následek příjemcův zánik, transformaci, sloučení či splynutí s jiným subjektem, změnu statutárního orgánu příjemce, či změnu vlastnického vztahu k věci, na niž se dotace poskytuje.
    Odvod za toto porušení rozpočtové kázně se stanoví ve výši 1% z částky poskytnuté dotace.

14. Příjemce se zavazuje, že jak při realizaci, tak po jejím ukončení, bude dbát dobrého jména poskytovatele a že bude akci/činnost/projekt realizovat v souladu s právními předpisy, touto smlouvou a Programem.
    Odvod za toto porušení rozpočtové kázně bude stanoven ve výši poskytnuté dotace.

15. Příjemce je povinen po dobu deseti let od skončení realizace akce/činnosti/projektu archivovat následující podkladové materiály:
    a) tuto smlouvu
    b) originály dokladů prokazující čerpání dotace
    c) evidenci účetnictví, kde budou zavedeny doklady prokazující čerpání dotace
    d) finanční vypořádání dotace.

    Odvod za toto porušení rozpočtové kázně se stanoví ve výši poskytnutých prostředků na výdaj, který je chybějícím dokladem prokazován v případě, že neexistuje ani kopie dokladu. V případě, že existují kopie dokladu, je možné vyměřit nižší odvod a to ve výši 2% z částky dokladu nárokované do vyúčtování. Odvod se neukládá v případě, že absenci dokladů způsobil zásah vyšší moci (např. požár, záplavy apod.).

IV.
Publicita

1. Příjemce se zavazuje v průběhu realizace akce/činnosti/projektu prokazatelně a vhodným způsobem prezentovat statutární město Ústí nad Labem. Vhodné způsoby prezentace jsou uvedeny v tomto článku odst. 4.
2. Příjemce se zavazuje zaslat propagační materiál (leták, plakát) nebo krátkou zprávu či odkaz na akci/projekt v elektronické podobě na pověřeného pracovníka Odboru školství, kultury, sportu a sociálních služeb uvedeného v záhlaví této smlouvy jako kontaktní osoba (leták ve formátu jpg a png).
3. Příjemce se zavazuje uvádět logo statutárního města Ústí nad Labem ve správném formátu a ve vhodné velikosti na všech propagačních materiálech, vztahujících se k akci v rámci činnosti a činnosti samotné. Žadatel ručí za správnost a kvalitu použití loga dle grafického manuálu, který je k dispozici na webových stránkách města Ústí nad Labem www.usti-nad-labem.cz .

Do smlouvy bude vybrána dle schválené dotační kategorie jedna z uvedených možností:

4. **Celoroční volnočasová činnost dětí a mládeže do 18 let**

   Příjemce dotace má povinnost dodržet alespoň dvě z níže uvedených:
   - umístění loga statutárního města Ústí nad Labem včetně aktivního odkazu na webových stránkách;
   - prezentace na sociálních sítích (v události k akci/činnosti, v samostatném příspěvku na stránce, v placené reklamě);
   - umístění loga statutárního města Ústí nad Labem ve všech inzercích/médiích včetně písemné prezentace statutárního města Ústí nad Labem s uvedením, že „činnost byla podpořena statutárním městem Ústí nad Labem“;

4. **Akce volnočasového kalendáře**

   Příjemce dotace má povinnost dodržet alespoň tři z níže uvedených:
   - umístění loga statutárního města Ústí nad Labem včetně aktivního odkazu na webových stránkách;
   - prezentace na sociálních sítích (v události k akci, v samostatném příspěvku na stránce, v placené reklamě);
   - umístění loga statutárního města Ústí nad Labem *na všech* vyráběných propagačních materiálech (plakáty, letáky, bannery, billboardy, atd.) včetně programu, pozvánek a vstupenek na akci;
   - viditelné a prominentní umístění loga statutárního města Ústí nad Labem v místě konání akce;
   - verbální prezentace statutárního města Ústí nad Labem v průběhu konání akce (např. moderátorem akce) nebo na tiskových konferencích;
   - příjemce je povinen v případě informování sdělovacích prostředků o akci uvést fakt, že akce byla podpořena statutárním městem Ústí nad Labem.

4. **Akce zdravotně postižených osob**

   Příjemce dotace má povinnost dodržet alespoň tři z níže uvedených
   - umístění loga statutárního města Ústí nad Labem včetně aktivního odkazu na webových stránkách;
   - prezentace na sociálních sítích (v události k akci, v samostatném příspěvku na stránce, v placené reklamě);
   - umístění loga statutárního města Ústí nad Labem *na všech* vyráběných propagačních materiálech (plakáty, letáky, bannery, billboardy, atd.) včetně programu, pozvánek a vstupenek na akci;
   - viditelné a prominentní umístění loga statutárního města Ústí nad Labem v místě konání akce/činnosti. V rámci celoroční činnosti umístění loga v prostoru, kde je celoroční činnost provozována.;
   - verbální prezentace statutárního města Ústí nad Labem v průběhu konání akce (např. moderátorem akce) nebo na tiskových konferencích;
   - příjemce je povinen v případě informování sdělovacích prostředků o akci uvést fakt, že akce byla podpořena statutárním městem Ústí nad Labem.

5. V případě, že příjemce prokazatelně doloží, že tištěné propagační materiály již nemohl opatřit logem města ani před termínem konání akce avšak až po podpisu smlouvy, nebude tato podmínka požadována (např. v případě, že propagační materiály jsou již v tisku). Toto ustanovení se však netýká dalších způsobů prezentace.

6. Příjemce doloží skutečnosti dle odst. 2. a 4. tohoto článku takto:
   - vytištěný e-mail o zaslání propagačních materiálů dle odst. 2 tohoto článku
   - vytištěný náhled webové stránky, kde bylo umístěno logo poskytovatele
   - vytištěný náhled prezentace na sociálních sítích
   - výtisk propagačních materiálů (leták, plakát, brožura, katalog, vstupenka, propozice atp., v případě např. billboardů doložit fotografii)
   - fotografie prezentace poskytovatele v místě konání akce/činnosti/projektu (propagační banner, videoprojekce atp.)
   - fotografie z místa konání akce/projektu
   - výtisk periodika, kde byla akce/činnost/projekt inzerována – příp. kopii této inzerce

- články v tištěných médiích, náhledy webových stránek médií atp.
- v případě verbální prezentace doložit videozáznam, příp. jiný záznam s touto prezentací.

7. Odvod za porušení rozpočtové kázně bude stanoven ve výši 1% z poskytnuté částky dotace za nedodržení každého jednoho z uvedených způsobů prezentace, maximálně však do výše 5% z částky poskytnuté dotace.

8. V případě, že dotace bude poskytnuta na akci/činnost/projekt, která se již uskutečnila, není povinností příjemce tento závazek o publicitě dle čl. IV splnit.

9. Příjemce dotace je však povinen doložit fotodokumentaci vztahující se k akci/činnosti/projektu dle čl. II. odst. vždy i v případě, že dotace byla poskytnuta až po skončení akce/činnosti/projektu.
   Odvod za toto porušení rozpočtové kázně bude stanoven ve výši 1% z částky poskytnuté dotace

10. Propagační komponent s logem statutárního města Ústí nad Labem (plachta, banner, X-banner, rollup, nafukovací brána, reklamní kapka aj.) si může příjemce zapůjčit na Odboru školství, kultury, sportu a sociálních služeb před konáním akce/činnosti/projektu. Zapůjčené propagační komponenty je příjemce po skončení akce povinen neprodleně vrátit zpět na OKSS.
    V případě zničení nebo ztráty propagačních komponentů bude požadována plná úhrada.

V.
Kontrola

1. Příslušné orgány poskytovatele jsou oprávněny v souladu se zákonem o finanční kontrole, zákonem o obcích a zákonem č. 250/2000 Sb., kdykoli kontrolovat dodržení podmínek, za kterých byla dotace poskytnuta.

2. Příjemce je povinen poskytnout součinnost při výkonu kontrolní činnosti dle odst. 1. tohoto článku. Zejména předložit kontrolním orgánům poskytovatele kdykoliv k nahlédnutí originály všech účetních dokladů prokazujících vznik uznatelných nákladů v souladu s účelem použití, zavedení účetních dokladů do účetní evidence (toto se netýká fyzických osob nepodnikajících) a využití prostředků v souladu s účelem použití.

3. Příjemce je povinen umožnit poskytovateli provést kontrolu, jak v průběhu, tak i po uplynutí doby platnosti této smlouvy, a to ještě po dobu deseti let od ukončení financování ze strany poskytovatele.

4. Za pravdivost i správnost finančního vypořádání dotace odpovídá osoba oprávněná jednat jménem příjemce.

5. Odvod za porušení rozpočtové kázně při porušení ustanovení čl. V. odst. 2. a 3. bude stanoven odvod ve výši poskytnuté dotace.

VI.
Důsledky porušení povinností příjemce

1. V případě, že porušení podmínek smlouvy bude kvalifikováno jako porušení rozpočtové kázně, poskytovatel při něm postupuje dle ustanovení § 22 zákona č. 250/2000 Sb. Porušením rozpočtové kázně se dle ustanovení § 22 odst. 1 písm. a) tohoto zákona rozumí každé neoprávněné použití, nebo zadržení peněžních prostředků poskytnutých jako dotace z rozpočtu územního samosprávného celku.

2. Neoprávněným použitím peněžních prostředků dle čl. VI. odst. 1. této smlouvy je jejich použití, kterým byla porušena povinnost stanovená právním předpisem nebo touto smlouvou či Programem. Dále se za neoprávněné použití peněžních prostředků podle čl. VI. odst. 1. této smlouvy považuje:
   a) porušení povinnosti, která souvisí s účelem, na který byly peněžní prostředky poskytnuty, stanovené právním předpisem nebo touto smlouvou či Programem, ke kterému došlo po připsání peněžních prostředků na účet příjemce,
   b) porušení povinnosti stanovené pod písm. a) tohoto odstavce, ke kterému došlo před připsáním peněžních prostředků na účet příjemce a které ke dni připsání trvá; den připsání peněžních prostředků na účet příjemce se považuje za den porušení rozpočtové kázně,
   c) neprokáže-li příjemce peněžních prostředků, jak byly tyto peněžní prostředky použity.

3. Výjimku z ustanovení v čl. VI. odst. 1. a 2. této smlouvy určí vymezené podmínky, jejichž porušení bude považováno za méně závažné a za které se uloží odvod za porušení rozpočtové kázně nižší, než částka odpovídající neoprávněně použitým nebo zadrženým peněžním prostředkům. Podmínky, jejichž porušení bude považováno za méně závažné, jsou následující:
   a) V případě, že v předloženém vyúčtování dotace dle čl. III odst. 7 této smlouvy budou zjištěny administrativní chyby, může být nařízen odvod do výše 5% z celkové částky poskytnuté dotace nebo z poskytnuté dotace, v souvislosti s jejichž použitím došlo k porušení rozpočtové kázně (tj. z výše neoprávněně použitých nebo zadržených peněžních prostředků). Za administrativní nedostatky se pro potřeby této smlouvy považují chyby v psaní a počtech, formální nedostatky předkládaných dokladů, kterými příjemce dokazuje použití dotace

v souladu se smluvně stanoveným účelem. Za formální nedostatky předkládaných dokladů jsou považovány chybějící náležitosti účetních dokladů § 11 odst. 1 zákona č. 563/1991 Sb., o účetnictví, ve znění pozdějších předpisů.

b) V případě porušení čl. III. odst. 9. této smlouvy tzn. předložení finančního vypořádání dotace vč. povinných příloh po stanoveném termínu, bude nařízen odvod za porušení rozpočtové kázně následovně:
   a. 0,25% za každý den prodlení z částky poskytnuté dotace, max. však do 20 dní,
   b. 10% z částky poskytnuté dotace za každý den prodlení, je-li doloženo o 21 a více dní později,
   c. 15% z částky poskytnuté dotace, je-li předloženo až po zahájení řízení o porušení rozpočtové kázně ve lhůtě stanovené správcem daně, vždy však před vystavením platebního výměru.

c) v případě porušení čl. III. odst. 6. této smlouvy, tzn. absence záznamu o čerpání dotace na jednotlivých účetních dokladech, bude nařízen odvod za porušení rozpočtové kázně ve výši 5% z částky uplatňované dokladem do finančního vypořádání dotace za každý jednotlivý účetní případ (tzn. účetní případ = účetní doklad + doklad prokazující jeho úhradu).

d) v případě porušení čl. III. odst. 5. této smlouvy, tzn., v případě nedodržení povinnosti vést odděleně sledování čerpání dotace v účetnictví příjemce dotace (analytická evidence), bude nařízen odvod do výše 10% z celkové částky poskytnuté dotace.

e) v případě porušení čl. IV odst. 2. a 4. této smlouvy, tzn., že příjemce řádně a prokazatelně nedoloží, jakým vhodným způsobem prezentoval statutární město Ústí nad Labem, zejména jak viditelně uváděl logo statutárního města Ústí nad Labem na všech písemnostech či jiných formách propagace akce/činnosti/projektu a v místě konání akce, která souvisí s účelem poskytnuté dotace, bude nařízen odvod ve výši 1% z poskytnuté částky dotace za nedodržení každého jednoho z uvedených způsobů prezentace, maximálně však do výše 5% z částky poskytnuté dotace. Toto je příjemce povinen doložit přílohami, které jsou uvedeny ve formuláři „finanční vypořádání“ příslušné kategorie vyhlášeného dotačního programu.

4. Pokud dojde k porušení rozpočtové kázně dle méně závažných podmínek, které jsou uvedeny v čl. VI. odst. 3. písm. a) c) d) e) této smlouvy, jejichž porušení je dle této smlouvy považováno za méně závažné a jejich podstata umožňuje nápravu, vyzve poskytovatel příjemce k provedení nápravy, a to ve lhůtě 30 dní. Lhůta počíná běžet dnem následujícím po doručení výzvy k provedení opatření k nápravě.

   V případě, že příjemce ve stanovené lhůtě méně závažná porušení odstraní, bude na něj, v rozsahu, v jakém úspěšně provedl opatření k nápravě, pohlíženo jakoby k porušení rozpočtové kázně nedošlo.

   V případě, že příjemce ve stanovené lhůtě nápravu neučiní, je toto porušení považováno za závažné porušení rozpočtové kázně a poskytovatel písemně vyzve příjemce k vrácení poskytnuté dotace nebo její části a to do 15 pracovních dnů od písemného vyrozumění na účet poskytovatele, který je uveden v záhlaví smlouvy.

5. Použití dotace v rozporu se stanoveným účelem podle čl. II. odst. 1. této smlouvy je závažné porušení rozpočtové kázně a příjemce je povinen poskytnutou dotaci vrátit poskytovateli v plné výši, a to do 15 pracovních dnů od písemného vyrozumění na účet statutárního města Ústí nad Labem, který je uveden v záhlaví této smlouvy **pod variabilním symbolem 12301**.
   O vrácení finanční dotace předloží příjemce písemný doklad (výpis z účtu či doklad o převodu finančních prostředků). Příjemci bude v tomto případě také vyměřeno penále v zákonné výši z neoprávněně použitých prostředků, a to ode dne kdy došlo k tomuto porušení. Penále se počítá ode dne následujícího po dni, kdy došlo k porušení rozpočtové kázně, do dne připsání vrácených peněžních prostředků na účet poskytovatele.

6. Pokud se prokáže, že údaje uvedené v čl. IX. odst. 8., které příjemce podpisem této smlouvy potvrdil, nejsou pravdivé, bude příjemci nařízeno vrátit poskytovateli dotaci a to v celé výši a bude vyměřeno penále v zákonné výši z neoprávněně použitých prostředků, a to ode dne, následujícího po dni připsání peněžních prostředků na účet příjemce, do dne připsání peněžních prostředků na účet poskytovatele.

7. Pokud příjemce nevyužije možnosti vrácení dotace nebo její části ve stanovené lhůtě, bude na zjištěné porušení podmínek pohlíženo jako na porušení rozpočtové kázně. S příjemcem dotace bude zahájeno řízení o uložení odvodu za porušení rozpočtové kázně. Příjemci bude v tomto případě vyměřeno také penále v zákonné výši z neoprávněně použitých prostředků, a to ode dne, kdy došlo k tomuto porušení. Penále se počítá ode dne následujícího po dni, kdy došlo k porušení rozpočtové kázně, do dne připsání vrácených peněžních prostředků na účet poskytovatele.

8. Dotace či její části se považují za vrácené dnem, kdy byly peněžní prostředky připsány v plné výši na účet poskytovatele.

9. Veškeré platby jako důsledky porušení závazků provede příjemce formou bezhotovostního převodu na účet poskytovatele, v termínu a na číslo účtu, které poskytovatel příjemci sdělí.

10. Uvedení nepravdivých údajů ve finančním vypořádání je důvodem pro vrácení celé výše poskytnuté dotace, s účelem použití dle čl. II. odst. 1. této smlouvy a může dojít k trvalému vyloučení subjektu z finanční podpory města v této i v dalších oblastech.

VII.
Výpověď a zrušení smlouvy

1. Závazkový vztah založený touto smlouvou lze ukončit výpovědí nebo dohodou na základě písemného návrhu na zrušení smlouvy.

2. Kterákoliv smluvní strana je oprávněna tuto smlouvu písemně vypovědět s udáním důvodů. Výpovědní lhůta činí 14 dnů a počíná běžet 1. dnem následujícím po dni doručení výpovědi druhé smluvní straně na adresu uvedenou v záhlaví smlouvy. V případě pochybností se má za to, že výpověď byla doručena 3. den od jejího odeslání.

3. Po doručení výpovědi poskytovateli nebo příjemci dotace bude uvolňování finančních prostředků zastaveno.

4. Důvody pro vypovězení smlouvy ze strany poskytovatele:
   a) použití dotace (případně její části) v rozporu s účelem, který je stanoven touto smlouvou a porušení podmínek čerpání a finanční vypořádání dotace, které jsou uvedeny Programu,
   b) nedodržení lhůty pro použití dotace stanoveného v této smlouvě,
   c) neumožnění poskytovateli provést kontrolu dle čl. V. této smlouvy,
   d) uvedení nepravdivých údajů dle čl. IX. odst. 6. této smlouvy,
   e) v době trvání smlouvy bude podán insolvenční návrh na majetek příjemce, nebo bude rozhodnuto o vstupu příjemce do likvidace.

5. Pro případ, kdy příjemce nebude akci/činnost/projekt realizovat (provozovat), je kterákoli ze smluvních stran oprávněna smlouvu vypovědět.

6. V případě ukončení smlouvy dle tohoto článku je příjemce povinen vrátit dotaci a to v plné výši poskytovateli, nejpozději k 15. dni od ukončení platnosti a účinnosti této smlouvy. Nevrátí-li příjemce dotaci v tomto termínu, považují se veškeré finanční prostředky dotace poskytnuté příjemci do této doby za zadržené.

7. Výpovědí smlouvy zanikají práva a povinnosti smluvních stran, vyjma smluvních ustanovení týkajících se řešení sporů mezi smluvními stranami, sankčních ustanovení a jiných ustanovení, která podle projevené vůle smluvních stran nebo vzhledem ke své povaze mají trvat i po ukončení smlouvy.

8. Návrh na zrušení smlouvy musí být podán písemně a doručen druhé smluvní straně. Pokud druhá smluvní strana se zrušením smlouvy souhlasí, zašle písemný souhlas smluvní straně, která návrh na zrušení podala. Dnem doručením tohoto písemného souhlasu smlouva zaniká.

9. Návrh na zrušení smlouvy lze podat jen z důvodů vymezených v ustanovení § 167 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád.

VIII.
Ostatní ujednání

1. **Varianta A: Příjemce souhlasí** se zveřejněním svého názvu (jména), adresy (sídla), názvu akce/činnosti/projektu a výše poskytnuté dotace, případně dalších údajů uvedených ve zvláštních právních předpisech – platí pro právnické osoby a osoby fyzické podnikající.

   Varianta B: Příjemce souhlasí se zveřejněním jména, příjmení, roku narození, názvu obce, kde má příjemce trvalý pobyt, výše, účel a podmínky poskytnuté dotace - platí pro fyzické osoby nepodnikající.

2. Příjemce souhlasí se zpracováním osobních údajů ve smyslu nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 2016/679 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů) (dále jen „Nařízení“), pro účely dotačního řízení. Je-li příjemcem fyzická osoba, souhlasí se zpracováním svých osobních údajů v rozsahu jméno, příjmení, rodné číslo, popř. datum narození a místa trvalého pobytu, a to ke všem úkonům souvisejícím s dotačním řízením a s případným uvedením svých osobních údajů na tiskových materiálech určených k projednávání Radou města Ústí nad Labem a Zastupitelstvem města Ústí nad Labem, jakožto i na internetových stránkách poskytovatele dotace, a to po dobu nezbytnou k projednávání této záležitosti a k realizaci rozhodnutí příslušného orgánu poskytovatele a dále po dobu, po kterou je poskytovatel povinen podle právních předpisů dokumenty obsahující osobní údaje příjemce zpracovávat, popř. archivovat. (Souhlas se zpracováním osobních údajů je přílohou žádosti o dotaci.)

3. Smluvní strany jsou seznámeny se skutečností, že statutární město Ústí nad Labem (poskytovatel), jako orgán územní samosprávy, je povinno poskytovat informace vztahující se k jeho působnosti dle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů. Smluvní strany souhlasně prohlašují, že žádný údaj v této smlouvě, včetně jejích příloh, není označen za obchodní tajemství.

4. **Vzájemný styk a doručování se řídí platnými právními předpisy.**

5. **Příjemce dotace prohlašuje, že**:
   a) poskytovatel je oprávněn, pokud postupuje podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů, poskytovat veškeré informace o této smlouvě a o jiných údajích tohoto závazkového právního vztahu, pokud nejsou v této smlouvě uvedeny (např. o daňových dokladech, předávacích protokolech, finančním vypořádání či jiných písemnostech),
   b) veškeré údaje uvedené v této smlouvě, popř., které jsou použity v rámci tohoto závazkového právního vztahu, a to i pokud jsou získány od třetích osob, nepodléhají povinnosti mlčenlivosti nebo jinému postupu směřujícímu k ochraně před zneužitím a zveřejněním.

IX.
Závěrečná ustanovení

1. **Varianta A:** Tato smlouva nabývá platnosti a účinnosti dnem podpisu oběma smluvními stranami.
   Varianta B: Tato smlouva nabývá platnosti dnem podpisu oběma smluvními stranami a účinnosti dnem zveřejnění smlouvy v Registru smluv.

   Pro účinky podepisování smlouvy platí, že podpisy musí být na téže listině. Jsou-li strany přítomny současně, je smlouva uzavřena okamžikem připojení podpisu přítomných smluvních stran. Nejsou-li smluvní strany přítomny a podepisování se děje distančně, je smlouva uzavřena okamžikem, kdy návrh smlouvy opatřený podpisem druhé smluvní strany, dojde zpět navrhovateli smlouvy.

2. V případě rozporu mezi zněním ustanovení obsažených ve smlouvě a zněním ustanovení obsažených v Programu, se použijí ustanovení obsažená ve Smlouvě.

3. Změny smluvního vztahu schválené Radou města Ústí nad Labem či Zastupitelstvem města Ústí nad Labem (účel projektu a výše poskytnuté dotace) lze provádět pouze formou písemných postupně vzestupně číslovaných dodatků, které budou jako dodatky výslovně označeny, a to na základě dohody obou smluvních stran. Ostatní změny smluvního vztahu (např. změna názvu příjemce, změna sídla, statutárního orgánu či bankovního účtu apod.) mohou být měněny jednostranným písemným oznámením smluvní strany.

4. Pokud v této smlouvě není stanoveno jinak, použijí se na smlouvu a právní vztahy z ní vyplývající příslušná ustanovení správního řádu, případně ustanoveními zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku, ve znění pozdějších předpisů, s výjimkou uvedenou v ustanovení § 170 správního řádu a ustanovení zákona č. 250/2000 Sb., a zákona o finanční kontrole.

5. Tato smlouva je sepsána ve třech vyhotoveních, z nichž jedno obdrží příjemce a dvě vyhotovení obdrží poskytovatel.

6. Příjemce svým podpisem stvrzuje správnost údajů uvedených v záhlaví této smlouvy, především pak název / jméno a příjmení, adresu (sídlo / trvalé bydliště), IČ / datum narození a číslo bankovního účtu.

7. **Smluvní strany prohlašují, že žádost o poskytnutí dotace a Program mají k dispozici, a že je příjemci jejich obsah znám**. Příjemce se zavazuje, že pravidla dotačního Programu bude při realizaci akce/činnosti/projektu dodržovat a plnit všechny podmínky tam obsažené, a to zejména Podmínky využití dotace obsažené v čl. V. a v jednotlivých kategoriích dotačního Programu, Čerpání a finanční vypořádání dotace uvedené v čl. IX. a Závěrečná ustanovení uvedená v čl. XI.

8. Příjemce svým podpisem stvrzuje, že **nemá k datu podpisu smlouvy závazky po lhůtě splatnost**i vůči veřejným rozpočtům, rozpočtu statutárního města Ústí nad Labem, jeho městským obvodům a organizacím zřizovaných městem Ústí nad Labem. Proti příjemci není a v posledních 3 letech nebylo zahájeno insolvenční řízení. Vůči žadateli nebylo v posledních 3 letech vydáno rozhodnutí o úpadku nebo insolvenční návrh nebyl zamítnut pro nedostatek jeho majetku. Příjemce není veden jako dlužník v insolvenčním rejstříku dle zákona č. 182/2006 Sb., o úpadku a způsobu jeho řešení (insolvenční zákon), ve znění pozdějších předpisů. Proti příjemci nebyl vydán Komisí (EU) inkasní příkaz ke zpětnému získání neoprávněně vyplacené podpory, v návaznosti na rozhodnutí Komise (EU), jímž je vyplacená podpora prohlášena za protiprávní a neslučitelná s vnitřním trhem.

9. Smluvní strany se dohodly, že poskytovatel dotace v souladu se zákonem č. 340/2015 Sb., o zvláštních podmínkách účinnosti některých smluv, uveřejňování těchto smluv a registru smluv, ve znění pozdějších předpisů, provede uveřejnění této smlouvy o poskytnutí dotace v registru smluv.

10. Smluvní strany prohlašují, že tato smlouva byla sepsána na základě pravdivých údajů, podle jejich svobodné a vážné vůle, a na důkaz toho připojují své vlastnoruční podpisy.

Za poskytovatele:

V Ústí nad Labem, dne ……

…….....

Statutární město Ústí nad Labem
jméno a příjmení
osoby oprávněné jednat za poskytovatele

Za příjemce:

V Ústí nad Labem, dne ……

…….....

příjemce
jméno a příjmení
osoby oprávněné jednat za příjemce

Smlouva o poskytnutí dotace

uzavřená v souladu s ustanovením § 159 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád"), a ustanovením § 10a odst. 3 a 5 zákona č. 250/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech územních rozpočtů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 250/2000 Sb.,")

Smluvní strany

Statutární město Ústí nad Labem
se sídlem: Velká Hradební 2336/8, Ústí nad Labem
IČ: 000 81 531
Bankovní spojení: Raiffeisen Bank, a.s.
Číslo účtu: 5017001555/5500
Zastoupené: ……..
Pověřená osoba: ……..
Kontaktní osoba: *osoba, se kterou bude jednáno*
E-mail: ……..
Telefon: ……..
jako poskytovatel (dále jen "poskytovatel")

a

…… (název subjektu/fyzická osoba)
se sídlem/trvalé bydliště ……
IČ/datum narození: ……
Zastoupený: ……
Pověřená osoba: ……
Bankovní spojení: ……
Číslo účtu: ……
jako příjemce (dále jen "příjemce")

Příjemce je zapsán ve veřejném rejstříku u ……., oddíl …… vložka …….

(poskytovatel a příjemce každý jednotlivě dále také jen „smluvní strana" nebo společně jako „smluvní strany")

uzavírají níže uvedeného dne, měsíce a roku tuto

smlouvu o poskytnutí neinvestiční účelové dotace
(dále jen „smlouva")

k realizaci akce/činnosti/projektu

„……."

I.
Předmět smlouvy

1. Na základě usnesení …….. města Ústí nad Labem ze dne ……. č. ……. poskytne poskytovatel příjemci neinvestiční účelovou dotaci ve výši **…….. Kč,** slovy: ……korun českých, (dále jen „dotace").

2. Dotaci poskytne poskytovatel příjemci jednorázově ve výši …….. Kč (slovy: ……..…. korun českých) do 15 pracovních dnů po nabytí účinnosti této smlouvy, a to bezhotovostním převodem na bankovní účet příjemce uvedený v záhlaví této smlouvy.

3. Poskytnutí dotace je v souladu se zákonem č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní řízení), ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „zákon o obcích") a zákonem č. 250/2000 Sb.

4. Dotace je ve smyslu zákona č. 320/2001 Sb., o finanční kontrole ve veřejné správě a o změně některých zákonů (zákon o finanční kontrole), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o finanční kontrole"), veřejnou finanční podporou a vztahují se na ni všechna ustanovení tohoto zákona.

5. **Varianta A:** U této akce/činnosti/projektu je uplatněna bloková výjimka a podpora se poskytuje dle Nařízení Komise (EU) č. 651/2014 ze dne 17. června 2014.

Varianta B: Akce/činnost/projekt kumulativně naplňuje znaky veřejné podpory dle čl. 107 a 108 Smlouvy o fungování EU. Podpora na základě této smlouvy je poskytována v režimu de minimis v souladu s nařízením Komise ES č. 1407/2013 ze dne 18. 12. 2013 o použití článků 107 a 108 Smlouvy o fungování Evropské unie na podporu de minimis (Úřední věstník Evropské unie L 352/1, 24. 12. 2013).

Varianta C: Akce/činnost/projekt nenaplňuje znaky veřejné podpory dle čl. 107 a 108 Smlouvy o fungování EU. Poskytnutá podpora je slučitelná s vnitřním trhem dle ustanovení čl. 107 odst. 3 Smlouvy o fungování EU.

II.
Účel poskytnutí dotace

1. Poskytovatel poskytuje příjemci dotaci k částečné úhradě nákladů na ……. spojených s akcí/činností/projektem:
„……“
(dále jen „akce/činnost/projekt“)

2. Příjemce dotaci přijímá a zavazuje se, že bude akce/činnost/projekt realizovat na svou vlastní zodpovědnost, v souladu s právními předpisy, v souladu s touto smlouvou a s „Programem pro poskytování dotací v oblasti SPORTU v roce 2021 z rozpočtu statutárního města Ústí nad Labem““ (dále jen „Program“), který byl schválen Radou města Ústí nad Labem dne 19. 10. 2020 usnesením č. 1392/58R/20.

3. Podmínky a pravidla stanovená v tomto Programu jsou pro příjemce i poskytovatele závazná.

4. Dotace je poskytnuta na základě žádosti o poskytnutí dotace přijaté dne ……. pod evidenčním číslem…….

III.
Podmínky použití dotace, práva a povinnosti příjemce

1. Příjemce je povinen použít dotaci maximálně hospodárným způsobem a výhradně k účelu uvedenému v čl. II. odst. 1. této smlouvy.

2. Dotace je poskytnuta přísně účelově a lze ji použít pouze na úhradu uznatelných nákladů vzniklých v kalendářním roce, ve kterém byla dotace poskytnuta, tj. uznatelné náklady uvedené ve finančním vypořádání dotace musí být s uskutečnitelným daňovým plněním za období roku 2021. Finanční vypořádání dotace musí být v souladu s podmínkami, které jsou součástí vyhlášeného dotačního programu. Prostředky nelze převádět do roku následujícího. Akce/činnost/projekt musí být realizována v roce poskytnutí dotace. Dotace musí být použita na náklady uvedené v podané žádosti, příp. v podané žádosti o změnu údajů (sloupec „z toho náklady hrazené z dotace“).

3. Podmínky, které je příjemce povinen dodržet a jejichž nesplnění je podle této smlouvy považováno za porušení méně závažných povinností ve smyslu ustanovení § 22 odst. 2 zákona č. 250/2000 Sb., a bude podle ustanovení 10a odst. 6 zákona č. 250/2000 Sb. za takovéto porušení uložen odvod nižší, než odpovídá výši neoprávněně použitých nebo zadržených prostředků, a to ve výši uvedených procent dle jednotlivých ustanovení této smlouvy.

4. Příjemce je povinen vést účetnictví v souladu s obecně platnými předpisy, tj. zejména zákonem č. 563/1991 Sb., o účetnictví, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o účetnictví“), a zajistit řádné a oddělené sledování čerpání dotace. Příjemce, který nevede účetnictví podle tohoto zákona, je povinen vést daňovou evidenci podle zákona č. 586/1992 Sb., o daních z příjmů, ve znění pozdějších předpisů, rozšířenou tak, aby příslušné doklady vztahující se k finanční dotaci splňovaly náležitosti účetního dokladu ve smyslu § 11 zákona o účetnictví, s výjimkou § 11 odst. 1 písm. f) tohoto zákona, a aby předmětné doklady byly správné, úplné, průkazné, srozumitelné, vedené v písemné formě chronologicky a způsobem zaručujícím jejich trvanlivost (na dokladech musí být jednoznačně uvedeno, že se vážou k dotaci).

5. Příjemce se zavazuje, že povede evidenci o příjmech a výdajích, výnosech a nákladech souvisejících s akcí/činností/projektem dle čl. II odst. 1 na zvláštních analytických účtech nebo na samostatném středisku či zakázce tak, aby bylo průkazné, zda konkrétní příjem a výdej nebo výnos a náklad je či není vykazován na akci/činnost/projekt dle čl. II. odst. 1. Příjemci, kteří vedou pouze daňovou evidenci či tzv. „jednoduché“ účetnictví, budou postupovat analogicky. Tento článek se netýká fyzických osob nepodnikajících.
Odvod za toto porušení rozpočtové kázně bude stanoven ve výši 10% z částky poskytnuté dotace.

6. Příjemce odpovídá za řádné vedení a viditelné označení originálních účetních dokladů prokazujících použití dotace uvedením že je částka „**plně čerpána z dotace SMÚ č……“ či částečně čerpána z dotace SMÚ č……. ve výši ……Kč“, případně jinou formou označení dokladu vč. čísla smlouvy.** Příjemce uvede toto označení zejména na originálech výdajových pokladních dokladů a dále pak na originálech faktur, zjednodušených daňových dokladech, smlouvách (pokud na jejich základě probíhá fakturace či platba), dohodách o PP či PČ.

7. Příjemce je povinen předložit poskytovateli v termínu dle čl. III. odst. 9 této smlouvy finanční vypořádání dotace na formuláři „Finanční vypořádání dotace z rozpočtu statutárního města Ústí nad Labem v oblasti sportu 2021“ (dále jen

„Vypořádání dotace“) a soupisem všech prvotních účetních a dalších dokladů prokazujících vznik uznatelných nákladů (viz Program). Příjemce doloží Vypořádání dotace kopiemi všech prvotních účetních a dalších dokladů prokazujících čerpání dotace (zejména faktur, dodacích listů, smluv, paragonů apod.) a dalšími přílohami uvedenými ve formuláři Vypořádání dotace nebo v Programu.

8. **Náklady předkládané do Vypořádání dotace musí souhlasit s rozpočtem, který byl předložen při podání žádosti** *(sloupec: z toho celková výše požadované dotace),* **případně v žádosti o změnu údajů dotace.** V případě změny rozpočtu „požadované/schválené dotace“ je nutné požádat o změnu na formuláři „Žádost o změnu údajů dotace v oblasti sportu 2021“ a to v návaznosti na podanou žádost o dotaci pro rok 2021 (*je možné podat pouze jednu žádost při změně rozpočtu akce/projektu/činnosti a to minimálně 30 dní před termínem vypořádání dotace uvedeným v čl. III. odst. 9).*

9. Použití dotace k účelu uvedenému v čl. II. odst. 1. této smlouvy dokladuje příjemce poskytovateli předložením **finančního vypořádání dotace nejpozději do ……..**

   K formuláři „Finanční vypořádání dotace z rozpočtu statutárního města Ústí nad Labem v oblasti sportu 2021“ se dle Programu v čitelné podobě dokládá:
   - rekapitulace jednotlivých dokladů podle druhu nákladů (viz příloha č. 1 formuláře Vypořádání dotace)
   - úplná složka účetních dokladů, které jsou nárokovány jako čerpání dotace, a to ve fotokopii
   - doklad o přijetí dotace (kopie výpisu z bankovního účtu)
   - výpis z analytického účtu, kde je přidělena dotace v účetnictví organizace vedena samostatně (výjimku z tohoto bodu mají pouze fyzické osoby nepodnikající), příp. kopie daňové evidence – nejedná se o výpis z bankovního účtu
   - v případě, že je příjemcem fyzická osoba nepodnikající, musí příjemce dotace doložit seznam veškerých nákladů na akci/ projekt/činnost vč. jejich kopií
   - propagační materiály a fotografie související s účelem poskytnuté dotace včetně propagace města na svých webových stránkách, popřípadě v propagačních materiálech
   - dokumenty dle čl. IV. odst. 2. a 4 této smlouvy
   - další povinné přílohy dle Programu.

10. Použití dotace k účelu uvedenému v čl. II. odst. 1. této smlouvy dokladuje příjemce poskytovateli předložením **finančního vypořádání dotace nejpozději do ……..**

11. **Varianta A:** Poskytnutá dotace je účelovou dotací ke krytí nejvýše 70% celkových nákladů akce/činnosti/projektu, na jehož realizaci je dotace poskytnuta.

    Varianta B: Poskytnutá dotace je účelovou dotací ke krytí až 100% celkových nákladů akce/činnosti/projektu, na jehož realizaci je dotace poskytnuta. (*týká se pouze dotační kategorie „Podpora sportovních aktivit handicapovaných sportovců“ kdy příjemcem dotace je fyzická osoba nepodnikající a příjemce dotace je sám handicapovaný sportovec, případně jeho/její statutární zástupce*)

12. Příjemce dotace je povinen hradit náklady uplatňované z dotace pouze z účtu, na který mu byla dotace poskytnuta, a který je uveden v záhlaví této smlouvy.

13. Pokud příjemce ze závažných důvodů nebude schopen předložit příslušné finanční vypořádání dotace v termínu uvedeném v článku III. odst. 6. této smlouvy, může v časovém předstihu, tj. minimálně 30 dnů před uplynutím tohoto termínu požádat se zdůvodněním poskytovatele dotace o prodloužení termínu předložení finančního vypořádání dotace. Této žádosti však nemusí poskytovatel vyhovět. Změnu termínu finančního vypořádání dotace lze provádět pouze formou písemných postupně vzestupně číslovaných dodatků, které budou jako dodatky výslovně označeny, a to na základě dohody obou smluvních stran.

14. Příjemce je povinen průběžně informovat poskytovatele o všech změnách, které by mohly při vymáhání zadržených nebo neoprávněně použitých prostředků dotace zhoršit jeho pozici věřitele nebo dobytnost jeho pohledávky. Zejména je příjemce povinen oznámit poskytovateli do 5 dnů od jejich vzniku takové skutečnosti nebo události, které mají nebo mohou mít za následek příjemcův zánik, transformaci, sloučení či splynutí s jiným subjektem, změnu statutárního orgánu příjemce, či změnu vlastnického vztahu k věci, na niž se dotace poskytuje.
    Odvod za toto porušení rozpočtové kázně bude stanoven ve výši 1% z částky poskytnuté dotace.

15. Příjemce se zavazuje, že jak při realizaci, tak po jejím ukončení, bude dbát dobrého jména poskytovatele a že bude akci/činnost/projekt realizovat v souladu s právními předpisy, touto smlouvou a Programem.
    Odvod za toto porušení rozpočtové kázně bude stanoven ve výši poskytnuté dotace.

16. Příjemce je povinen po dobu deseti let od skončení realizace akce/činnosti/projektu archivovat následující podkladové materiály:
    a) tuto smlouvu
    b) originály dokladů prokazující čerpání dotace
    c) evidenci účetnictví, kde budou zavedeny doklady prokazující čerpání dotace
    d) finanční vypořádání dotace.

Odvod za toto porušení rozpočtové kázně bude stanoven ve výši poskytnutých prostředků na výdaj, který je chybějícím dokladem prokazován v případě, že neexistuje ani kopie dokladu. V případě, že existují kopie dokladu, je možné vyměřit nižší odvod a to ve výši 2% z částky dokladu nárokované do vyúčtování. Odvod se neukládá v případě, že absenci dokladů způsobil zásah vyšší moci (např. požár, záplavy apod.).

IV.
Publicita

1. Příjemce se zavazuje v průběhu realizace akce/činnosti/projektu prokazatelně a vhodným způsobem prezentovat statutární město Ústí nad Labem. Vhodné způsoby prezentace jsou uvedeny v tomto článku odst. 4.
2. Příjemce se zavazuje zaslat propagační materiál (leták, plakát) nebo krátkou zprávu či odkaz na akci/projekt v elektronické podobě na pověřeného pracovníka Odboru školství, kultury, sportu a sociálních služeb uvedeného v záhlaví této smlouvy jako kontaktní osoba (leták ve formátu jpg a png).
3. Příjemce se zavazuje uvádět logo statutárního města Ústí nad Labem ve správném formátu a ve vhodné velikosti na všech propagačních materiálech, vztahujících se k akci v rámci činnosti a činnosti samotné. Žadatel ručí za správnost a kvalitu použití loga dle grafického manuálu, který je k dispozici na webových stránkách města Ústí nad Labem www.usti-nad-labem.cz .

Do smlouvy bude vybrána dle schválené dotační kategorie jedna z uvedených možností:

4. **Akce mimořádného významu pro statutární město Ústí nad Labem**

Příjemce dotace má povinnost dodržet tyto tři uvedené podmínky:

- **statutární město Ústí nad Labem bude prezentováno jako generální nebo hlavní partner a logo města tak bude umístěno mezi těmito partnery**
- **příjemce je povinen v případě informování sdělovacích prostředků o akci uvést fakt, že akce byla podpořena statutárním městem Ústí nad Labem**
- **oficiální pozvání zástupců poskytovatele, volný vstup do VIP prostor pro zástupce poskytovatele**

Příjemce dotace má dále povinnost dodržet alespoň tři z níže uvedených:

- umístění loga statutárního města Ústí nad Labem včetně aktivního odkazu na webových stránkách;
- prezentace na sociálních sítích (v události k akci, v samostatném příspěvku na stránce, v placené reklamě);
- umístění loga statutárního města Ústí nad Labem *na všech* vyráběných propagačních materiálech (plakáty, letáky, bannery, billboardy, atd.) včetně programu, pozvánek a vstupenek na akci;
- viditelné a prominentní umístění loga statutárního města Ústí nad Labem v místě konání akce;
- umístění loga statutárního města Ústí nad Labem ve všech inzercích/médiích včetně písemné prezentace statutárního města Ústí nad Labem s uvedením, že „akce byla podpořena statutárním městem Ústí nad Labem“;
- verbální prezentace statutárního města Ústí nad Labem v médiích a na tiskových konferencích pořádaných u příležitosti pořádání akce;
- verbální prezentace statutárního města Ústí nad Labem v průběhu konání akce (např. moderátorem akce) nebo na tiskových konferencích;
- v případě videoprojekce prezentace statutárního města Ústí nad Labem na obrazovce či plátně v průběhu konání akce.

4. **Akce sportovního kalendáře**

Příjemce dotace má povinnost dodržet alespoň tři z níže uvedených:

- umístění loga statutárního města Ústí nad Labem včetně aktivního odkazu na webových stránkách;
- prezentace na sociálních sítích (v události k akci, v samostatném příspěvku na stránce, v placené reklamě);
- umístění loga statutárního města Ústí nad Labem *na všech* vyráběných propagačních materiálech (plakáty, letáky, bannery, billboardy, atd.) včetně programu, pozvánek a vstupenek na akci;
- viditelné a prominentní umístění loga statutárního města Ústí nad Labem v místě konání akce;
- verbální prezentace statutárního města Ústí nad Labem v průběhu konání akce (např. moderátorem akce);
- v případě videoprojekce prezentace statutárního města Ústí nad Labem na obrazovce či plátně v průběhu konání akce;
- příjemce je povinen v případě informování sdělovacích prostředků o akci uvést fakt, že akce byla podpořena statutárním městem Ústí nad Labem.

4. **Mimořádné sportovní výkony**

Příjemce dotace má povinnost dodržet alespoň jedno z níže uvedených

- umístění loga statutárního města Ústí nad Labem včetně aktivního odkazu na webových stránkách;
- prezentace na sociálních sítích (v události k činnosti/akci, v samostatném příspěvku na stránce, v placené reklamě);
- viditelné umístění loga statutárního města Ústí nad Labem v místě konání celoroční činnosti;

- umístění loga statutárního města Ústí nad Labem na sportovním oblečení sportovce/sportovců;
- příjemce je povinen v případě informování sdělovacích prostředků o činnosti/akci uvést fakt, že činnost/akce byla podpořena statutárním městem Ústí nad Labem.

4. **Podpora sportovních aktivit handicapovaných sportovců**

   Příjemce dotace má povinnost dodržet alespoň jedno z níže uvedených

   - umístění loga statutárního města Ústí nad Labem včetně aktivního odkazu na webových stránkách;
   - prezentace na sociálních sítích (v události k činnosti/akci, v samostatném příspěvku na stránce, v placené reklamě);
   - viditelné umístění loga statutárního města Ústí nad Labem v místě konání celoroční činnosti;
   - umístění loga statutárního města Ústí nad Labem na sportovním oblečení sportovce/sportovců;
   - příjemce je povinen v případě informování sdělovacích prostředků o činnosti/akci uvést fakt, že činnost/akce byla podpořena statutárním městem Ústí nad Labem.

4. **Mimořádné žádosti o dotaci**

   Příjemce dotace má povinnost dodržet alespoň tři z níže uvedených:

   - statutární město Ústí nad Labem bude prezentováno jako generální nebo hlavní partner a logo města tak bude umístěno mezi těmito partnery
   - příjemce je povinen v případě informování sdělovacích prostředků o akci uvést fakt, že akce byla podpořena statutárním městem Ústí nad Labem
   - oficiální pozvání zástupců poskytovatele, volný vstup do VIP prostor pro zástupce poskytovatele
   - umístění loga statutárního města Ústí nad Labem včetně aktivního odkazu na webových stránkách;
   - prezentace na sociálních sítích (v události k akci, v samostatném příspěvku na stránce, v placené reklamě);
   - umístění loga statutárního města Ústí nad Labem *na všech* vyráběných propagačních materiálech (plakáty, letáky, bannery, billboardy, atd.) včetně programu, pozvánek a vstupenek na akci;
   - viditelné a prominentní umístění loga statutárního města Ústí nad Labem v místě konání akce;
   - viditelné umístění loga statutárního města Ústí nad Labem v místě provozování/konání celoroční činnosti;
   - umístění loga statutárního města Ústí nad Labem ve všech inzercích/médiích včetně písemné prezentace statutárního města Ústí nad Labem s uvedením, že „akce byla podpořena statutárním městem Ústí nad Labem“;
   - verbální prezentace statutárního města Ústí nad Labem v médiích a na tiskových konferencích pořádaných u příležitosti pořádání akce;
   - verbální prezentace statutárního města Ústí nad Labem v průběhu konání akce (např. moderátorem akce) nebo na tiskových konferencích;
   - v případě videoprojekce prezentace statutárního města Ústí nad Labem na obrazovce či plátně v průběhu konání akce.

5. V případě, že příjemce prokazatelně doloží, že tištěné propagační materiály již nemohl opatřit logem města ani před termínem konání akce avšak až po podpisu smlouvy, nebude tato podmínka požadována (např. v případě, že propagační materiály jsou již v tisku). Toto ustanovení se však netýká dalších způsobů prezentace.

6. Příjemce doloží skutečnosti dle odst. 2. a 4. tohoto článku takto:
   - vytištěný e-mail o zaslání propagačních materiálů dle odst. 2 tohoto článku
   - vytištěný e-mail s oficiální pozvánkou na akci pro zástupce poskytovatele
   - vytištěný náhled webové stránky, kde bylo umístěno logo poskytovatele
   - vytištěný náhled prezentace na sociálních sítích
   - výtisk propagačních materiálů (leták, plakát, brožura, katalog, vstupenka, propozice atp., v případě např. billboardů doložit fotografii)
   - fotografie prezentace poskytovatele v místě konání akce/činnosti/projektu (propagační banner, videoprojekce atp.)
   - fotografie z místa konání akce/projektu
   - fotografie dokládající umístění loga statutárního města Ústí nad Labem na sportovním oblečení sportovce/sportovců;
   - výtisk periodika, kde byla akce/činnost/projekt inzerována – příp. kopii této inzerce
   - články v tištěných médiích, náhledy webových stránek médií atp.
   - v případě verbální prezentace doložit videozáznam, příp. jiný záznam s touto prezentací.

7. Odvod za porušení rozpočtové kázně bude stanoven ve výši 1% z poskytnuté částky dotace za nedodržení každého jednoho z uvedených způsobů prezentace, maximálně však do výše 5% z částky poskytnuté dotace.

8. V případě, že dotace bude poskytnuta na akci/činnost/projekt, která se již uskutečnila, není povinností příjemce tento závazek o publicitě dle čl. IV splnit.

9. Příjemce dotace je však povinen doložit fotodokumentaci vztahující se k akci/činnosti/projektu dle čl. II. odst. 1. vždy i v případě, že dotace byla poskytnuta až po skončení akce/činnosti/projektu.

Odvod za toto porušení rozpočtové kázně bude stanoven ve výši 1% z částky poskytnuté dotace.

10. Propagační komponent s logem statutárního města Ústí nad Labem (plachta, banner, X-banner, rollup, nafukovací brána, reklamní kapka aj.) si může příjemce zapůjčit na Odboru školství, kultury, sportu a sociálních služeb před konáním akce/činnosti/projektu. Zapůjčené propagační komponenty je příjemce po skončení akce povinen neprodleně vrátit zpět na OŠKS.
V případě zničení nebo ztráty propagačních komponentů bude požadována plná úhrada.

V.
Kontrola

1. Příslušné orgány poskytovatele jsou oprávněny v souladu se zákonem o finanční kontrole, zákonem o obcích a zákonem č. 250/2000 Sb., kdykoli kontrolovat dodržení podmínek, za kterých byla dotace poskytnuta.

2. Příjemce je povinen poskytnout součinnost při výkonu kontrolní činnosti dle odst. 1. tohoto článku. Zejména předložit kontrolním orgánům poskytovatele kdykoliv k nahlédnutí originály všech účetních dokladů prokazujících vznik uznatelných nákladů v souladu s účelem použití, zavedení účetních dokladů do účetní evidence (toto se netýká fyzických osob nepodnikajících) a využití prostředků v souladu s účelem použití.

3. Příjemce je povinen umožnit poskytovateli provést kontrolu, jak v průběhu, tak i po uplynutí doby platnosti této smlouvy, a to ještě po dobu deseti let od ukončení financování ze strany poskytovatele.

4. Za pravdivost i správnost finančního vypořádání dotace odpovídá osoba oprávněná jednat jménem příjemce.

5. Odvod za porušení rozpočtové kázně při porušení ustanovení čl. V. odst. 2. a 3. bude stanoven odvod ve výši poskytnuté dotace.

VI.
Důsledky porušení povinností příjemce

1. V případě, že porušení podmínek smlouvy bude kvalifikováno jako porušení rozpočtové kázně, poskytovatel při něm postupuje dle ustanovení § 22 zákona č. 250/2000 Sb. Porušením rozpočtové kázně se dle ustanovení § 22 odst. 1 písm. a) tohoto zákona rozumí každé neoprávněné použití, nebo zadržení peněžních prostředků poskytnutých jako dotace z rozpočtu územního samosprávného celku.

2. Neoprávněným použitím peněžních prostředků dle čl. VI. odst. 1. této smlouvy je jejich použití, kterým byla porušena povinnost stanovená právním předpisem nebo touto smlouvou či Programem. Dále se za neoprávněné použití peněžních prostředků podle čl. VI. odst. 1. této smlouvy považuje:
   a) porušení povinnosti, která souvisí s účelem, na který byly peněžní prostředky poskytnuty, stanovené právním předpisem nebo touto smlouvou či Programem, ke kterému došlo po připsání peněžních prostředků na účet příjemce,
   b) porušení povinnosti stanovené pod písm. a) tohoto odstavce, ke kterému došlo před připsáním peněžních prostředků na účet příjemce a které ke dni připsání trvá; den připsání peněžních prostředků na účet příjemce se považuje za den porušení rozpočtové kázně,
   c) neprokáže-li příjemce peněžních prostředků, jak byly tyto peněžní prostředky použity.

3. Výjimku z ustanovení v čl. VI. odst. 1. a 2. této smlouvy určí vymezené podmínky, jejichž porušení bude považováno za méně závažné a za které se uloží odvod za porušení rozpočtové kázně nižší, než částka odpovídající neoprávněně použitým nebo zadrženým peněžním prostředkům. Podmínky, jejichž porušení bude považováno za méně závažné, jsou následující:
   a) V případě, že v předloženém vypořádání dotace dle čl. III odst. 7 této smlouvy budou zjištěny administrativní chyby, může být nařízen odvod do výše 5% z celkové částky poskytnuté dotace nebo z poskytnuté dotace, v souvislosti s jejichž použitím došlo k porušení rozpočtové kázně (tj. z výše neoprávněně použitých nebo zadržených peněžních prostředků). Za administrativní nedostatky se pro potřeby této smlouvy považují chyby v psaní a počtech, formální nedostatky předkládaných dokladů, kterými příjemce dokazuje použití dotace v souladu se smluvně stanoveným účelem. Za formální nedostatky předkládaných dokladů jsou považovány chybějící náležitosti účetních dokladů §11 odst. 1 zákona č. 563/1991 Sb. o účetnictví ve znění pozdějších předpisů.

   b) V případě porušení čl. III. odst. 9. této smlouvy tzn. předložení finančního vypořádání dotace vč. povinných příloh po stanoveném termínu, bude nařízen odvod za porušení rozpočtové kázně následovně:
      a. 0,25% za každý den prodlení z částky poskytnuté dotace, max. však do 20 dní,
      b. 10% z částky poskytnuté dotace za každý den prodlení, je-li doloženo o 21 a více dní později,
      c. 15% z částky poskytnuté dotace, je-li předloženo až po zahájení řízení o porušení rozpočtové kázně ve lhůtě stanovené správcem daně, vždy však před vystavením platebního výměru.

c) v případě porušení čl. III. odst. 6. této smlouvy, tzn. absence záznamu o čerpání dotace na jednotlivých účetních dokladech, bude nařízen odvod za porušení rozpočtové kázně ve výši 5% z částky uplatňované dokladem do finančního vypořádání dotace za každý jednotlivý účetní případ (tzn. účetní případ = účetní doklad + doklad prokazující jeho úhradu).

d) v případě porušení čl. III. odst. 5. této smlouvy, tzn., v případě nedodržení povinnosti vést odděleně sledování čerpání dotace v účetnictví příjemce dotace (analytická evidence), bude nařízen odvod do výše 10% z celkové částky poskytnuté dotace.

e) v případě porušení čl. IV. odst. 2. a 4. této smlouvy, tzn., že příjemce řádně a prokazatelně nedoloží, jakým vhodným způsobem prezentoval statutární město Ústí nad Labem, zejména jak viditelně uváděl logo statutárního města Ústí nad Labem na všech písemnostech či jiných formách propagace akce/činnosti/projektu a v místě konání akce, která souvisí s účelem poskytnuté dotace, bude nařízen odvod ve výši 1% z poskytnuté částky dotace za nedodržení každého jednoho z uvedených způsobů prezentace, maximálně však do výše 5% z částky poskytnuté dotace. Toto je příjemce povinen doložit přílohami, které jsou uvedeny ve formuláři „finanční vypořádání“ příslušné kategorie vyhlášeného dotačního programu.

4. Pokud dojde k porušení rozpočtové kázně dle méně závažných podmínek, které jsou uvedeny v čl. VI. odst. 3. písm. a) c) d) e) této smlouvy, jejichž porušení je dle této smlouvy považováno za méně závažné a jejich podstata umožňuje nápravu, vyzve poskytovatel příjemce k provedení nápravy, a to ve lhůtě 30 dní. Lhůta počíná běžet dnem následujícím po doručení výzvy k provedení opatření k nápravě.

   V případě, že příjemce ve stanovené lhůtě méně závažná porušení odstraní, bude na něj, v rozsahu, v jakém úspěšně provedl opatření k nápravě, pohlíženo jakoby k porušení rozpočtové kázně nedošlo.

   V případě, že příjemce ve stanovené lhůtě nápravu neučiní, je toto porušení považováno za závažné porušení rozpočtové kázně a poskytovatel písemně vyzve příjemce k vrácení poskytnuté dotace nebo její části a to do 15 pracovních dnů od písemného vyrozumění na účet poskytovatele, který je uveden v záhlaví smlouvy.

5. Použití dotace v rozporu se stanoveným účelem podle čl. II. odst. 1. této smlouvy je závažné porušení rozpočtové kázně a příjemce je povinen poskytnutou dotaci vrátit poskytovateli v plné výši, a to do 15 pracovních dnů od písemného vyrozumění na účet statutárního města Ústí nad Labem, který je uveden v záhlaví této smlouvy **pod variabilním symbolem 12320**.
   O vrácení finanční dotace předloží příjemce písemný doklad (výpis z účtu či doklad o převodu finančních prostředků). Příjemci bude v tomto případě také vyměřeno penále v zákonné výši z neoprávněně použitých prostředků, a to ode dne kdy došlo k tomuto porušení. Penále se počítá ode dne následujícího po dni, kdy došlo k porušení rozpočtové kázně, do dne připsání vrácených peněžních prostředků na účet poskytovatele.

6. Pokud se prokáže, že údaje uvedené v čl. IX. odst. 8., které příjemce podpisem této smlouvy potvrdil, nejsou pravdivé, bude příjemci nařízeno vrátit poskytovateli dotaci a to v celé výši a bude vyměřeno penále v zákonné výši z neoprávněně použitých prostředků, a to ode dne, následujícího po dni připsání peněžních prostředků na účet příjemce, do dne připsání peněžních prostředků na účet poskytovatele.

7. Pokud příjemce nevyužije možnosti vrácení dotace nebo její části ve stanovené lhůtě, bude na zjištěné porušení podmínek pohlíženo jako na porušení rozpočtové kázně. S příjemcem dotace bude zahájeno řízení o uložení odvodu za porušení rozpočtové kázně. Příjemci bude v tomto případě vyměřeno také penále v zákonné výši z neoprávněně použitých prostředků, a to ode dne, kdy došlo k tomuto porušení. Penále se počítá ode dne následujícího po dni, kdy došlo k porušení rozpočtové kázně, do dne připsání vrácených peněžních prostředků na účet poskytovatele.

8. Dotace či její části se považují za vrácené dnem, kdy byly peněžní prostředky připsány v plné výši na účet poskytovatele.

9. Veškeré platby jako důsledky porušení závazků provede příjemce formou bezhotovostního převodu na účet poskytovatele, v termínu a na číslo účtu, které poskytovatel příjemci sdělí.

10. Uvedení nepravdivých údajů ve finančním vypořádání je důvodem pro vrácení celé výše poskytnuté dotace, s účelem použití dle čl. II. odst. 1. této smlouvy a může dojít k trvalému vyloučení subjektu z finanční podpory města v této i v dalších oblastech.

VII.
Výpověď a zrušení smlouvy

1. Závazkový vztah založený touto smlouvou lze ukončit výpovědí nebo dohodou na základě písemného návrhu na zrušení smlouvy.

2. Kterákoliv smluvní strana je oprávněna tuto smlouvu písemně vypovědět s udáním důvodů. Výpovědní lhůta činí 14 dnů a počíná běžet 1. dnem následujícím po dni doručení výpovědi druhé smluvní straně na adresu uvedenou v záhlaví smlouvy. V případě pochybností se má za to, že výpověď byla doručena 3. den od jejího odeslání.

3. Po doručení výpovědi poskytovateli nebo příjemci dotace bude uvolňování finančních prostředků zastaveno.

4. Důvody pro vypovězení smlouvy ze strany poskytovatele:
   a) použití dotace (případně její části) v rozporu s účelem, který je stanoven touto smlouvou a porušení podmínek čerpání a finanční vypořádání dotace, které jsou uvedeny Programu,
   b) nedodržení lhůty pro použití dotace stanoveného v této smlouvě,
   c) neumožnění poskytovateli provést kontrolu dle čl. V. této smlouvy,
   d) uvedení nepravdivých údajů dle čl. IX. odst. 8. této smlouvy,
   e) v době trvání smlouvy bude podán insolvenční návrh na majetek příjemce, nebo bude rozhodnuto o vstupu příjemce do likvidace.

5. Pro případ, kdy příjemce nebude akci/činnost/projekt realizovat (provozovat), je kterákoli ze smluvních stran oprávněna smlouvu vypovědět.

6. V případě ukončení smlouvy dle tohoto článku je příjemce povinen vrátit dotaci a to v plné výši poskytovateli, nejpozději k 15. dni od ukončení platnosti a účinnosti této smlouvy. Nevrátí-li příjemce dotaci v tomto termínu, považují se veškeré finanční prostředky dotace poskytnuté příjemci do této doby za zadržené.

7. Výpovědí smlouvy zanikají práva a povinnosti smluvních stran, vyjma smluvních ustanovení týkajících se řešení sporů mezi smluvními stranami, sankčních ustanovení a jiných ustanovení, která podle projevené vůle smluvních stran nebo vzhledem ke své povaze mají trvat i po ukončení smlouvy.

8. Návrh na zrušení smlouvy musí být podán písemně a doručen druhé smluvní straně. Pokud druhá smluvní strana se zrušením smlouvy souhlasí, zašle písemný souhlas smluvní straně, která návrh na zrušení podala. Dnem doručením tohoto písemného souhlasu smlouva zaniká.

9. Návrh na zrušení smlouvy lze podat jen z důvodů vymezených v ustanovení § 167 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád.

VIII.
Ostatní ujednání

1. **Varianta A: Příjemce souhlasí** se zveřejněním svého názvu (jména), adresy (sídla), názvu akce/činnosti/projektu a výše poskytnuté dotace, případně dalších údajů uvedených ve zvláštních právních předpisech – platí pro právnické osoby a osoby fyzické podnikající.

   Varianta B: Příjemce souhlasí se zveřejněním jména, příjmení, roku narození, názvu obce, kde má příjemce trvalý pobyt, výše, účel a podmínky poskytnuté dotace - platí pro fyzické osoby nepodnikající.

2. Příjemce souhlasí se zpracováním osobních údajů ve smyslu nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 2016/679 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů) (dále jen „Nařízení“), pro účely dotačního řízení. Je-li příjemcem fyzická osoba, souhlasí se zpracováním svých osobních údajů v rozsahu jméno, příjmení, rodné číslo, popř. datum narození a místa trvalého pobytu, a to ke všem úkonům souvisejícím s dotačním řízením a s případným uvedením svých osobních údajů na tiskových materiálech určených k projednávání Radou města Ústí nad Labem a Zastupitelstvem města Ústí nad Labem, jakožto i na internetových stránkách poskytovatele dotace, a to po dobu nezbytnou k projednávání této záležitosti a k realizaci rozhodnutí příslušného orgánu poskytovatele a dále po dobu, po kterou je poskytovatel povinen podle právních předpisů dokumenty obsahující osobní údaje příjemce zpracovávat, popř. archivovat. (Souhlas se zpracováním osobních údajů je přílohou žádosti o dotaci.)

3. Smluvní strany jsou seznámeny se skutečností, že statutární město Ústí nad Labem (poskytovatel), jako orgán územní samosprávy, je povinno poskytovat informace vztahující se k jeho působnosti dle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů. Smluvní strany souhlasně prohlašují, že žádný údaj v této smlouvě, včetně jejích příloh, není označen za obchodní tajemství.

4. **Vzájemný styk a doručování se řídí platnými právními předpisy.**

5. **Příjemce dotace prohlašuje, že**:
   a) poskytovatel je oprávněn, pokud postupuje podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů, poskytovat veškeré informace o této smlouvě a o jiných údajích tohoto závazkového právního vztahu, pokud nejsou v této smlouvě uvedeny (např. o daňových dokladech, předávacích protokolech, finančním vypořádání či jiných písemnostech),
   b) veškeré údaje uvedené v této smlouvě, popř., které jsou použity v rámci tohoto závazkového právního vztahu, a to i pokud jsou získány od třetích osob, nepodléhají povinnosti mlčenlivosti nebo jinému postupu směřujícímu k ochraně před zneužitím a zveřejněním.

IX.

Závěrečná ustanovení

1. **Varianta A:** Tato smlouva nabývá platnosti a účinnosti dnem podpisu oběma smluvními stranami.
   Varianta B: Tato smlouva nabývá platnosti dnem podpisu oběma smluvními stranami a účinnosti dnem zveřejnění smlouvy v Registru smluv.

   Pro účinky podepisování smlouvy platí, že podpisy musí být na téže listině. Jsou-li strany přítomny současně, je smlouva uzavřena okamžikem připojení podpisu přítomných smluvních stran. Nejsou-li smluvní strany přítomny a podepisování se děje distančně, je smlouva uzavřena okamžikem, kdy návrh smlouvy opatřený podpisem druhé smluvní strany, dojde zpět navrhovateli smlouvy.

2. V případě rozporu mezi zněním ustanovení obsažených ve smlouvě a zněním ustanovení obsažených v Programu, se použijí ustanovení obsažená ve Smlouvě.

3. Změny smluvního vztahu schválené Radou města Ústí nad Labem či Zastupitelstvem města Ústí nad Labem (účel projektu a výše poskytnuté dotace) lze provádět pouze formou písemných postupně vzestupně číslovaných dodatků, které budou jako dodatky výslovně označeny, a to na základě dohody obou smluvních stran. Ostatní změny smluvního vztahu (např. změna názvu příjemce, změna sídla, statutárního orgánu či bankovního účtu apod.) mohou být měněny jednostranným písemným oznámením smluvní strany.

4. Pokud v této smlouvě není stanoveno jinak, použijí se na smlouvu a právní vztahy z ní vyplývající příslušná ustanovení správního řádu, případně ustanoveními zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku, ve znění pozdějších předpisů, s výjimkou uvedenou v ustanovení § 170 správního řádu a ustanovení zákona č. 250/2000 Sb., a zákona o finanční kontrole.

5. Tato smlouva je sepsána ve třech vyhotoveních, z nichž jedno obdrží příjemce a dvě vyhotovení obdrží poskytovatel.

6. Příjemce svým podpisem stvrzuje správnost údajů uvedených v záhlaví této smlouvy, především pak název / jméno a příjmení, adresu (sídlo / trvalé bydliště), IČ / datum narození a číslo bankovního účtu.

7. **Smluvní strany prohlašují, že žádost o poskytnutí dotace a Program mají k dispozici, a že je příjemci jejich obsah znám**. Příjemce se zavazuje, že pravidla dotačního Programu bude při realizaci akce/činnosti/projektu dodržovat a plnit všechny podmínky tam obsažené, a to zejména Podmínky využití dotace obsažené v čl. V. a v jednotlivých kategoriích dotačního Programu, Čerpání a finanční vypořádání dotace uvedené v čl. IX. a Závěrečná ustanovení uvedená v čl. XI.

8. Příjemce svým podpisem stvrzuje, že **nemá k datu podpisu smlouvy závazky po lhůtě splatnost**i vůči veřejným rozpočtům, rozpočtu statutárního města Ústí nad Labem, jeho městským obvodům a organizacím zřizovaných městem Ústí nad Labem. Proti příjemci není a v posledních 3 letech nebylo zahájeno insolvenční řízení. Vůči žadateli nebylo v posledních 3 letech vydáno rozhodnutí o úpadku nebo insolvenční návrh nebyl zamítnut pro nedostatek jeho majetku. Příjemce není veden jako dlužník v insolvenčním rejstříku dle zákona č. 182/2006 Sb., o úpadku a způsobu jeho řešení (insolvenční zákon), ve znění pozdějších předpisů. Proti příjemci nebyl vydán Komisí (EU) inkasní příkaz ke zpětnému získání neoprávněně vyplacené podpory, v návaznosti na rozhodnutí Komise (EU), jímž je vyplacená podpora prohlášena za protiprávní a neslučitelná s vnitřním trhem.

9. Smluvní strany se dohodly, že poskytovatel dotace v souladu se zákonem č. 340/2015 Sb., o zvláštních podmínkách účinnosti některých smluv, uveřejňování těchto smluv a registru smluv, ve znění pozdějších předpisů, provede uveřejnění této smlouvy o poskytnutí dotace v registru smluv.

10. Smluvní strany prohlašují, že tato smlouva byla sepsána na základě pravdivých údajů, podle jejich svobodné a vážné vůle, a na důkaz toho připojují své vlastnoruční podpisy.

Za poskytovatele:

V Ústí nad Labem, dne ……

……
Statutární město Ústí nad Labem
jméno a příjmení
osoby oprávněné jednat za poskytovatele

Za příjemce:

V Ústí nad Labem, dne ……

……
příjemce
jméno a příjmení
osoby oprávněné jednat za příjemce

Smlouva o poskytnutí dotace

uzavřená v souladu s ustanovením § 159 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád"), a ustanovením § 10a odst. 3 a 5 zákona č. 250/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech územních rozpočtů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 250/2000 Sb.,")

Smluvní strany

Statutární město Ústí nad Labem
se sídlem: Velká Hradební 2336/8, Ústí nad Labem
IČ: 000 81 531
Bankovní spojení: Raiffeisen Bank, a.s.
Číslo účtu: 5017001555/5500
Zastoupené: ……..
Pověřená osoba: ……..
Kontaktní osoba: *osoba, se kterou bude jednáno*
E-mail: ……..
Telefon: ……..
jako poskytovatel (dále jen "poskytovatel")

a

…… (název subjektu)
se sídlem ……
IČ: ……
Zastoupený: ……
Pověřená osoba: ……
Bankovní spojení: ……
Číslo účtu: ……
jako příjemce (dále jen "příjemce")

Příjemce je zapsán ve veřejném rejstříku u ……., oddíl ……. vložka …….

(poskytovatel a příjemce každý jednotlivě dále také jen „smluvní strana" nebo společně jako „smluvní strany")

uzavírají níže uvedeného dne, měsíce a roku tuto

smlouvu o poskytnutí neinvestiční účelové dotace
(dále jen „smlouva")

k realizaci činnosti

„Podpora tradičních kolektivních a individuálních sportů – ……. – částečná úhrada nákladů spojených s řízením a realizováním sportovní činnosti subjektu za rok 2021"

(dále jen „činnost")

I.
Předmět smlouvy

1. Na základě usnesení Zastupitelstva města Ústí nad Labem ze dne ……. č. ……. poskytne poskytovatel příjemci neinvestiční účelovou dotaci ve výši ……**,- Kč,** slovy: ……. korun českých, (dále jen „dotace").

2. Dotaci poskytne poskytovatel příjemci takto:
   a) dotace bude poskytnuta do 15 pracovních dnů po předložení první a druhé části řádného a úplného písemného finančního vypořádání dotace, č. smlouvy SML……., schválené Zastupitelstvem města Ústí nad Labem dne 1. 2. 2021, usn. č. 215/15Z/21.
   b) jednorázově ve výši ……,- Kč (slovy: ……. korun českých) a to bezhotovostním převodem na bankovní účet příjemce uvedený v záhlaví této smlouvy.

3. Poskytnutí dotace je v souladu se zákonem č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní řízení), ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „zákon o obcích") a zákonem č. 250/2000 Sb.

4. Dotace je ve smyslu zákona č. 320/2001 Sb., o finanční kontrole ve veřejné správě a o změně některých zákonů (zákon o finanční kontrole), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o finanční kontrole“), veřejnou finanční podporou a vztahují se na ni všechna ustanovení tohoto zákona.

5. Činnost nenaplňuje znaky veřejné podpory dle čl. 107 a 108 Smlouvy o fungování EU. Poskytnutá podpora je slučitelná s vnitřním trhem dle ustanovení čl. 107 odst. 3 Smlouvy o fungování EU.

6. Příjemce dotace se v souvislosti s posouzením veřejné podpory vyhotovené Advokátní kanceláří HOLEC, ZUSKA & PARTNEŘI DNE 2. 1. 2017 touto smlouvou zavazuje, že bude vykonávat pouze takovou činnost, která bude vykonávána výhradě na národní úrovni a bez přeshraničních prvků, a to tak, aby nedocházelo k narušení hospodářské soutěže a ani k ovlivňování obchodu mezi členskými státy EU. Zejména se příjemce zavazuje, že nebude vykonávat následující činnosti:
   - nakupovat - prodávat hráče v rámci členských států EU,
   - účastnit se soutěží v rámci členských států EU,
   - přijímat a umožňovat reklamu soukromým subjektům v rámci zemí EU (nebude umožňovat reklamu subjektům mimo hranice ČR – ze zemí EU),
   - pronajímat sportoviště subjektům v rámci členských států EU,
   - inzerovat své aktivity v rámci členských států EU,
   - poskytovat vícejazyčné informace o svých aktivitách (ani na webových stránkách, či jiných tiskovinách), nebo
   - další činnost zde neuvedené, které by přímo i nepřímo souvisely s narušením hospodářské soutěže či s ovlivňování obchodu mezi členskými státy EU.

   Uvedené činnosti je možné vykonávat pouze na národní úrovni v rámci území ČR a zároveň vykonávané činnosti nesmí obsahovat jakýkoli přeshraniční prvek.

7. Příjemce se zavazuje, že veškeré smluvní závazky, které budou z jeho strany uzavírány, budou uzavírány v souladu s odst. 6 této smlouvy tak, aby přímo i nepřímo nedocházelo k narušení hospodářské soutěže či k ovlivňování obchodu mezi členskými státy EU.
   Smluvní strany prohlašují, že jsou seznámeny s právními předpisy ES/EU a s právními předpisy České republiky, které se vztahují k poskytování veřejné podpory, tedy že jsou si zejména vědomy toho, že konečné a závazné rozhodnutí o tom, zda dotace je či není slučitelná se společným trhem a zda se tedy jedná ve smyslu práva ES/EU o dotaci povolenou či nepovolenou, náleží pouze Evropské komisi. Příjemce si je vědom, že pokud by Evropská komise dospěla k rozhodnutí, že příjemce obdržel nepovolenou veřejnou podporu, je povinen ji vrátit poskytovateli, a to včetně úroků ve výši, jaký obvykle poskytují bankovní instituce v daném místě a čase.

8. Příjemce je povinen se na žádost poskytovatel podrobit kontrole zaměřené na ověření, zdali závazky uvedené v odst. 6 tohoto článku jsou dodržovány a vykonávaná činnost příjemce nevedla nebo by nemohla vést k narušení hospodářské soutěže nebo k ovlivňování obchodu mezi členskými státy EU. Příjemce je zejména povinen s poskytovatelem konzultovat všechny právní úkony, které vedly nebo by mohly vést k narušení hospodářské soutěže nebo k ovlivňování obchodu mezi členskými státy EU. V tomto případě je příjemce vždy povinen postupovat dle pokynů poskytovatele. Výslovně se příjemce zavazuje, že poskytovateli umožní kontrolu dle níže uvedeného:
   a) *Příjemce zpřístupní pověřenému zástupci poskytovatele účast na valných hromadách či jiných jednání příjemce s tím, že pověřený zástupce poskytovatele bude oprávněn vznášet připomínky a námitky k úkonům, které příjemce bude na valné hromadě či jiných jednáních projednávat, pokud bude zřejmé, že projednávané úkony by vedly nebo by mohly vést k narušení hospodářské soutěže nebo k ovlivňování obchodu mezi členskými státy EU.*
   b) *Pověřený zaměstnanec poskytovatele je dále oprávněn vykonávat jednou za měsíc průběžnou kontrolu, zdali vykonávané činnosti příjemce jsou v souladu s odst. 6 tohoto článku.*
   c) *Pověřený zaměstnanec poskytovatele je dále oprávněn vykonávat kontrolu vždy před koncem a začátkem sezony zaměřenou na uzavření a ukončení hráčských smluv, reklamní smlouvy, popř. další smlouvy, které budou příjemcem uzavírány či ukončovány.*

   Uvedená kontrola bude probíhat nad rámec kontroly stanovené v čl. IV této smlouvy. Při výkonu kontroly uvedené v tomto odstavci je možné postupovat obdobně dle čl. IV této smlouvy a dle Programu pro poskytování dotací v oblasti SPORTU v roce 2021 z rozpočtu statutárního města Ústí nad Labem.

9. Pokud příjemce bude prokazatelně postupovat v rozporu s odst. 6 tohoto článku je poskytovatel oprávněn od této smlouvy okamžitě odstoupit. V případě odstoupení od této smlouvy je příjemce dotace povinen vrátit poskytovateli dotaci v plné výši, a to neprodleně od prokazatelného doručení písemného odstoupení od této smlouvy.

II.
Účel poskytnutí dotace

1. Poskytovatel poskytuje příjemci dotaci k částečné úhradě nákladů spojených s řízením a realizováním sportovní činnosti za rok 2021:

„Podpora tradičních kolektivních a individuálních sportů – ……. – částečná úhrada nákladů spojených s řízením a realizováním sportovní činnosti subjektu za rok 2021“
(dále jen „činnost“)

2. Příjemce dotaci přijímá a zavazuje se, že bude činnost realizovat na svou vlastní zodpovědnost, v souladu s právními předpisy, v souladu s touto smlouvou a s „Programem pro poskytování dotací v oblasti SPORTU v roce 2021 z rozpočtu statutárního města Ústí nad Labem““ (dále jen „Program“), který byl schválen Radou města Ústí nad Labem dne 19. 10. 2020 usnesením č. 1392/58R/20.

3. Podmínky a pravidla stanovená v tomto Programu jsou pro příjemce i poskytovatele závazná.

4. Dotace je poskytnuta na základě žádosti o poskytnutí dotace přijaté dne ……. pod evidenčním číslem…….

III.
Podmínky použití dotace, práva a povinnosti příjemce

1. Příjemce je povinen použít dotaci maximálně hospodárným způsobem a výhradně k účelu uvedenému v čl. II. odst. 1. této smlouvy.

2. Dotace je poskytnuta přísně účelově a lze ji použít pouze na úhradu uznatelných nákladů vzniklých v kalendářním roce, ve kterém byla dotace poskytnuta, tj. uznatelné náklady uvedené ve finančním vypořádání dotace musí být s uskutečnitelným daňovým plněním za období roku 2021. Finanční vypořádání dotace musí být v souladu s podmínkami, které jsou součástí vyhlášeného dotačního programu. Prostředky nelze převádět do roku následujícího. Činnost musí být realizována v roce poskytnutí dotace. Dotace musí být použita na náklady uvedené v podané žádosti, příp. v podané žádosti o změnu údajů (sloupec „z toho náklady hrazené z dotace“).

3. Podmínky, které je příjemce povinen dodržet a jejichž nesplnění je podle této smlouvy považováno za porušení méně závažných povinností ve smyslu ustanovení § 22 odst. 2 zákona č. 250/2000 Sb., a bude podle ustanovení 10a odst. 6 zákona č. 250/2000 Sb. za takovéto porušení uložen odvod nižší, než odpovídá výši neoprávněně použitých nebo zadržených prostředků, a to ve výši uvedených procent dle jednotlivých ustanovení této smlouvy

4. Příjemce je povinen vést účetnictví v souladu s obecně platnými předpisy, tj. zejména zákonem č. 563/1991 Sb., o účetnictví, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o účetnictví“), a zajistit řádné a oddělené sledování čerpání dotace. Příjemce, který nevede účetnictví podle tohoto zákona, je povinen vést daňovou evidenci podle zákona č. 586/1992 Sb., o daních z příjmů, ve znění pozdějších předpisů, rozšířenou tak, aby příslušné doklady vztahující se k finanční dotaci splňovaly náležitosti účetního dokladu ve smyslu § 11 zákona o účetnictví, s výjimkou § 11 odst. 1 písm. f) tohoto zákona, a aby předmětné doklady byly správné, úplné, průkazné, srozumitelné, vedené v písemné formě chronologicky a způsobem zaručujícím jejich trvanlivost a aby uskutečněné příjmy a výdaje byly vedeny analyticky ve vztahu k finanční dotaci (na dokladech musí být jednoznačně uvedeno, že se vážou k dotaci).

5. Příjemce se zavazuje, že povede evidenci o příjmech a výdajích, výnosech a nákladech souvisejících s činností dle čl. II odst. 1 na zvláštních analytických účtech nebo na samostatném středisku či zakázce tak, aby bylo průkazné, zda konkrétní příjem a výdej nebo výnos a náklad je či není vykazován na činnost dle čl. II. odst. 1. Příjemci, kteří vedou pouze daňovou evidenci či tzv. „jednoduché“ účetnictví, budou postupovat analogicky.
Odvod za toto porušení rozpočtové kázně se stanoví ve výši 10% z částky poskytnuté dotace.

6. Příjemce odpovídá za řádné vedení a viditelné označení originálních účetních dokladů prokazujících použití dotace uvedením že je částka „**plně čerpána z dotace SMÚ č. …..“ či částečně čerpána z dotace SMÚ č. …… ve výši ……Kč“, případně jinou formou označení dokladu vč. čísla smlouvy.** Příjemce uvede toto označení zejména na originálech výdajových pokladních dokladů a dále pak na originálech faktur, zjednodušených daňových dokladech, smlouvách a dohodách o PP či PČ (pokud na jejich základě probíhá fakturace či platba).

7. Finanční vypořádání dotace podléhá samostatnému režimu. Příjemce je povinen předložit poskytovateli v termínu dle čl. III. odst. 10 této smlouvy finanční vypořádání dotace na formuláři „Finanční vypořádání dotace z rozpočtu statutárního města Ústí nad Labem v oblasti sportu 2021“ (dále jen „Vypořádání dotace“) a soupisem všech prvotních účetních a dalších dokladů prokazujících vznik uznatelných nákladů (viz Program). Ve vypořádání dotace se nepředkládají kopie těchto účetních dokladů, příjemce předloží pouze průkaznou tabulku se specifikací vynaložených nákladů, která je součástí formuláře vypořádání dotace.

8. **Náklady předkládané do Vypořádání dotace musí souhlasit s rozpočtem, který byl předložen při podání žádosti** *(sloupec: z toho celková výše požadované dotace),* **případně v žádosti o změnu údajů dotace.** V případě změny rozpočtu „požadované/schválené dotace“ je nutné požádat o změnu na formuláři „Žádost o změnu údajů dotace v oblasti sportu 2021“ a to v návaznosti na podanou žádost o dotaci pro rok 2021 (*je možné podat pouze jednu žádost s každým vypořádáním dotace při změně rozpočtu činnosti a to minimálně 30 dní před termínem vypořádání dotace uvedeným v čl. III. odst. 10).*

9. Poskytnutá dotace je účelovou dotací ke krytí nejvýše 70% celkových nákladů činnosti, na jejíž realizaci je dotace poskytnuta.

10. Použití dotace k účelu uvedenému v čl. II. odst. 1. této smlouvy dokladuje příjemce poskytovateli předložením **finančního vypořádání dotace:**
    a) vypořádání dotace nejpozději do 28. 2. 2022

- k formuláři „Finanční vypořádání dotace z rozpočtu statutárního města Ústí nad Labem v oblasti sportu 2021“ se v čitelné podobě dokládá:
  - rekapitulace jednotlivých dokladů podle druhu nákladů (viz příloha č. 1 formuláře Vypořádání dotace).
  - úplná složka účetních dokladů, které jsou nárokovány jako čerpání dotace, a to ve fotokopii. Ve vypořádání dotace se nedokládají kopie smluv, originály smluv budou zkontrolovány samostatně v sídle poskytovatele dotace nebo v sídle příjemce dotace dle dohody. Z kontroly bude proveden zápis.
  - doklad o přijetí dotace (kopie výpisu z bankovního účtu)
  - výpis z analytického účtu, kde je přidělena dotace v účetnictví organizace vedena samostatně
  - propagační materiály a fotografie související s účelem poskytnuté dotace včetně propagace města na svých webových stránkách
  - dokumenty dle čl. IV. odst. 2 a 4 této smlouvy

b) výkaz zisku a ztrát (ke dni 31. 12. 2021) **za společnost předložit nejpozději do 30. 6. 2022**

c) rozvahy (ke dni 31. 12. 2021) **za společnost předložit nejpozději do 30. 6. 2022**

d) výroční zprávu za rok 2021 předložit nejpozději do 30. 6. 2022 (předloží pouze společnosti, kterým to ukládá zákon).

11. Příjemce dotace je povinen hradit náklady uplatňované z dotace pouze z účtu, na který mu byla dotace poskytnuta, a který je uveden v záhlaví této smlouvy. Používá-li příjemce dotace ke své činnosti i jiný účet, než je uveden v záhlaví této smlouvy, pak lze hradit náklady uplatňované z dotace i z takového účtu, který byl uveden v žádosti o dotaci a této smlouvě.

12. Pokud příjemce ze závažných důvodů nebude schopen předložit příslušné finanční vypořádání dotace v termínu uvedeném v článku III. odst. 10 této smlouvy, může v časovém předstihu, tj. minimálně 30 dnů před uplynutím tohoto termínu požádat se zdůvodněním poskytovatele dotace o prodloužení termínu předložení finančního vypořádání dotace. Této žádosti však nemusí poskytovatel vyhovět. Změnu termínu finančního vypořádání dotace lze provádět pouze formou písemných postupně vzestupně číslovaných dodatků, které budou jako dodatky výslovně označeny, a to na základě dohody obou smluvních stran.

13. Příjemce je povinen průběžně informovat poskytovatele o všech změnách, které by mohly při vymáhání zadržených nebo neoprávněně použitých prostředků dotace zhoršit jeho pozici věřitele nebo dobytnost jeho pohledávky. Zejména je příjemce povinen oznámit poskytovateli do **5 dnů** od jejich vzniku takové skutečnosti nebo události, které mají nebo mohou mít za následek příjemcův zánik, transformaci, sloučení či splynutí s jiným subjektem, změnu statutárního orgánu příjemce, či změnu vlastnického vztahu k věci, na niž se dotace poskytuje.
Odvod za toto porušení rozpočtové kázně se stanoví ve výši 1% z částky poskytnuté dotace.

14. Příjemce se zavazuje, že jak při realizaci, tak po jejím ukončení, bude dbát dobrého jména poskytovatele a že bude činnost realizovat v souladu s právními předpisy, touto smlouvou a Programem.
Odvod za toto porušení rozpočtové kázně se stanoví ve výši poskytnuté dotace.

15. Příjemce je povinen po dobu deseti let od skončení realizace činnosti archivovat následující podkladové materiály:
    a) tuto smlouvu
    b) originály dokladů prokazující čerpání dotace
    c) evidenci účetnictví (včetně analytického vedení dotace), kde budou zavedeny doklady prokazující čerpání dotace
    d) finanční vypořádání dotace.

    Odvod za toto porušení rozpočtové kázně se stanoví ve výši poskytnutých prostředků na výdaj, který je chybějícím dokladem prokazován v případě, že neexistuje ani kopie dokladu. V případě, že existují kopie dokladu, je možné vyměřit nižší odvod a to ve výši 2% z částky dokladu nárokované do vypořádání dotace. Odvod se neukládá v případě, že absenci dokladů způsobil zásah vyšší moci (např. požár, záplavy apod.).

16. **Příjemce je povinen zachovat nejvyšší …… soutěž (…….) ve městě Ústí nad Labem. V případě sestupu z této soutěže, má sportovní klub roční ochrannou lhůtu k navrácení do této soutěže.**

17. **Příjemce je povinen umožnit na své utkání a zápasy vstup pro děti do 120 cm a seniory nad 65 let zdarma.**
Odvod za toto porušení rozpočtové kázně se stanoví ve výši 1% z částky poskytnuté dotace.

IV.
Publicita

1. Příjemce se zavazuje v průběhu realizace činnosti prokazatelně a vhodným způsobem prezentovat statutární město Ústí nad Labem. Vhodné způsoby prezentace jsou uvedeny v tomto článku odst. 4.

2. Příjemce se zavazuje zaslat propagační materiál (leták, plakát) nebo krátkou zprávu či odkaz na činnost v elektronické podobě na pověřeného pracovníka Odboru školství, kultury, sportu a sociálních služeb uvedeného v záhlaví této smlouvy jako kontaktní osoba (leták ve formátu jpg a png).

3. Příjemce se zavazuje uvádět logo statutárního města Ústí nad Labem ve správném formátu a ve vhodné velikosti na všech propagačních materiálech, vztahujících se k akci v rámci činnosti a činnosti samotné. Žadatel ručí za správnost a kvalitu použití loga dle grafického manuálu, který je k dispozici na webových stránkách města Ústí nad Labem www.usti-nad-labem.cz .

4. **Tradiční kolektivní a individuální sporty**

   Příjemce dotace má povinnost dodržet tyto uvedené podmínky:
   - **statutární město Ústí nad Labem bude prezentováno jako generální nebo hlavní partner a logo města tak bude umístěno mezi těmito partnery**
   - **viditelné a prominentní umístění loga poskytovatele v místě konání činnosti, v rozsahu odpovídajícímu rozsahu akce v rámci činnosti**
   - **příjemce je povinen v případě informování sdělovacích prostředků uvést fakt, že činnost byla podpořena statutárním městem Ústí nad Labem**
   - **logo poskytovatele umístěné (v souladu s logo manuálem) na pozvánkách, plakátech, programech, vstupenkách souvisejících s činností**
   - **umístění aktivního odkazu www.usti-nad-labem.cz na internetových stránkách souvisejících s dotovanou činností**
   - **v případě videoprojekce odvysílání loga poskytovatele na obrazovce či plátně**
   - **prezentace poskytovatele na sportovních dresech**
   - **oficiální pozvání zástupců poskytovatele, volný vstup do VIP prostor pro zástupce poskytovatele**

   Příjemce dotace má dále povinnost dodržet alespoň jedno z níže uvedených:
   - prezentace poskytovatele moderátorem v průběhu konání akce v rámci činnosti
   - verbální prezentace poskytovatele v médiích a na tiskových konferencích pořádaných u příležitosti pořádání akce v rámci činnosti
   - písemná prezentace poskytovatele v mediích s uvedením, že akce v rámci činnosti byla podpořena statutárním městem Ústí nad Labem.

5. V případě, že příjemce prokazatelně doloží, že tištěné propagační materiály již nemohl opatřit logem města ani před termínem konání akce v rámci činnosti avšak až po podpisu smlouvy, nebude tato podmínka požadována (např. v případě, že propagační materiály jsou již v tisku). Toto ustanovení se však netýká dalších způsobů prezentace.

6. Příjemce doloží skutečnosti dle odst. 2 a 4 tohoto článku takto:
   - vytištěný e-mail o zaslání propagačních materiálů dle odst. 2 tohoto článku
   - vytištěný náhled webové stránky, kde bylo umístěno logo poskytovatele
   - vytištěný náhled prezentace na sociálních sítích
   - výtisk propagačních materiálů (leták, plakát, brožura, katalog, vstupenka, propozice atp., v případě např. billboardů doložit fotografii)
   - fotografie prezentace poskytovatele v místě konání akce v rámci činnosti (propagační banner, videoprojekce atp.)
   - fotografie z místa konání akce v rámci činnosti
   - fotografie dokládající umístění loga statutárního města Ústí nad Labem na sportovním oblečení sportovce/sportovců;
   - výtisk periodika, kde byla akce v rámci činnosti a samotná činnost subjektu inzerována – příp. kopii této inzerce
   - články v tištěných médiích, náhledy webových stránek médií atp.
   - v případě verbální prezentace doložit videozáznam, příp. jiný záznam s touto prezentací.

7. Odvod za porušení rozpočtové kázně bude stanoven ve výši 1% z poskytnuté částky dotace za nedodržení každého jednoho z uvedených způsobů prezentace, maximálně však do výše 5% z částky poskytnuté dotace.

8. Propagační komponent s logem statutárního města Ústí nad Labem (plachta, banner, X-banner, rollup, nafukovací brána, reklamní kapka aj.) si může příjemce zapůjčit na Odboru školství, kultury, sportu a sociálních služeb před konáním akce v rámci činnosti. Zapůjčené propagační komponenty je příjemce po skončení akce v rámci činnosti povinen neprodleně vrátit zpět na OŠKS.
   V případě zničení nebo ztráty propagačních komponentů bude požadována plná úhrada.

V.
Kontrola

1. Příslušné orgány poskytovatele jsou oprávněny v souladu se zákonem o finanční kontrole, zákonem o obcích a zákonem č. 250/2000 Sb., kdykoli kontrolovat dodržení podmínek, za kterých byla dotace poskytnuta.

2. Příjemce je povinen poskytnout součinnost při výkonu kontrolní činnosti dle odst. 1. tohoto článku. Zejména předložit kontrolním orgánům poskytovatele kdykoliv k nahlédnutí originály všech účetních dokladů prokazujících vznik uznatelných nákladů v souladu s účelem použití, zavedení účetních dokladů do účetní evidence a využití prostředků v souladu s účelem použití.

3. Příjemce je povinen umožnit poskytovateli provést kontrolu, jak v průběhu, tak i po uplynutí doby platnosti této smlouvy, a to ještě po dobu deseti let od ukončení financování ze strany poskytovatele.

4. Za pravdivost i správnost finančního vypořádání dotace odpovídá osoba oprávněná jednat jménem příjemce.

5. Odvod za porušení rozpočtové kázně při porušení ustanovení čl. V. odst. 2 a 3 bude stanoven odvod ve výši poskytnuté dotace.

VI.
Důsledky porušení povinností příjemce

1. V případě, že porušení podmínek smlouvy bude kvalifikováno jako porušení rozpočtové kázně, poskytovatel při něm postupuje dle ustanovení § 22 zákona č. 250/2000 Sb. Porušením rozpočtové kázně se dle ustanovení § 22 odst. 1 písm. a) tohoto zákona rozumí každé neoprávněné použití, nebo zadržení peněžních prostředků poskytnutých jako dotace z rozpočtu územního samosprávného celku.

2. Neoprávněným použitím peněžních prostředků dle čl. VI. odst. 1. této smlouvy je jejich použití, kterým byla porušena povinnost stanovená právním předpisem nebo touto smlouvou či Programem. Dále se za neoprávněné použití peněžních prostředků podle čl. VI. odst. 1. této smlouvy považuje:
   a) porušení povinnosti, která souvisí s účelem, na který byly peněžní prostředky poskytnuty, stanovené právním předpisem nebo touto smlouvou či Programem, ke kterému došlo po připsání peněžních prostředků na účet příjemce,
   b) porušení povinnosti stanovené pod písm. a) tohoto odstavce, ke kterému došlo před připsáním peněžních prostředků na účet příjemce a které ke dni připsání trvá; den připsání peněžních prostředků na účet příjemce se považuje za den porušení rozpočtové kázně,
   c) neprokáže-li příjemce peněžních prostředků, jak byly tyto peněžní prostředky použity.

3. Výjimku z ustanovení v čl. VI. odst. 1. a 2. této smlouvy určí vymezené podmínky, jejichž porušení bude považováno za méně závažné a za které se uloží odvod za porušení rozpočtové kázně nižší, než částka odpovídající neoprávněně použitým nebo zadrženým peněžním prostředkům. Podmínky, jejichž porušení bude považováno za méně závažné, jsou následující:
   a) V případě, že v předloženém vypořádání dotace dle čl. III odst. 7 této smlouvy budou zjištěny administrativní chyby, může být nařízen odvod do výše 5% z celkové částky poskytnuté dotace nebo z poskytnuté dotace, v souvislosti s jejichž použitím došlo k porušení rozpočtové kázně (tj. z výše neoprávněně použitých nebo zadržených peněžních prostředků). Za administrativní nedostatky se pro potřeby této smlouvy považují chyby v psaní a počtech, kterými příjemce dokazuje použití dotace v souladu se smluvně stanoveným účelem.

   b) V případě porušení čl. III. odst. 10. této smlouvy tzn. předložení finančního vypořádání dotace vč. povinných příloh po stanoveném termínu, bude nařízen odvod za porušení rozpočtové kázně následovně:
      a. 0,25% za každý den prodlení z částky poskytnuté dotace, max. však do 20 dní,
      b. 10% z částky poskytnuté dotace za každý den prodlení, je-li doloženo o 21 a více dní později,
      c. 15% z částky poskytnuté dotace, je-li předloženo až po zahájení řízení o porušení rozpočtové kázně ve lhůtě stanovené správcem daně, vždy však před vystavením platebního výměru.

   c) v případě porušení čl. III. odst. 6. této smlouvy, tzn. absence záznamu o čerpání dotace na jednotlivých účetních dokladech, bude nařízen odvod za porušení rozpočtové kázně ve výši 5% z částky uplatňované dokladem do finančního vypořádání dotace za každý jednotlivý účetní případ (tzn. účetní případ = účetní doklad + doklad prokazující jeho úhradu).

   d) v případě porušení čl. III. odst. 5. této smlouvy, tzn., v případě nedodržení povinnosti vést odděleně sledování čerpání dotace v účetnictví příjemce dotace (analytická evidence), bude nařízen odvod do výše 10% z celkové částky poskytnuté dotace.

   e) v případě porušení čl. IV. odst. 2. a 4. této smlouvy, tzn., že příjemce řádně a prokazatelně nedoloží, jakým vhodným způsobem prezentoval statutární město Ústí nad Labem, zejména jak viditelně uváděl logo statutárního města Ústí nad Labem na všech písemnostech či jiných formách propagace akce v rámci činnosti či činnosti samotné, která souvisí s účelem poskytnuté dotace, bude nařízen odvod ve výši 1% z poskytnuté částky dotace za nedodržení každého jednoho z uvedených způsobů prezentace, maximálně však do výše 5% z částky poskytnuté dotace. Toto je příjemce povinen doložit přílohami, které jsou uvedeny ve formuláři „finanční vypořádání“ příslušné kategorie vyhlášeného dotačního programu.

4. Pokud dojde k porušení rozpočtové kázně dle méně závažných podmínek, které jsou uvedeny v čl. VI. odst. 3. písm. a) c) d) e) této smlouvy, jejichž porušení je dle této smlouvy považováno za méně závažné a jejich podstata

umožňuje nápravu, vyzve poskytovatel příjemce k provedení nápravy, a to ve lhůtě 30 dní. Lhůta počíná běžet dnem následujícím po doručení výzvy k provedení opatření k nápravě.

V případě, že příjemce ve stanovené lhůtě méně závažná porušení odstraní, bude na něj, v rozsahu, v jakém úspěšně provedl opatření k nápravě, pohlíženo jakoby k porušení rozpočtové kázně nedošlo.

V případě, že příjemce ve stanovené lhůtě nápravu neučiní, je toto porušení považováno za závažné porušení rozpočtové kázně a poskytovatel písemně vyzve příjemce k vrácení poskytnuté dotace nebo její části a to do 15 pracovních dnů od písemného vyrozumění na účet poskytovatele, který je uveden v záhlaví smlouvy.

5. Použití dotace v rozporu se stanoveným účelem podle čl. II. odst. 1. této smlouvy je závažné porušení rozpočtové kázně a příjemce je povinen poskytnutou dotaci vrátit poskytovateli v plné výši, a to do 15 pracovních dnů od písemného vyrozumění na účet statutárního města Ústí nad Labem, který je veden v záhlaví této smlouvy **pod variabilním symbolem 12301**.
   O vrácení finanční dotace předloží příjemce písemný doklad (výpis z účtu či doklad o převodu finančních prostředků). Příjemci bude v tomto případě také vyměřeno penále v zákonné výši z neoprávněně použitých prostředků, a to ode dne kdy došlo k tomuto porušení. Penále se počítá ode dne následujícího po dni, kdy došlo k porušení rozpočtové kázně, do dne připsání vrácených peněžních prostředků na účet poskytovatele.

6. Pokud se prokáže, že údaje uvedené v čl. IX. odst. 8., které příjemce podpisem této smlouvy potvrdil, nejsou pravdivé, bude příjemci nařízeno vrátit poskytovateli dotaci a to v celé výši a bude vyměřeno penále v zákonné výši z neoprávněně použitých prostředků, a to ode dne, následujícího po dni připsání peněžních prostředků na účet příjemce, do dne připsání peněžních prostředků na účet poskytovatele.

7. Pokud příjemce nevyužije možnosti vrácení dotace nebo její části ve stanovené lhůtě, bude na zjištěné porušení podmínek pohlíženo jako na porušení rozpočtové kázně. S příjemcem dotace bude zahájeno řízení o uložení odvodu za porušení rozpočtové kázně. Příjemci bude v tomto případě vyměřeno také penále v zákonné výši z neoprávněně použitých prostředků, a to ode dne, kdy došlo k tomuto porušení. Penále se počítá ode dne následujícího po dni, kdy došlo k porušení rozpočtové kázně, do dne připsání vrácených peněžních prostředků na účet poskytovatele.

8. Dotace či její části se považují za vrácené dnem, kdy byly peněžní prostředky připsány v plné výši na účet poskytovatele.

9. Veškeré platby jako důsledky porušení závazků provede příjemce formou bezhotovostního převodu na účet poskytovatele, v termínu a na číslo účtu, které poskytovatel příjemci sdělí.

10. Uvedení nepravdivých údajů ve finančním vypořádání je důvodem pro vrácení celé výše finanční dotace, poskytnuté na činnost dle čl. II. odst. 1 této smlouvy a může dojít k trvalému vyloučení subjektu z finanční podpory města v této i v dalších oblastech.

VII.
Výpověď a zrušení smlouvy

1. Závazkový vztah založený touto smlouvou lze ukončit výpovědí nebo dohodou na základě písemného návrhu na zrušení smlouvy.

2. Kterákoliv smluvní strana je oprávněna tuto smlouvu písemně vypovědět s udáním důvodů. Výpovědní lhůta činí 14 dnů a počíná běžet 1. dnem následujícím po dni doručení výpovědi druhé smluvní straně na adresu uvedenou v záhlaví smlouvy. V případě pochybností se má za to, že výpověď byla doručena 3. den od jejího odeslání.

3. Po doručení výpovědi poskytovateli nebo příjemci dotace bude uvolňování finančních prostředků pozastaveno.

4. Důvody pro vypovězení smlouvy ze strany poskytovatele:
   a) použití dotace (případně její části) v rozporu s účelem, který je stanoven touto smlouvou a porušení podmínek čerpání a finanční vypořádání dotace, které jsou uvedeny Programu,
   b) nedodržení termínu pro použití dotace stanoveného v této smlouvě,
   c) neumožnění poskytovateli provést kontrolu dle čl. V. této smlouvy,
   d) uvedení nepravdivých údajů dle čl. IX. odst. 8. této smlouvy,
   e) v době trvání smlouvy bude podán insolvenční návrh na majetek příjemce, nebo bude rozhodnuto o vstupu příjemce do likvidace.

5. Pro případ, kdy příjemce nebude činnost realizovat (provozovat), je kterákoli ze smluvních stran oprávněna smlouvu vypovědět.

6. V případě ukončení smlouvy dle tohoto článku je příjemce povinen vrátit dotaci a to v plné výši poskytovateli, nejpozději k 15. dni od ukončení platnosti a účinnosti této smlouvy. Nevrátí-li příjemce dotaci v tomto termínu, považují se veškeré finanční prostředky dotace poskytnuté příjemci do této doby za zadržené.

7. Výpovědí smlouvy zanikají práva a povinnosti smluvních stran, vyjma smluvních ustanovení týkajících se řešení sporů mezi smluvními stranami, sankčních ustanovení a jiných ustanovení, která podle projevené vůle smluvních stran nebo vzhledem ke své povaze mají trvat i po ukončení smlouvy.

8. Návrh na zrušení smlouvy musí být podán písemně a doručen druhé smluvní straně. Pokud druhá smluvní strana se zrušením smlouvy souhlasí, zašle písemný souhlas smluvní straně, která návrh na zrušení podala. Dnem doručením tohoto písemného souhlasu smlouva zaniká.

9. Návrh na zrušení smlouvy lze podat jen z důvodů vymezených v ustanovení § 167 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád.

VIII.
Ostatní ujednání

1. **Příjemce souhlasí** se zveřejněním svého názvu (jména), adresy (sídla), názvu činnosti a výše poskytnuté dotace, případně dalších údajů uvedených ve zvláštních právních předpisech.

2. Příjemce souhlasí se zpracováním osobních údajů ve smyslu nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 2016/679 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů), (dále jen „Nařízení“), pro účely dotačního řízení. Je-li příjemcem fyzická osoba, souhlasí se zpracováním svých osobních údajů v rozsahu jméno, příjmení, rodné číslo, popř. datum narození a místa trvalého pobytu, a to ke všem úkonům souvisejícím s dotačním řízením a s případným uvedením svých osobních údajů na tiskových materiálech určených k projednávání Radou města Ústí nad Labem a Zastupitelstvem města Ústí nad Labem, jakožto i na internetových stránkách poskytovatele dotace, a to po dobu nezbytnou k projednávání této záležitosti a k realizaci rozhodnutí příslušného orgánu poskytovatele a dále po dobu, po kterou je poskytovatel povinen podle právních předpisů dokumenty obsahující osobní údaje příjemce zpracovávat, popř. archivovat. (Souhlas se zpracováním osobních údajů je přílohou žádosti o dotaci.)

3. Smluvní strany jsou seznámeny se skutečností, že statutární město Ústí nad Labem (poskytovatel), jako orgán územní samosprávy, je povinno poskytovat informace vztahující se k jeho působnosti dle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů. Smluvní strany souhlasně prohlašují, že žádný údaj v této smlouvě, včetně jejích příloh, není označen za obchodní tajemství.

4. **Vzájemný styk a doručování se řídí platnými právními předpisy.**

5. **Příjemce dotace prohlašuje, že**:
   a) poskytovatel je oprávněn, pokud postupuje podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů, poskytovat veškeré informace o této smlouvě a o jiných údajích tohoto závazkového právního vztahu, pokud nejsou v této smlouvě uvedeny (např. o daňových dokladech, předávacích protokolech, finančním vypořádání či jiných písemnostech),
   b) veškeré údaje uvedené v této smlouvě, popř., které jsou použity v rámci tohoto závazkového právního vztahu, a to i pokud jsou získány od třetích osob, nepodléhají povinnosti mlčenlivosti nebo jinému postupu směřujícímu k ochraně před zneužitím a zveřejněním.

IX.
Závěrečná ustanovení

1. Tato smlouva nabývá platnosti dnem podpisu oběma smluvními stranami a účinnosti dnem zveřejnění smlouvy v Registru smluv.

   Pro účinky podepisování smlouvy platí, že podpisy musí být na téže listině. Jsou-li strany přítomny současně, je smlouva uzavřena okamžikem připojení podpisu přítomných smluvních stran. Nejsou-li smluvní strany přítomny a podepisování se děje distančně, je smlouva uzavřena okamžikem, kdy návrh smlouvy opatřený podpisem druhé smluvní strany, dojde zpět navrhovateli smlouvy.

2. V případě rozporu mezi zněním ustanovení obsažených ve smlouvě a zněním ustanovení obsažených v Programu, se použijí ustanovení obsažená ve Smlouvě.

3. Změny smluvního vztahu schválené Radou města Ústí nad Labem či Zastupitelstvem města Ústí nad Labem (účel činnosti a výše poskytnuté dotace) lze provádět pouze formou písemných postupně vzestupně číslovaných dodatků, které budou jako dodatky výslovně označeny, a to na základě dohody obou smluvních stran. Ostatní změny smluvního vztahu (např. změna názvu příjemce, změna sídla, statutárního orgánu či bankovního účtu apod.) mohou být měněny jednostranným písemným oznámením smluvní strany.

4. Pokud v této smlouvě není stanoveno jinak, použijí se na smlouvu a právní vztahy z ní vyplývající příslušná ustanovení správního řádu, případně ustanoveními zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku, ve znění pozdějších předpisů, s výjimkou uvedenou v ustanovení § 170 správního řádu a ustanovení zákona č. 250/2000 Sb.,

a zákona o finanční kontrole.

5. Tato smlouva je sepsána ve dvou vyhotoveních, z nichž jedno obdrží příjemce a jedno vyhotovení obdrží poskytovatel.

6. Příjemce svým podpisem stvrzuje správnost údajů uvedených v záhlaví této smlouvy, především pak název / jméno a příjmení, adresu (sídlo), IČ a číslo bankovního účtu.

7. **Smluvní strany prohlašují, že žádost o poskytnutí dotace a Program mají k dispozici, a že je příjemci jejich obsah znám**. Příjemce se zavazuje, že pravidla dotačního Programu bude při realizaci činnosti dodržovat a plnit všechny podmínky tam obsažené, a to zejména Podmínky využití dotace obsažené v čl. V. a v jednotlivých kategoriích dotačního Programu, Čerpání a finanční vypořádání dotace uvedené v čl. IX. a Závěrečná ustanovení uvedená v čl. XI.

8. Příjemce svým podpisem stvrzuje, že **nemá k datu podpisu smlouvy závazky po lhůtě splatnost**i vůči veřejným rozpočtům, rozpočtu statutárního města Ústí nad Labem, jeho městským obvodům a organizacím zřizovaných městem Ústí nad Labem. Proti příjemci není a v posledních 3 letech nebylo zahájeno insolvenční řízení. Vůči žadateli nebylo v posledních 3 letech vydáno rozhodnutí o úpadku nebo insolvenční návrh nebyl zamítnut pro nedostatek jeho majetku. Příjemce není veden jako dlužník v insolvenčním rejstříku dle zákona č. 182/2006 Sb., o úpadku a způsobu jeho řešení (insolvenční zákon), ve znění pozdějších předpisů. Proti příjemci nebyl vydán Komisí (EU) inkasní příkaz ke zpětnému získání neoprávněně vyplacené podpory, v návaznosti na rozhodnutí Komise (EU), jímž je vyplacená podpora prohlášena za protiprávní a neslučitelná s vnitřním trhem.

9. Smluvní strany se dohodly, že poskytovatel dotace v souladu se zákonem č. 340/2015 Sb., o zvláštních podmínkách účinnosti některých smluv, uveřejňování těchto smluv a registru smluv, ve znění pozdějších předpisů, provede uveřejnění této smlouvy o poskytnutí dotace v Registru smluv.

10. Smluvní strany prohlašují, že tato smlouva byla sepsána na základě pravdivých údajů, podle jejich svobodné a vážné vůle, a na důkaz toho připojují své vlastnoruční podpisy.

Za poskytovatele:

V Ústí nad Labem, dne ……

…….....
Statutární město Ústí nad Labem
jméno a příjmení
osoby oprávněné jednat za poskytovatele

Za příjemce:

V Ústí nad Labem, dne ……

…….....
příjemce
jméno a příjmení
osoby oprávněné jednat za příjemce

Smlouva o poskytnutí dotace

uzavřená v souladu s ustanovením § 159 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád"), a ustanovením § 10a odst. 3 a 5 zákona č. 250/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech územních rozpočtů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 250/2000 Sb.,")

Smluvní strany

Statutární město Ústí nad Labem
se sídlem: Velká Hradební 2336/8, Ústí nad Labem
IČ: 000 81 531
Bankovní spojení: Raiffeisen Bank, a.s.
Číslo účtu: 5017001555/5500
Zastoupené: ……..
Pověřená osoba: ……..
Kontaktní osoba: *osoba, se kterou bude jednáno*
E-mail: ……
Telefon: ……
jako poskytovatel (dále jen "poskytovatel")

a

…… (název subjektu)
se sídlem ……
IČ: ……
Zastoupený: ……
Pověřená osoba: ……
Bankovní spojení: ……
Číslo účtu: ……
jako příjemce (dále jen "příjemce")

Příjemce je zapsán ve veřejném rejstříku u ……., oddíl ……. vložka …….

(poskytovatel a příjemce každý jednotlivě dále také jen „smluvní strana" nebo společně jako „smluvní strany")

uzavírají níže uvedeného dne, měsíce a roku tuto

smlouvu o poskytnutí neinvestiční účelové dotace
(dále jen „smlouva")

k realizaci činnosti

„Podpora tradičních kolektivních a individuálních sportů – ……. – práce s mládeží do 21 let"
(dále jen „činnost")

I.
Předmět smlouvy

1. Na základě usnesení Zastupitelstva města Ústí nad Labem ze dne ……. č. ……. poskytne poskytovatel příjemci neinvestiční účelovou dotaci ve výši ……,**- Kč,** slovy: ……. korun českých, (dále jen „dotace").

2. Dotaci poskytne poskytovatel příjemci takto:
   a) dotace bude poskytnuta do 15 pracovních dnů po předložení první a druhé části řádného a úplného písemného finančního vypořádání dotace, č. smlouvy SML……., schválené Zastupitelstvem města Ústí nad Labem dne 1. 2. 2021, usn. č. 215/15Z/21.
   b) jednorázově ve výši ……,- Kč (slovy: …… korun českých) a to bezhotovostním převodem na bankovní účet příjemce uvedený v záhlaví této smlouvy.

3. Poskytnutí dotace je v souladu se zákonem č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní řízení), ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „zákon o obcích") a zákonem č. 250/2000 Sb.

4. Dotace je ve smyslu zákona č. 320/2001 Sb., o finanční kontrole ve veřejné správě a o změně některých zákonů (zákon o finanční kontrole), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o finanční kontrole"), veřejnou finanční podporou a vztahují se na ni všechna ustanovení tohoto zákona.

5. Činnost nenaplňuje znaky veřejné podpory dle čl. 107 a 108 Smlouvy o fungování EU. Poskytnutá podpora je slučitelná s vnitřním trhem dle ustanovení čl. 107 odst. 3 Smlouvy o fungování EU.

II.
Účel poskytnutí dotace

1. Poskytovatel poskytuje příjemci dotaci k částečné úhradě nákladů spojených s řízením a realizováním sportovní činnosti za rok 2021:

   „Podpora tradičních kolektivních a individuálních sportů – ……. – práce s mládeží do 21 let“
   (dále jen „činnost“)

2. Příjemce dotaci přijímá a zavazuje se, že bude činnost realizovat na svou vlastní zodpovědnost, v souladu s právními předpisy, v souladu s touto smlouvou a s „Programem pro poskytování dotací v oblasti SPORTU v roce 2021 z rozpočtu statutárního města Ústí nad Labem““ (dále jen „Program“), který byl schválen Radou města Ústí nad Labem dne 19. 10. 2020 usnesením č. 1392/58R/20.

3. Podmínky a pravidla stanovená v tomto Programu jsou pro příjemce i poskytovatele závazná.

4. Dotace je poskytnuta na základě žádosti o poskytnutí dotace přijaté dne ……. pod evidenčním číslem…….

III.
Podmínky použití dotace, práva a povinnosti příjemce

1. Příjemce je povinen použít dotaci maximálně hospodárným způsobem a výhradně k účelu uvedenému v čl. II. odst. 1. této smlouvy.

2. Dotace je poskytnuta přísně účelově a lze ji použít pouze na úhradu uznatelných nákladů vzniklých v kalendářním roce, ve kterém byla dotace poskytnuta, tj. uznatelné náklady uvedené ve finančním vypořádání dotace musí být s uskutečnitelným daňovým plněním za období roku 2021. Finanční vypořádání dotace musí být v souladu s podmínkami, které jsou součástí vyhlášeného dotačního programu. Prostředky nelze převádět do roku následujícího. Činnost musí být realizována v roce poskytnutí dotace. Dotace musí být použita na náklady uvedené v podané žádosti, příp. v podané žádosti o změnu údajů (sloupec „z toho náklady hrazené z dotace“).

3. Podmínky, které je příjemce povinen dodržet a jejichž nesplnění je podle této smlouvy považováno za porušení méně závažných povinností ve smyslu ustanovení § 22 odst. 2 zákona č. 250/2000 Sb., a bude podle ustanovení 10a odst. 6 zákona č. 250/2000 Sb. za takovéto porušení uložen odvod nižší, než odpovídá výši neoprávněně použitých nebo zadržených prostředků, a to ve výši uvedených procent dle jednotlivých ustanovení této smlouvy.

4. Příjemce je povinen vést účetnictví v souladu s obecně platnými předpisy, tj. zejména zákonem č. 563/1991 Sb., o účetnictví, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o účetnictví“), a zajistit řádné a oddělené sledování čerpání dotace. Příjemce, který nevede účetnictví podle tohoto zákona, je povinen vést daňovou evidenci podle zákona č. 586/1992 Sb., o daních z příjmů, ve znění pozdějších předpisů, rozšířenou tak, aby příslušné doklady vztahující se k finanční dotaci splňovaly náležitosti účetního dokladu ve smyslu § 11 zákona o účetnictví, s výjimkou § 11 odst. 1 písm. f) tohoto zákona, a aby předmětné doklady byly správné, úplné, průkazné, srozumitelné, vedené v písemné formě chronologicky a způsobem zaručujícím jejich trvanlivost a aby uskutečněné příjmy a výdaje byly vedeny analyticky ve vztahu k finanční dotaci (na dokladech musí být jednoznačně uvedeno, že se vážou k dotaci).

5. Příjemce se zavazuje, že povede evidenci o příjmech a výdajích, výnosech a nákladech souvisejících s činností dle čl. II odst. 1 na zvláštních analytických účtech nebo na samostatném středisku či zakázce tak, aby bylo průkazné, zda konkrétní příjem a výdej nebo výnos a náklad je či není vykazován na činnost dle čl. II. odst. 1. Příjemci, kteří vedou pouze daňovou evidenci či tzv. „jednoduché“ účetnictví, budou postupovat analogicky.
   Odvod za toto porušení rozpočtové kázně se stanoví ve výši 10% z částky poskytnuté dotace.

6. Příjemce odpovídá za řádné vedení a viditelné označení originálních účetních dokladů prokazujících použití dotace uvedením že je částka „**plně čerpána z dotace SMÚ č. …..“ či částečně čerpána z dotace SMÚ č. …… ve výši ……Kč“, případně jinou formou označení dokladu vč. čísla smlouvy.** Příjemce uvede toto označení zejména na originálech výdajových pokladních dokladů a dále pak na originálech faktur, zjednodušených daňových dokladech, smlouvách a dohodách o PP či PČ (pokud na jejich základě probíhá fakturace či platba).

7. Finanční vypořádání dotace podléhá samostatnému režimu. Příjemce je povinen předložit poskytovateli v termínu dle čl. III. odst. 10 této smlouvy finanční vypořádání dotace na formuláři „Finanční vypořádání dotace z rozpočtu statutárního města Ústí nad Labem v oblasti sportu 2021“ (dále jen „Vypořádání dotace“) a soupisem všech prvotních účetních a dalších dokladů prokazujících vznik uznatelných nákladů (viz Program). Ve vypořádání dotace se nepředkládají kopie těchto účetních dokladů, příjemce předloží pouze průkaznou tabulku se specifikací vynaložených nákladů, která je součástí formuláře vypořádání dotace.

8. **Náklady předkládané do Vypořádání dotace musí souhlasit s rozpočtem, který byl předložen při podání**

žádosti *(sloupec: z toho celková výše požadované dotace),* **případně v žádosti o změnu údajů dotace.** V případě změny rozpočtu „požadované/schválené dotace“ je nutné požádat o změnu na formuláři „Žádost o změnu údajů dotace v oblasti sportu 2021“ a to v návaznosti na podanou žádost o dotaci pro rok 2021 (*je možné podat pouze jednu žádost s každým vypořádáním dotace při změně rozpočtu činnosti a to minimálně 30 dní před termínem vypořádání dotace uvedeným v čl. III. odst. 10).*

9. Poskytnutá dotace je účelovou dotací ke krytí nejvýše 70% celkových nákladů činnosti, na jejíž realizaci je dotace poskytnuta.

10. Použití dotace k účelu uvedenému v čl. II. odst. 1. této smlouvy dokladuje příjemce poskytovateli předložením **finančního vypořádání dotace:**
    a) vypořádání dotace nejpozději do 28. 2. 2022
    - k formuláři „Finanční vypořádání dotace z rozpočtu statutárního města Ústí nad Labem v oblasti sportu 2021“ se v čitelné podobě dokládá:
      - rekapitulace jednotlivých dokladů podle druhu nákladů (viz příloha č. 1 formuláře Vypořádání dotace).
      - úplná složka účetních dokladů, které jsou nárokovány jako čerpání dotace, a to ve fotokopii. Ve vypořádání dotace se nedokládají kopie smluv, originály smluv budou zkontrolovány samostatně v sídle poskytovatele dotace nebo v sídle příjemce dotace dle dohody. Z kontroly bude proveden zápis.
      - doklad o přijetí dotace (kopie výpisu z bankovního účtu)
      - výpis z analytického účtu, kde je přidělena dotace v účetnictví organizace vedena samostatně
      - propagační materiály a fotografie související s účelem poskytnuté dotace včetně propagace města na svých webových stránkách
      - dokumenty dle čl. IV. odst. 2 a 4 této smlouvy

    b) výkaz zisku a ztrát (ke dni 31. 12. 2021) **za společnost předložit nejpozději do 30. 6. 2022**
    c) rozvahy (ke dni 31. 12. 2021) **za společnost předložit nejpozději do 30. 6. 2022**
    d) výroční zprávu za rok 2021 předložit nejpozději do 30. 6. 2022 (předloží pouze společnosti, kterým to ukládá zákon).

11. Příjemce dotace je povinen hradit náklady uplatňované z dotace pouze z účtu, na který mu byla dotace poskytnuta, a který je uveden v záhlaví této smlouvy. Používá-li příjemce dotace ke své činnosti i jiný účet, než je uveden v záhlaví této smlouvy, pak lze hradit náklady uplatňované z dotace i z takového účtu, který byl uveden v žádosti o dotaci a této smlouvě.

12. Pokud příjemce ze závažných důvodů nebude schopen předložit příslušné finanční vypořádání dotace v termínu uvedeném v článku III. odst. 10 této smlouvy, může v časovém předstihu, tj. minimálně 30 dnů před uplynutím tohoto termínu požádat se zdůvodněním poskytovatele dotace o prodloužení termínu předložení finančního vypořádání dotace. Této žádosti však nemusí poskytovatel vyhovět. Změnu termínu finančního vypořádání dotace lze provádět pouze formou písemných postupně vzestupně číslovaných dodatků, které budou jako dodatky výslovně označeny, a to na základě dohody obou smluvních stran.

13. Příjemce je povinen průběžně informovat poskytovatele o všech změnách, které by mohly při vymáhání zadržených nebo neoprávněně použitých prostředků dotace zhoršit jeho pozici věřitele nebo dobytnost jeho pohledávky. Zejména je příjemce povinen oznámit poskytovateli do **5 dnů** od jejich vzniku takové skutečnosti nebo události, které mají nebo mohou mít za následek příjemcův zánik, transformaci, sloučení či splynutí s jiným subjektem, změnu statutárního orgánu příjemce, či změnu vlastnického vztahu k věci, na niž se dotace poskytuje.
    Odvod za toto porušení rozpočtové kázně se stanoví ve výši 1% z částky poskytnuté dotace.

14. Příjemce se zavazuje, že jak při realizaci, tak po jejím ukončení, bude dbát dobrého jména poskytovatele a že bude činnost realizovat v souladu s právními předpisy, touto smlouvou a Programem.
    Odvod za toto porušení rozpočtové kázně se stanoví ve výši poskytnuté dotace.

15. Příjemce je povinen po dobu deseti let od skončení realizace činnosti archivovat následující podkladové materiály:
    a) tuto smlouvu
    b) originály dokladů prokazující čerpání dotace
    c) evidenci účetnictví (včetně analytického vedení dotace), kde budou zavedeny doklady prokazující čerpání dotace
    d) finanční vypořádání dotace.
    Odvod za toto porušení rozpočtové kázně se stanoví ve výši poskytnutých prostředků na výdaj, který je chybějícím dokladem prokazován v případě, že neexistuje ani kopie dokladu. V případě, že existují kopie dokladu, je možné vyměřit nižší odvod a to ve výši 2% z částky dokladu nárokované do vypořádání dotace. Odvod se neukládá v případě, že absenci dokladů způsobil zásah vyšší moci (např. požár, záplavy apod.).

16. **Příjemce je povinen zachovat nejméně druhou nejvyšší ……. soutěž (žákovská, mládežnická a dorostenecká liga ČR) ve městě Ústí nad Labem. V případě sestupu z této soutěže, má sportovní klub roční ochrannou lhůtu k navrácení do této soutěže.**

17. **Příjemce je povinen umožnit na své utkání a zápasy vstup pro děti do 120 cm a seniory nad 65 let zdarma.**
    Odvod za toto porušení rozpočtové kázně se stanoví ve výši 1% z částky poskytnuté dotace.

IV.
Publicita

1. Příjemce se zavazuje v průběhu realizace činnosti prokazatelně a vhodným způsobem prezentovat statutární město Ústí nad Labem. Vhodné způsoby prezentace jsou uvedeny v tomto článku odst. 4.

2. Příjemce se zavazuje zaslat propagační materiál (leták, plakát) nebo krátkou zprávu či odkaz na činnost v elektronické podobě na pověřeného pracovníka Odboru školství, kultury, sportu a sociálních služeb uvedeného v záhlaví této smlouvy jako kontaktní osoba (leták ve formátu jpg a png).

3. Příjemce se zavazuje uvádět logo statutárního města Ústí nad Labem ve správném formátu a ve vhodné velikosti na všech propagačních materiálech, vztahujících se k akci v rámci činnosti a činnosti samotné. Žadatel ručí za správnost a kvalitu použití loga dle grafického manuálu, který je k dispozici na webových stránkách města Ústí nad Labem www.usti-nad-labem.cz .

4. **Tradiční kolektivní a individuální sporty**

   Příjemce dotace má povinnost dodržet tyto uvedené podmínky:
   - **statutární město Ústí nad Labem bude prezentováno jako generální nebo hlavní partner a logo města tak bude umístěno mezi těmito partnery**
   - **viditelné a prominentní umístění loga poskytovatele v místě konání činnosti, v rozsahu odpovídajícímu rozsahu akce v rámci činnosti**
   - **příjemce je povinen v případě informování sdělovacích prostředků uvést fakt, že činnost byla podpořena statutárním městem Ústí nad Labem**
   - **logo poskytovatele umístěné (v souladu s logo manuálem) na pozvánkách, plakátech, programech, vstupenkách souvisejících s činností**
   - **umístění aktivního odkazu www.usti-nad-labem.cz na internetových stránkách souvisejících s dotovanou činností**
   - **v případě videoprojekce odvysílání loga poskytovatele na obrazovce či plátně**
   - **prezentace poskytovatele na sportovních dresech**
   - **oficiální pozvání zástupců poskytovatele, volný vstup do VIP prostor pro zástupce poskytovatele**

   Příjemce dotace má dále povinnost dodržet alespoň jedno z níže uvedených:
   - prezentace poskytovatele moderátorem v průběhu konání akce v rámci činnosti
   - verbální prezentace poskytovatele v médiích a na tiskových konferencích pořádaných u příležitosti pořádání akce v rámci činnosti
   - písemná prezentace poskytovatele v mediích s uvedením, že akce v rámci činnosti byla podpořena statutárním městem Ústí nad Labem.

5. V případě, že příjemce prokazatelně doloží, že tištěné propagační materiály již nemohl opatřit logem města ani před termínem konání akce v rámci činnosti avšak až po podpisu smlouvy, nebude tato podmínka požadována (např. v případě, že propagační materiály jsou již v tisku). Toto ustanovení se však netýká dalších způsobů prezentace.

6. Příjemce doloží skutečnosti dle odst. 2 a 4 tohoto článku takto:
   - vytištěný e-mail o zaslání propagačních materiálů dle odst. 2 tohoto článku
   - vytištěný náhled webové stránky, kde bylo umístěno logo poskytovatele
   - vytištěný náhled prezentace na sociálních sítích
   - výtisk propagačních materiálů (leták, plakát, brožura, katalog, vstupenka, propozice atp., v případě např. billboardů doložit fotografii)
   - fotografie prezentace poskytovatele v místě konání akce v rámci činnosti (propagační banner, videoprojekce atp.)
   - fotografie z místa konání akce v rámci činnosti
   - fotografie dokládající umístění loga statutárního města Ústí nad Labem na sportovním oblečení sportovce/sportovců;
   - výtisk periodika, kde byla akce v rámci činnosti a samotná činnost subjektu inzerována – příp. kopii této inzerce
   - články v tištěných médiích, náhledy webových stránek médií atp.
   - v případě verbální prezentace doložit videozáznam, příp. jiný záznam s touto prezentací.

7. Odvod za porušení rozpočtové kázně bude stanoven ve výši 1% z poskytnuté částky dotace za nedodržení každého jednoho z uvedených způsobů prezentace, maximálně však do výše 5% z částky poskytnuté dotace.

8. Propagační komponent s logem statutárního města Ústí nad Labem (plachta, banner, X-banner, rollup, nafukovací brána, reklamní kapka aj.) si může příjemce zapůjčit na Odboru školství, kultury, sportu a sociálních služeb před konáním akce v rámci činnosti. Zapůjčené propagační komponenty je příjemce po skončení akce v rámci činnosti povinen neprodleně vrátit zpět na OŠKS.
   V případě zničení nebo ztráty propagačních komponentů bude požadována plná úhrada.

V.
Kontrola

1. Příslušné orgány poskytovatele jsou oprávněny v souladu se zákonem o finanční kontrole, zákonem o obcích a zákonem č. 250/2000 Sb., kdykoli kontrolovat dodržení podmínek, za kterých byla dotace poskytnuta.

2. Příjemce je povinen poskytnout součinnost při výkonu kontrolní činnosti dle odst. 1. tohoto článku. Zejména předložit kontrolním orgánům poskytovatele kdykoliv k nahlédnutí originály všech účetních dokladů prokazujících vznik uznatelných nákladů v souladu s účelem použití, zavedení účetních dokladů do účetní evidence a využití prostředků v souladu s účelem použití.

3. Příjemce je povinen umožnit poskytovateli provést kontrolu, jak v průběhu, tak i po uplynutí doby platnosti této smlouvy, a to ještě po dobu deseti let od ukončení financování ze strany poskytovatele.

4. Za pravdivost i správnost finančního vypořádání dotace odpovídá osoba oprávněná jednat jménem příjemce.

5. Odvod za porušení rozpočtové kázně při porušení ustanovení čl. V. odst. 2 a 3 bude stanoven odvod ve výši poskytnuté dotace.

VI.
Důsledky porušení povinností příjemce

1. V případě, že porušení podmínek smlouvy bude kvalifikováno jako porušení rozpočtové kázně, poskytovatel při něm postupuje dle ustanovení § 22 zákona č. 250/2000 Sb. Porušením rozpočtové kázně se dle ustanovení § 22 odst. 1 písm. a) tohoto zákona rozumí každé neoprávněné použití, nebo zadržení peněžních prostředků poskytnutých jako dotace z rozpočtu územního samosprávného celku.

2. Neoprávněným použitím peněžních prostředků dle čl. VI. odst. 1. této smlouvy je jejich použití, kterým byla porušena povinnost stanovená právním předpisem nebo touto smlouvou či Programem. Dále se za neoprávněné použití peněžních prostředků podle čl. VI. odst. 1. této smlouvy považuje:
   a) porušení povinnosti, která souvisí s účelem, na který byly peněžní prostředky poskytnuty, stanovené právním předpisem nebo touto smlouvou či Programem, ke kterému došlo po připsání peněžních prostředků na účet příjemce,
   b) porušení povinnosti stanovené pod písm. a) tohoto odstavce, ke kterému došlo před připsáním peněžních prostředků na účet příjemce a které ke dni připsání trvá; den připsání peněžních prostředků na účet příjemce se považuje za den porušení rozpočtové kázně,
   c) neprokáže-li příjemce peněžních prostředků, jak byly tyto peněžní prostředky použity.

3. Výjimku z ustanovení v čl. VI. odst. 1. a 2. této smlouvy určí vymezené podmínky, jejichž porušení bude považováno za méně závažné a za které se uloží odvod za porušení rozpočtové kázně nižší, než částka odpovídající neoprávněně použitým nebo zadrženým peněžním prostředkům. Podmínky, jejichž porušení bude považováno za méně závažné, jsou následující:
   a) V případě, že v předloženém vypořádání dotace dle čl. III odst. 7 této smlouvy budou zjištěny administrativní chyby, může být nařízen odvod do výše 5% z celkové částky poskytnuté dotace nebo z poskytnuté dotace, v souvislosti s jejichž použitím došlo k porušení rozpočtové kázně (tj. z výše neoprávněně použitých nebo zadržených peněžních prostředků). Za administrativní nedostatky se pro potřeby této smlouvy považují chyby v psaní a počtech, kterými příjemce dokazuje použití dotace v souladu se smluvně stanoveným účelem.

   b) V případě porušení čl. III. odst. 10. této smlouvy tzn. předložení finančního vypořádání dotace vč. povinných příloh po stanoveném termínu, bude nařízen odvod za porušení rozpočtové kázně následovně:
      a. 0,25% za každý den prodlení z částky poskytnuté dotace, max. však do 20 dní,
      b. 10% z částky poskytnuté dotace za každý den prodlení, je-li doloženo o 21 a více dní později,
      c. 15% z částky poskytnuté dotace, je-li předloženo až po zahájení řízení o porušení rozpočtové kázně ve lhůtě stanovené správcem daně, vždy však před vystavením platebního výměru.

   c) v případě porušení čl. III. odst. 6. této smlouvy, tzn. absence záznamu o čerpání dotace na jednotlivých účetních dokladech, bude nařízen odvod za porušení rozpočtové kázně ve výši 5% z částky uplatňované dokladem do finančního vypořádání dotace za každý jednotlivý účetní případ (tzn. účetní případ = účetní doklad + doklad prokazující jeho úhradu).

   d) v případě porušení čl. III. odst. 5. této smlouvy, tzn., v případě nedodržení povinnosti vést odděleně sledování čerpání dotace v účetnictví příjemce dotace (analytická evidence), bude nařízen odvod do výše 10% z celkové částky poskytnuté dotace.

   e) v případě porušení čl. IV. odst. 2. a 4. této smlouvy, tzn., že příjemce řádně a prokazatelně nedoloží, jakým vhodným způsobem prezentoval statutární město Ústí nad Labem, zejména jak viditelně uváděl logo

statutárního města Ústí nad Labem na všech písemnostech či jiných formách propagace akce v rámci činnosti či činnosti samotné, která souvisí s účelem poskytnuté dotace, bude nařízen odvod ve výši 1% z poskytnuté částky dotace za nedodržení každého jednoho z uvedených způsobů prezentace, maximálně však do výše 5% z částky poskytnuté dotace. Toto je příjemce povinen doložit přílohami, které jsou uvedeny ve formuláři „finanční vypořádání“ příslušné kategorie vyhlášeného dotačního programu.

4. Pokud dojde k porušení rozpočtové kázně dle méně závažných podmínek, které jsou uvedeny v čl. VI. odst. 3. písm. a) c) d) e) této smlouvy, jejichž porušení je dle této smlouvy považováno za méně závažné a jejich podstata umožňuje nápravu, vyzve poskytovatel příjemce k provedení nápravy, a to ve lhůtě 30 dní. Lhůta počíná běžet dnem následujícím po doručení výzvy k provedení opatření k nápravě.

   V případě, že příjemce ve stanovené lhůtě méně závažná porušení odstraní, bude na něj, v rozsahu, v jakém úspěšně provedl opatření k nápravě, pohlíženo jakoby k porušení rozpočtové kázně nedošlo.

   V případě, že příjemce ve stanovené lhůtě nápravu neučiní, je toto porušení považováno za závažné porušení rozpočtové kázně a poskytovatel písemně vyzve příjemce k vrácení poskytnuté dotace nebo její části a to do 15 pracovních dnů od písemného vyrozumění na účet poskytovatele, který je uveden v záhlaví smlouvy.

5. Použití dotace v rozporu se stanoveným účelem podle čl. II. odst. 1. této smlouvy je závažné porušení rozpočtové kázně a příjemce je povinen poskytnutou dotaci vrátit poskytovateli v plné výši, a to do 15 pracovních dnů od písemného vyrozumění na účet statutárního města Ústí nad Labem, který je veden v záhlaví této smlouvy **pod variabilním symbolem 12301**.
   O vrácení finanční dotace předloží příjemce písemný doklad (výpis z účtu či doklad o převodu finančních prostředků). Příjemci bude v tomto případě také vyměřeno penále v zákonné výši z neoprávněně použitých prostředků, a to ode dne kdy došlo k tomuto porušení. Penále se počítá ode dne následujícího po dni, kdy došlo k porušení rozpočtové kázně, do dne připsání vrácených peněžních prostředků na účet poskytovatele.

6. Pokud se prokáže, že údaje uvedené v čl. IX. odst. 8., které příjemce podpisem této smlouvy potvrdil, nejsou pravdivé, bude příjemci nařízeno vrátit poskytovateli dotaci a to v celé výši a bude vyměřeno penále v zákonné výši z neoprávněně použitých prostředků, a to ode dne, následujícího po dni připsání peněžních prostředků na účet příjemce, do dne připsání peněžních prostředků na účet poskytovatele.

7. Pokud příjemce nevyužije možnosti vrácení dotace nebo její části ve stanovené lhůtě, bude na zjištěné porušení podmínek pohlíženo jako na porušení rozpočtové kázně. S příjemcem dotace bude zahájeno řízení o uložení odvodu za porušení rozpočtové kázně. Příjemci bude v tomto případě vyměřeno také penále v zákonné výši z neoprávněně použitých prostředků, a to ode dne, kdy došlo k tomuto porušení. Penále se počítá ode dne následujícího po dni, kdy došlo k porušení rozpočtové kázně, do dne připsání vrácených peněžních prostředků na účet poskytovatele.

8. Dotace či její části se považují za vrácené dnem, kdy byly peněžní prostředky připsány v plné výši na účet poskytovatele.

9. Veškeré platby jako důsledky porušení závazků provede příjemce formou bezhotovostního převodu na účet poskytovatele, v termínu a na číslo účtu, které poskytovatel příjemci sdělí.

10. Uvedení nepravdivých údajů ve finančním vypořádání je důvodem pro vrácení celé výše finanční dotace, poskytnuté na činnost dle čl. II. odst. 1 této smlouvy a může dojít k trvalému vyloučení subjektu z finanční podpory města v této i v dalších oblastech.

VII.
Výpověď a zrušení smlouvy

1. Závazkový vztah založený touto smlouvou lze ukončit výpovědí nebo dohodou na základě písemného návrhu na zrušení smlouvy.

2. Kterákoliv smluvní strana je oprávněna tuto smlouvu písemně vypovědět s udáním důvodů. Výpovědní lhůta činí 14 dnů a počíná běžet 1. dnem následujícím po dni doručení výpovědi druhé smluvní straně na adresu uvedenou v záhlaví smlouvy. V případě pochybností se má za to, že výpověď byla doručena 3. den od jejího odeslání.

3. Po doručení výpovědi poskytovateli nebo příjemci dotace bude uvolňování finančních prostředků pozastaveno.

4. Důvody pro vypovězení smlouvy ze strany poskytovatele:
   a) použití dotace (případně její části) v rozporu s účelem, který je stanoven touto smlouvou a porušení podmínek čerpání a finanční vypořádání dotace, které jsou uvedeny Programu,
   b) nedodržení termínu pro použití dotace stanoveného v této smlouvě,
   c) neumožnění poskytovateli provést kontrolu dle čl. V. této smlouvy,
   d) uvedení nepravdivých údajů dle čl. IX. odst. 8. této smlouvy,
   e) v době trvání smlouvy bude podán insolvenční návrh na majetek příjemce, nebo bude rozhodnuto o vstupu příjemce do likvidace.

5. Pro případ, kdy příjemce nebude činnost realizovat (provozovat), je kterákoli ze smluvních stran oprávněna smlouvu vypovědět.

6. V případě ukončení smlouvy dle tohoto článku je příjemce povinen vrátit dotaci a to v plné výši poskytovateli, nejpozději k 15. dni od ukončení platnosti a účinnosti této smlouvy. Nevrátí-li příjemce dotaci v tomto termínu, považují se veškeré finanční prostředky dotace poskytnuté příjemci do této doby za zadržené.

7. Výpovědí smlouvy zanikají práva a povinnosti smluvních stran, vyjma smluvních ustanovení týkajících se řešení sporů mezi smluvními stranami, sankčních ustanovení a jiných ustanovení, která podle projevené vůle smluvních stran nebo vzhledem ke své povaze mají trvat i po ukončení smlouvy.

8. Návrh na zrušení smlouvy musí být podán písemně a doručen druhé smluvní straně. Pokud druhá smluvní strana se zrušením smlouvy souhlasí, zašle písemný souhlas smluvní straně, která návrh na zrušení podala. Dnem doručením tohoto písemného souhlasu smlouva zaniká.

9. Návrh na zrušení smlouvy lze podat jen z důvodů vymezených v ustanovení § 167 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád.

VIII.
Ostatní ujednání

1. **Příjemce souhlasí** se zveřejněním svého názvu (jména), adresy (sídla), názvu činnosti a výše poskytnuté dotace, případně dalších údajů uvedených ve zvláštních právních předpisech.

2. Příjemce souhlasí se zpracováním osobních údajů ve smyslu nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 2016/679 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů), (dále jen „Nařízení“), pro účely dotačního řízení. Je-li příjemcem fyzická osoba, souhlasí se zpracováním svých osobních údajů v rozsahu jméno, příjmení, rodné číslo, popř. datum narození a místa trvalého pobytu, a to ke všem úkonům souvisejícím s dotačním řízením a s případným uvedením svých osobních údajů na tiskových materiálech určených k projednávání Radou města Ústí nad Labem a Zastupitelstvem města Ústí nad Labem, jakožto i na internetových stránkách poskytovatele dotace, a to po dobu nezbytnou k projednávání této záležitosti a k realizaci rozhodnutí příslušného orgánu poskytovatele a dále po dobu, po kterou je poskytovatel povinen podle právních předpisů dokumenty obsahující osobní údaje příjemce zpracovávat, popř. archivovat. (Souhlas se zpracováním osobních údajů je přílohou žádosti o dotaci.)

3. Smluvní strany jsou seznámeny se skutečností, že statutární město Ústí nad Labem (poskytovatel), jako orgán územní samosprávy, je povinno poskytovat informace vztahující se k jeho působnosti dle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů. Smluvní strany souhlasně prohlašují, že žádný údaj v této smlouvě, včetně jejích příloh, není označen za obchodní tajemství.

4. **Vzájemný styk a doručování se řídí platnými právními předpisy.**

5. **Příjemce dotace prohlašuje, že**:
   a) poskytovatel je oprávněn, pokud postupuje podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů, poskytovat veškeré informace o této smlouvě a o jiných údajích tohoto závazkového právního vztahu, pokud nejsou v této smlouvě uvedeny (např. o daňových dokladech, předávacích protokolech, finančním vypořádání či jiných písemnostech),
   b) veškeré údaje uvedené v této smlouvě, popř., které jsou použity v rámci tohoto závazkového právního vztahu, a to i pokud jsou získány od třetích osob, nepodléhají povinnosti mlčenlivosti nebo jinému postupu směřujícímu k ochraně před zneužitím a zveřejněním.

IX.
Závěrečná ustanovení

1. Tato smlouva nabývá platnosti dnem podpisu oběma smluvními stranami a účinnosti dnem zveřejnění smlouvy v Registru smluv.

   Pro účinky podepisování smlouvy platí, že podpisy musí být na téže listině. Jsou-li strany přítomny současně, je smlouva uzavřena okamžikem připojení podpisu přítomných smluvních stran. Nejsou-li smluvní strany přítomny a podepisování se děje distančně, je smlouva uzavřena okamžikem, kdy návrh smlouvy opatřený podpisem druhé smluvní strany, dojde zpět navrhovateli smlouvy.

2. V případě rozporu mezi zněním ustanovení obsažených ve smlouvě a zněním ustanovení obsažených v Programu, se použijí ustanovení obsažená ve Smlouvě.

3. Změny smluvního vztahu schválené Radou města Ústí nad Labem či Zastupitelstvem města Ústí nad Labem (účel činnosti a výše poskytnuté dotace) lze provádět pouze formou písemných postupně vzestupně číslovaných dodatků,

které budou jako dodatky výslovně označeny, a to na základě dohody obou smluvních stran. Ostatní změny smluvního vztahu (např. změna názvu příjemce, změna sídla, statutárního orgánu či bankovního účtu apod.) mohou být měněny jednostranným písemným oznámením smluvní strany.

4. Pokud v této smlouvě není stanoveno jinak, použijí se na smlouvu a právní vztahy z ní vyplývající příslušná ustanovení správního řádu, případně ustanoveními zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku, ve znění pozdějších předpisů, s výjimkou uvedenou v ustanovení § 170 správního řádu a ustanovení zákona č. 250/2000 Sb., a zákona o finanční kontrole.

5. Tato smlouva je sepsána ve dvou vyhotoveních, z nichž jedno obdrží příjemce a jedno vyhotovení obdrží poskytovatel.

6. Příjemce svým podpisem stvrzuje správnost údajů uvedených v záhlaví této smlouvy, především pak název / jméno a příjmení, adresu (sídlo), IČ a číslo bankovního účtu.

7. **Smluvní strany prohlašují, že žádost o poskytnutí dotace a Program mají k dispozici, a že je příjemci jejich obsah znám**. Příjemce se zavazuje, že pravidla dotačního Programu bude při realizaci činnosti dodržovat a plnit všechny podmínky tam obsažené, a to zejména Podmínky využití dotace obsažené v čl. V. a v jednotlivých kategoriích dotačního Programu, Čerpání a finanční vypořádání dotace uvedené v čl. IX. a Závěrečná ustanovení uvedená v čl. XI.

8. Příjemce svým podpisem stvrzuje, že **nemá k datu podpisu smlouvy závazky po lhůtě splatnost**i vůči veřejným rozpočtům, rozpočtu statutárního města Ústí nad Labem, jeho městským obvodům a organizacím zřizovaných městem Ústí nad Labem. Proti příjemci není a v posledních 3 letech nebylo zahájeno insolvenční řízení. Vůči žadateli nebylo v posledních 3 letech vydáno rozhodnutí o úpadku nebo insolvenční návrh nebyl zamítnut pro nedostatek jeho majetku. Příjemce není veden jako dlužník v insolvenčním rejstříku dle zákona č. 182/2006 Sb., o úpadku a způsobu jeho řešení (insolvenční zákon), ve znění pozdějších předpisů. Proti příjemci nebyl vydán Komisí (EU) inkasní příkaz ke zpětnému získání neoprávněně vyplacené podpory, v návaznosti na rozhodnutí Komise (EU), jímž je vyplacená podpora prohlášena za protiprávní a neslučitelná s vnitřním trhem.

9. Smluvní strany se dohodly, že poskytovatel dotace v souladu se zákonem č. 340/2015 Sb., o zvláštních podmínkách účinnosti některých smluv, uveřejňování těchto smluv a registru smluv, ve znění pozdějších předpisů, provede uveřejnění této smlouvy o poskytnutí dotace v Registru smluv.

10. Smluvní strany prohlašují, že tato smlouva byla sepsána na základě pravdivých údajů, podle jejich svobodné a vážné vůle, a na důkaz toho připojují své vlastnoruční podpisy.

Za poskytovatele:

V Ústí nad Labem, dne ……

……
Statutární město Ústí nad Labem
jméno a příjmení
osoby oprávněné jednat za poskytovatele

Za příjemce:

V Ústí nad Labem, dne ……

……
příjemce
jméno a příjmení
osoby oprávněné jednat za příjemce

Smlouva o poskytnutí dotace

uzavřená v souladu s ustanovením § 159 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád"), a ustanovením § 10a odst. 3 a 5 zákona č. 250/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech územních rozpočtů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 250/2000 Sb.,")

Smluvní strany

Statutární město Ústí nad Labem

se sídlem:	Velká Hradební 2336/8, Ústí nad Labem
IČ:	000 81 531
Bankovní spojení:	Raiffeisen Bank, a.s.
Číslo účtu:	5017001555/5500
Zastoupené:	PhDr. Ing. Petrem Nedvědickým, primátorem statutárního města Ústí nad Labem
Kontaktní osoba:	Bc. Gabriela Krčilová, referent Odboru školství, kultury, sportu a sociálních služeb
E-mail:	gabriela.krcilova@mag-ul.cz
Telefon:	475 271 688

jako poskytovatel (dále jen "poskytovatel")

a

SK VOLEJBAL Ústí nad Labem, z.s.

se sídlem	Jateční 3436/47A, Ústí nad Labem-centrum, 400 01 Ústí nad Labem
IČ:	266 32 217
Zastoupený:	Mgr. Miroslavem Přikrylem, předsedou
Bankovní spojení:	Komerční banka, a.s.
Číslo účtu:	78-4631350267/0100

jako příjemce (dále jen "příjemce")

Příjemce je zapsán ve Veřejném spolkovém rejstříku u Krajského soudu v Ústí nad Labem, oddíl L, vložka 4750

(poskytovatel a příjemce každý jednotlivě dále také jen „smluvní strana" nebo společně jako „smluvní strany")

uzavírají níže uvedeného dne, měsíce a roku tuto

smlouvu o poskytnutí neinvestiční účelové dotace
(dále jen „smlouva")

k realizaci činnosti

„Podpora tradičních kolektivních a individuálních sportů – volejbal – částečná úhrada nákladů spojených s řízením a realizováním sportovní činnosti subjektu za rok 2021"

(dále jen „činnost")

I.
Předmět smlouvy

1. Na základě usnesení Zastupitelstva města Ústí nad Labem ze dne 24. 5. 2021, usn. č. ……, poskytne poskytovatel příjemci neinvestiční účelovou dotaci ve výši **1.627.500,- Kč,** slovy: jeden milion šest set dvacet sedm tisíc pět set korun českých, (dále jen „dotace").

2. Dotaci poskytne poskytovatel příjemci takto:
   a) dotace bude poskytnuta do 15 pracovních dnů po předložení první a druhé části řádného a úplného písemného finančního vypořádání dotace, č. smlouvy SML1024675, schválené Zastupitelstvem města Ústí nad Labem dne 1. 2. 2021, usn. č. 215/15Z/21.
   b) jednorázově ve výši 1.627.500,- Kč (slovy: jeden milion šest set dvacet sedm tisíc pět set korun českých) a to bezhotovostním převodem na bankovní účet příjemce uvedený v záhlaví této smlouvy

3. Poskytnutí dotace je v souladu se zákonem č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní řízení), ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „zákon o obcích") a zákonem č. 250/2000 Sb.

4. Dotace je ve smyslu zákona č. 320/2001 Sb., o finanční kontrole ve veřejné správě a o změně některých zákonů (zákon o finanční kontrole), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o finanční kontrole“), veřejnou finanční podporou a vztahují se na ni všechna ustanovení tohoto zákona.

5. Činnost kumulativně naplňuje znaky veřejné podpory dle čl. 107 a 108 Smlouvy o fungování EU. Podpora na základě této smlouvy je poskytována v režimu de minimis v souladu s nařízením Komise ES č. 1407/2013 ze dne 18. 12. 2013 o použití článků 107 a 108 Smlouvy o fungování Evropské unie na podporu de minimis (Úřední věstník Evropské unie L 352/1, 24. 12. 2013).

II.
Účel poskytnutí dotace

1. Poskytovatel poskytuje příjemci dotaci k částečné úhradě nákladů spojených s řízením a realizováním sportovní činnosti za rok 2021:

„Podpora tradičních kolektivních a individuálních sportů – volejbal – částečná úhrada nákladů spojených s řízením a realizováním sportovní činnosti subjektu za rok 2021“
(dále jen „činnost“)

2. Příjemce dotaci přijímá a zavazuje se, že bude činnost realizovat na svou vlastní zodpovědnost, v souladu s právními předpisy, v souladu s touto smlouvou a s „Programem pro poskytování dotací v oblasti SPORTU v roce 2021 z rozpočtu statutárního města Ústí nad Labem““ (dále jen „Program“), který byl schválen Radou města Ústí nad Labem dne 19. 10. 2020 usnesením č. 1392/58R/20.

3. Podmínky a pravidla stanovená v tomto Programu jsou pro příjemce i poskytovatele závazná.

4. Dotace je poskytnuta na základě žádosti o poskytnutí dotace přijaté dne 25. 11. 2020 pod evidenčním číslem 382047/2020.

III.
Podmínky použití dotace, práva a povinnosti příjemce

1. Příjemce je povinen použít dotaci maximálně hospodárným způsobem a výhradně k účelu uvedenému v čl. II. odst. 1. této smlouvy.

2. Dotace je poskytnuta přísně účelově a lze ji použít pouze na úhradu uznatelných nákladů vzniklých v kalendářním roce, ve kterém byla dotace poskytnuta, tj. uznatelné náklady uvedené ve finančním vypořádání dotace musí být s uskutečnitelným daňovým plněním za období roku 2021. Finanční vypořádání dotace musí být v souladu s podmínkami, které jsou součástí vyhlášeného dotačního programu. Prostředky nelze převádět do roku následujícího. Činnost musí být realizována v roce poskytnutí dotace. Dotace musí být použita na náklady uvedené v podané žádosti, příp. v podané žádosti o změnu údajů (sloupec „z toho náklady hrazené z dotace“).

3. Podmínky, které je příjemce povinen dodržet a jejichž nesplnění je podle této smlouvy považováno za porušení méně závažných povinností ve smyslu ustanovení § 22 odst. 2 zákona č. 250/2000 Sb., a bude podle ustanovení 10a odst. 6 zákona č. 250/2000 Sb. za takovéto porušení uložen odvod nižší, než odpovídá výši neoprávněně použitých nebo zadržených prostředků, a to ve výši uvedených procent dle jednotlivých ustanovení této smlouvy.

4. Příjemce je povinen vést účetnictví v souladu s obecně platnými předpisy, tj. zejména zákonem č. 563/1991 Sb., o účetnictví, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o účetnictví“), a zajistit řádné a oddělené sledování čerpání dotace. Příjemce, který nevede účetnictví podle tohoto zákona, je povinen vést daňovou evidenci podle zákona č. 586/1992 Sb., o daních z příjmů, ve znění pozdějších předpisů, rozšířenou tak, aby příslušné doklady vztahující se k finanční dotaci splňovaly náležitosti účetního dokladu ve smyslu § 11 zákona o účetnictví, s výjimkou § 11 odst. 1 písm. f) tohoto zákona, a aby předmětné doklady byly správné, úplné, průkazné, srozumitelné, vedené v písemné formě chronologicky a způsobem zaručujícím jejich trvanlivost a aby uskutečněné příjmy a výdaje byly vedeny analyticky ve vztahu k finanční dotaci (na dokladech musí být jednoznačně uvedeno, že se vážou k dotaci).

5. Příjemce se zavazuje, že povede evidenci o příjmech a výdajích, výnosech a nákladech souvisejících s činností dle čl. II odst. 1 na zvláštních analytických účtech nebo na samostatném středisku či zakázce tak, aby bylo průkazné, zda konkrétní příjem a výdej nebo výnos a náklad je či není vykazován na činnost dle čl. II. odst. 1. Příjemci, kteří vedou pouze daňovou evidenci či tzv. „jednoduché“ účetnictví, budou postupovat analogicky.
Odvod za toto porušení rozpočtové kázně se stanoví ve výši 10% z částky poskytnuté dotace.

6. Příjemce odpovídá za řádné vedení a viditelné označení originálních účetních dokladů prokazujících použití dotace uvedením že je částka „**plně čerpána z dotace SMÚ č. SML……“ či částečně čerpána z dotace SMÚ č. SML……. ve výši ……Kč“, případně jinou formou označení dokladu vč. čísla smlouvy.** Příjemce uvede toto označení zejména na originálech výdajových pokladních dokladů a dále pak na originálech faktur, zjednodušených daňových dokladech, smlouvách a dohodách o PP či PČ (pokud na jejich základě probíhá fakturace či platba).

7. Finanční vypořádání dotace podléhá samostatnému režimu. Příjemce je povinen předložit poskytovateli v termínu dle čl. III. odst. 10 této smlouvy finanční vypořádání dotace na formuláři „Finanční vypořádání dotace z rozpočtu statutárního města Ústí nad Labem v oblasti sportu 2021“ (dále jen „Vypořádání dotace“) a soupisem všech prvotních účetních a dalších dokladů prokazujících vznik uznatelných nákladů (viz Program). Ve vypořádání dotace se nepředkládají kopie těchto účetních dokladů, příjemce předloží pouze průkaznou tabulku se specifikací vynaložených nákladů, která je součástí formuláře vypořádání dotace.

8. **Náklady předkládané do Vypořádání dotace musí souhlasit s rozpočtem, který byl předložen při podání žádosti** *(sloupec: z toho celková výše požadované dotace),* **případně v žádosti o změnu údajů dotace.** V případě změny rozpočtu „požadované/schválené dotace“ je nutné požádat o změnu na formuláři „Žádost o změnu údajů dotace v oblasti sportu 2021“ a to v návaznosti na podanou žádost o dotaci pro rok 2021 (*je možné podat pouze jednu žádost s každým vypořádáním dotace při změně rozpočtu činnosti a to* ***minimálně 30 dní před termínem vypořádání dotace uvedeným v čl. III. odst. 10****).*

9. Poskytnutá dotace je účelovou dotací ke krytí nejvýše 70% celkových nákladů činnosti, na jejíž realizaci je dotace poskytnuta.

10. Použití dotace k účelu uvedenému v čl. II. odst. 1. této smlouvy dokladuje příjemce poskytovateli předložením **finančního vypořádání dotace:**
    a) vypořádání dotace nejpozději do 28. 2. 2022
    - k formuláři „Finanční vypořádání dotace z rozpočtu statutárního města Ústí nad Labem v oblasti sportu 2021“ se v čitelné podobě dokládá:
      - rekapitulace jednotlivých dokladů podle druhu nákladů (viz příloha č. 1 formuláře Vypořádání dotace).
      - úplná složka účetních dokladů, které jsou nárokovány jako čerpání dotace, a to ve fotokopii. Ve vypořádání dotace se nedokládají kopie smluv, originály smluv budou zkontrolovány samostatně v sídle poskytovatele dotace nebo v sídle příjemce dotace dle dohody. Z kontroly bude proveden zápis.
      - doklad o přijetí dotace (kopie výpisu z bankovního účtu)
      - výpis z analytického účtu, kde je přidělena dotace v účetnictví organizace vedena samostatně
      - propagační materiály a fotografie související s účelem poskytnuté dotace včetně propagace města na svých webových stránkách
      - dokumenty dle čl. IV. odst. 2 a 4 této smlouvy

    b) výkaz zisku a ztrát (ke dni 31. 12. 2021) **za společnost předložit nejpozději do 30. 6. 2022**
    c) rozvahy (ke dni 31. 12. 2021) **za společnost předložit nejpozději do 30. 6. 2022**
    d) výroční zprávu za rok 2021 předložit nejpozději do 30. 6. 2022 (předloží pouze společnosti, kterým to ukládá zákon).

11. Příjemce dotace je povinen hradit náklady uplatňované z dotace pouze z účtu, na který mu byla dotace poskytnuta, a který je uveden v záhlaví této smlouvy. Používá-li příjemce dotace ke své činnosti i jiný účet, než je uveden v záhlaví této smlouvy, pak lze hradit náklady uplatňované z dotace i z takového účtu, který byl uveden v žádosti o dotaci a této smlouvě.

12. Pokud příjemce ze závažných důvodů nebude schopen předložit příslušné finanční vypořádání dotace v termínu uvedeném v článku III. odst. 10 této smlouvy, může v časovém předstihu, tj. minimálně 30 dnů před uplynutím tohoto termínu požádat se zdůvodněním poskytovatele dotace o prodloužení termínu předložení finančního vypořádání dotace. Této žádosti však nemusí poskytovatel vyhovět. Změnu termínu finančního vypořádání dotace lze provádět pouze formou písemných postupně vzestupně číslovaných dodatků, které budou jako dodatky výslovně označeny, a to na základě dohody obou smluvních stran.

13. Příjemce je povinen průběžně informovat poskytovatele o všech změnách, které by mohly při vymáhání zadržených nebo neoprávněně použitých prostředků dotace zhoršit jeho pozici věřitele nebo dobytnost jeho pohledávky. Zejména je příjemce povinen oznámit poskytovateli do **5 dnů** od jejich vzniku takové skutečnosti nebo události, které mají nebo mohou mít za následek příjemcův zánik, transformaci, sloučení či splynutí s jiným subjektem, změnu statutárního orgánu příjemce, či změnu vlastnického vztahu k věci, na niž se dotace poskytuje.
    Odvod za toto porušení rozpočtové kázně se stanoví ve výši 1% z částky poskytnuté dotace.

14. Příjemce se zavazuje, že jak při realizaci, tak po jejím ukončení, bude dbát dobrého jména poskytovatele a že bude činnost realizovat v souladu s právními předpisy, touto smlouvou a Programem.
    Odvod za toto porušení rozpočtové kázně se stanoví ve výši poskytnuté dotace.

15. Příjemce je povinen po dobu deseti let od skončení realizace činnosti archivovat následující podkladové materiály:
    a) tuto smlouvu
    b) originály dokladů prokazující čerpání dotace
    c) evidenci účetnictví (včetně analytického vedení dotace), kde budou zavedeny doklady prokazující čerpání dotace
    d) finanční vypořádání dotace.

    Odvod za toto porušení rozpočtové kázně se stanoví ve výši poskytnutých prostředků na výdaj, který je chybějícím dokladem prokazován v případě, že neexistuje ani kopie dokladu. V případě, že existují kopie dokladu, je možné vyměřit nižší odvod a to ve výši 2% z částky dokladu nárokované do vypořádání dotace. Odvod se neukládá v případě, že absenci dokladů způsobil zásah vyšší moci (např. požár, záplavy apod.).

16. **Příjemce je povinen zachovat nejvyšší volejbalovou soutěž (UNIQA volejbalová extraliga) ve městě Ústí nad Labem. V případě sestupu z této soutěže, má sportovní klub roční ochrannou lhůtu k navrácení do této soutěže.**

17. **Příjemce je povinen umožnit na své utkání a zápasy vstup pro děti do 120 cm a seniory nad 65 let zdarma.** Odvod za toto porušení rozpočtové kázně se stanoví ve výši 1% z částky poskytnuté dotace.

IV.
Publicita

1. Příjemce se zavazuje v průběhu realizace činnosti prokazatelně a vhodným způsobem prezentovat statutární město Ústí nad Labem. Vhodné způsoby prezentace jsou uvedeny v tomto článku odst. 4.
2. Příjemce se zavazuje zaslat propagační materiál (leták, plakát) nebo krátkou zprávu či odkaz na činnost v elektronické podobě na pověřeného pracovníka Odboru školství, kultury, sportu a sociálních služeb uvedeného v záhlaví této smlouvy jako kontaktní osoba (leták ve formátu jpg a png).
3. Příjemce se zavazuje uvádět logo statutárního města Ústí nad Labem ve správném formátu a ve vhodné velikosti na všech propagačních materiálech, vztahujících se k akci v rámci činnosti a činnosti samotné. Žadatel ručí za správnost a kvalitu použití loga dle grafického manuálu, který je k dispozici na webových stránkách města Ústí nad Labem www.usti-nad-labem.cz .
4. **Tradiční kolektivní a individuální sporty**

   Příjemce dotace má povinnost dodržet tyto uvedené podmínky:
   - **statutární město Ústí nad Labem bude prezentováno jako generální nebo hlavní partner a logo města tak bude umístěno mezi těmito partnery**
   - **viditelné a prominentní umístění loga poskytovatele v místě konání činnosti, v rozsahu odpovídajícímu rozsahu akce v rámci činnosti**
   - **příjemce je povinen v případě informování sdělovacích prostředků uvést fakt, že činnost byla podpořena statutárním městem Ústí nad Labem**
   - **logo poskytovatele umístěné (v souladu s logo manuálem) na pozvánkách, plakátech, programech, vstupenkách souvisejících s činností**
   - **umístění aktivního odkazu www.usti-nad-labem.cz na internetových stránkách souvisejících s dotovanou činností**
   - **v případě videoprojekce odvysílání loga poskytovatele na obrazovce či plátně**
   - **prezentace poskytovatele na sportovních dresech**
   - **oficiální pozvání zástupců poskytovatele, volný vstup do VIP prostor pro zástupce poskytovatele**

   Příjemce dotace má dále povinnost dodržet alespoň jedno z níže uvedených:
   - prezentace poskytovatele moderátorem v průběhu konání akce v rámci činnosti
   - verbální prezentace poskytovatele v médiích a na tiskových konferencích pořádaných u příležitosti pořádání akce v rámci činnosti
   - písemná prezentace poskytovatele v mediích s uvedením, že akce v rámci činnosti byla podpořena statutárním městem Ústí nad Labem.

5. V případě, že příjemce prokazatelně doloží, že tištěné propagační materiály již nemohl opatřit logem města ani před termínem konání akce v rámci činnosti avšak až po podpisu smlouvy, nebude tato podmínka požadována (např. v případě, že propagační materiály jsou již v tisku). Toto ustanovení se však netýká dalších způsobů prezentace.

6. Příjemce doloží skutečnosti dle odst. 2 a 4 tohoto článku takto:
   - vytištěný e-mail o zaslání propagačních materiálů dle odst. 2 tohoto článku
   - vytištěný náhled webové stránky, kde bylo umístěno logo poskytovatele
   - vytištěný náhled prezentace na sociálních sítích
   - výtisk propagačních materiálů (leták, plakát, brožura, katalog, vstupenka, propozice atp., v případě např. billboardů doložit fotografii)
   - fotografie prezentace poskytovatele v místě konání akce v rámci činnosti (propagační banner, videoprojekce atp.)
   - fotografie z místa konání akce v rámci činnosti
   - fotografie dokládající umístění loga statutárního města Ústí nad Labem na sportovním oblečení sportovce/sportovců;
   - výtisk periodika, kde byla akce v rámci činnosti a samotná činnost subjektu inzerována – příp. kopii této inzerce
   - články v tištěných médiích, náhledy webových stránek médií atp.
   - v případě verbální prezentace doložit videozáznam, příp. jiný záznam s touto prezentací.

7. Odvod za porušení rozpočtové kázně bude stanoven ve výši 1% z poskytnuté částky dotace za nedodržení každého jednoho z uvedených způsobů prezentace, maximálně však do výše 5% z částky poskytnuté dotace.

8. Propagační komponent s logem statutárního města Ústí nad Labem (plachta, banner, X-banner, rollup, nafukovací brána, reklamní kapka aj.) si může příjemce zapůjčit na Odboru školství, kultury, sportu a sociálních služeb před konáním akce v rámci činnosti. Zapůjčené propagační komponenty je příjemce po skončení akce v rámci činnosti povinen neprodleně vrátit zpět na OŠKS.
   V případě zničení nebo ztráty propagačních komponentů bude požadována plná úhrada.

V.
Kontrola

1. Příslušné orgány poskytovatele jsou oprávněny v souladu se zákonem o finanční kontrole, zákonem o obcích a zákonem č. 250/2000 Sb., kdykoli kontrolovat dodržení podmínek, za kterých byla dotace poskytnuta.

2. Příjemce je povinen poskytnout součinnost při výkonu kontrolní činnosti dle odst. 1. tohoto článku. Zejména předložit kontrolním orgánům poskytovatele kdykoliv k nahlédnutí originály všech účetních dokladů prokazujících vznik uznatelných nákladů v souladu s účelem použití, zavedení účetních dokladů do účetní evidence a využití prostředků v souladu s účelem použití.

3. Příjemce je povinen umožnit poskytovateli provést kontrolu, jak v průběhu, tak i po uplynutí doby platnosti této smlouvy, a to ještě po dobu deseti let od ukončení financování ze strany poskytovatele.

4. Za pravdivost i správnost finančního vypořádání dotace odpovídá osoba oprávněná jednat jménem příjemce.

5. Odvod za porušení rozpočtové kázně při porušení ustanovení čl. V. odst. 2 a 3 bude stanoven odvod ve výši poskytnuté dotace.

VI.
Důsledky porušení povinností příjemce

1. V případě, že porušení podmínek smlouvy bude kvalifikováno jako porušení rozpočtové kázně, poskytovatel při něm postupuje dle ustanovení § 22 zákona č. 250/2000 Sb. Porušením rozpočtové kázně se dle ustanovení § 22 odst. 1 písm. a) tohoto zákona rozumí každé neoprávněné použití, nebo zadržení peněžních prostředků poskytnutých jako dotace z rozpočtu územního samosprávného celku.

2. Neoprávněným použitím peněžních prostředků dle čl. VI. odst. 1. této smlouvy je jejich použití, kterým byla porušena povinnost stanovená právním předpisem nebo touto smlouvou či Programem. Dále se za neoprávněné použití peněžních prostředků podle čl. VI. odst. 1. této smlouvy považuje:
   a) porušení povinnosti, která souvisí s účelem, na který byly peněžní prostředky poskytnuty, stanovené právním předpisem nebo touto smlouvou či Programem, ke kterému došlo po připsání peněžních prostředků na účet příjemce,
   b) porušení povinnosti stanovené pod písm. a) tohoto odstavce, ke kterému došlo před připsáním peněžních prostředků na účet příjemce a které ke dni připsání trvá; den připsání peněžních prostředků na účet příjemce se považuje za den porušení rozpočtové kázně,
   c) neprokáže-li příjemce peněžních prostředků, jak byly tyto peněžní prostředky použity.

3. Výjimku z ustanovení v čl. VI. odst. 1. a 2. této smlouvy určí vymezené podmínky, jejichž porušení bude považováno za méně závažné a za které se uloží odvod za porušení rozpočtové kázně nižší, než částka odpovídající neoprávněně použitým nebo zadrženým peněžním prostředkům. Podmínky, jejichž porušení bude považováno za méně závažné, jsou následující:
   a) V případě, že v předloženém vypořádání dotace dle čl. III odst. 7 této smlouvy budou zjištěny administrativní chyby, může být nařízen odvod do výše 5% z celkové částky poskytnuté dotace nebo z poskytnuté dotace, v souvislosti s jejichž použitím došlo k porušení rozpočtové kázně (tj. z výše neoprávněně použitých nebo zadržených peněžních prostředků). Za administrativní nedostatky se pro potřeby této smlouvy považují chyby v psaní a počtech, kterými příjemce dokazuje použití dotace v souladu se smluvně stanoveným účelem.

   b) V případě porušení čl. III. odst. 10. této smlouvy tzn. předložení finančního vypořádání dotace vč. povinných příloh po stanoveném termínu, bude nařízen odvod za porušení rozpočtové kázně následovně:
      a. 0,25% za každý den prodlení z částky poskytnuté dotace, max. však do 20 dní,
      b. 10% z částky poskytnuté dotace za každý den prodlení, je-li doloženo o 21 a více dní později,
      c. 15% z částky poskytnuté dotace, je-li předloženo až po zahájení řízení o porušení rozpočtové kázně ve lhůtě stanovené správcem daně, vždy však před vystavením platebního výměru.

   c) v případě porušení čl. III. odst. 6. této smlouvy, tzn. absence záznamu o čerpání dotace na jednotlivých účetních dokladech, bude nařízen odvod za porušení rozpočtové kázně ve výši 5% z částky uplatňované dokladem do finančního vypořádání dotace za každý jednotlivý účetní případ (tzn. účetní případ = účetní doklad + doklad prokazující jeho úhradu).

d) v případě porušení čl. III. odst. 5. této smlouvy, tzn., v případě nedodržení povinnosti vést odděleně sledování čerpání dotace v účetnictví příjemce dotace (analytická evidence), bude nařízen odvod do výše 10% z celkové částky poskytnuté dotace.

e) v případě porušení čl. IV. odst. 2. a 4. této smlouvy, tzn., že příjemce řádně a prokazatelně nedoloží, jakým vhodným způsobem prezentoval statutární město Ústí nad Labem, zejména jak viditelně uváděl logo statutárního města Ústí nad Labem na všech písemnostech či jiných formách propagace akce v rámci činnosti či činnosti samotné, která souvisí s účelem poskytnuté dotace, bude nařízen odvod ve výši 1% z poskytnuté částky dotace za nedodržení každého jednoho z uvedených způsobů prezentace, maximálně však do výše 5% z částky poskytnuté dotace. Toto je příjemce povinen doložit přílohami, které jsou uvedeny ve formuláři „finanční vypořádání“ příslušné kategorie vyhlášeného dotačního programu.

4. Pokud dojde k porušení rozpočtové kázně dle méně závažných podmínek, které jsou uvedeny v čl. VI. odst. 3. písm. a) c) d) e) této smlouvy, jejichž porušení je dle této smlouvy považováno za méně závažné a jejich podstata umožňuje nápravu, vyzve poskytovatel příjemce k provedení nápravy, a to ve lhůtě 30 dní. Lhůta počíná běžet dnem následujícím po doručení výzvy k provedení opatření k nápravě.

   V případě, že příjemce ve stanovené lhůtě méně závažná porušení odstraní, bude na něj, v rozsahu, v jakém úspěšně provedl opatření k nápravě, pohlíženo jakoby k porušení rozpočtové kázně nedošlo.

   V případě, že příjemce ve stanovené lhůtě nápravu neučiní, je toto porušení považováno za závažné porušení rozpočtové kázně a poskytovatel písemně vyzve příjemce k vrácení poskytnuté dotace nebo její části a to do 15 pracovních dnů od písemného vyrozumění na účet poskytovatele, který je uveden v záhlaví smlouvy.

5. Použití dotace v rozporu se stanoveným účelem podle čl. II. odst. 1. této smlouvy je závažné porušení rozpočtové kázně a příjemce je povinen poskytnutou dotaci vrátit poskytovateli v plné výši, a to do 15 pracovních dnů od písemného vyrozumění na účet statutárního města Ústí nad Labem, který je veden v záhlaví této smlouvy **pod variabilním symbolem 12301**.
   O vrácení finanční dotace předloží příjemce písemný doklad (výpis z účtu či doklad o převodu finančních prostředků). Příjemci bude v tomto případě také vyměřeno penále v zákonné výši z neoprávněně použitých prostředků, a to ode dne kdy došlo k tomuto porušení. Penále se počítá ode dne následujícího po dni, kdy došlo k porušení rozpočtové kázně, do dne připsání vrácených peněžních prostředků na účet poskytovatele.

6. Pokud se prokáže, že údaje uvedené v čl. IX. odst. 8., které příjemce podpisem této smlouvy potvrdil, nejsou pravdivé, bude příjemci nařízeno vrátit poskytovateli dotaci a to v celé výši a bude vyměřeno penále v zákonné výši z neoprávněně použitých prostředků, a to ode dne, následujícího po dni připsání peněžních prostředků na účet příjemce, do dne připsání peněžních prostředků na účet poskytovatele.

7. Pokud příjemce nevyužije možnosti vrácení dotace nebo její části ve stanovené lhůtě, bude na zjištěné porušení podmínek pohlíženo jako na porušení rozpočtové kázně. S příjemcem dotace bude zahájeno řízení o uložení odvodu za porušení rozpočtové kázně. Příjemci bude v tomto případě vyměřeno také penále v zákonné výši z neoprávněně použitých prostředků, a to ode dne, kdy došlo k tomuto porušení. Penále se počítá ode dne následujícího po dni, kdy došlo k porušení rozpočtové kázně, do dne připsání vrácených peněžních prostředků na účet poskytovatele.

8. Dotace či její části se považují za vrácené dnem, kdy byly peněžní prostředky připsány v plné výši na účet poskytovatele.

9. Veškeré platby jako důsledky porušení závazků provede příjemce formou bezhotovostního převodu na účet poskytovatele, v termínu a na číslo účtu, které poskytovatel příjemci sdělí.

10. Uvedení nepravdivých údajů ve finančním vypořádání je důvodem pro vrácení celé výše finanční dotace, poskytnuté na činnost dle čl. II. odst. 1 této smlouvy a může dojít k trvalému vyloučení subjektu z finanční podpory města v této i v dalších oblastech.

VII.
Výpověď a zrušení smlouvy

1. Závazkový vztah založený touto smlouvou lze ukončit výpovědí nebo dohodou na základě písemného návrhu na zrušení smlouvy.

2. Kterákoliv smluvní strana je oprávněna tuto smlouvu písemně vypovědět s udáním důvodů. Výpovědní lhůta činí 14 dnů a počíná běžet 1. dnem následujícím po dni doručení výpovědi druhé smluvní straně na adresu uvedenou v záhlaví smlouvy. V případě pochybností se má za to, že výpověď byla doručena 3. den od jejího odeslání.

3. Po doručení výpovědi poskytovateli nebo příjemci dotace bude uvolňování finančních prostředků pozastaveno.

4. Důvody pro vypovězení smlouvy ze strany poskytovatele:
   a) použití dotace (případně její části) v rozporu s účelem, který je stanoven touto smlouvou a porušení podmínek čerpání a finanční vypořádání dotace, které jsou uvedeny Programu,
   b) nedodržení termínu pro použití dotace stanoveného v této smlouvě,
   c) neumožnění poskytovateli provést kontrolu dle čl. V. této smlouvy,
   d) uvedení nepravdivých údajů dle čl. IX. odst. 8. této smlouvy,
   e) v době trvání smlouvy bude podán insolvenční návrh na majetek příjemce, nebo bude rozhodnuto o vstupu příjemce do likvidace.

5. Pro případ, kdy příjemce nebude činnost realizovat (provozovat), je kterákoli ze smluvních stran oprávněna smlouvu vypovědět.

6. V případě ukončení smlouvy dle tohoto článku je příjemce povinen vrátit dotaci a to v plné výši poskytovateli, nejpozději k 15. dni od ukončení platnosti a účinnosti této smlouvy. Nevrátí-li příjemce dotaci v tomto termínu, považují se veškeré finanční prostředky dotace poskytnuté příjemci do této doby za zadržené.

7. Výpovědí smlouvy zanikají práva a povinnosti smluvních stran, vyjma smluvních ustanovení týkajících se řešení sporů mezi smluvními stranami, sankčních ustanovení a jiných ustanovení, která podle projevené vůle smluvních stran nebo vzhledem ke své povaze mají trvat i po ukončení smlouvy.

8. Návrh na zrušení smlouvy musí být podán písemně a doručen druhé smluvní straně. Pokud druhá smluvní strana se zrušením smlouvy souhlasí, zašle písemný souhlas smluvní straně, která návrh na zrušení podala. Dnem doručením tohoto písemného souhlasu smlouva zaniká.

9. Návrh na zrušení smlouvy lze podat jen z důvodů vymezených v ustanovení § 167 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád.

VIII.
Ostatní ujednání

1. **Příjemce souhlasí** se zveřejněním svého názvu (jména), adresy (sídla), názvu činnosti a výše poskytnuté dotace, případně dalších údajů uvedených ve zvláštních právních předpisech.

2. Příjemce souhlasí se zpracováním osobních údajů ve smyslu nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 2016/679 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů), (dále jen „Nařízení“), pro účely dotačního řízení. Je-li příjemcem fyzická osoba, souhlasí se zpracováním svých osobních údajů v rozsahu jméno, příjmení, rodné číslo, popř. datum narození a místa trvalého pobytu, a to ke všem úkonům souvisejícím s dotačním řízením a s případným uvedením svých osobních údajů na tiskových materiálech určených k projednávání Radou města Ústí nad Labem a Zastupitelstvem města Ústí nad Labem, jakožto i na internetových stránkách poskytovatele dotace, a to po dobu nezbytnou k projednávání této záležitosti a k realizaci rozhodnutí příslušného orgánu poskytovatele a dále po dobu, po kterou je poskytovatel povinen podle právních předpisů dokumenty obsahující osobní údaje příjemce zpracovávat, popř. archivovat. (Souhlas se zpracováním osobních údajů je přílohou žádosti o dotaci.)

3. Smluvní strany jsou seznámeny se skutečností, že statutární město Ústí nad Labem (poskytovatel), jako orgán územní samosprávy, je povinno poskytovat informace vztahující se k jeho působnosti dle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů. Smluvní strany souhlasně prohlašují, že žádný údaj v této smlouvě, včetně jejích příloh, není označen za obchodní tajemství.

4. **Vzájemný styk a doručování se řídí platnými právními předpisy.**

5. **Příjemce dotace prohlašuje, že**:
   a) poskytovatel je oprávněn, pokud postupuje podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů, poskytovat veškeré informace o této smlouvě a o jiných údajích tohoto závazkového právního vztahu, pokud nejsou v této smlouvě uvedeny (např. o daňových dokladech, předávacích protokolech, finančním vypořádání či jiných písemnostech),
   b) veškeré údaje uvedené v této smlouvě, popř., které jsou použity v rámci tohoto závazkového právního vztahu, a to i pokud jsou získány od třetích osob, nepodléhají povinnosti mlčenlivosti nebo jinému postupu směřujícímu k ochraně před zneužitím a zveřejněním.

IX.
Závěrečná ustanovení

1. Tato smlouva nabývá platnosti dnem podpisu oběma smluvními stranami a účinnosti dnem zveřejnění smlouvy v Registru smluv.

Pro účinky podepisování smlouvy platí, že podpisy musí být na téže listině. Jsou-li strany přítomny současně, je smlouva uzavřena okamžikem připojení podpisu přítomných smluvních stran. Nejsou-li smluvní strany přítomny a podepisování se děje distančně, je smlouva uzavřena okamžikem, kdy návrh smlouvy opatřený podpisem druhé smluvní strany, dojde zpět navrhovateli smlouvy.

2. V případě rozporu mezi zněním ustanovení obsažených ve smlouvě a zněním ustanovení obsažených v Programu, se použijí ustanovení obsažená ve Smlouvě.

3. Změny smluvního vztahu schválené Radou města Ústí nad Labem či Zastupitelstvem města Ústí nad Labem (účel činnosti a výše poskytnuté dotace) lze provádět pouze formou písemných postupně vzestupně číslovaných dodatků, které budou jako dodatky výslovně označeny, a to na základě dohody obou smluvních stran. Ostatní změny smluvního vztahu (např. změna názvu příjemce, změna sídla, statutárního orgánu či bankovního účtu apod.) mohou být měněny jednostranným písemným oznámením smluvní strany.

4. Pokud v této smlouvě není stanoveno jinak, použijí se na smlouvu a právní vztahy z ní vyplývající příslušná ustanovení správního řádu, případně ustanoveními zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku, ve znění pozdějších předpisů, s výjimkou uvedenou v ustanovení § 170 správního řádu a ustanovení zákona č. 250/2000 Sb., a zákona o finanční kontrole.

5. Tato smlouva je sepsána ve dvou vyhotoveních, z nichž jedno obdrží příjemce a jedno vyhotovení obdrží poskytovatel.

6. Příjemce svým podpisem stvrzuje správnost údajů uvedených v záhlaví této smlouvy, především pak název / jméno a příjmení, adresu (sídlo), IČ a číslo bankovního účtu.

7. **Smluvní strany prohlašují, že žádost o poskytnutí dotace a Program mají k dispozici, a že je příjemci jejich obsah znám**. Příjemce se zavazuje, že pravidla dotačního Programu bude při realizaci činnosti dodržovat a plnit všechny podmínky tam obsažené, a to zejména Podmínky využití dotace obsažené v čl. V. a v jednotlivých kategoriích dotačního Programu, Čerpání a finanční vypořádání dotace uvedené v čl. IX. a Závěrečná ustanovení uvedená v čl. XI.

8. Příjemce svým podpisem stvrzuje, že **nemá k datu podpisu smlouvy závazky po lhůtě splatnost**i vůči veřejným rozpočtům, rozpočtu statutárního města Ústí nad Labem, jeho městským obvodům a organizacím zřizovaných městem Ústí nad Labem. Proti příjemci není a v posledních 3 letech nebylo zahájeno insolvenční řízení. Vůči žadateli nebylo v posledních 3 letech vydáno rozhodnutí o úpadku nebo insolvenční návrh nebyl zamítnut pro nedostatek jeho majetku. Příjemce není veden jako dlužník v insolvenčním rejstříku dle zákona č. 182/2006 Sb., o úpadku a způsobu jeho řešení (insolvenční zákon), ve znění pozdějších předpisů. Proti příjemci nebyl vydán Komisí (EU) inkasní příkaz ke zpětnému získání neoprávněně vyplacené podpory, v návaznosti na rozhodnutí Komise (EU), jímž je vyplacená podpora prohlášena za protiprávní a neslučitelná s vnitřním trhem.

9. Smluvní strany se dohodly, že poskytovatel dotace v souladu se zákonem č. 340/2015 Sb., o zvláštních podmínkách účinnosti některých smluv, uveřejňování těchto smluv a registru smluv, ve znění pozdějších předpisů, provede uveřejnění této smlouvy o poskytnutí dotace v Registru smluv.

10. Smluvní strany prohlašují, že tato smlouva byla sepsána na základě pravdivých údajů, podle jejich svobodné a vážné vůle, a na důkaz toho připojují své vlastnoruční podpisy.

Za poskytovatele:

V Ústí nad Labem, dne ……

Za příjemce:

V Ústí nad Labem, dne ……

…….....

Statutární město Ústí nad Labem
PhDr. Ing. Petr Nedvědický
primátor

……

SK VOLEJBAL Ústí nad Labem, z.s.
Mgr. Miroslav Přikryl
předseda

www.usti-nad-labem.cz

Smlouva o poskytnutí dotace

uzavřená v souladu s ustanovením § 159 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“), a ustanovením § 10a odst. 3 a 5 zákona č. 250/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech územních rozpočtů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 250/2000 Sb.,“)

Smluvní strany

Statutární město Ústí nad Labem
se sídlem: Velká Hradební 2336/8, 401 00 Ústí nad Labem
IČ: 000 81 531
zastoupené:
jednající:
kontaktní osoba:
e-mail:
telefon:
Bankovní spojení: Raiffeisenbank a.s.
Číslo účtu: 5017001555/5500
jako poskytovatel (dále jen ”poskytovatel”)

a

xxx
se sídlem:
IČ:
zastoupený:
jednající:
Bankovní spojení:
Číslo účtu:
jako příjemce (dále jen ”příjemce”)

Příjemce je zapsán ve veřejném rejstříku u ..., oddíl ..., vložka ...

(poskytovatel a příjemce každý jednotlivě dále také jen „smluvní strana“ nebo společně jako „smluvní strany“)

uzavírají níže uvedeného dne, měsíce a roku tuto

smlouvu o poskytnutí neinvestiční účelové dotace
(dále jen „smlouva“)

k realizaci *akce/činnosti/projektu*

„xxx“

I.
Předmět smlouvy

1. Na základě usnesení Rady města / Zastupitelstva města Ústí nad Labem ze dne ... č. ... poskytne poskytovatel příjemci neinvestiční účelovou dotaci ve výši **xxx,- Kč,** slovy: ... korun českých (dále jen „dotace“).

2. Dotaci poskytne poskytovatel příjemci jednorázově ve výši xxx,- Kč (slovy: ... korun českých) do 15 pracovních dnů po nabytí účinnosti této smlouvy, a to bezhotovostním převodem na bankovní účet příjemce uvedený v záhlaví této smlouvy.

3. Poskytnutí dotace je v souladu se zákonem č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení), ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „zákon o obcích“) a zákonem č. 250/2000 Sb. o rozpočtových pravidlech územních rozpočtů, ve znění pozdějších předpisů.

4. Dotace je ve smyslu zákona č. 320/2001 Sb., o finanční kontrole ve veřejné správě a o změně některých zákonů (zákon o finanční kontrole), ve znění pozdějších předpisů (dále je „zákon o finanční kontrole“), veřejnou finanční podporou a vztahují se na ni všechna ustanovení tohoto zákona.

II.
Účel poskytnutí dotace

1. Poskytovatel poskytuje příjemci dotaci k částečné úhradě nákladů spojených s *akcí/činností/projektem*:

„xxx“
(dále jen *„akce/činnost/projekt“*).

2. Příjemce dotaci přijímá a zavazuje se, že bude projekt realizovat na svou vlastní zodpovědnost, v souladu s právními předpisy, v souladu s touto smlouvou a s „Programem pro poskytování dotací v oblasti kultury v roce 2021 z rozpočtu statutárního města Ústí nad Labem“, (dále jen „Program“), který byl schválen Radou města Ústí nad Labem dne 19. 10. 2020 usnesením č. 1393/58R/20.

3. Podmínky a pravidla stanovená v tomto „Programu“ jsou pro příjemce i poskytovatele závazná.

4. Dotace je poskytnuta na základě žádosti o poskytnutí dotace přijaté dne xxx pod evidenčním číslem xxx.

III.
Podmínky použití dotace, práva a povinnosti příjemce

1. Příjemce je povinen použít dotaci maximálně hospodárným způsobem a výhradně k účelu uvedenému v čl. II. odst. 1. této smlouvy.

2. Dotace je poskytnuta přísně účelově a lze ji použít pouze na úhradu uznatelných nákladů vzniklých v roce, kdy byla dotace poskytnuta, tj. uznatelné náklady uvedené ve vyúčtování musí být s uskutečnitelným daňovým plněním za období za rok 2021. Vyúčtování musí být v souladu s podmínkami, které jsou součástí vyhlášeného „Programu“. Prostředky dotace nelze převádět do roku následujícího. Akce/projekt/činnost musí být realizována v roce poskytnutí dotace. Dotace musí být využita pouze na náklady uvedené v podané žádosti příp. v podané žádosti o změnu údajů (sloupec „z toho náklady hrazené z požadované dotace“).

3. Podmínky, které je příjemce povinen dodržet a jejichž nesplnění je podle této smlouvy považováno za porušení méně závažných povinností ve smyslu ustanovení § 22 odst. 2 zákona č. 250/2000 Sb., a bude podle ustanovení § 10a odst. 6 zákona č. 250/2000 Sb. za takovéto porušení uložen odvod nižší, než odpovídá výši neoprávněně použitých nebo zadržených prostředků, a to ve výši uvedených procent dle jednotlivých ustanovení této smlouvy.

4. Příjemce je povinen vést účetnictví v souladu s obecně platnými předpisy, tj. zejména zákonem č. 563/1991 Sb., o účetnictví, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o účetnictví), a zajistit řádné a oddělené sledování čerpání dotace v účetnictví příjemce. Příjemce, který nevede účetnictví podle tohoto zákona, je povinen vést daňovou evidenci podle zákona č. 586/1992 Sb., o daních z příjmů, ve znění pozdějších předpisů, rozšířenou tak, aby příslušné doklady vztahující se k finanční dotaci splňovaly náležitosti účetního dokladu ve smyslu § 11 zákona o účetnictví, s výjimkou § 11 odst. 1. písm. f) tohoto zákona, a aby předmětné doklady byly správné, úplné, průkazné, srozumitelné, vedené v písemné formě chronologicky a způsobem zaručujícím jejich trvanlivost.

5. Příjemce se zavazuje, že povede evidenci o příjmech a výdajích, výnosech a nákladech souvisejících s projektem dle čl. II odst. 1 na zvláštních analytických účtech nebo na samostatném středisku či zakázce tak, aby bylo průkazné, zda konkrétní příjem a výdej nebo výnos a náklad je či není vykazován na projekt dle čl. II. odst. 1. Příjemci, kteří vedou pouze daňovou evidenci či tzv. „jednoduché“ účetnictví, budou postupovat analogicky. Tento článek se netýká fyzických osob nepodnikajících.
Pokud příjemce poruší tuto povinnost, bude za toto porušení rozpočtové kázně stanoven odvod ve výši 10% z částky poskytnuté dotace.

6. Příjemce odpovídá za řádné vedení a viditelné označení originálních účetních dokladů prokazujících použití dotace uvedením, že je částka **„úplně čerpána z dotace SMÚ č. SMLxxxxxxx“ či „částečně čerpána z dotace SMÚ č. SMLxxxxxxx ve výši xxx,- Kč“, příp. jiným způsobem označit, že je náklad čerpán z dotace a číslo smlouvy.** Příjemce uvede toto označení na originálech výdajových pokladních dokladů a dále pak na originálech faktur, zjednodušených daňových dokladech, smlouvách (pokud na jejich základě probíhá fakturace či platba), originálech evidence docházky a mzdových listech.

7. Příjemce je povinen předložit poskytovateli v termínu dle odst. 8 tohoto článku finanční vypořádání dotace na formuláři vyúčtování dotace oblasti kultury a soupisem všech prvotních účetních a dalších dokladů prokazujících vznik uznatelných nákladů (viz Program). Příjemce doloží finanční vypořádání dotace kopiemi všech prvotních účetních a dalších dokladů prokazujících čerpání dotace (faktur, smluv, paragonů apod.). A dalšími přílohami uvedenými v „Programu“.

8. Použití dotace k účelu uvedenému v čl. II. odst. 1. této smlouvy dokladuje příjemce poskytovateli předložením **finančního vypořádání dotace** („dále jen vyúčtování“) **nejpozději do xxx.**

9. Poskytnutá dotace je účelovou dotací ke krytí nejvýše 70% celkových nákladů akce/činnosti/projektu, na jehož realizaci je dotace poskytnuta.

10. Příjemce dotace je povinen hradit náklady uplatňované z dotace pouze z účtu, na který mu byla dotace poskytnuta, a který je uveden v záhlaví této smlouvy.

11. Pokud příjemce ze závažných důvodů nebude schopen předložit příslušné vyúčtování v termínu uvedeném v článku III. odst. 8. této smlouvy, může v časovém předstihu, tj. minimálně 30 dnů před uplynutím tohoto termínu požádat se zdůvodněním poskytovatele dotace o prodloužení termínu předložení vyúčtování. Této žádosti však nemusí poskytovatel vyhovět.

12. Příjemce je povinen průběžně informovat poskytovatele o všech změnách, které by mohly při vymáhání zadržených nebo neoprávněně použitých prostředků dotace zhoršit jeho pozici věřitele nebo dobytnost jeho pohledávky. Zejména je příjemce povinen oznámit poskytovateli do 5 dnů od jejich vzniku takové skutečnosti nebo události, které mají nebo mohou mít za následek příjemcův zánik, transformaci, sloučení či splynutí s jiným subjektem, změnu statutárního orgánu příjemce, či změnu vlastnického vztahu k věci, na niž se dotace poskytuje.
    Pokud příjemce poruší tuto povinnost, bude za toto porušení rozpočtové kázně stanoven odvod ve výši 1% z částky poskytnuté dotace.

13. Příjemce se zavazuje, že jak při realizaci, tak po jejím ukončení, bude dbát dobrého jména poskytovatele, a že bude projekt realizovat v souladu s právními předpisy, touto smlouvou a „Programem“.
    Pokud příjemce poruší tuto povinnost, bude za toto porušení rozpočtové kázně stanoven odvod ve výši poskytnuté dotace.

14. Příjemce je povinen po dobu deseti let od skončení realizace akce archivovat následující podkladové materiály:

    a) tuto smlouvu,
    b) originály dokladů, prokazujících čerpání dotace,
    c) evidenci účetnictví, kde budou zavedeny doklady prokazující čerpání dotace,
    d) vyúčtování dotace.

    Pokud příjemce poruší tuto povinnost, bude za toto porušení rozpočtové kázně stanoven odvod ve výši poskytnutých prostředků na výdaj, který je chybějícím dokladem prokazován v případě, že neexistuje ani kopie dokladu. V případě, že existují kopie dokladu, bude možné vyměřit nižší odvod ve výši 2% z částky dokladu nárokované do vyúčtování. Odvod se neukládá v případě, že absenci dokladů způsobil zásah vyšší moci (např. požár, záplavy apod.).

IV.
Publicita

1. Příjemce se zavazuje v průběhu realizace projektu prokazatelně a vhodným způsobem prezentovat statutární město Ústí nad Labem. Vhodné způsoby prezentace jsou uvedeny v tomto článku odst. 3.

2. Příjemce se zavazuje zaslat propagační materiál (leták, plakát) nebo odkaz na akci nebo krátkou zprávu o akci v elektronické podobě na pověřeného pracovníka Odboru školství, kultury, sportu a sociálních služeb uvedeného v záhlaví této smlouvy jako kontaktní osoba (leták ve formátu .jpg a png).
    V případě, že bude poskytnuta dotace na akci/činnost/projekt, která se již uskutečnila, není povinností příjemce tento závazek splnit.

3. ***Do 20 tis. Kč*** – ***Příjemce je povinen dodržet alespoň tři z níže uvedených:***
    - *Umístění loga statutárního města Ústí nad Labem včetně aktivního odkazu na webových stránkách;*
    - *Prezentace na sociálních sítích (v události k akci, v samostatném příspěvku na stránce);*
    - *Umístění loga statutárního města Ústí nad Labem na propagačních materiálech, jako jsou především plakáty, letáky a bannery;*
    - *Viditelné umístění loga statutárního města Ústí nad Labem v místě konání akce/činnosti. (V rámci celoroční činnosti souborů umístění loga v prostoru, kde je celoroční činnost provozována).*

20 tis. – 50 tis. Kč – Příjemce je povinen dodržet alespoň tři z níže uvedených:

- *Umístění loga statutárního města Ústí nad Labem včetně aktivního odkazu na webových stránkách;*
- *Prezentace na sociálních sítích (v události k akci, v samostatném příspěvku na stránce);*
- *Umístění loga statutárního města Ústí nad Labem na všech vyráběných propagačních materiálech (plakáty, letáky, bannery, atd.);*

- *Viditelné umístění loga statutárního města Ústí nad Labem v místě konání akce/činnosti. (V rámci celoroční činnosti souborů umístění loga v prostoru, kde je celoroční činnost provozována).*

50 tis. Kč – 100 tis. Kč – ***Příjemce je povinen dodržet níže uvedené:*** *(pokud je tato uvedená publicita v rámci činnosti/akce realizována)*

- *Umístění loga statutárního města Ústí nad Labem včetně aktivního odkazu na webových stránkách;*
- *Prezentace na sociálních sítích (v události k akci, v samostatném příspěvku na stránce, v placené reklamě);*
- *Umístění loga statutárního města Ústí nad Labem na všech vyráběných propagačních materiálech (plakáty, letáky, bannery, billboardy, atd.) včetně vstupenek na akci/projekt;*
- *Viditelné umístění loga statutárního města Ústí nad Labem v místě konání akce/činnosti. (V rámci celoroční činnosti souborů umístění loga v prostoru, kde je celoroční činnost provozována);*
- *Umístění loga statutárního města Ústí nad Labem ve všech inzercích;*

- *Oficiální pozvání zástupců poskytovatele;*
- *Příjemce je povinen v případě informování prostřednictvím sdělovacích prostředků o akci/projektu/činnosti uvést fakt, že akce/činnost/projekt byl podpořen městem Ústí nad Labem.*

Nad 100 tis. Kč – ***Příjemce je povinen dodržet níže uvedené:*** *(pokud je tato uvedená publicita v rámci činnosti/akce realizována)*

- *Umístění loga statutárního města Ústí nad Labem včetně aktivního odkazu na webových stránkách;*
- *Prezentace na sociálních sítích (v události k akci, v samostatném příspěvku na stránce, v placené reklamě);*
- *Umístění loga statutárního města Ústí nad Labem na všech vyráběných propagačních materiálech (plakáty, letáky, bannery, billboardy, atd.) včetně programu, pozvánek a vstupenek na akci/projekt;*
- *Viditelné a prominentní umístění loga statutárního města Ústí nad Labem v místě konání akce/činnosti. (V rámci celoroční činnosti souborů umístění loga v prostoru, kde je celoroční činnost provozována);*
- *Umístění loga statutárního města Ústí nad Labem ve všech inzercích/médiích včetně písemné prezentace statutárního města Ústí nad Labem s uvedením, že „akce/projekt/činnost/účast na „název“ v rámci reprezentace byla podpořena statutárním městem Ústí nad Labem“;*
- *Verbální prezentace statutárního města Ústí nad Labem v médiích a na tiskových konferencích pořádaných u příležitosti pořádání akce;*
- *Verbální prezentace statutárního města Ústí nad Labem v průběhu konání akce (např. moderátorem akce) nebo na tiskových konferencích;*
- *V případě videoprojekce prezentace statutárního města Ústí nad Labem na obrazovce či plátně v průběhu konání akce;*
- ***Statutární město Ústí nad Labem bude prezentováno jako generální nebo hlavní partner a logo města tak bude umístěno mezi těmito partnery****;*
- *Oficiální pozvání zástupců poskytovatele, volný vstup do VIP prostor pro zástupce poskytovatele;*
- *Příjemce je povinen v případě informování prostřednictvím sdělovacích prostředků o akci/projektu/činnosti uvést fakt, že akce/činnost/projekt byl podpořen městem Ústí nad Labem.*

4. V případě, že příjemce prokazatelně doloží, že tištěné propagační materiály již nemohl opatřit logem města ani před termínem konání akce, avšak až po podpisu smlouvy, nebude tato podmínka požadována (např. v případě, že propagační materiály jsou již v tisku). Toto ustanovení se však netýká dalších způsobů prezentace.

5. Příjemce doloží skutečnosti dle odst. 2. a 3. tohoto článku takto:
   - vytištěný e-mail o zaslání propagačních materiálů dle odst. 2
   - vytištěný náhled webové stránky, kde bylo umístěno logo poskytovatele
   - vytištěný náhled prezentace na sociálních sítích
   - výtisk propagačních materiálů (leták, plakát, brožura, katalog, vstupenka, propozice atp., v případě např. billboardů doložit fotografii)
   - fotografie prezentace poskytovatele v místě konání akce/činnosti/projektu (propagační banner, videoprojekce atp.)
   - jeden kus od každého vydaného média, pokud bylo vydání účelem uvedeným ve smlouvě (publikace, CD, DVD atp.)
   - výtisk periodika, kde byla akce/činnost/projekt inzerována – příp. kopii této inzerce
   - články v tištěných médiích, náhledy webových stránek médií atp.
   - v případě verbální prezentace doložit videozáznam, příp. jiný záznam s touto prezentací

6. Pokud příjemce poruší povinnosti stanovené v tomto článku, bude za porušení rozpočtové kázně odvod stanoven ve výši 1% z poskytnuté částky dotace za nedodržení každého jednoho z uvedených způsobů prezentace, maximálně však do výše 5% z částky poskytnuté dotace.

V.
Kontrola

1. Příslušné orgány poskytovatele jsou oprávněny v souladu se zákonem o finanční kontrole, zákonem o obcích, a zákonem o rozpočtových pravidlech územních rozpočtů, kdykoli kontrolovat dodržení podmínek, za kterých byla dotace poskytnuta.

2. Příjemce je povinen poskytnout součinnost při výkonu kontrolní činnosti dle odst. 1 tohoto článku. Zejména předložit kontrolním orgánům poskytovatele kdykoliv k nahlédnutí originály všech účetních dokladů prokazujících vznik uznatelných nákladů v souladu s účelem použití, zavedení účetních dokladů do účetní evidence (toto se netýká fyzických osob nepodnikajících) a využití prostředků v souladu s účelem použití.

3. Příjemce je povinen umožnit poskytovateli provést kontrolu, jak v průběhu, tak i po uplynutí doby platnosti této smlouvy, a to ještě po dobu deseti let od ukončení financování ze strany poskytovatele.

4. Za pravdivost i správnost vyúčtování dotace odpovídá osoba oprávněná jednat jménem příjemce, která tuto skutečnost ve vyúčtování dotace písemně potvrdí.

5. Pokud příjemce poruší povinnosti stanovené v odst. 2. a 3. tohoto článku, bude za porušení rozpočtové kázně stanoven odvod ve výši poskytnuté dotace.

VI.
Důsledky porušení povinností příjemce

1. V případě, že porušení podmínek smlouvy bude klasifikováno jako porušení rozpočtové kázně, poskytovatel při něm postupuje dle ustanovení § 22 zákona č. 250/2000 Sb. Porušením rozpočtové kázně se dle ustanovení § 22 odst. 1. písm. a) tohoto zákona rozumí, každé neoprávněné použití nebo zadržení peněžních prostředků poskytnutých jako dotace z rozpočtu územního samosprávného celku.

2. Neoprávněným použitím peněžních prostředků dle čl. VI. odst. 1. této smlouvy je jejich použití, kterým byla porušena povinnost stanovená právním předpisem nebo touto smlouvou. Dále se za neoprávněné použití peněžních prostředků podle čl. VI. odst. 1. této smlouvy považuje:

   a) porušení povinnosti, která souvisí s účelem, na který byly peněžní prostředky poskytnuty, stanovené právním předpisem nebo touto smlouvou nebo programem, ke kterému došlo po připsání peněžních prostředků na účet příjemce,

   b) porušení povinnosti stanovené pod písm. a) tohoto odstavce, ke kterému došlo před připsáním peněžních prostředků na účet příjemce a které ke dni připsání trvá; den připsání peněžních prostředků na účet příjemce se považuje za den porušení rozpočtové kázně,

   c) neprokáže-li příjemce peněžních prostředků, jak byly tyto prostředky použity.

3. Výjimku z ustanovení v čl. VI. odst. 1. a 2. této smlouvy určí vymezené podmínky, jejichž porušení bude považováno za méně závažné a za které se uloží odvod za porušení rozpočtové kázně nižší, než částka odpovídající neoprávněně použitým nebo zadrženým peněžním prostředkům. Podmínky, jejichž porušení bude považováno za méně závažné, jsou následující:

   a) V případě, že v předloženém vyúčtování dotace dle čl. III odst. 7 této smlouvy budou zjištěny administrativní chyby, může být nařízen odvod do výše 5% z celkové částky poskytnuté dotace nebo z poskytnuté dotace, v souvislosti s jejichž použitím došlo k porušení rozpočtové kázně (tj. z výše neoprávněně použitých nebo zadržených peněžních prostředků). Za administrativní nedostatky se pro potřeby této smlouvy považují chyby v psaní a počtech, formální nedostatky předkládaných dokladů, kterými příjemce dokazuje použití dotace v souladu se smluvně stanoveným účelem. Za formální nedostatky předkládaných dokladů jsou považovány chybějící náležitosti účetních dokladů § 11 odst. 1 zákona č. 563/1991 Sb., o účetnictví, ve znění pozdějších předpisů.

   b) V případě porušení čl. III. odst. 8. této smlouvy tzn. předložení finančního vypořádání dotace vč. povinných příloh po stanoveném termínu, bude nařízen odvod za porušení rozpočtové kázně následovně:
      a. 0,25% za každý den prodlení z částky poskytnuté dotace, max. však do 20 dní,
      b. 10% z částky poskytnuté dotace za každý den prodlení, je-li doloženo o 21 a více dní později,
      c. 15% z částky poskytnuté dotace, je-li předloženo až po zahájení řízení o porušení rozpočtové kázně ve lhůtě stanovené správcem daně, vždy však před vystavením platebního výměru.

c) v případě porušení čl. III. odst. 6. této smlouvy, tzn. absence záznamu o čerpání dotace na jednotlivých účetních dokladech, bude nařízen odvod za porušení rozpočtové kázně ve výši 5% z částky uplatňované dokladem do finančního vypořádání dotace za každý jednotlivý účetní případ (tzn. účetní případ = účetní doklad + doklad prokazující jeho úhradu).

d) v případě porušení čl. III. odst. 5. této smlouvy, tzn., v případě nedodržení povinnosti vést odděleně sledování čerpání dotace v účetnictví příjemce dotace (analytická evidence), bude nařízen odvod do výše 10% z celkové částky poskytnuté dotace.

e) v případě porušení čl. IV. odst. 2. a 3. této smlouvy, tzn., že příjemce řádně a prokazatelně nedoloží, jakým vhodným způsobem prezentoval statutární město Ústí nad Labem, zejména jak viditelně uváděl logo statutárního města Ústí nad Labem na všech písemnostech či jiných formách propagace akce/činnosti/projektu a v místě konání akce, která souvisí s účelem poskytnuté dotace, bude nařízen odvod ve výši 1% z poskytnuté částky dotace za nedodržení každého jednoho z uvedených způsobů prezentace, maximálně však do výše 5% z částky poskytnuté dotace. Toto je příjemce povinen doložit přílohami, které jsou uvedeny ve formuláři „finanční vypořádání dotace“ příslušné kategorie vyhlášeného dotačního programu.

4. Pokud dojde k porušení rozpočtové kázně dle méně závažných podmínek, které jsou uvedeny v čl. VI. odst. 3. písm. a) c) d) e) této smlouvy, jejichž porušení je dle této smlouvy považováno za méně závažné a jejich podstata umožňuje nápravu, vyzve poskytovatel příjemce k provedení nápravy, a to ve lhůtě 30 dní. Lhůta počíná běžet dnem následujícím po doručení výzvy k provedení nápravy.

   V případě, že příjemce ve stanovené lhůtě méně závažná porušení odstraní, bude na něj v rozsahu, v jakém úspěšně provedl nápravu, pohlíženo jakoby k porušení rozpočtové kázně nedošlo.

   V případě, že příjemce ve stanovené lhůtě nápravu neučiní, je toto porušení považováno za závažné porušení rozpočtové kázně a poskytovatel písemně vyzve příjemce k vrácení poskytnuté dotace nebo její části, a to do 15 pracovních dnů od písemného vyrozumění na účet poskytovatele, který je uveden v záhlaví smlouvy.

5. Použití dotace v rozporu se stanoveným účelem podle čl. II. odst. 1. této smlouvy je závažné porušení rozpočtové kázně a příjemce je povinen poskytnutou dotaci vrátit poskytovateli v plné výši, a to do 15 pracovních dnů od písemného vyrozumění na účet statutárního města Ústí nad Labem, který je uveden v záhlaví této smlouvy **pod variabilním symbolem 012301**.
   O vrácení finanční dotace předloží příjemce písemný doklad (výpis z účtu či doklad o převodu finančních prostředků). Příjemci bude v tomto případě také vyměřeno penále v zákonné výši denně z neoprávněně použitých prostředků, a to ode dne, kdy došlo k tomuto porušení. Penále se počítá ode dne následujícího po dni, kdy došlo k porušení rozpočtové kázně, do dne připsání vrácených peněžních prostředků na účet poskytovatele.

6. Pokud se prokáže, že údaje uvedené v čl. VIII odst. 6 a 7, které příjemce podpisem této smlouvy potvrdil, nejsou pravdivé, bude příjemci nařízeno vrátit poskytovateli dotaci a to v celé výši a bude vyměřeno penále v zákonné výši denně z neoprávněně použitých prostředků, a to ode dne, následujícího po dni připsání peněžních prostředků na účet příjemce, do dne připsání peněžních prostředků na účet poskytovatele.

7. Pokud příjemce nevyužije možnosti vrácení dotace nebo její části ve stanovené lhůtě, bude na zjištěné porušení podmínek pohlíženo jako na porušení rozpočtové kázně. S příjemcem dotace bude zahájeno řízení o uložení odvodu za porušení rozpočtové kázně. Příjemci bude v tomto případě vyměřeno také penále v zákonné výši denně z neoprávněně použitých prostředků, a to ode dne, kdy došlo k tomuto porušení. Penále se počítá ode dne následujícího po dni, kdy došlo k porušení rozpočtové kázně, do dne připsání vrácených peněžních prostředků na účet poskytovatele.

8. Dotace či její části se považují za vrácené dnem, kdy byly peněžní prostředky připsány v plné výši na účet poskytovatele.

9. Veškeré platby jako důsledky porušení závazků provede příjemce formou bezhotovostního převodu na účet poskytovatele, v termínu a na číslo účtu, které poskytovatel příjemci sdělí.

10. Uvedení nepravdivých údajů v předloženém vyúčtování je důvodem pro vrácení celé poskytnuté dotace s účelem použití dle čl. II odst. 1 této smlouvy a může dojít k trvalému vyloučení subjektu z finanční podpory města v této i v dalších oblastech.

VI.
Výpověď a zrušení smlouvy

1. Závazkový vztah založený touto smlouvou lze ukončit výpovědí nebo dohodou na základě písemného návrhu na zrušení smlouvy.

2. Kterákoliv smluvní strana je oprávněna tuto smlouvu písemně vypovědět s udáním důvodů. Výpovědní lhůta činí 14 dnů a počíná běžet 1. dnem následujícím po dni doručení výpovědi druhé smluvní straně na adresu uvedenou v záhlaví smlouvy. V případě pochybností se má za to, že výpověď byla doručena 3. den od jejího odeslání.

3. Po doručení výpovědi poskytovateli nebo příjemci dotace bude uvolňování finančních prostředků zastaveno.

4. Důvody pro vypovězení smlouvy ze strany poskytovatele:
   a) použití dotace (případně její části) v rozporu s účelem, který je stanoven touto smlouvou a porušení podmínek čerpání a vyúčtování dotace, které jsou uvedeny ve vyhlášeném dotačním programu;
   b) nedodržení lhůty pro použití dotace stanoveného v této smlouvě;
   c) neumožnění poskytovateli provést kontrolu dle čl. V. této smlouvy;
   d) uvedení nepravdivých údajů dle čl. VIII. odst. 6 a 7. této smlouvy;
   e) v době trvání smlouvy bude podán insolvenční návrh na majetek příjemce nebo bude rozhodnuto o vstupu příjemce do likvidace.

5. Pro případ, kdy příjemce nebude již akci realizovat, je kterákoliv ze smluvních stran oprávněna smlouvu vypovědět.

6. V případě ukončení smlouvy dle tohoto článku je příjemce povinen vrátit dotaci, a to v plné výši poskytovateli nejpozději k 15. dni od ukončení platnosti a účinnosti této smlouvy. Nevrátí-li příjemce dotaci v tomto termínu, považují se veškeré finanční prostředky dotace poskytnuté příjemci do této doby za zadržené.

7. Výpovědí smlouvy zanikají práva a povinnosti smluvních stran, vyjma smluvních ustanovení týkajících se řešení sporů mezi smluvními stranami, sankčních ustanovení a jiných ustanovení, která podle projevené vůle smluvních stran nebo vzhledem ke své povaze mají trvat i po ukončení smlouvy.

8. Návrh na zrušení smlouvy musí být podán písemně a doručen druhé smluvní straně. Pokud druhá smluvní strana se zrušením smlouvy souhlasí, zašle písemný souhlas smluvní straně, která návrh na zrušení podala. Dnem doručením tohoto písemného souhlasu smlouva zaniká.

9. Návrh na zrušení smlouvy lze podat jen z důvodů vymezených v ustanovení § 167 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů.

VII.
Ostatní ujednání

1. ***Příjemce souhlasí*** *se zveřejněním svého názvu (jména), adresy sídla, názvu akce/činnosti/projektu a výše poskytnuté dotace, případně dalších údajů uvedených ve zvláštních právních předpisech.*

   Příjemce souhlasí *se zveřejněním jména, příjmení, roku narození, názvu obce, kde má příjemce trvalý pobyt, názvu akce/činnosti/projektu a výše, účelu a podmínek poskytnuté dotace – platí pro fyzické osoby nepodnikající.*

2. Příjemce souhlasí se zpracováním osobních údajů ve smyslu nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 2016/679 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů) (dále jen „Nařízení“), pro účely uzavření této smlouvy. Je-li příjemcem fyzická osoba, souhlasí se zpracováním svých osobních údajů v rozsahu jméno, příjmení, rodné číslo, popř. datum narození a místa trvalého pobytu, a to ke všem úkonům souvisejícím s dotačním řízením a s případným uvedením svých osobních údajů na tiskových materiálech určených k projednávání Radou SMÚ a Zastupitelstvem SMÚ, jakožto i na internetových stránkách poskytovatele dotace, a to po dobu nezbytnou k projednávání této záležitosti a k realizaci rozhodnutí příslušného orgánu poskytovatele a dále po dobu, po kterou je poskytovatel povinen podle právních předpisů dokumenty obsahující osobní údaje příjemce zpracovávat, popř. archivovat.

3. Smluvní strany jsou seznámeny se skutečností, že statutární město Ústí nad Labem (poskytovatel), jako orgán územní samosprávy, je povinno poskytovat informace vztahující se k jeho působnosti dle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů. Smluvní strany souhlasně prohlašují, že žádný údaj v této smlouvě, včetně jejích příloh, není označen za obchodní tajemství.

4. **Vzájemný styk a doručování se řídí platnými právními předpisy.**

5. **Příjemce prohlašuje, že**:

   a) poskytovatel je oprávněn, pokud postupuje podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů, poskytovat veškeré informace o této smlouvě a o jiných údajích tohoto závazkového právního vztahu, pokud nejsou v této smlouvě uvedeny (např. o daňových dokladech, vyúčtování, či jiných písemnostech),

b) veškeré údaje uvedené v této smlouvě, popř. které jsou použity v rámci tohoto závazkového právního vztahu, a to i pokud jsou získány od třetích osob, nepodléhají povinnosti mlčenlivosti nebo jinému postupu směřujícímu k ochraně před zneužitím a zveřejněním.

VIII.
Závěrečná ustanovení

1. Tato smlouva nabývá platnosti dnem podpisu oběma smluvními stranami a účinnosti dnem zveřejnění smlouvy v Registru smluv.
   Pro účinky podepisování smlouvy platí, že podpisy musí být na téže listině. Jsou-li strany přítomny současně, je smlouva uzavřena okamžikem připojení podpisu přítomných smluvních stran. Nejsou-li smluvní strany přítomny a podepisování se děje distančně, je smlouva uzavřena okamžikem, kdy návrh smlouvy opatřený podpisem druhé smluvní strany, dojde zpět navrhovateli smlouvy.

2. V případě rozporu mezi zněním ustanovení obsažených ve smlouvě a zněním ustanovení obsažených v „Programu“ se použijí ustanovení obsažená ve smlouvě.

3. Změny smluvního vztahu schválené Radou města Ústí nad Labem a Zastupitelstvem města Ústí nad Labem (účel projektu, výše poskytnuté dotace) a změnu termínu finančního vypořádání lze provádět pouze formou písemných postupně vzestupně číslovaných dodatků, které budou jako dodatky výslovně označeny, a to na základě dohody obou smluvních stran. Ostatní změny smluvního vztahu (např. změna názvu příjemce, změna sídla, statutárního orgánu či bankovního účtu apod.) mohou být měněny jednostranným písemným oznámením smluvní strany.

4. Pokud v této smlouvě není stanoveno jinak, použijí se na smlouvu a právní vztahy z ní vyplývající příslušná ustanovení správního řádu, případně ustanoveními zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku, ve znění pozdějších předpisů, s výjimkou uvedenou v ustanovení § 170 správního řádu a ustanovení zákona č. 250/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech územních rozpočtů, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 320/2001, o finanční kontrole, ve znění pozdějších předpisů.

5. Tato smlouva je sepsána ve třech vyhotoveních, z nichž jedno obdrží příjemce a dvě vyhotovení obdrží poskytovatel.

6. Příjemce svým podpisem stvrzuje správnost údajů uvedených v záhlaví této smlouvy, především pak název (jméno), adresu (sídlo, bydliště), IČ, datum narození a číslo bankovního účtu.

7. Příjemce svým podpisem stvrzuje, že **nemá k datu podpisu smlouvy závazky po lhůtě splatnosti** vůči veřejným rozpočtům, rozpočtu statutárního města Ústí nad Labem, jeho městským obvodům a organizacím zřizovaných městem Ústí nad Labem. Proti příjemci není a v posledních třech letech nebylo zahájeno insolvenční řízení. Vůči žadateli nebylo v posledních 3 letech vydáno rozhodnutí o úpadku nebo insolvenční návrh nebyl zamítnut pro nedostatek jeho majetku. Příjemce není veden jako dlužník v insolvenčním rejstříku dle zákona č. 182/2006 Sb., o úpadku a způsobu jeho řešení (insolvenční zákon), ve znění pozdějších předpisů. Proti příjemci nebyl vydán Komisí (EU) inkasní příkaz ke zpětnému získání neoprávněně vyplacené podpory, v návaznosti na rozhodnutí Komise (EU), jímž je vyplacená podpora prohlášena za protiprávní a neslučitelná vnitřním trhem.

8. Smluvní strany prohlašují, že **žádost o poskytnutí dotace, příp. žádost o změnu údajů a příslušný „Program“ mají k dispozici a že je příjemci jejich obsah znám.** Příjemce se zavazuje, že pravidla „Programu“ bude při realizaci projektu dodržovat a plnit všechny podmínky tam obsažené, a to především Podmínky čerpání a vyúčtování dotace v části IX.

9. Smluvní strany se dohodly, že poskytovatel dotace, v souladu se zákonem č. 340/2015 Sb., o zvláštních podmínkách účinnosti některých smluv, uveřejňování těchto smluv a registru smluv, ve znění pozdějších předpisů, provede uveřejnění této smlouvy o poskytnutí dotace v registru smluv.

10. Smluvní strany prohlašují, že tato smlouva byla sepsána na základě pravdivých údajů, podle jejich svobodné a vážné vůle, a na důkaz toho připojují své vlastnoruční podpisy.

Za poskytovatele:

V Ústí nad Labem, dne …….

…….....
Statutární město Ústí nad Labem

Za příjemce:

V Ústí nad Labem, dne …….

…….....
příjemce