



**OSTROV**

---

M Ě S T O

**GENEREL DOPRAVY**

**Města Ostrov**

## **Generel dopravy města Ostrov 2020 – 2021**

Dílčí část – Generel dopravy města Ostrov – Analytická část

### **OBJEDNATEL:**

#### **Město Ostrov**

Zastoupeno: Ing. Janem Burešem, starostou

Jáchymovská 1, 363. 01 Ostrov

### **ZHOTOVITEL:**

#### **Ing. Lenka Macková**

Zastoupena: Ing. Lenka Macková & UDIMO spol. s r. o

Sokolská 20, Dlouhá Loučka 783 86

### **PROJEKT:**

**Generel dopravy města Ostrov 2020 – 2021**



## OBSAH

<b>1. ANALYTICKÁ ČÁST.....</b>	<b>7</b>
1.1 ÚVODNÍ ANALÝZA RELEVANTNÍCH DOKUMENTŮ .....	7
1.1.1 Soulad ÚPD města Ostrov se Konceptí rozvoje Karlovarského kraje.....	8
1.1.2 Inventarizace dílčích dokumentů pro rozvoj dopravní sítě.....	13
1.1.3 Charakteristika dopravní infrastruktury města navržené v konceptu ÚP .....	22
1.1.4 Dopravní infrastruktura Karlovarského kraje.....	22
1.2 ŠIRŠÍ DOPRAVNÍ A URBANIISTICKÉ VAZBY, POPTÁVKA PO MOBILITĚ .....	24
1.2.1 Základní demografické údaje, socioekonomický profil území.....	24
1.2.2 Vymezení a popis území, spádové oblasti města.....	26
1.2.3 Celková charakteristika prostorového uspořádání dopr. infr. v návaznosti na nadřazený systém.....	26
1.2.4 Analýza dopravního chování - poptávka po mobilitě .....	27
1.3 AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA - ZÁKLADNÍ KOMUNIKAČNÍ SÍŤ .....	31
1.3.1 Základní komunikační skelet, stav komunikační sítě, funkční zařídění .....	31
1.3.2 Plánovaná rekonstrukce a výstavba .....	33
1.3.3 Výkonost komunikační sítě – hustota provozu, kapacitní posouzení, rezervy.....	33
1.3.4 Organizace dopravy, dopravně zklidněné oblasti .....	35
1.3.5 Dopravní závady a problémy .....	36
1.3.6 Nehodové lokality.....	36
1.3.7 Připravenost dopravní obslužnosti průmyslové zóny.....	36
1.3.8 Výhledové záměry, propojení s místními částmi a přilehlými obcemi.....	36
1.4 VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA .....	36
1.4.1 Veřejná osobní silniční doprava.....	36
1.4.2 Veřejná osobní železniční doprava.....	37
1.4.3 Vedení linek, posouzení stavu a rozmístění zastávek, dosažitelnost.....	38
1.4.4 Služby pro osoby s omezenou pohyblivostí -závady .....	40
1.5 DOPRAVA V KLIDU .....	41
1.5.1 Rozmístění parkovacích a odstavných stání na terénu vč. kapacity .....	41
1.5.2 Počty parkovacích míst dle typu .....	42
1.5.3 Regulace statické dopravy.....	42
1.5.4 Technologie obsluhy parkovišť .....	42
1.5.5 Odstavování a parkování nákladních automobilů, příp. autobusů .....	42
1.5.6 Bilance nabídky a poptávky .....	42
1.5.7 Závady a problémy .....	45
1.6 CYKLISTICKÁ DOPRAVA.....	46
1.6.1 Současná síť cyklistických komunikací.....	46

1.6.2	Vazba na regionální a nadregionální síť .....	49
1.6.3	Problematické úseky a lokality – nehodovost .....	50
1.6.4	Výhledové záměry – budování cyklostezek, propojení cyklotras.....	50
1.7	PĚŠÍ DOPRAVA .....	51
1.7.1	Hlavní pěší tahy - páteřní komunikace, stav .....	51
1.7.2	Bezbariérové řešení.....	52
1.7.3	Přechody pro chodce .....	52
1.7.4	Pěší zóny, obytné ulice .....	52
1.7.5	Dostupnost veřejné infrastruktury města .....	52
1.7.6	Závady a problémy .....	53
1.8	DOPRAVNÍ PRŮZKUMY .....	53
1.8.1	Křižovatkový a profilový průzkum .....	53
1.8.2	Kordonový průzkum .....	55
1.8.3	Průzkum statické dopravy.....	58
1.8.4	Průzkum dopravního chování .....	88
1.9	PROBLÉMOVÉ PRVKY, NEGATIVNÍ VLIVY DOPRAVY.....	88
1.9.1	Problémové prvky .....	88
1.9.2	Nehodovost – vývoj a závažnost .....	88
1.10	SWOT ANALÝZA .....	102
1.11	DOPRAVNÍ MODEL MĚSTA .....	103
1.11.1	Unimodální statický makroskopický model automobilové dopravy .....	113
1.11.2	Intezity dopravy s přihlédnutím k plánovaným změnám- prognóza .....	113
1.11.3	Dopravní model.....	113
1.11.4	Souhrnná zpráva, vč. zátěžových kartogramů.....	113
1.12	PROGNÓZA DOPRAVY .....	113
1.12.1	Změny stávajícího dopravního zatížení vlivem růstu dopravního výkonu.....	113
1.12.2	Změny stávajícího dopravního zatížení vlivem dostavby kom. sítě a urbanizace .....	113
1.12.3	Dopravní poptávka do r. 2031 a 2041.....	113
1.12.4	Hodnocení základních scénářů.....	113

## ÚVOD A ZADÁNÍ

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

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

Dokument bude vycházet z místních podmínek a požadavků a bude ukládat konkrétně připravená řešení. Pro jeho kvalitní zpracování je tedy důležité mít jasně specifikované vstupní podmínky, v širším kontextu územním, ale i sociálně environmentálním.

### GENEREL DOPRAVY

Generel dopravy města Ostrov je územně plánovacím podkladem podle § 30 zákona č. 183/2006 Sb. (stavební zákon). Konkrétně je oborovou územní studií. Generel dopravy se pořizuje v rámci přenesené působnosti státní správy. Generel dopravy je zaměřený na umístění konkrétních záměrů dopravních stavebdo území, jako územně plánovací předstupeň konkrétních projektů těchto dopravních staveb. Generel dopravy jako územní studie je oddělitelnou součástí SUMP.

Jedná se o dokument, který bude zpracován v návaznosti na platnou a připravovanou územně plánovací dokumentaci. GD má časový horizont odpovídající současně pořizovanému novému územnímu plánu města (t. j. dlouhodobý výhled až 40 let) a slouží především pro strategická rozhodování o rozvoji dopravní infrastruktury.

### CÍLE POŘIZOVANÉ DOKUMENTACE

Předmětem GD města Ostrov je rámcové (schematické) konkrétní územní, kapacitní, objemové řešení jednotlivých investičních záměrů v oblasti dopravy. Jde o záměry na síti pozemních komunikací (infrastruktura silniční dopravy), v oblasti dopravy v klidu, v oblasti cyklodopravy, v oblasti pěší dopravy, v oblasti infrastruktury silniční (zejména veřejné) a železniční dopravy (terminály a. p.) a jejich umístění v území.

### STRUKTURA GENERELU

Struktura Generelu dopravy je řešena ve dvou základních částech, a to v části analytické a části návrhové.

Předmětem analytické části Generelu dopravy je:

- Úvodní analýza relevantních dokumentů
- Širší dopravní a urbanistické vazby; charakteristika poptávky po mobilitě
- Automobilová doprava – základní komunikační síť
- Veřejná hromadná doprava
- Doprava v klidu
- Cyklistická doprava
- Pěší doprava
- Dopravní průzkumy
- Průzkum dopravního chování
- Problémové prvky, negativní vlivy dopravy
- SWOT analýza

Obsahem návrhové části Generelu dopravy je:

- Cíle, zásady zpracování a struktura návrhů
- Vytipované oblasti k řešení
- Postup finalizace dokumentu

## ANALYTICKÁ ČÁST

## 1. ANALYTICKÁ ČÁST

Generel dopravy je zaměřený na umístění konkrétních záměrů dopravních staveb do území, jako předstupeň konkrétních projektů těchto dopravních staveb.

Analytická část Generelu dopravy bude sestávat z:

- Úvodní analýza relevantních dokumentů
- Širší dopravní a urbanistické vazby; charakteristika poptávky po mobilitě
- Automobilová doprava – základní komunikační síť
- Veřejná hromadná doprava
- Doprava v klidu
- Cyklistická doprava
- Pěší doprava
- Dopravní průzkumy
- Průzkum dopravního chování
- Problémové prvky, negativní vlivy dopravy
- SWOT analýza

### 1.1 ÚVODNÍ ANALÝZA RELEVANTNÍCH DOKUMENTŮ

#### KRAJSKÉ DOKUMENTY

- Zásady územního rozvoje Karlovarského kraje (07/2018)
- Strategie rozvoje Karlovarského kraje do roku 2027
- Program rozvoje Karlovarského kraje 2014-2020

#### HLAVNÍ DOKUMENTY MĚSTA

- Platný územní plán města Ostrov (03.01.2014)
- Nový strategický plán rozvoje města Ostrova, Rozvoj města (12.06.2018)
- Generel cyklistické dopravy (12/2017)
- Dopravní a urbanistické studie města Ostrov

#### KONCEPCE DLE ÚP Ostrov

- respektování přeložky silnice I/13 západním obchvatem města, pokračování přeložky I/13 v k.ú. Květnová až na hranici města
- přeložka silnice I/25 ke státní hranici mimo Horní Žďár, mimo město Jáchymov - výhled
- respektovat místní obslužné komunikace jako propojení ulic U Nemocnice s Hlavní třídou, Hlavní třídy s Lidickou, Lidickou s Krušnohorskou ulicí
- autobusové nádraží u křižovatky Jáchymovské ulice a Hlavní třídy kód WD29(C29- pl.č.D21)
- cyklostezka Dolní Žďár – Květnová, na západním konci se napojuje na cyklostezku Ostrov – Dolní Žďár, na východním konci na kom. Ovčárna – Květnová a ve své střední části se odbočuje na cyklostezku k Boreckým rybníkům
- nové dopravní napojení rozvojových ploch kobercové výstavby RD severně nad místní částí Kfely na přeložku silnice II/221

#### ROZVOJOVÉ ZÁMĚRY

- Ostrov východ – zaokružování dopravy ve městě, propojení páteřních komunikací ve městě, směr V-Z
- okružní křižovatka Jáchymovská – hlavní, propojení s ulicí Družební, výstavba autobusového terminálu v případě nutnosti přesunu VHD a MHD z Mírového náměstí
- rozšíření MHD do ulice Lidická??
- okružní křižovatka Lidická – Masarykova ??
- dopravní napojení rozvojové místní části Kfely
- odstavné plochy pro kamiony a autobusy

- optimalizace cyklo a pěších tras mezi severovýchodní a jihozápadní částí města - propoj na staré město

### 1.1.1 Soulad ÚPD města Ostrov se Konceptí rozvoje Karlovarského kraje

#### KONCEPCE ROZVOJE KARLOVARSKÉHO KRAJE

Díky lokalizaci kraje, charakteru osídlení a přírodním podmínkám jsou dopravní zátěže navětšinou komunikací nižší než v jiných krajích České republiky. Dopravně zatíženější je pouze rychlostní silnice R6 (Karlovy Vary - Cheb), resp. I/6 (Karlovy Vary - Praha) a dílčí úseky silnic I/13 (Karlovy Vary – hranice s Ústeckým krajem), I/21 (Cheb – Mariánské Lázně) a I/21 resp. I/64 (Cheb – Aš).

V kraji je poměrně hustá síť silnic I., II. a III. třídy. Vzhledem k poloze kraje mají silnice I. třídy nadregionální význam a jsou hlavními spoji do vnitrozemí i do Německa. Klíčovou komunikací pro kraj je rychlostní silnice R6, která po dokončení celého tahu spojí Karlovarský kraj s Prahou. Veřejná autobusová doprava nabízí dobré dopravní spojení především mezi většími městy v regionu a rovněž je soustředěna na městskou hromadnou dopravu (MHD) v městech Karlovy Vary, Cheb, Mariánské Lázně, Sokolov, Aš a Jáchymov. Naopak místa ležící mimo tuto území a místa s řídkým osídlením jsou obsluhována veřejnou autobusovou dopravou pouze sporadicky.

Město Ostrov spadá do rozvojové oblasti OB12 Karlovy Vary a dále do:

- rozvojové osy republikového významu **OS7-C** (Ostrov) – Stráž nad Ohří – hranice kraje KK / ÚK (– Klášterec nad Ohří – Chomutov).
- rozvojové osy nadmístního významu **ROS-N3** (Ostrov) – Jáchymov – hranice ČR / SRN (– Oberwiesenthal) a (Ostrov) – Pernink – hranice ČR / SRN (– Johanngeorgenstadt).

ZÚR KK stanovují pro vymezené plochy a koridory dopravní infrastruktury mezi- národního, republikového a nadmístního významu tyto společné požadavky na využití území, kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách změn ve vymezených plochách a úkoly pro územní plánování:

#### Společné požadavky na využití území:

##### a) Vytvořit územní podmínky:

- pro umístění silniční stavby v příslušných parametrech, včetně sou- visejících staveb a vyvolaných přeložek dopravní a technické in- frastruktury,
- pro zajištění dopravního zpřístupnění a obsluhy přilehlého území.

#### Společná kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách změn ve vymezených plochách a koridorech:

##### b) Minimalizace vlivů:

- na kvalitu obytného prostředí dotčených a přilehlých sídel,
- na přírodní, krajinné, kulturní a civilizační hodnoty území.

#### Společné úkoly pro územní plánování:

c) Zpřesnit koridory v ÚP dotčených obcí v míře odpovídající měřítku ÚP, podrobnosti dostupných podkladů a významu chráněných hodnot a limitů vyu- žití území, přitom:

- preferovat řešení s minimálními vlivy na kvalitu obytného prostředí přilehlé zástavby,
- řešit prostorovou koordinaci s ostatními koridory dopravní a tech- nické infrastruktury vymezenými v ZÚR KK a s plochami pro byd- lení,
- upřesnit prostorovou koordinaci s ostatními dlouhodobými záměry v území, zejména ochrany přírody a krajiny, vodního hospodářství a těžby nerostných surovin,
- řešit zajištění dopravního zpřístupnění a obsluhy přilehlého území.

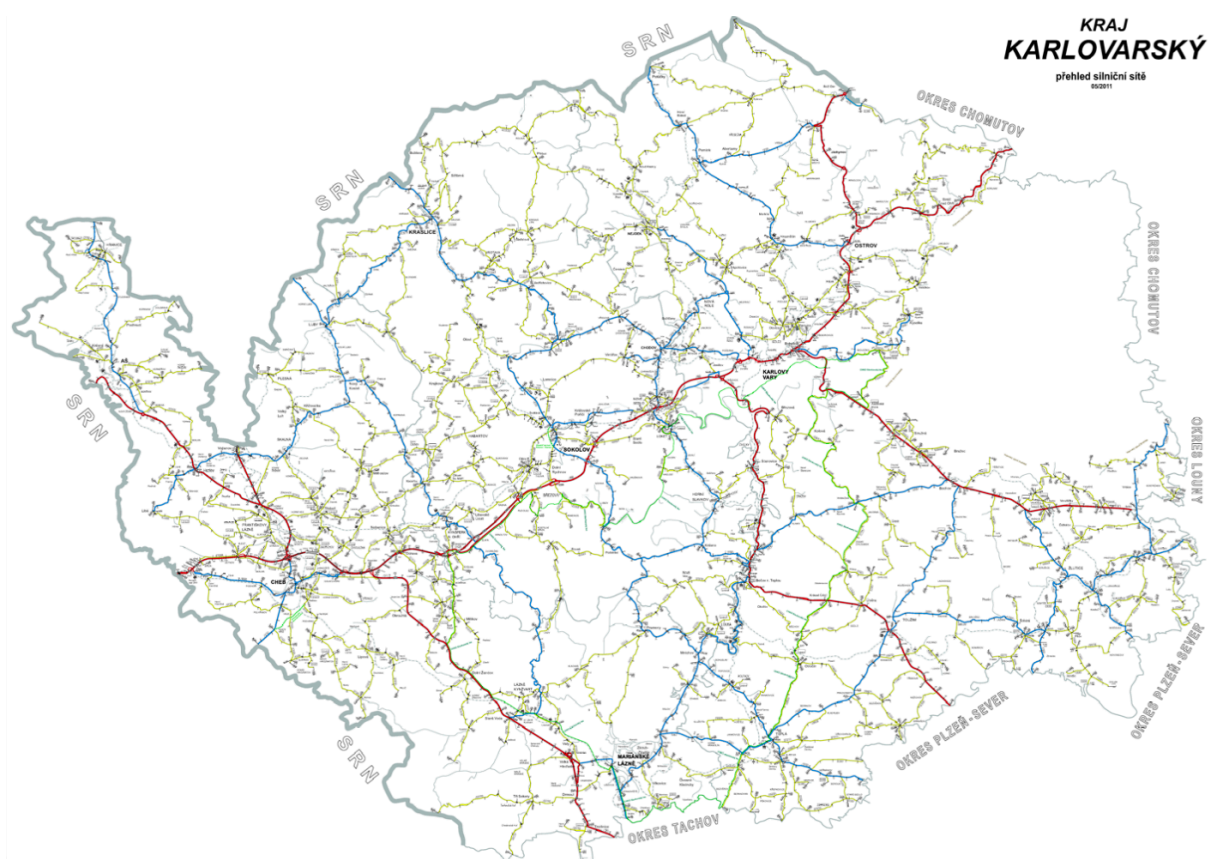
#### Silniční doprava

Plochy a koridory mezinárodního a republikového významu:

- Silnice I/13 (Karlovy Vary – Ostrov – hranice kraje – Chomutov – Děčín – Libe- rec) [VPS D04], D04 – I/13 Květnová – Damice – hranice kraje (Smilov); Šířka koridoru D04 – 300 m

Plochy a koridory mezinárodního a republikového významu:

- Silniční tah „podkrušnohorská paralela“ Ostrov – Hroznětín



Obrázek 1: Přehled silniční sítě Karlovarského kraje Zdroj: KSÚS KvK



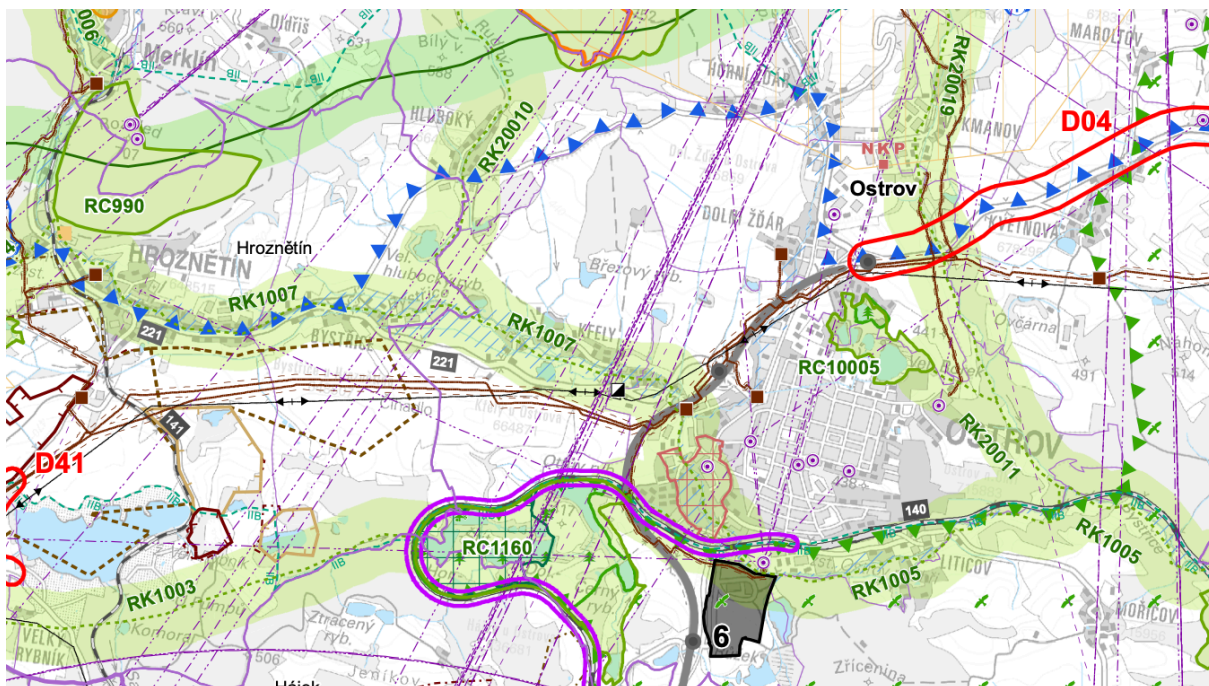
## Železniční doprava

Plochy a koridory mezinárodního a republikového významu:

- Železniční trať č. 140 Karlovy Vary – Ostrov [VPS D105];
- a) D105 – Optimalizace trati č. 140 v úseku Karlovy Vary – Ostrov.  
Šířka koridoru D105 – 120 m.

Specifická kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách změn ve vymezeném koridoru:

- b) Vyloučení významných negativních vlivů na EVL Ostrovské rybníky a PO Doupovské hory.



Obrázek 2: Koordinační výkres Karlovarského kraje Zdroj: ZÚR KvK

Požadavek na řešení v ÚPD obcí v rozvojové oblasti OB12 - Cyklostezka č. 6 "Ohře" (úsek Šemnice – Stráž n. O. – hranice s ÚK). Dotčenými obcemi jsou Šemnice, Kyselka, Velichov, Ostrov, Vojkovice, Krásný Les, Stráž nad Ohří.

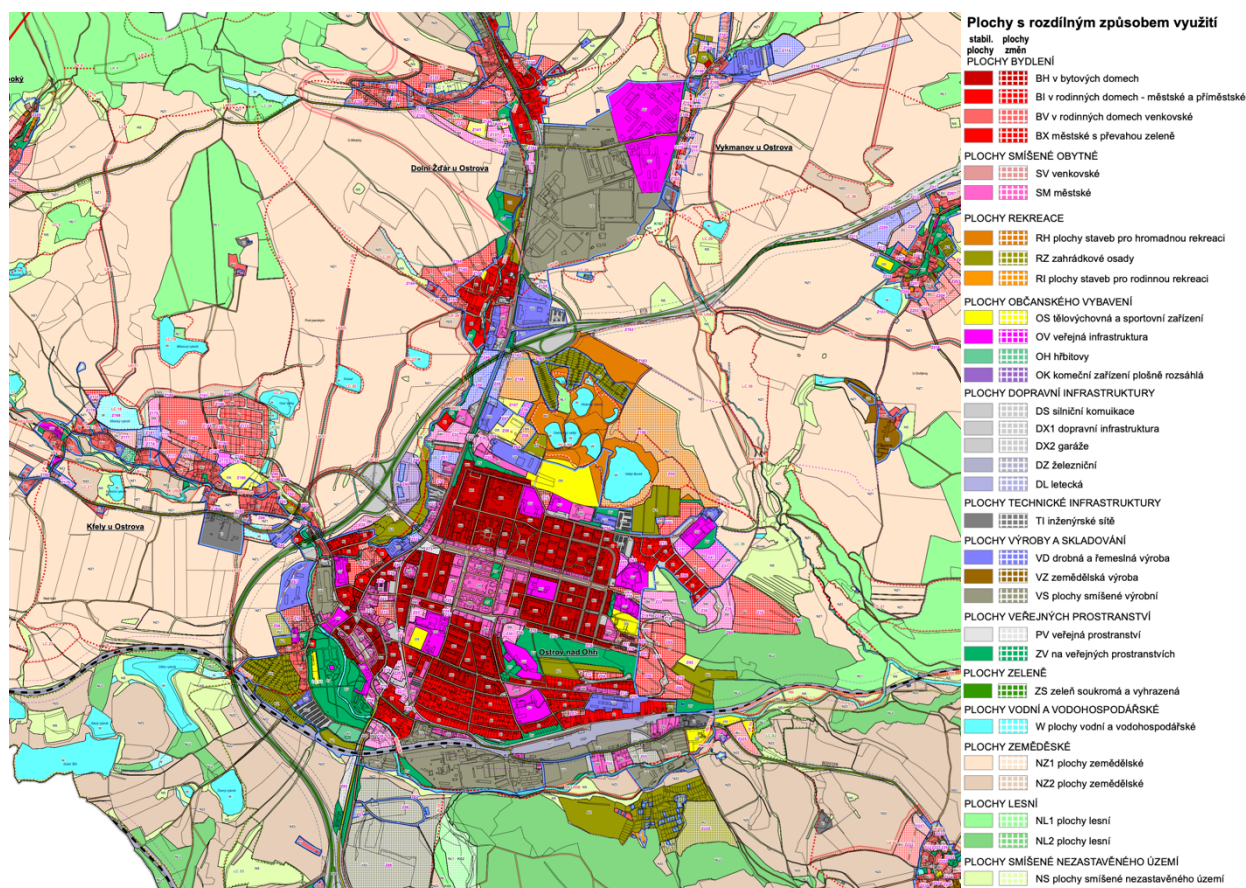
V územních plánech dotčených obcí je požadavek na vymezení koridoru cyklostezky pro vedení cyklotrasy č. 6 "Ohře" v odpovídajících směrových a výškových poměrech mezinárodní cyklotrasy.

## ÚZEMNÍ PLÁN MĚSTA OSTROV

Zastupitelstvo města Ostrov jako věcně příslušný správní orgán ve smyslu ustanovení § 6 odst. 5 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) ve znění pozdějších předpisů, vydalo na svém zasedání dne 11. prosince 2013, svým usnesením č. 199/13 v souladu s ustanovením § 54 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) a v souladu s ustanovením § 171 a § 172 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, Územní plán Ostrov formou opatření obecné povahy. Územní plán Ostrov nabyl účinnosti dne 03.01.2014.

Město Ostrov spravuje území celkem 11 katastrálních území, na kterých se rozkládá jak město Ostrov, tak i 10 jeho částí. Části Křemlovice, Dolní a Horní Žďár, Vykmanov a Liticov tvoří s vlastním městem jedno souvislé urbanizované území, kde hlavní urbanizační osy tvoří ulice I. a II. třídy č. I. /13, II. /221 a I. /25





Obrázek 3: Hlavní výkres UPD Ostrov, Zdroj: město Ostrov

Druhé největší město okresu Karlovy Vary město Ostrov je v ZÚR KK charakterizováno jako nižší střední centrum osídlení s velkým zázemím výrobních závodů. Město je správním a kulturním stánkem pro své široké okolí v severovýchodní, převážně horské části okresu. Na území okresu K. Vary je město Ostrov napojeno železniční dráhou č. 140 Cheb – K. Vary – Chomutov a systémem státních silnic:

- silnice I/13 - K. Vary – Ostrov – Chomutov – Děčín – Liberec
- silnice I/25 – Ostrov – Jáchymov – státní hranice s NSR
- silnice II/221 – Potůčky – Pernink – Hroznětín – Ostrov – Velichov – Kyselka

Územní plán města Ostrov zachovává současné vazby města na své okolí. ÚP navrhuje přeložky obou silnic I. třídy na území města:

- přeložka silnice I/13 ve východní části řešeného území v souladu s řešením ZUR KK
- přeložka silnice I/25 ve dlouhodobém výhledu navržený koridor nad rámec časové platnosti ZUR KK

V návrhu územního plánu je řešena koncepce veřejné infrastruktury, vč. podmínek pro její umístění.

### Silniční doprava

- ÚP respektuje přeložku silnice I/13 západním obchvatem města se třemi mimoúrovňovými křižovatkami s vjezdy do vlastního prostoru města
- pokračování přeložky silnice I/13 v k.ú. Květnová až na hranici území města
- ÚP respektuje přeložku části silnice III/22128 mimo současně zastavěné území v Horním Žďáru, vytvoření stykové křižovatky s I/25 a III/0242 na Vykmánov
- přeložku silnice II/221 v části průjezdu Mořičovem – nová trasa je vedena mimo současnou zástavbu mezi zahradami a veřejnou zelení
- přeložku silnice I/25 ke státní hranici mimo Horní Žďár, mimo území města Jáchymov – řešeno ve výhledu
- přeložku místní obslužné komunikace ve Vykmánově pro zásobování výrobních ploch
- místní obslužnou komunikaci jako propojení ulice U Nemocnice s Hlavní třídou
- místní obslužnou komunikaci jako propojení Hlavní třídy s Lidickou ulicí

- i) místní obslužnou komunikaci jako propojení Lidické ulice s Krušnohorskou ulicí
- j) vzletovou a přistávací plochu pro sportovní létající zařízení ve Vykmánově
- k) autobusové nádraží u křižovatky Jáchymovské ulice a Hlavní třídy
- l) cyklostezka Dolní Žďár – Květnová, na západním konci se napojuje na cyklostezku Ostrov – Dolní Žďár, na východním konci na komunikaci Ovčárna – Květnová a ve své střední části se odbočuje na cyklostezku k Boreckým rybníkům.
- m) nové dopravní napojení rozvojových ploch kobercové výstavby RD severně nad místní částí Kfely na přeložku silnice II/221.

#### Železniční doprava

Železniční doprava představovaná železničním nádražím, železniční tratí č.140 a vlečkou je v území města stabilizovaná.



Obrázek 4: Výkres veřejné infrastruktury UPD Ostrov, Zdroj: město Ostrov

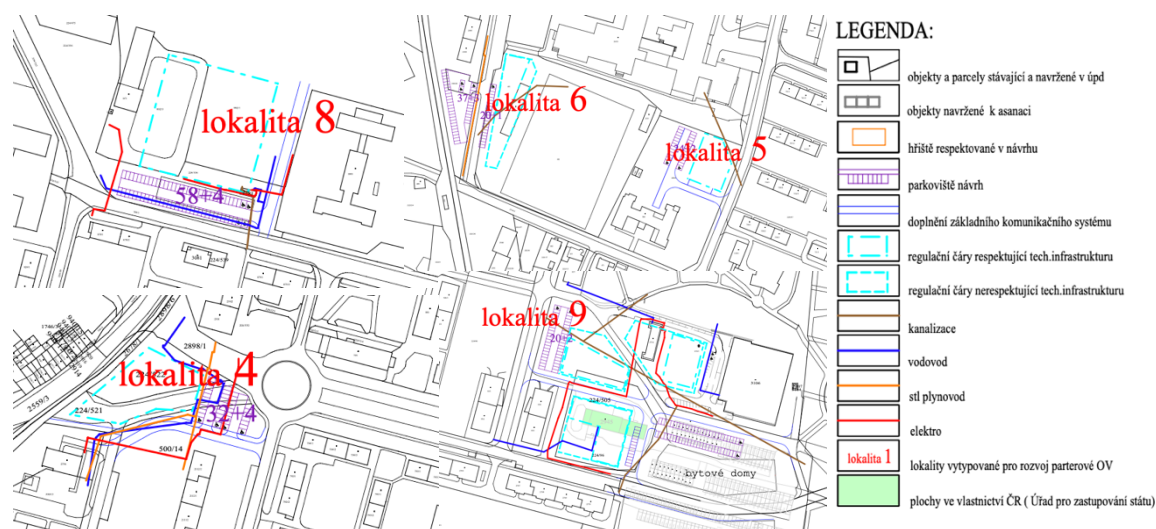
## 1.1.2 Inventarizace dílčích dokumentů pro rozvoj dopravní sítě

### ÚS 12-Vd ul. Jáchymovská (01/2008)

Jedná se o zastavitelnou plochu v Ostrově, západně od komunikace Ostrov – Jáchymov (Jáchymovská ulice). Plocha je určena pro výrobu drobnou a služby a plynule navazuje na stávající zástavbu drobné výroby v Ostrově naproti autobusové zastávce „Jídlelna“. Nová uliční síť bude navazovat na stávající stav.

Studie navrhuje ve třech variantách (varianty se liší v rozsahu plochy) optimální řešení zainvestování pozemků v řešeném území v souladu s návrhem územního plánu města Ostrov.

### Studie zástavby proluk, Ostrov (01/2009)



Obrázek 5: Výběr jednotlivých lokalit pro umístění OV a návrh zástavby – zdroj Studie zástavby proluk pro OV

Studii Upřesnění OV – dostavba volných ploch pro účely soukromého podnikání v Ostrově vymezuje plochy pro drobnou občanskou vybavenost. Ve studii jsou plochy řešeny vyčerpávajícím způsobem. Vzhledem k dostatečným prostorům v rámci stávajících komunikací zatím nebylo potřeba dále se zabývat mimoúrovňovým parkováním, ale v dnešní době jsou již tyto prostory zaplněny parkujícími auty a pro novou bytovou a občanskou zástavu se již musí počítat s výstavbou parkovacích stání v rámci nových objektů. V budoucnu bude nutné uvažovat také o mimoúrovňovém parkování.



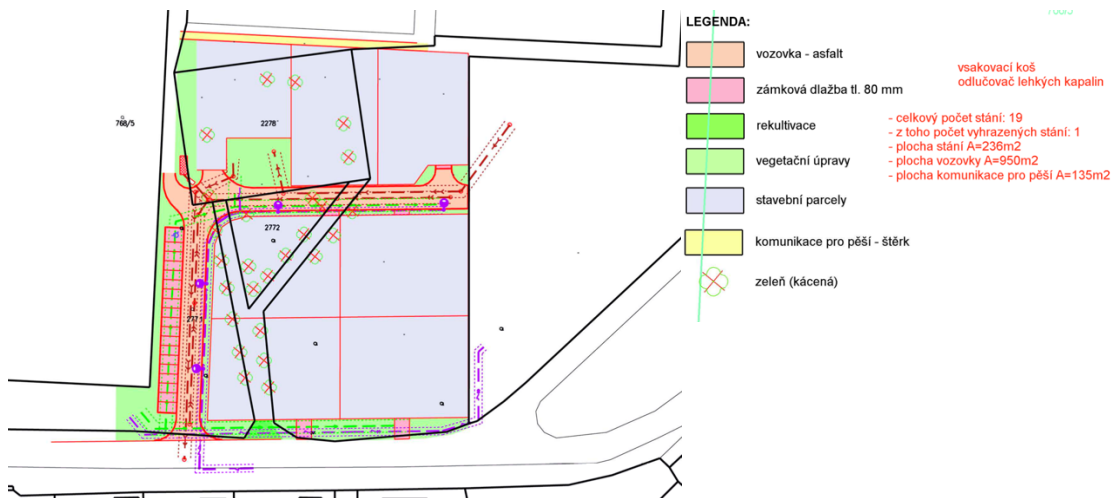
## ÚS Ostrov – lokalita Nad nádražím (12/2009)



Obrázek 6: Celková situace řešení – zdroj ÚS Ostrov – lokalita Nad nádražím

Území se nachází severně od ulice Nad Nádražím. Jedná se o plochy určené pro bydlení a drobné výroby. Studie prověřuje rozvojovou lokalitu z hlediska dopravní a technické infrastruktury a stanoví základní urbanistickou koncepci s doplněním základních regulačních podmínek výstavby.

## Studie zástavby, dop. řešení a tech. Infr. V ul. U Nemocnice (12/2011)

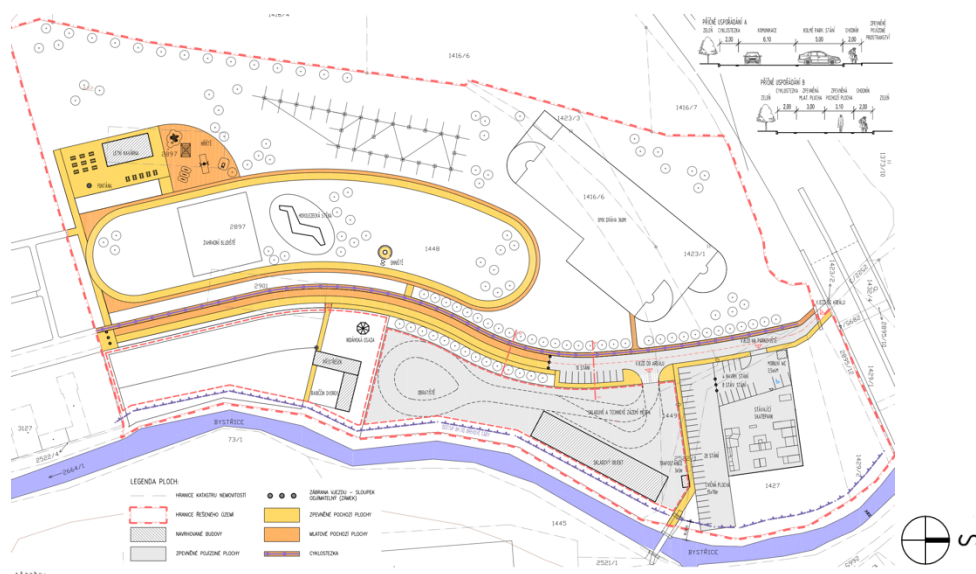


Obrázek 7: Zákres do KTM – zdroj studie zástavby

Lokalita je v územním plánu definována jako plocha pro rekreaci (par.č. 2771) a plocha pro bydlení čisté (ostatní dotčené parcely).

Studie řeší obsluhu obousměrnou komunikací mezi jednotlivými parcelami (š. 6m), parkoviště, napojení na základní stávající komunikační síť města Ostrov, vč. napojení na technickou infrastrukturu.

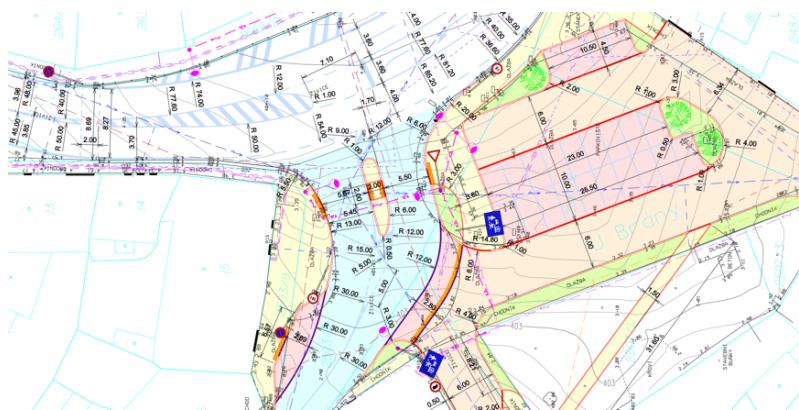
## Územní studie Ostrov – Areál bývalých kasáren (01-05/2016)



Obrázek 8: Situace širších vztahů – zdroj ÚS Areál bývalých kasáren

Studie prostoru areálu bývalých kasáren v Ostrově je podkladem pro návrh změny územního plánu města. Cílem je zapojení do okolních urbanistických struktur města. Řeší pěší, cyklistické a dopravní napojení a propojení řešeného území ve vazbě na celkovou strukturu města. Velký důraz je kladen na to, aby řešení napomohlo k oživení a propojení vazby Staré x Nové město. Územní studie navrhuje řešení plochy jako volnočasový areál s plochami pro skladové a technické zázemí města.

## Ostrov, studie dopravního řešení nám. U Brány (09/2016)



Obrázek 9: Zvýšení bezpečnosti provozu – zdroj Studie „nám. U Brány“

Studie řeší stavební úpravy nám. U Brány, kdy na ulici Hroznětínská vzniká bezpečné místo pro přecházení, s možností pěšího spojení s ul. Jáchymovská.

## Dopravní a urbanistická studie Mírového náměstí, Ostrov (10/2016)



Obrázek 10: Situace širších vztahů – zdroj Dopravní a urbanistická studie Mírového náměstí, Ostrov

Dopravní a urbanistická studie řeší především plochu kolem Masarykovy ulice v úseku mezi Hlavní třídou a Lidickou ulicí včetně západní strany Mírového náměstí, dále pak prostor tržnice mezi dvěma činžovními domy na severní straně Mírového náměstí a prostor kolem křižovatky Masarykova x Lidická ulice.

Hlavním cílem územní studie je nalézt nejvhodnější řešení dopravního terminálu autobusové dopravy na Mírovém náměstí v Ostrově, dále nejvhodnější urbanistické a dopravní řešení jeho širšího okolí včetně případných novostaveb a také řešení prostoru stávající tržnice.

## ÚS prostor bývalé tržnice u Mírového náměstí, Ostrov (12/2017)

Studie řeší plochu prostoru bývalé městské tržnice mezi dvěma bloky činžovních domů, Mírovým náměstím a Hlavní ulicí. Lokalita je řešena v širších souvislostech území Mírového náměstí a Hlavní třídy (o celkové ploše až 5000m<sup>2</sup>). Rozloha řešeného území je přibližně 3025 m<sup>2</sup>.

Studie navrhuje řešení dotčeného území jako veřejný pobytový prostor doplněný pochozími plochami, celkem ve dvou variantách.

Radou města Ostrov byla s podmínkami schválena k dopracování VAR 02 (Usn. RM č. 29/18 ze dne 8.1.2018).

**DÚR - Dopravní infrastruktura, Jáchymovská ul. – vlečka, Ostrov (01/2020)**

Obrázek 11: Situace širších vztahů – zdroj DÚR - Dopravní infrastruktura, Jáchymovská ul. – vlečka, Ostrov

Dokumentaci předchází ÚS Ostrov – Jáchymovská vlečka z 10/2016.

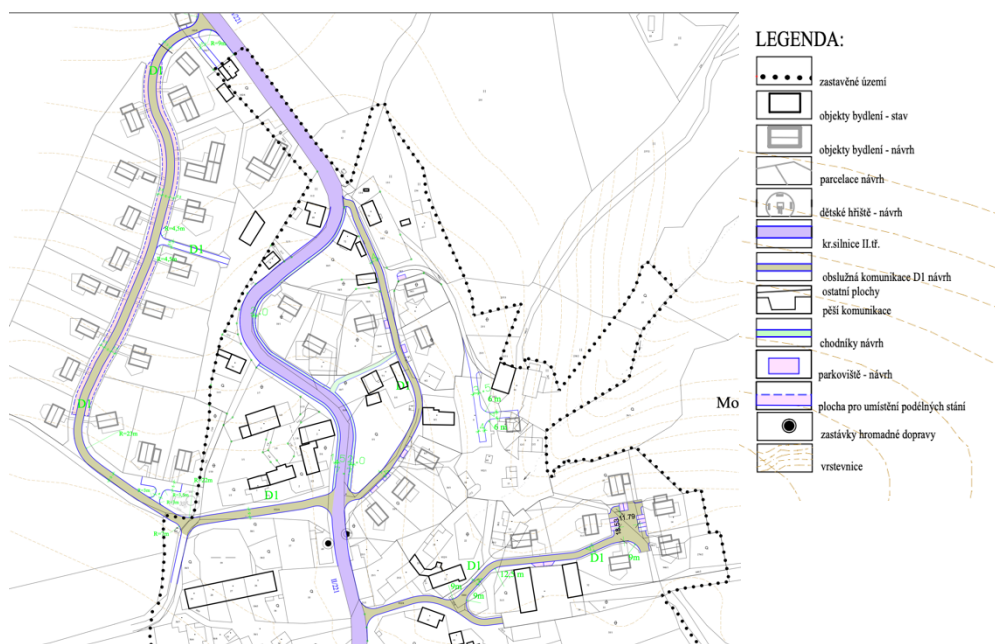
Navrhovaná stavba řeší prostor mezi ulicemi Jáchymovská a Družební, bude sloužit jako stavba dopravní infrastruktury, veřejného prostranství a veřejné zeleně. Z hlediska provozního řešení se jedná o sběrnou komunikaci, několik obslužných komunikací, komunikace pro pěší a se smíšeným provozem, parkoviště, veřejná prostranství.

Cílem projektu je realizování nových pěších a motoristických propojení, především prodloužení ulice Družební tak, aby byla plnohodnotnou sběrnou komunikací, která odvede dopravu z nového města k obchvatu a nabídne alternativu občanům ulice Družební, kteří dosud museli k obchvatu jezdit přes Jáchymovskou či Jungmannovu ulici. Návrh připravuje lokalitu na budoucí novou zástavbu dle představy územního plánování města.

Dále rekonstrukce ulice Lidická a navazující rekonstrukce dotčené části ulice Krušnohorská a jiných navazujících uliček. A dále nové propojení kolem předpokládané pozice centrálního bytového domu jižnímu Penny Marketu. Také dojde k realizaci nových pěších propojení v celé lokalitě a v návaznosti na úpravy k mírné změně trasy cyklostezky a její změně na stezku pro pěší a cyklisty tak, jak bylo požadováno občany ve fázi studie. Cílem je také navýšení parkovacích míst pro rezidenty lokality hlavně v ulici Družební a přípravu nového parkování hlavně pro navržený centrální bytový dům.



## Mořicov - studie zástavby, scelení studií (04/2009)



Obrázek 12: Výkres dopravy – zdroj ÚS - Mořicov - studie zástavby, scelení studií

Studie se zabývá 3 lokalitami uvnitř současně zastavěného území obce. Všechny lokality jsou vhodné pro výstavbu nových objektů rodinného bydlení.

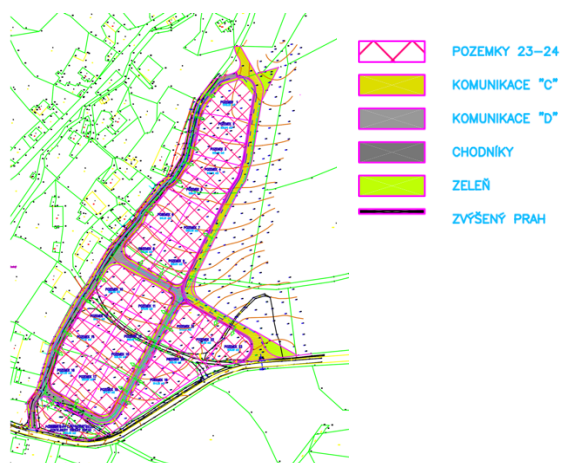
Studie střed – kolize se stávající krajskou komunikací II/221, ve studii navržena úprava kolizního místa formou zvětšení oblouku zatáčky na volných pozemcích s doplněním jednostranného chodníku podél této komunikace.

Studie západ - nová páteří obslužná komunikace navazuje z jihu na stávající obslužnou komunikaci a ze severu ústí do kr.silnice II/221. Je navržena jako komunikace tř. D1 v šíři 4,5m s obrubníky 0,25 m po obou stranách. Na rozdíl od koncepce schválené v ÚPD je páteří obslužná komunikace dimenzována a charakterizována jako D1 místo MO7, důvodem je vyjádření Policie ČR (požadavek nenavazování nové komunikace s vyššími parametry na stávající komunikace s nižšími parametry).

Lokalita východ - lokalita je dopravně napojena ze stávající místní komunikace, je navržena jako slepá s obratištěm a bude fungovat v kategorii D1 v šíři 4m. Po obou stranách komunikace jsou navrženy pruhy zeleně v šíři 1 m pro uložení sítí technické infrastruktury.



## ÚS pro rozvojové lokality HL\_BV2 a HL\_SV2 v místní části Hluboký, Ostrov (08/2009)



Obrázek 13: Dopravní řešení – zdroj ÚS ÚS pro rozvojové lokality HL\_BV2 a HL\_SV2 v místní části Hluboký, Ostrov

Studie řeší jihovýchodní část katastru Hluboký, jižní hranici území tvoří silnice III/22128 Hroznětín – Horní Žďár, západní a severní hranice je tvořena stávající zástavbou s cestou vedoucí podél ní na p.p.č. 12/1 a z východní strany lokality zůstávají zemědělské pozemky. Toto území je ÚPD Ostrov značeno jako HL\_BV2 (p.p.č. 234/8, část 234/4, část 234/3, část 234/6, 236, 238 a 237/2) navrženo pro bydlení venkovské a HL\_SV2 (p.p.č. 237/1, 12, 14, 15, 16, 17 a 18) navrženo pro smíšené území venkovské.

## ÚS – Ostrov – lokalita Kfely (12/2009)



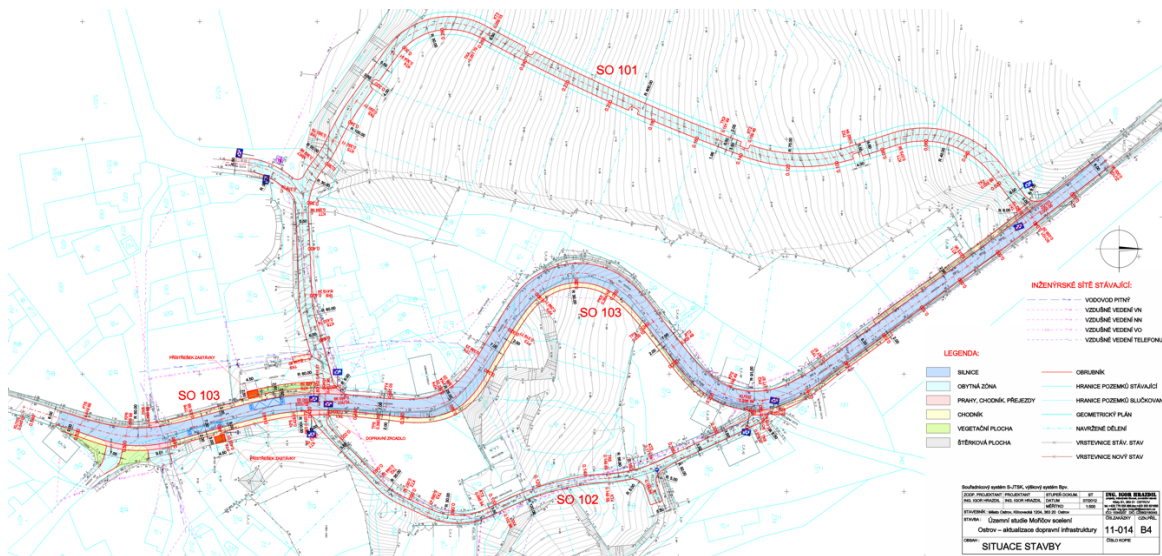
Obrázek 14: Celková situace řešení – zdroj ÚS Ostrov – lokalita Kfely

Studie se zabývá rozvojovou plochou KF-OV4, která se nachází u východní hranice místní části Kfely u Ostrova a přímo sousedí s katastrálním územím Ostrov nad Ohří. Rozvojová lokalita má výměru cca 24 388m<sup>2</sup>. Lokalita je dle platného ÚP Ostrov určena pro "území občanského využití s převahou zeleně".

Dopravní obslužnost bude zajištěna ze stávající komunikace, obytná zóna napojena přes přejezdový práh nebo chodníkový přejezd. V pravostranném směrovém oblouku je navržena točna pro automobily N2 „vozidlo ZHS a vozidlo pro odvoz komunálního odpadu“. Parkovací kapacity jsou zajištěny kolmými parkovacími místy, kterých je 29 včetně 2 míst pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

Pro pěší bude lokalita napojena vysutým chodníkem se severu, z původní části obce je uvažováno s přístupem z cyklostezky.

## ÚS Mořicov scelení – aktualizace dopravní infrastruktury (07/2021)

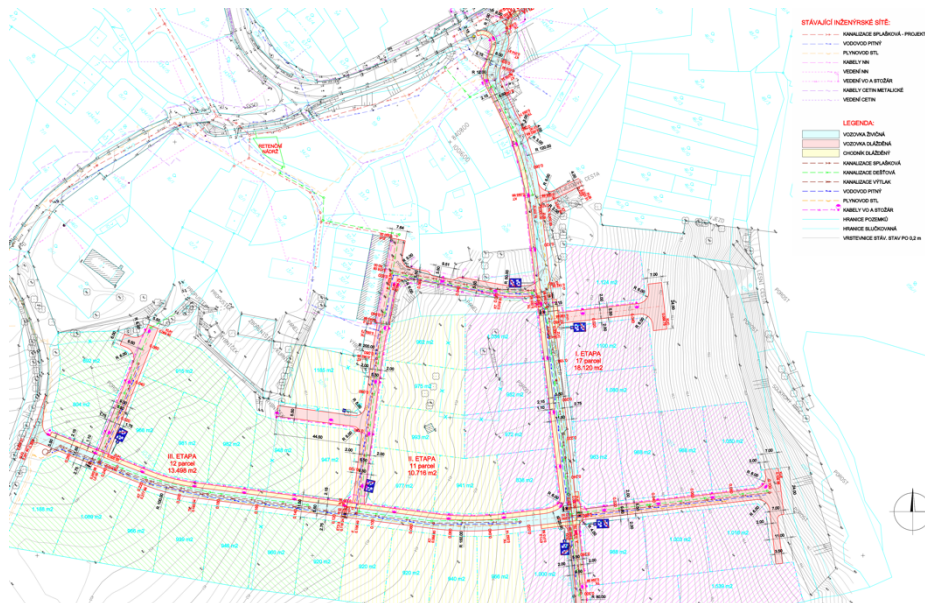


Obrázek 15: Situace stavby – zdroj ÚS Mořicov scelení, aktualizace dopr. řešení

Studie aktualizuje předchozí studii z 04/2009, detailněji zpracovává dopravní řešení, vč. pěší

dopravy a autobusových zastávek. V první etapě je řešena pouze středová část obce s úpravou autobusových zastávek a pěší doprava v upravovaných částech. Rozvojová lokalita bude obsluhována obousměrnou zklidněnou komunikací.

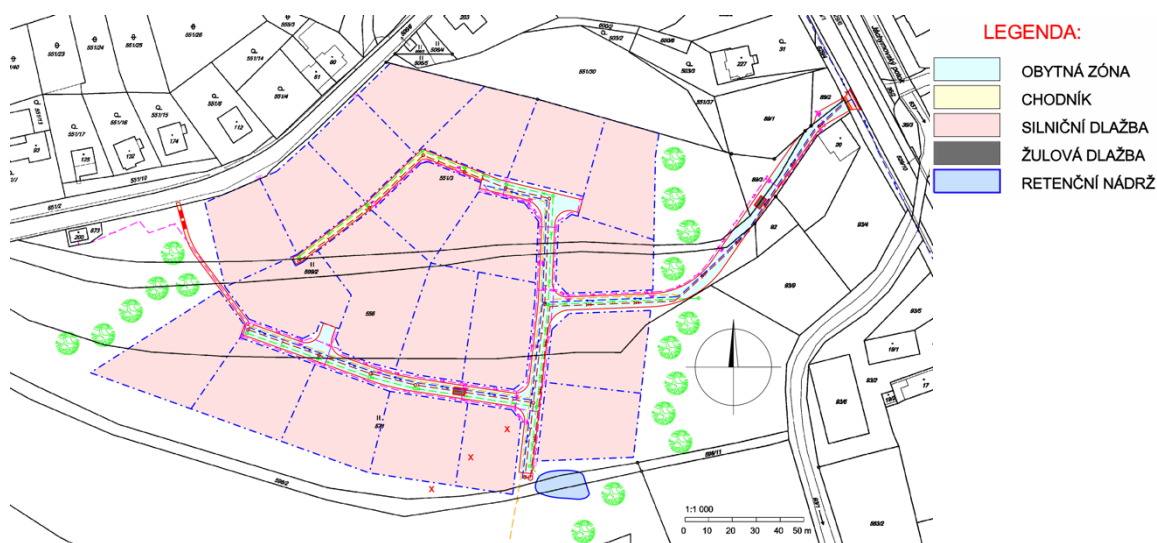
## Aktualizace ÚS Květnová (12/2016)



Obrázek 16: Podrobná situace – zdroj aktualizace ÚS Květnová

Oproti původní studii z 05/2005 je řešeno severní napojení na stávající místní komunikaci, která je rozšířena a rekonstruována, dále je vypuštěna úprava komunikace směr Vojkovice (nutná přeložka STL plynovodu, vč. napájecího kabelu k VTL stanici, šířkové omezení pozemku) a navržení jednostranného chodníku v š. 2m.

## Aktualizace ÚS Horní Žďár I.etapa (06/2020)



Obrázek 17: Zákres do snímku z KM – zdroj ÚS

ÚS aktualizuje předchozí verzi z hlediska dopravního uspořádání lokality. Místní komunikace podskupiny D1 – obytná zóna jsou obousměrné komunikace o základní šířce mezi obrubníky 5,5 m, pouze část u napojení na sil. I/25 je pro lepší míjení vozidel v šířce 6,0 m. Pro zklidnění jsou na příjezdové komunikaci navrženy dva zpomalovací polštáře. V dalším stupni budou ještě v jednotlivých větvích doplněna vystřídaná podélná stání (vpředpokládaném množství min. 1/2 počtu rodinných domů). Před výjezdem je zúžení vozovky na min. 3,59 m působící také jako zpomalovací prvek. Toto zúžení je vynuceno nemožností záboru části soukromé p.p.č. 89/1.

## Rozšíření zahrádkářské osady „NAD PAPOSEM“, Ostrov nad Ohří – Mořičov p.č. 818 (09/2020)



Obrázek 18: Dopravní připojení – zdroj Studie „Nad Paposem“

Zastavovací studie předpokládaného budoucího rozšíření zahrádkářské osady "Nad Paposem" na pozemku parc. č. 818, k.ú. Mořičov, vč. nezbytné dopravní a technické infrastruktury.

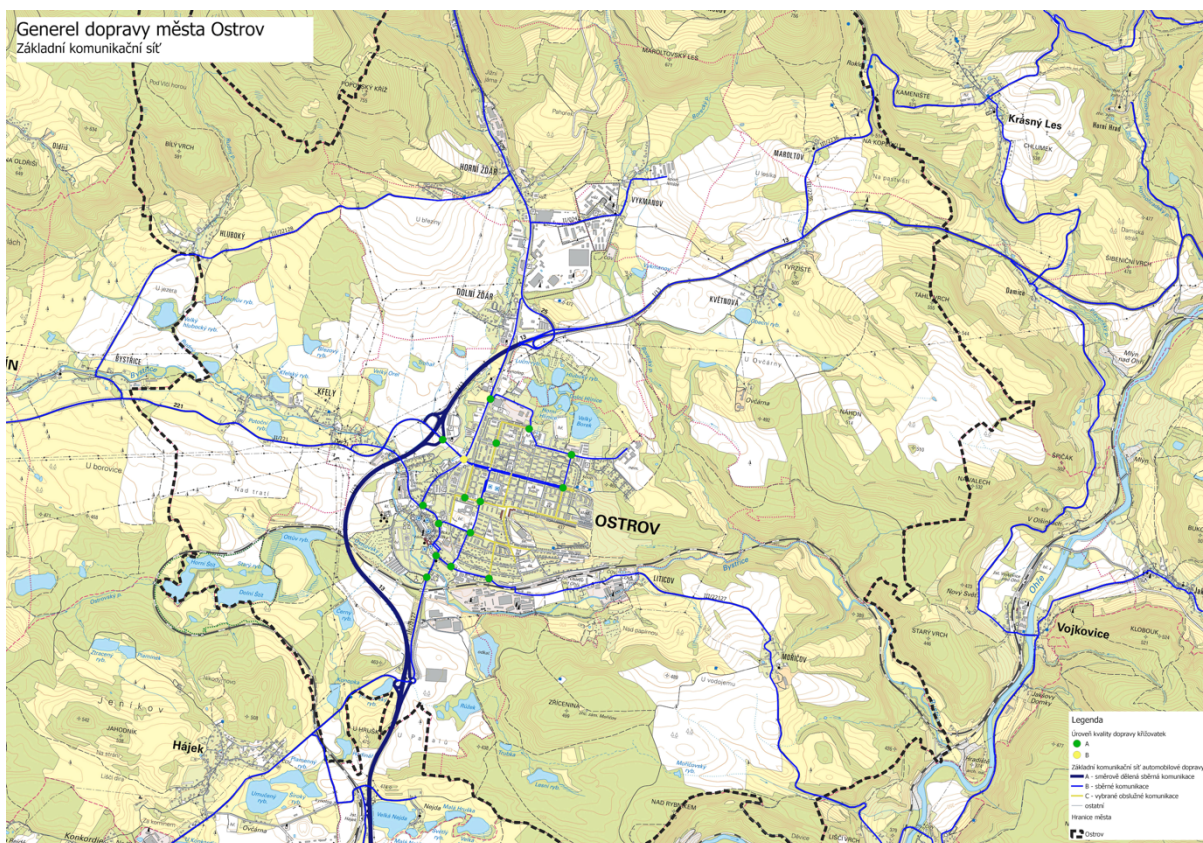
Všechny výše zmíněné dokumenty jsou předmětem prověření v rámci Návrhové části generelu dopravy města Ostrov.



### 1.1.3 Charakteristika dopravní infrastruktury města navržené v konceptu ÚP

Základním strategickým cílem, od kterého se odvíjejí všechny ostatní úkoly, je dlouhodobě stabilizovat obyvatelstvo města Ostrov a jeho osad tak, aby si vytvořilo co nejpevnější vztahy k užšímu i širšímu území, ve kterém žije. K tomu je nutno vytvořit vhodné podmínky. Lidé musí dostat příležitost k realizaci svých společenských, ekonomických a dalších aktivit a potřeb. Základním prioritou rozvoje města i jeho částí je intenzifikace, zefektivnění a zkvalitnění existujícího potencionálu území, zařízení a staveb formou podstatného zkvalitnění údržby, modernizace a rekonstrukce a vhodnou dostavbou technické infrastruktury.

Obrazek níže představuje základní komunikační síť města Ostrov, která je v souladu s charakteristikou dopravní infrastruktury ÚP.



Obrazek 19: Základní komunikační síť města Ostrov

### 1.1.4 Dopravní infrastruktura Karlovarského kraje

Hlavní silniční tepnou Karlovarského kraje je dálnice II. třídy D6, Cheb - Sokolov - Karlovy Vary. Dálnice je propojena s Německem (přes silniční přechod Schirding) silnicí I/6 od Chebu a z Karlových Varů je dálnice napojená opět silnicí I/6 s Prahou.

Další významné silniční komunikace v kraji jsou silnice:

- I/13 (Karlovy Vary – Most – Teplice – Děčín – Liberec – Frýdlant – Polsko),
- I/20 (Karlovy Vary – Plzeň – České Budějovice), I/21 (SRN/Plavno – Cheb – Mariánské Lázně – dálnice D5),
- I/25 (Karlovy Vary – Ostrov – SRN/Chemnitz) a I/64 (Cheb – Aš – SRN/Selb).

Všechna důležitá a větší města kraje spojuje rovněž hustá síť silnic II. a III. třídy (v majetku Karlovarského kraje), přičemž ty nejdůležitější z nich v posledních letech prošly nebo v současnosti procházejí výraznou rekonstrukcí a modernizací.

Karlovarský kraj disponuje dostatečně hustou sítí železnic.

Hlavními železničními tratěmi jsou elektrifikované tratě č.:

- 179/170 (SRN/Bayreuth – Cheb – Mariánské Lázně – Plzeň – Praha)
- 140 (Cheb – Sokolov – Karlovy Vary – Chomutov, která jako trať č. 130 pokračuje do Ústí nad Labem a odtud dále do Prahy případně na sever do SRN/Drážďany).

Z méně významných tratí lze zmínit například tratě č.:

- 149 (Karlovy Vary – Mariánské Lázně)
- 145 (Sokolov – Kraslice – SRN/Klingenthal)
- 142 (Karlovy Vary – Nejdek –SRN/Johanngeorgenstadt)
- 148/147 (Cheb – Františkovy Lázně – Vojtanov – SRN/Bad Brambach).

Provozovatelem veřejné železniční dopravy v kraji je společnost České dráhy, a.s.

Karlovarský kraj disponuje jediným veřejným civilním mezinárodním letišťem v České republice na západ od Prahy. Letiště se nachází 4,5 km od Karlových Varů.



Obrázek 20: Schéma silniční sítě Karlovarského kraje (zdroj ŘSD)



## 1.2 ŠIRŠÍ DOPRAVNÍ A URBANIISTICKÉ VAZBY, POPTÁVKA PO MOBILITĚ

Základní dopravní vazba u individuální i hromadné osobní dopravy uvnitř měst i ve venkovské struktuře osídlení. V regionálním měřítku je významnou vazbou mezi městem a venkovskými sídly v městském regionu (v blízkém okolí města). V rámci sídelní regionální aglomerace vytváří vazbu mezi velkým městem a městy menšími - satelity.

Pro rozsáhlá území s nízkopodlažní bytovou zástavbou je značně problematické efektivní využití hromadné dopravy osob vzhledem k nízké koncentraci obyvatel i omezeným parametrům komunikací.

Dopravní vztah mezi bydlištěm a pracovištěm je hlavní příčinou koncentrace přepravní zátěže do období počátku a konce pracovní doby. V jejím počátku (obvykle ráno) směrem k pracovišti a na konci (obvykle odpoledne) směrem k bydlišti a občanské vybavenosti. Vzniká tak období dopravní špičky. Naopak časový interval mezi obvyklým počátkem a koncem pracovní doby můžeme nazvat obdobím dopravního sedla. Koncentrace počátku pracovní doby u podniků průmyslové výroby, u institucí státní správy, administrativy a škol může vést k enormním nárokům na kapacitu dopravy. Časového rozložení dopravních špiček, a tím i lepšího využití kapacitních možností dopravy, lze docílit vhodným rozložením ostatních pracovních aktivit do období mimo obvyklé hodiny počátku a konce pracovní doby. Tímto opatřením lze zároveň eliminovat extrémně časově omezené nároky na kapacitu dopravního systému v období koncentrované dopravní špičky. Obecně tento typ dopravních vazeb vyvolává pravidelné přepravní vztahy.

### 1.2.1 Základní demografické údaje, socioekonomický profil území

Správní obvod Ostrov má rozlohu 339,29 km<sup>2</sup> a žije v něm 27 848 obyvatel (aktuální stav dle ČSÚ). S hustotou osídlení 82 obyvatel na km<sup>2</sup> dosahuje průměru Karlovarského kraje.

Ve správním obvodu Ostrov je zahrnuto 15 obcí, kterými jsou: Abertamy, Boží Dar, Doupovské Hradiště, Hájek, Horní Blatná, Hroznětín, Jáchymov, Krásný Les, Merklín, Ostrov, Pernink, Potůčky, Stráž nad Ohří, Velichov a Vojkovice.

Na území ostrovského obvodu se nachází 1 pověřený městský úřad – Ostrov, který je pověřený výkonem některých pravomocí po ukončení činnosti Okresního úřadu v Karlových Varech.

Území správního obvodu Ostrov je specifické svým rozložením převážně v horském a podhorském terénu. Zároveň je hraniční oblastí s Německem a nacházejí se zde hraniční silniční přechody Potůčky – Johannegeorgenstadt a Boží Dar – Oberwiesenthal. Dále pak železniční přechod Potůčky – Johannegeorgenstadt.

Stav obyvatel města Ostrov k 31.12.2020				
		Celkem	Muži	Ženy
Počet obyvatel		16 491	8 107	8 384
v tom ve věku (let)	0-14	2 413	1 226	1 187
	15-64	10 571	5 395	5 176
	65 a více	3 507	1 486	2 021
Průměrný věk (let)		43,9	42,4	45,3

Tabulka 1: Stav obyvatel města Ostrov ke dni 31.12.2020 – zdroj ČSÚ

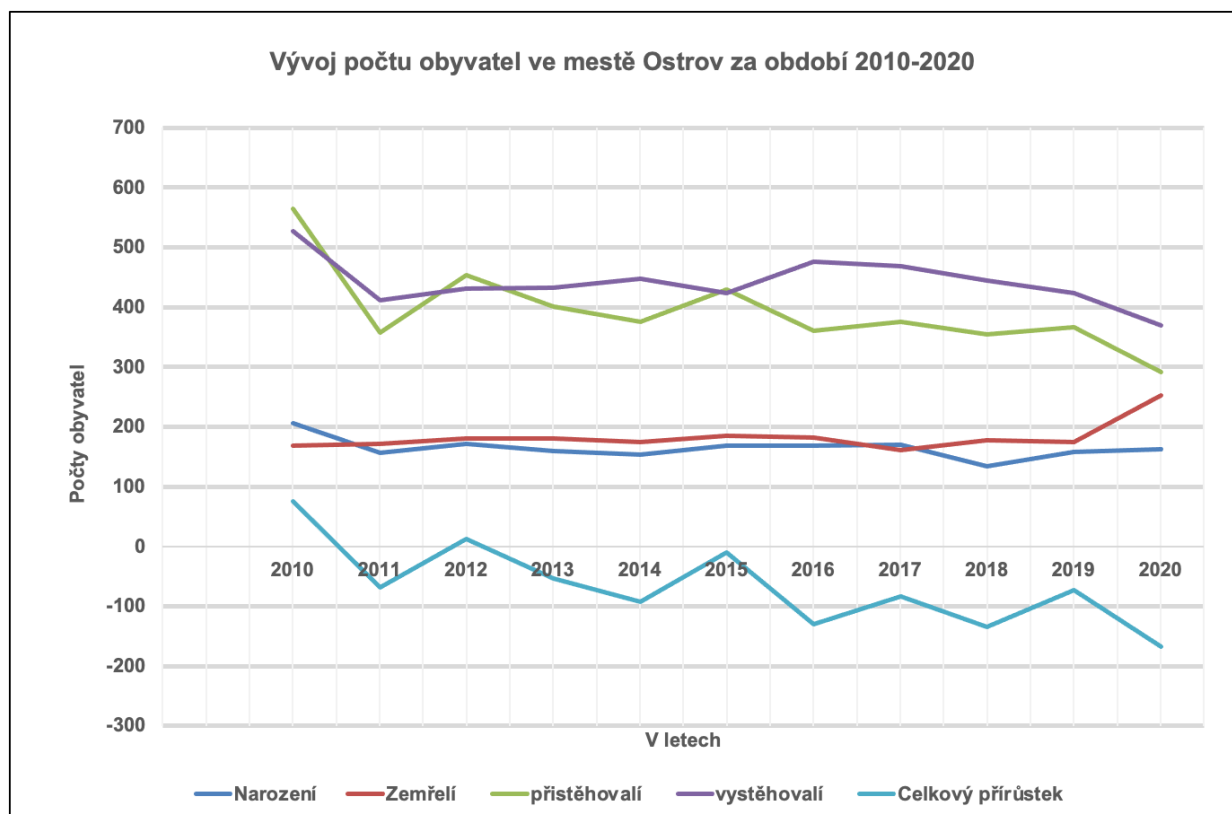
Stav obyvatel SO ORP Ostrov k 31.12.2020				
		Celkem	Muži	Ženy
Počet obyvatel		27 373	13 633	13 633
v tom ve věku (let)	0-14	4 082	2 075	2 075
	15-64	17 784	9 178	9 178
	65 a více	5 507	2 380	2 380
Průměrný věk (let)		43,3	42,1	44,5

Tabulka 2: Stav obyvatel SO OPRP Ostrov ke dni 31.12.2020 – zdroj ČSÚ

Vývoj obyvatelstva města Ostrov v období 2010 - 2020								
Rok	Narození	Zemřelí	Přirozený přírůstek	Přistěhovalí	Vystěhovalí	Přírůstek stěhov.	Celkový přírůstek	Stav k 31. 12.
2010	207	168	38	564	527	37	75	17 305
2011	156	171	-15	358	412	-54	-69	17 222
2012	171	180	-9	453	431	22	13	17 235
2013	160	180	-21	401	433	-32	-53	17 182
2014	154	174	-21	376	448	-72	-93	17 089
2015	168	185	-17	430	423	7	-10	17 079
2016	169	182	-14	360	476	-116	-130	16 949
2017	170	161	9	375	468	-93	-84	16 865
2018	134	178	-44	354	444	-90	-134	16 731
2019	158	174	-16	367	424	-57	-73	16 658
2020	163	252	-89	291	369	-78	-167	16 491

Tabulka 3: Vývoj počtu

obyvatelstva města Ostrov v období 2010 – 2020, zdroj ČSÚ



Graf 1: Vývoj počtu obyvatel za období 2010- 2020 - zdroj ČSÚ

Dle grafu a tabulky vývoje počtu obyvatel lze pozorovat snížený celkový přírůstek obyvatel města Ostrov, tento trend je zaznamenán v celé ČR. Na sníženém celkovém přírůstku v r. 2020 se podílí také zvýšený počet zemřelých v souvislosti s dopady nového onemocnění COVID-19. Odliv obyvatel rovnoměrně pokračuje od r. 2016.

### 1.2.2 Vymezení a popis území, spádové oblasti města

Spádová oblast (zázemí) pracovního mikroregionu je tvořena obcemi, které se nacházejí kolem centra pracovního mikroregionu a jsou s ním funkčně propojeny (integrovány) intenzivní dojížděnkou za prací. Obce jsou přiřazeny k centru podle principu převládající orientace celkové pracovní dojížděky.

Centrem pracovního mikroregionu může být samotné město Ostrov případně Karlovy Vary, nebo zahraniční. Do spádové oblasti města Ostrov se započítávají obce ve správním obvodu města Ostrov - 15 obcí, kterými jsou: Abertamy, Boží Dar, Doupovské Hradiště, Hájek, Horní Blatná, Hroznětín, Jáchymov, Krásný Les, Merklín, Ostrov, Pernink, Potůčky, Stráž nad Ohří, Velichov a Vojkovice.

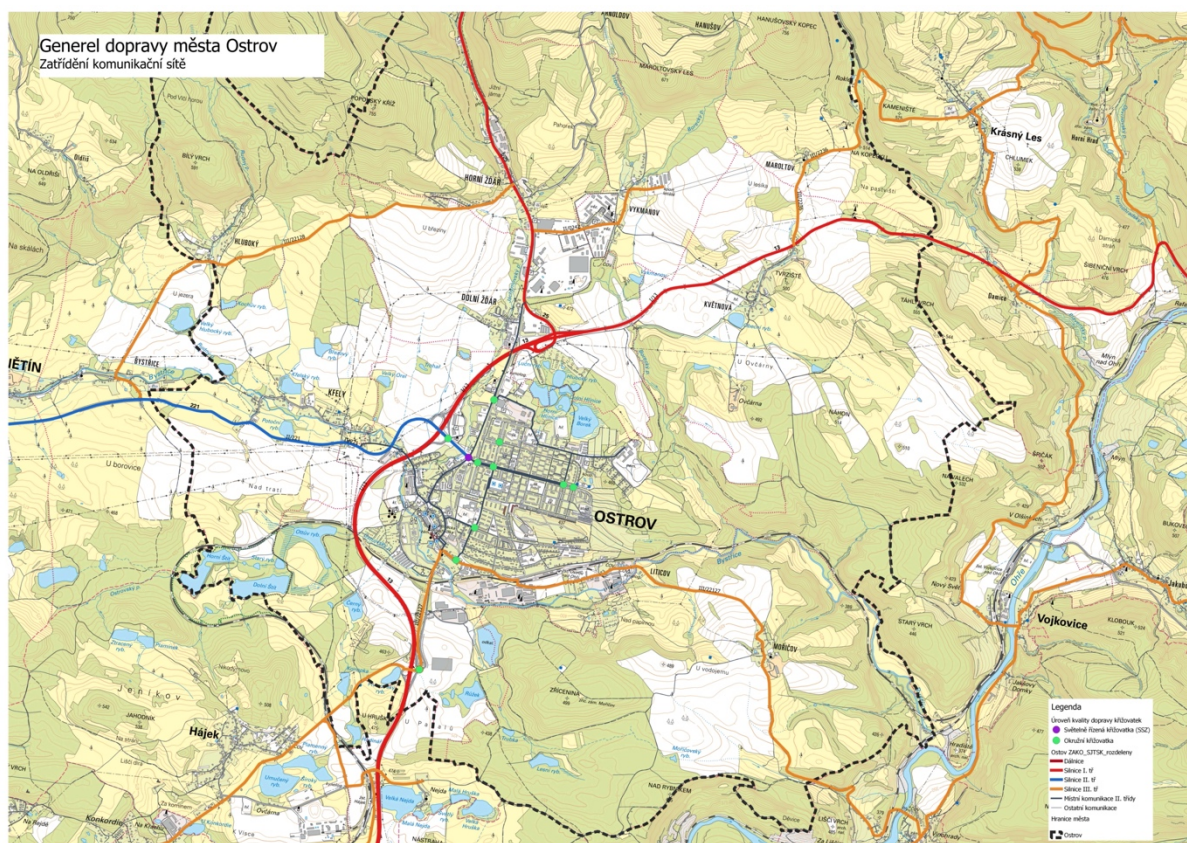
### 1.2.3 Celková charakteristika prostorového uspořádání dopr. infr. v návaznosti na nadřazený systém

Prostorové uspořádání dopravní infrastruktury je popsáno v kapitole 1.1.3 na Obrázku 19: Základní komunikační síť města Ostrov. Z kterého je patrné rozdělení a umístění jednotlivých významných komunikací, kterými jsou západní obchvat města - směrově dělená sběrná komunikace, sběrné komunikace měst - ul. Hlavní třída, Jáchymovská, Hroznětínská, Nádražní, Masarykova, U Nemocnice, část ul. Lidická s ul. Borecká tvoří dotváří okruh sběrných komunikací v centru města. Vybrané obslužné komunikace, které doplňují sběrné komunikace se nacházejí na ul. Lidická, Krušnohorská, Masarykova, Severní, Tylova, S.K. Neumana a Jungmanova.

Sběrné komunikace umožňují dopravní napojení na nadřazený systém dopravy Karlovarského kraje. Nařazený systém je popsán v kapitole 1.1.4 Dopravní infrastruktura Karlovarského kraje.

Následující obrázek zatřídění komunikační sítě vymezuje komunikace města Ostrov.





Obrázek 21: Zatřídění komunikační sítě města Ostrov

### 1.2.4 Analýza dopravního chování - poptávka po mobilitě

Charakteristika poptávky po mobilitě byla zjištěna průzkumem dopravního chování v domácnostech. Základními charakteristikami jsou hybnost a dělba přepravní práce. Současně byla zjišťována i spokojenost s dopravní infrastrukturou a ochota obyvatel změnit dopravní chování.

Průzkum dopravního chování byl proveden na vzorku 526 osob v září a říjnu roku 2021. V těchto měsících je vliv pandemie COVID 2021 na dopravu minimální. Osloveno bylo 182 domácností s průměrnou obložeností 2,89 osob/domácnost. 39 oslovených bydlí v rodinných domech. 51% oslovených bydlí v bytových domech.

Věkové rozmezí	Počet dotazovaných
0-9	21
11-20	33
21-30	63
31-40	135
41-50	140
51-60	89

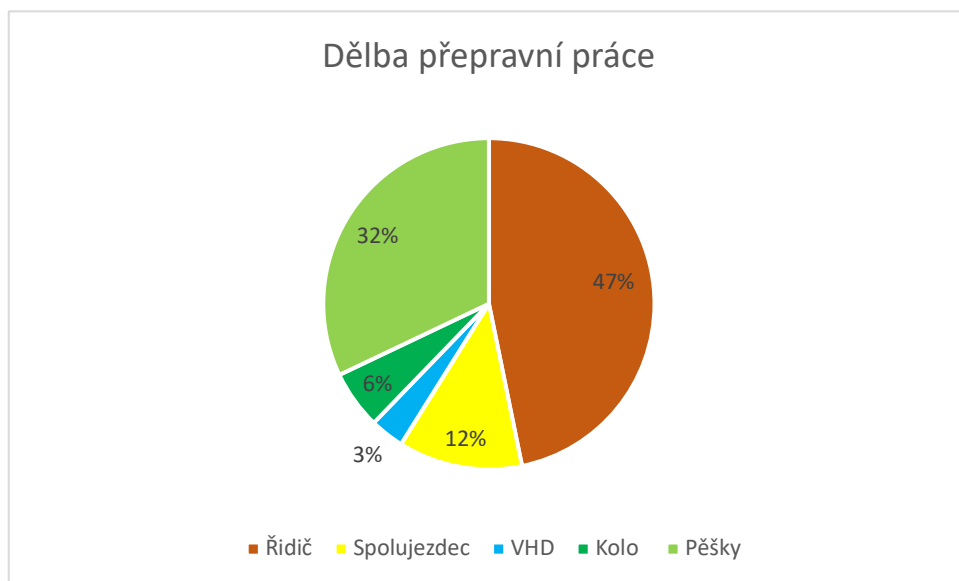
Tabulka 4: Identifikace tazatelů dle věku

Zjištěný stupeň automobilizace je 547 vozidel na 1000 obyvatel. Průměrné roční zvýšení počtu vozidel hodnoty 1,53% je plánováno dotazovanými. Roční snížení počtu vozidel je plánováno 0,3% tazateli. Celkový roční nárůst vozidel je tedy vypočítán na 1,23% vozidel. To odpovídá běžnému zvýšení počtu vozidel, který je evidován ve městech obdobné velikosti.

Obměna vozového parku je plánována 8% dotazovaných. Průměrná obměna vozového parku v ČR je 4,5%. Z tohoto hlediska je zjištěná plánovaná obměna vozového parku nadprůměrná.

Roční nákup elektromobilu zvažuje 0,4% tazatelů. Předpokládá se, že toto číslo do roku 2030 významně poroste.

Zjištěná hybnost 4,53 cest za den je vysoká a odpovídá neomezenému dopravnímu chování tazatelů.



Graf 2: Dělbá přepravní práce dle analýzy dopravního chování

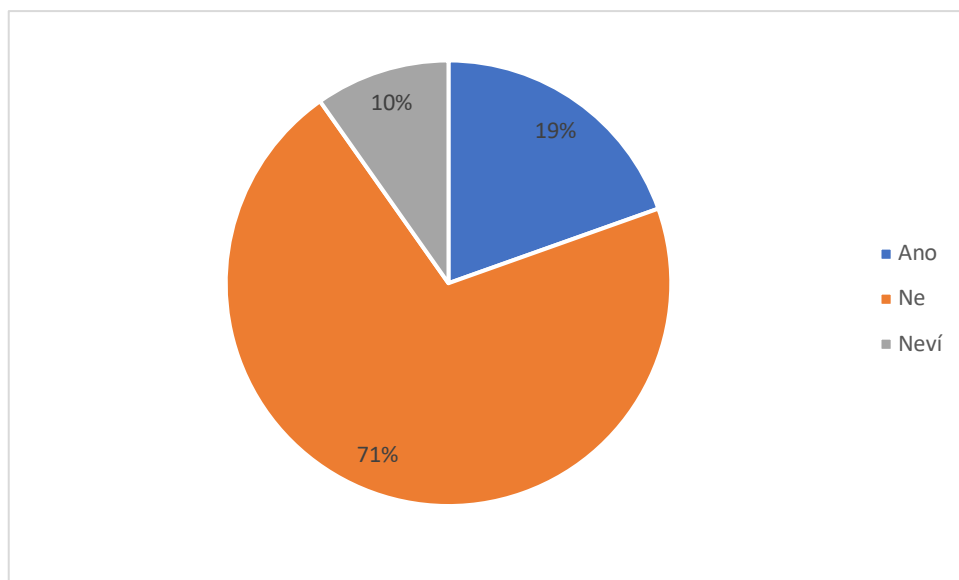
Dělbá přepravní práce je podíl cest vykonaný jednotlivými druhy dopravy. Dle zjištění je podíl cest automobilovou dopravou jako řidič 47% cest. Spolujezdců je 12%, cest veřejnou dopravou je 3%, podíl cest na kole je 6% a cest pěšky je 32%. Vysoký podíl cest pěšky je specifický pro menší města velikosti 10-25 tis. obyvatel. Vysoký podíl pěší dopravy je podporován kompaktní zástavbou města.

Tazatelé byly vyzváni k hodnocení podmínek pro jednotlivé druhy dopravy ve městě. Nejhorší je hodnoceno parkování průměrným stupněm 3,24. Hodnocení bylo provedeno na stupnici 1-5 jako ve škole. Naopak nejlepší hodnocení 2,24 dostaly cesty a podmínky pro automobilovou dopravu. Druhým nejlepším byla hodnocena cesta do školy. Podmínky pro cyklisty, veřejná doprava a podmínky pro pěší dopravu byly hodnoceny velmi podobně hodnotou 2,41 až 2,45.

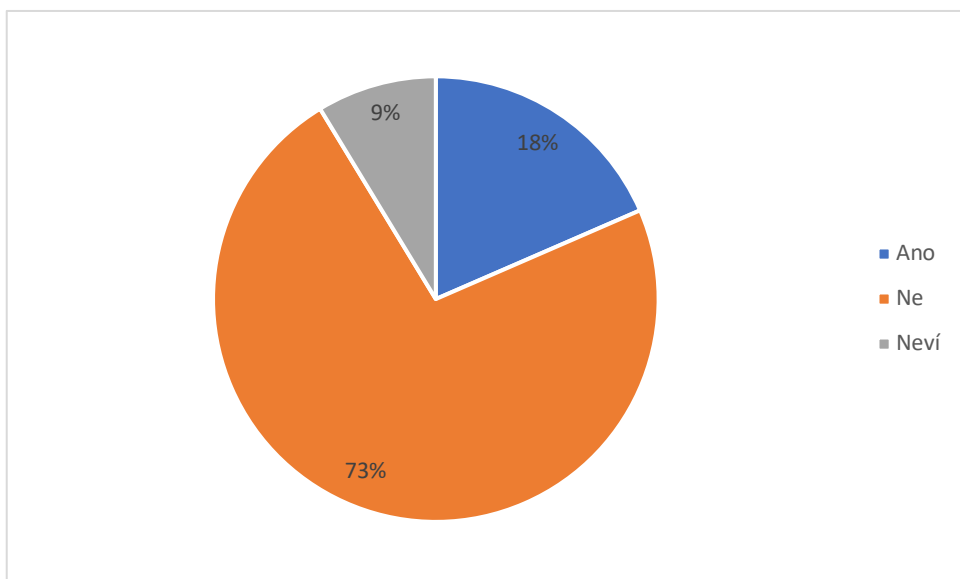
	Cesty	Parkování	Chodníky	Veřejná doprava	Podmínky pro cyklisty	Cesta do školy
Vynikající	17%	5%	14%	16%	17%	28%
Chvalitebné	50%	26%	46%	42%	38%	36%
Dobré	26%	24%	27%	27%	30%	22%
Dostatečné	8%	26%	11%	8%	15%	9%
Nedostatečné	0%	18%	2%	6%	1%	4%
Průměr	2,24	3,24	2,41	2,45	2,45	2,26

Tabulka 5: Hodnocení podmínek pro jednotlivé druhy dopravy

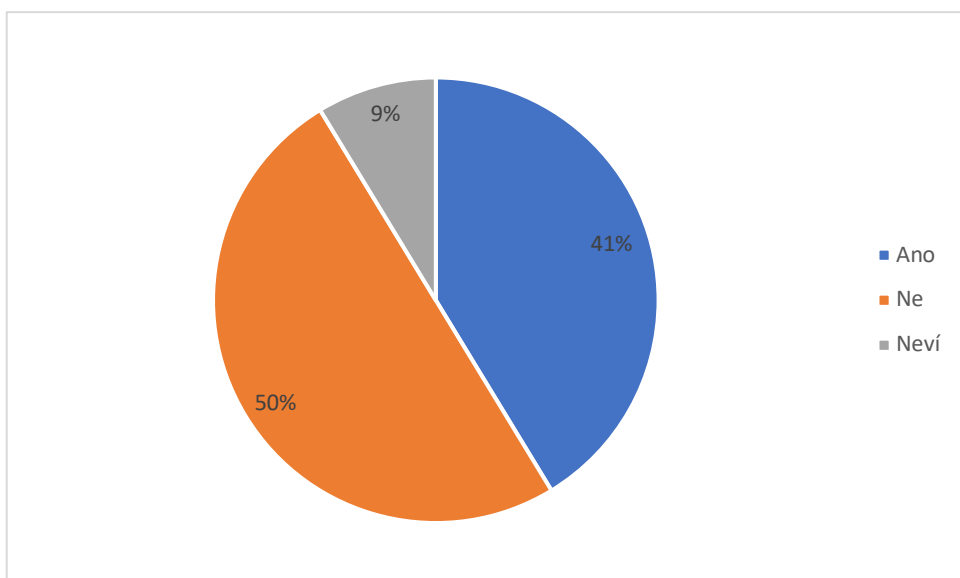
Doplňující otázky v dotazníku byly zvoleny s ohledem na návrhovou část.



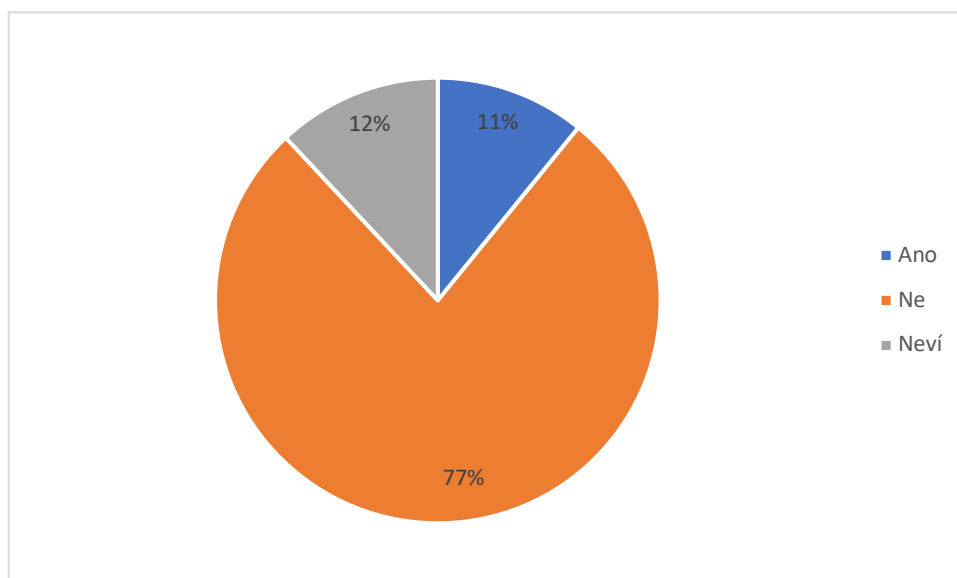
Graf 3: Využili byste nabídku sdílených kol na 15 minut zdarma?



Graf 4: Vyžili byste nabídku sdílených koloběžek za 2 Kč/min?



Graf 5: Vyžili byste nabídku pronájmu parkovacího stání za 2000/rok?



Graf 6: Využili byste nabídku možnosti dobíjení elektromobilu u domu?

## 1.3 AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA - ZÁKLADNÍ KOMUNIKAČNÍ SÍŤ

### 1.3.1 Základní komunikační skelet, stav komunikační sítě, funkční zařídění

Základní komunikační skelet stanovuje funkci pozemních komunikací a dělí je na komunikace s dopravní funkcí a komunikace s obslužnou funkcí. Komunikace s dopravní funkcí jsou rychlostní a sběrné komunikace. Obsluhu jednotlivých nemovitostí a jejich připojení zajišťují obslužné a účelové komunikace.

Základní komunikační skelet tvoří:

Státní silnice

- silnice I/13 - K. Vary – Ostrov – Chomutov – Děčín – Liberec

krajské silnice

- silnice I/25 – Ostrov – Jáchymov – státní hranice s NSR
- silnice II/221 – Potůčky – Pernink – Hroznětín – Ostrov – Velichov – Kyselka

a místní komunikace.

Úroveň kvality dopravy (UKD) – kvalita provozních podmínek na pozemních komunikacích vyjádřena stupni A až F. Výsledkem dopravního průzkumu bylo provedeno posouzení UKD na vybraných křižovatkách, výsledkem bylo označení těchto křižovatek písmenem A – doba zdržení je velmi malá (do 12s) a písmenem B -zdržení je bez front (do 20s).

A:

- Okružní křižovatka u Tesco na ul. Jáchymovská
- Okružní křižovatka u LIDLu
- Křižovatka na ul. Severní u ZŠ Ostrov, Májová
- Křižovatka ul. Borecká a U Nemocnice
- Křižovatka ul. Borecká a Hlavní třída
- Křižovatka ul. Masarykova a Májová
- Křižovatka ul. Masarykova a Lidická
- Křižovatka ul. Lidická a Jungmanova
- Křižovatka na náměstí U Brány (Jáchymovská x Hroznětínská)
- Křižovatka ul. Jáchymovská a spojnice s ul. Krušnohorská
- Okružní křižovatka na ul. Masarykova a Krušnohorská



- Křižovatka ul. Karlovarská a Nádražní
- Okružní křižovatka na ul. Nádražní a Dukelských hrdinů
- Křižovatka ul. Nádražní a Hornická
- Křižovatka ul. Karlovarská a Staroměstská (u hřbitova)

B:

- Křižovatka ul. Jáchymovská a most k LIDLu

### Legenda

Úroveň kvality dopravy křižovatek

- A
- B

Základní komunikační síť automobilové dopravy

- A - směrově dělená sběrná komunikace
- B - sběrné komunikace
- C - vybrané obslužné komunikace
- ostatní



Obrázek 22: základní komunikační síť, včetně posouzení úrovně kvality dopravy na vybraných křižovatkách

### 1.3.2 Plánovaná rekonstrukce a výstavba

Územní plán města Ostrov navrhuje přeložky obou silnic I. třídy na území města:

- přeložka silnice I/13 ve východní části řešeného území v souladu s řešením ZUR KK
- přeložka silnice I/25 ve dlouhodobém výhledu navržený koridor nad rámec časové platnosti ZUR KK

A další plánované výstavby dle doložených dokumentů města Ostrov:

- ÚS 12-Vd ul. Jáchymovská
- Studie zástavby proluk, Ostrov
- ÚS Ostrov – lokalita Nad nádražím
- Studie zástavby, dop. řešení a tech. Infr. V ul. U Nemocnice
- Územní studie Ostrov – Areál bývalých kasáren
- Ostrov, studie dopravního řešení nám. U Brány
- DÚR - Dopravní infrastruktura, Jáchymovská ul. – vlečka, Ostrov

Jednotlivé dokumenty popsány v oddíle 1.1.2 Inventarizace dílčích dokumentů pro rozvoj města.

### 1.3.3 Výkonost komunikační sítě – hustota provozu, kapacitní posouzení, rezervy

Výkonost dopravního skeletu ve městě je určována křižovatkami a úseky. Úseky mají většinou vyšší výkonost než křižovatky. Výkonost čtyřpruhového úseku je cca 10 – 15 tis. vozidel. Dosažená intenzita dopravy je max. 18 400 vozidel za 24 hodin. Většina ZÁKOS je zatížena intenzitami do 9 tis. vozidel, vyjma úseku I/13 v části 3-0486, který je zatížen dopravou směřující na Hraniční přechod s Německem nebo do centra města Ostrov.

V rámci kapitoly jsou uvedeny dopravní informace o intenzitách dopravy za 24 hod. ze Sčítání dopravy na dálniční a silniční síti v roce 2010 a 2016 pro město Ostrov.

Sčítání dopravy ŘSD 2010/2016							
Město Ostrov na Ohři, RPD1							
Dálnice/Silnice	Profil	Těžká vozidla rok 2010	Osobní a dodávková vozidla rok 2010	Intenzita v roce 2010	Těžká vozidla rok 2016	Osobní a dodávková vozidla rok 2016	Intenzita v roce 2016
I/13	3-0486	2 023	8 644	10 757	2 144	10 138	12 296
	3-0487	1 797	5 300	7 138	1 790	6 774	8 646
III/22127	3-0482	644	3 861	4 552	535	4 635	5 220
	3-3181	212	1 052	1 276	171	1 031	1 220
	3-5230	644	3 861	4 552	535	4 635	5 220
<b>Součet</b>		<b>5 320</b>	<b>22 718</b>	<b>28 275</b>	<b>5 175</b>	<b>27 213</b>	<b>32 602</b>
<b>Podíl TV</b>		<b>0,188</b>			<b>0,159</b>		
<b>Změna k roku 2010</b>				<b>1</b>			<b>1,15</b>

Tabulka 6: Stav Intenzity dopravy za 24 hodin (RPDI), území města Ostrov /zdroj: ŘSD

Poznámka 1: Intenzita dopravy je vyjádřena ve fyzických vozidlech. Celoroční průměry intenzit za 24 hod. dle podkladů ŘSD-RPD1

Poznámka 2: Ve sčítání dopravy v roce 2010 došlo ke změně metodiky u nákladních vozidel s přívěsy a tahačů s návěsem. Na rozdíl od předchozích sčítání byly tyto soupravy započteny jako jedno vozidlo. Podíl nákladní dopravy v roce 2016 činila profilech města Ostrov zhruba 16 %, přičemž do nákladních vozidlech nejsou započteny dodávky.

Poznámka 3: Mezi roky 2010 a 2016 lze vysledovat nárůst 15 %,





INTENZITY DOPRAVY NA VYBRANÝCH KŘIŽOVATKÁCH ZA 24HOD

Za 24 hodin běžného pracovního dne				
Křižovatka	osobní	lehké nákladní	těžké nákladní	Celkem
U Nemocnice x Borecká	2891	421	95	3407
Májová x Masarykova	1836	257	32	2125
Jáchymovská x Hlavní třída	16286	562	323	17171
Kaufland x Jáchymovská	11053	500	214	11767
II/221 x Obchodní (Lidl)	12376	817	618	13811
Krušnohorská x Jáchymovská	6904	367	200	7471
Masarykova x Krušnohorská	7897	289	112	8298
Jáchymovská x Hroznětínská	6865	368	184	7417
Jungmannova x Lidická	2114	470	23	2607
Lidická x Masarykova	5708	576	30	6315
Nádražní x Hornická	2845	430	438	3713
Karlovarská x Nádražní	7278	895	317	8490
Jáchymovská x Severní	1950	548	93	2590
Staroměstská x Karlovarská	7014	376	304	7694

Tabulka 7: Intenzity dopravy na vybraných křižovatkách za 24 hod.

Na základě přepočtu dopravního průzkumu, během pracovního dne, je dopravně nevytíženější je křižovatka Jáchymovská x Hlavní třída, následuje II/221 x Obchodní (LIDL), naopak křižovatka s nejnižší intenzitou je Májová x Masarykova a Jáchymovská x Severní.

### 1.3.4 Organizace dopravy, dopravně zklidněné oblasti

Organizací dopravy se rozumí uspořádání celé dopravní soustavy města. Ostrov má důležitý západní obchvat na který směřuje sběrnými komunikacemi dopravu, především tranzitní, mimo centrum. Na těchto sběrných komunikacích je pomocí organizačních a regulačních opatření uspořádán provoz. Tato opatření by měla směřovat ke zvýšení homogenity dopravního proudu, případně preferovat vozidla MHD. ZÁKOS je tvořen stykovými a průsečnými křižovatkami.

Dopravně zklidněné jsou komunikace v obytných zónách, v blízkosti výškové zástavby a škol. Aplikovanými organizačními opatřeními jsou jednosměrné režimy, zákazy zastavení a stání, vyhrazená stání pro parkování.

### 1.3.5 Dopravní závady a problémy

Je řešeno v oddíle 1.8. DOPRAVNÍ PRŮZKUMY, na základě jednotlivých průzkumů.

### 1.3.6 Nehodové lokality

Je řešeno v oddíle 1.9.2. Nehodovost – vývoj a závažnost, společně se všemi druhy dopravy.

### 1.3.7 Připravenost dopravní obslužnosti průmyslové zóny

Průmyslová zóna na jihu města je obsluhována dopravně ze ul. Průmyslová, tato komunikace navazuje na sjezd I/13 a v tím doprava nezatěžuje centrum města. Další zóna se nachází v těsném sousedství s železniční trasou a stanicí Ostrov nad Ohří.

### 1.3.8 Výhledové záměry, propojení s místními částmi a přilehlými obcemi

Místní části jsou obsluhovány silnicemi I/13 (směr Karlovy Vary, Květnová, I/25, (Dolní Žďár, Horní Žďár), II/221 (Kfely), III. (Mořicov).

Výhledové záměry města jsou popsány v oddíle 1.1.1 Inventarizace dílčích dokumentů pro rozvoj města.

## 1.4 VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA

Doprava představuje významnou složku národního hospodářství nejen z hlediska tvorby hrubého domácího produktu, ale i z pohledu zaměstnanosti a návaznosti na ostatní sektory. Veřejná doprava je oblast dopravy, která neplní pouze ekonomické a dopravní cíle, ale v jistém smyslu představuje opatření sociální a ekologické politiky.

V České republice je nejvýznamnějším předpisem v oblasti veřejné dopravy a přepravy cestujících již zmíněný **zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících**.

Vedle hlavního zákona o přepravě cestujících vstupuje do problematiky veřejné dopravy celá řada dalších předpisů. Již byl zmíněn **zákon č. 266/1994 Sb., o drahách**, který vymezuje podmínky pro stavbu a provozování drážní dopravy. Pro železniční dopravu je také důležitý zákon, kterým jsou řízeny České dráhy, a. s., jedná se o **zákon č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy**, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty, tímto zákonem došlo k oddělení provozování drah a drážní dopravy.

Autobusovou dopravu nejvíce upravuje **zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě**. Zákon vymezuje podmínky, které musejí dopravci splnit, věnuje se povinnostem dopravce ve vztahu k cestujícím i ve vztahu ke státu.

### 1.4.1 Veřejná osobní silniční doprava

Veřejná doprava ve městě Ostrov je zajišťována veřejnou linkovou autobusovou, případně městskou hromadnou dopravou.

Veřejná osobní silniční doprava je zajišťována na komunikacích:

- silnice I/13 - K. Vary – Ostrov – Chomutov – Děčín – Liberec
- silnice I/25 – Ostrov – Jáchymov – státní hranice s NSR
- silnice II/221 – Potůčky – Pernink – Hroznětín – Ostrov – Velichov – Kyselka
- silnice II/0242 Horní Žďár – Vykmarov
- silnice III/22128 – Horní Žďár – Hluboký
- silnice III/2236 – Květnová - Maroltov
- silnice III. – Karlovy vary - Ostrov – Mořicov
- místními a ostatními komunikacemi v centru města Ostrov

Tyto komunikace jsou znázorněny v Obr. 24: Zatřídění komunikační sítě města Ostrov



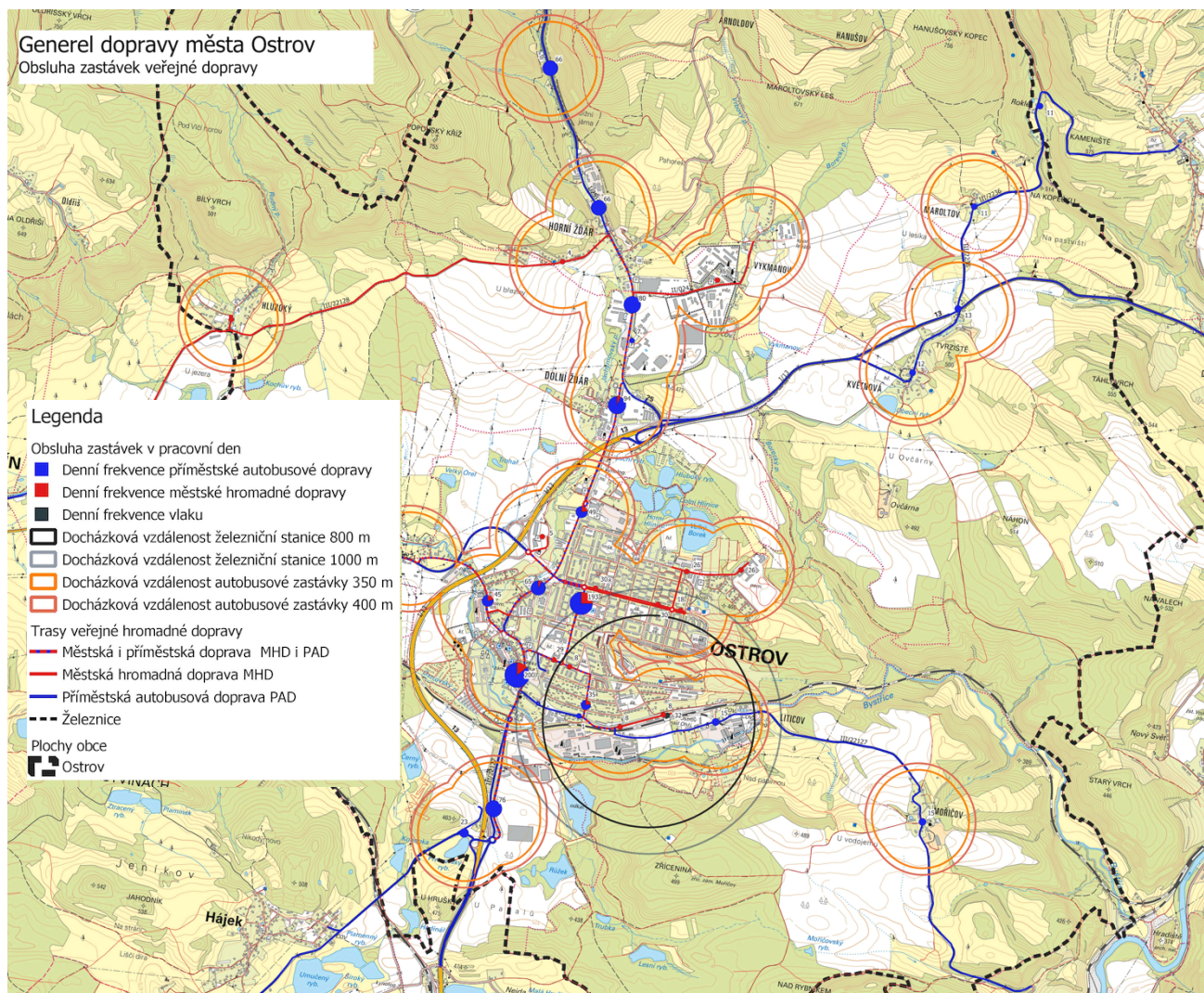


### 1.4.3 Vedení linek, posouzení stavu a rozmístění zastávek, dosažitelnost

Ve městě Ostrov je provozovatelem autobusové dopravy jak příměstské tak MHD společnost MHD Karlovy Vary.

Autobusové nádraží je dnes umístěno v Masarykově ulici, v blízkosti Mírového náměstí; některé zastávky jsou umístěny v Jáchymovské ulici v prostoru „u zámku“, před křižovatkou s Hlavní „U Jidelny“, u Tesca.

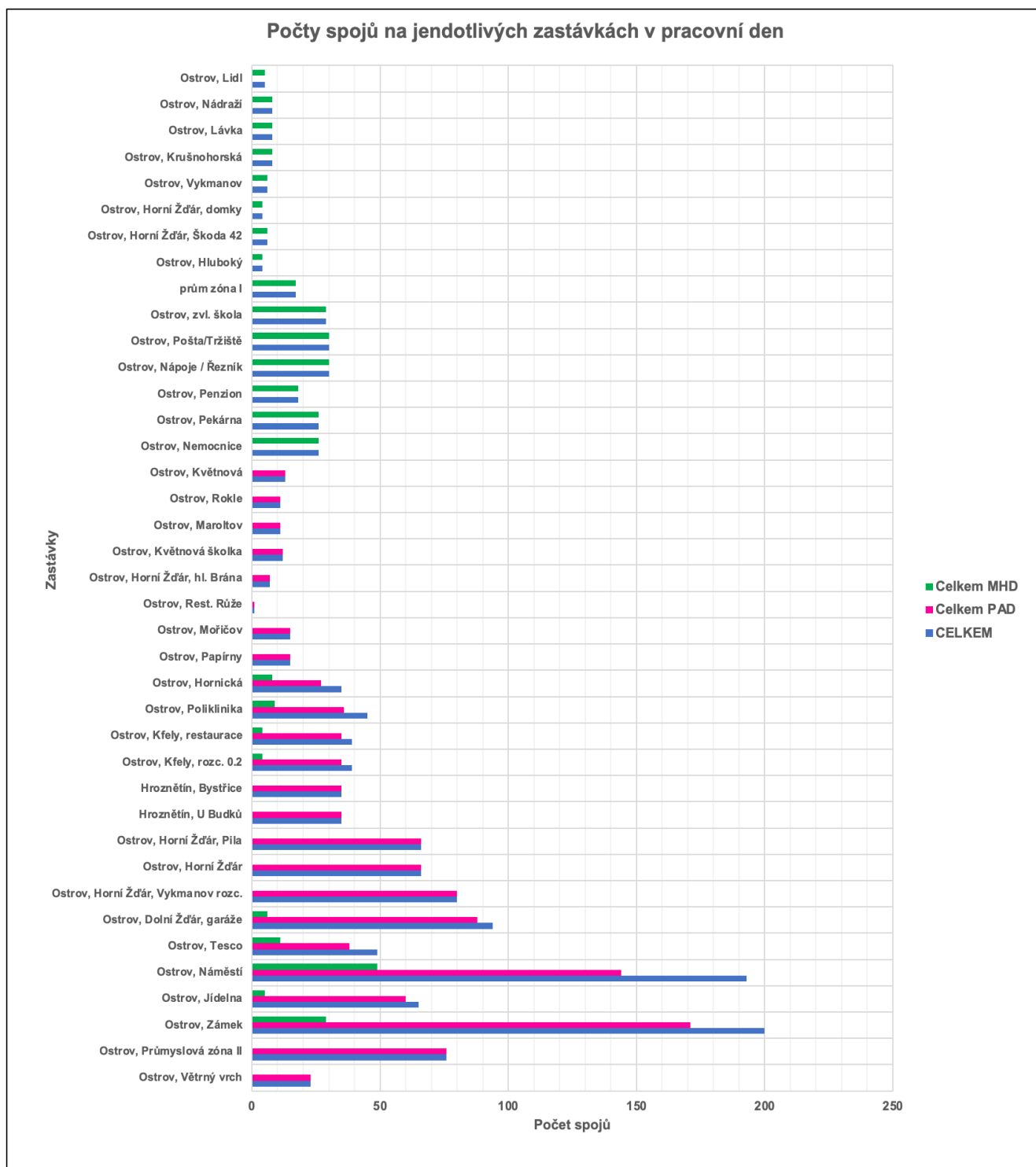
Město Ostrov řeší, ve fázi přípravy, vybudování nového centrálního nádraží – v prostoru východně od křižovatky přípojky z I/13 s Jáchymovskou ulicí.



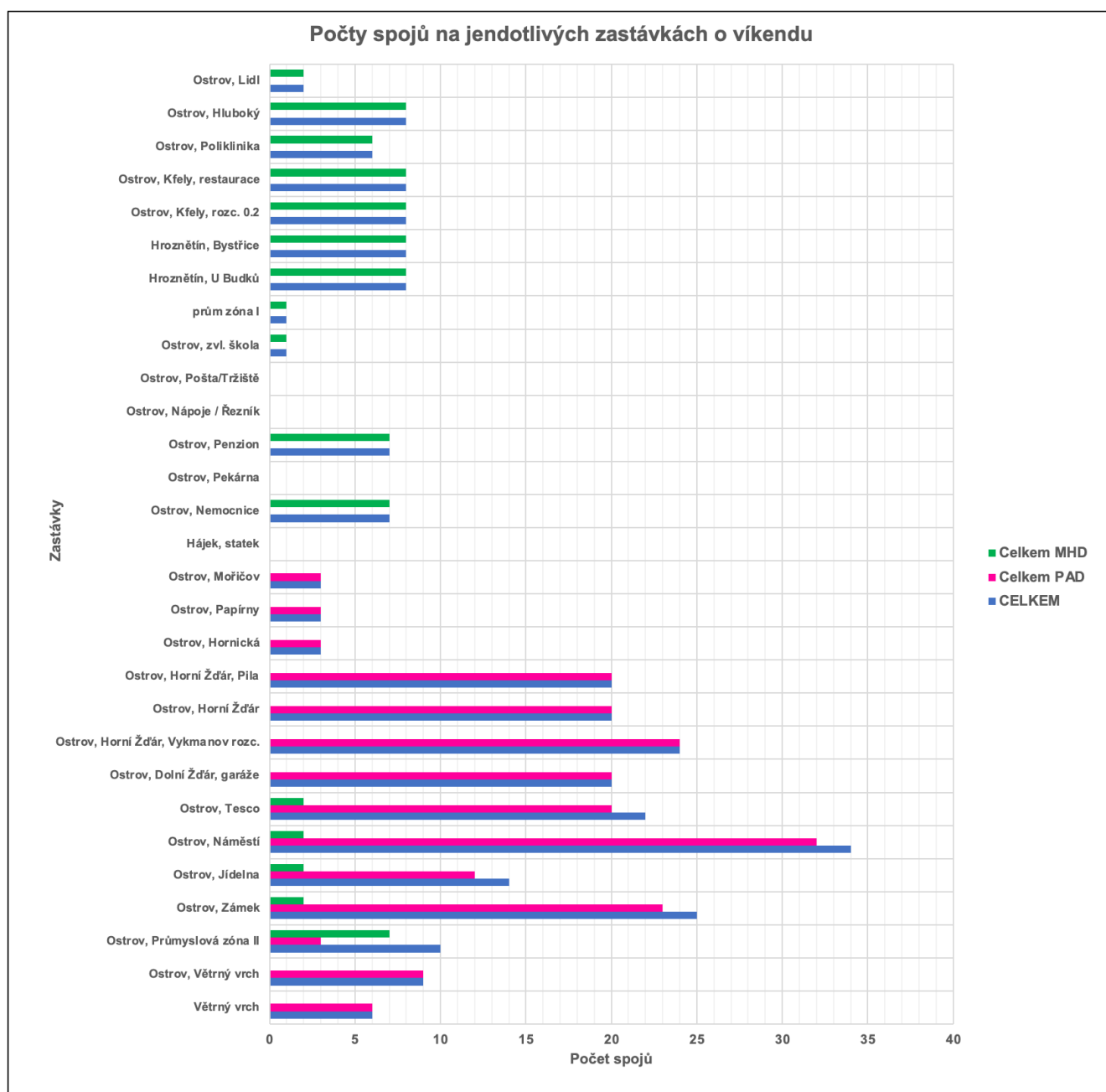
Obrázek 26: Obsluha zastávek VHD

Z výše uvedeného obrázku vyplývá, že pouze zastávka Ostrov – nádraží má horší obslužnost, zastávka se nachází v docházkové vzdálenosti 800 – 1000m. Ostatní zastávky jsou v docházkové vzdálenosti do 350m.





Graf 7: Počty spojů na jednotlivých zastávkách v pracovní den



Graf 8: Počty spojů na jednotlivých zastávkách o víkendu

#### 1.4.4 Služby pro osoby s omezenou pohyblivostí -závady

Hodnocení bezbariérových zastávek VHD	
Počet nástupních hran	ks
Vyhovuje	17
Částečně vyhovuje	24
Nevyhovuje	23
<b>Celkem</b>	<b>64</b>
Přístřešek	
	ks
S přístřeškem	31
Bez přístřešku	33

Tabulka 8: Hodnocení bezbariérovosti zastávek

Stav jednotlivých zastávek je posouzen v oddíle 1.7.2 Bezbariérové řešení, na Obr. 31 -Základní síť bezbariérových pěších tras. Jako nevyhovující zastávky, označeny červeně, jsou označeny zastávky s absencí nástupiště (Ostrov, Papirny) nebo s nástupištěm ve zcela neodpovídajícím technickém stavu z hlediska použití osob s omezenou schopností orientace a pohybu.

## 1.5 DOPRAVA V KLIDU

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

V podmínkách města Ostrov byly průzkumy statické dopravy zaměřeny na:

- odstavování vozidel ve vybraných lokalitách vícepodlažní bytové zástavby
- parkování vozidel v oblasti centra města a přilehlého okolí.

Legislativa zahrnující parkování:

- Zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích
- Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích
- Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích
- TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích
- ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel
- ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací, ...

### 1.5.1 Rozmístění parkovacích a odstavných stání na terénu vč. kapacity

Odstavování vozidel je nyní realizováno z části na volných plochách podél některých ulic, z části v řadových garážích umístěných v několika skupinách v jiných částech města. Předpokládá se vybudování podzemních garáží u Masarykovy ulice severně od základní školy. S vybudováním dalších hromadných garáží ani s výstavbou nových skupin řadových garáží mimo stávající „garážové areály“ se neuvažuje. S výstavbou nových bytových domů, je třeba budovat v rámci této výstavby i příslušný počet odstavných stání a garáží (u rodinných domů, v podzemí, v suterénu nájemných domů a podobně).

Parkování vozidel se částečně prolíná s odstavováním vozidel. V některých ulicích byla vybudována šikmá či kolmá stání, která fungují jako odstavná i parkovací. Podobné úpravy mohou pokračovat i v některých dalších ulicích (tam kde to umožní prostorové uspořádání uličního profilu). Na místech, která vyvolávají vyšší nároky na parkování, jsou zpravidla průběžně parkovací plochy vybudovány (obchodní domy, kulturní zařízení, správní objekty a jiné úřady, služby, sportoviště, podniky). Nedostatek míst se jeví u některých podniků (Hroznětínská ulice).

V rámci změn ÚPM bylo vyřešeno parkování v prostoru zámku s přeložkou Jáchymovské ulice. Nedostatečná kapacita parkování přetrvává na Ostrovském sídlišti v ulicích Družební a Jungmannova (nunto vyřešit majetkoprávní vztahy na přilehlých pozemcích za účelem navýšení kapacity).

Kapacity parkovacích ploch viz. oddíl 1.5.6 Bilance nabídky a poptávky, zhodnoceno na základě provedeného průzkumu statické dopravy v období 7.6. – 9.6. 2021 ve městě ostrov.

### 1.5.2 Počty parkovacích míst dle typu

Viz. Kapitola 1.5.6 Bilance nabídky a poptávky, zhodnoceno na základě provedeného průzkumu statické dopravy v období 7.6. – 9.6. 2021 ve městě ostrov.

### 1.5.3 Regulace statické dopravy

Největší zónou s regulací statické dopravy je užší centrum „starého města“. Jedná se o parkování „Parkoviště s parkovacím kotoučem“ (č. IP 13b), řidič musí při začátku stání umístit kotouč viditelně ve vozidle a nastavit na něm dobu začátku stání, kterou nesmí až do odjezdu měnit. Na dodatkové tabulce je pak vyznačena doba 1hod, po kterou je bezplatné parkování umožněno a to v časech PO-PÁ 9-18 a SO 8-12hod.

### 1.5.4 Technologie obsluhy parkovišť

Viz. Předchozí oddíl 1.5.3

### 1.5.5 Odstavování a parkování nákladních automobilů, příp. autobusů

Odstavování nákladních automobilů je umožněno v rámci průmyslových zón, částečně v Nádražní ulici. A v okrajových částech města.

Mírové náměstí v Ostrově slouží jako autobusové nádraží, ale i jako plocha nežádoucího odstavení autobusů.

### 1.5.6 Bilance nabídky a poptávky

Z obecného pohledu bilance musí být nabídka a poptávka v rovnováze. Otázkou však je, v jakém rozsahu odstavená vozidla splňují a dodržují platnou legislativu danou zákonem 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Podle znění §25 odstavec 3) je stání a zastavení dovoleno za uvedených podmínek:

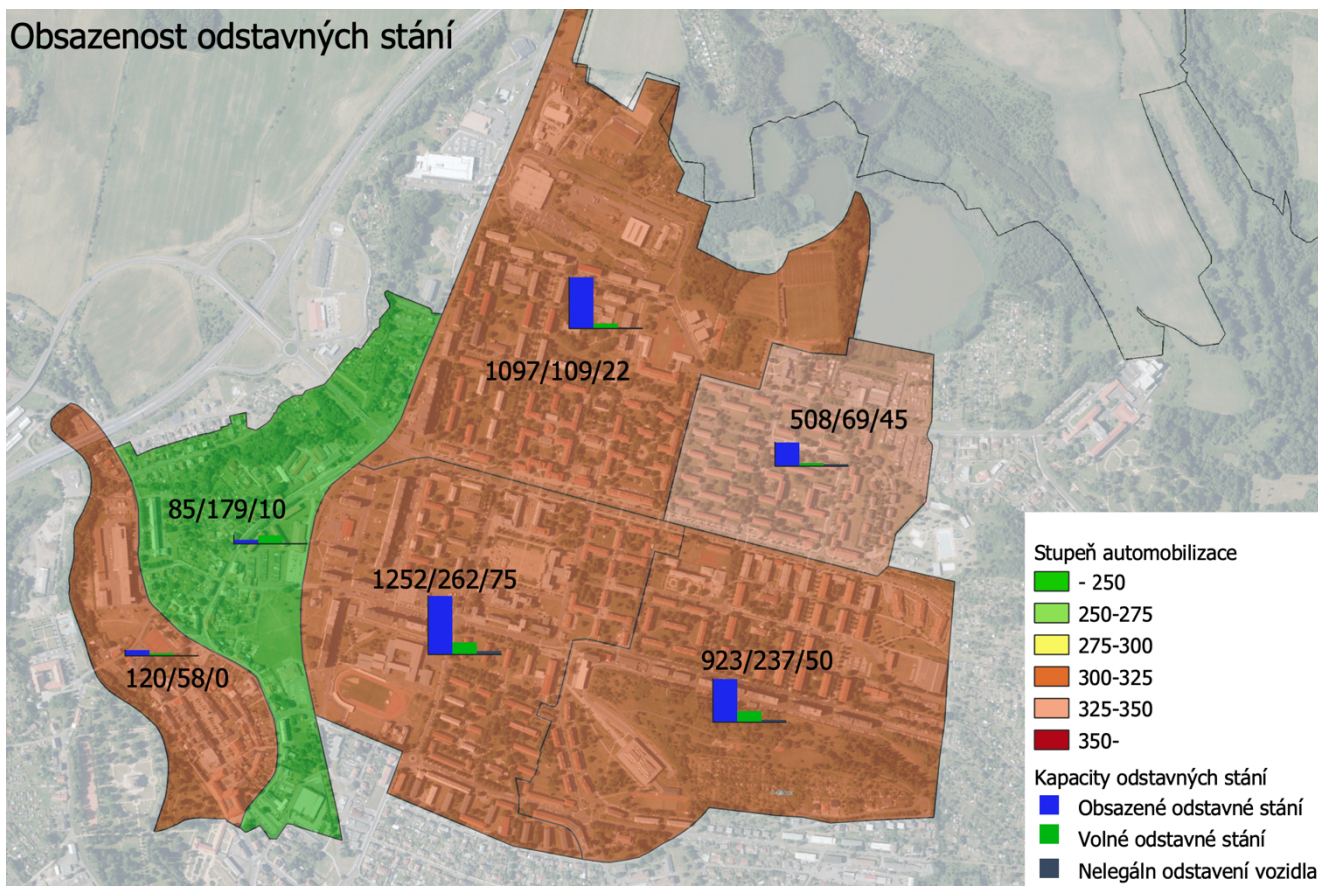
„Při stání musí zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký nejméně 3 m pro každý směr jízdy; při zastavení musí zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký nejméně 3 m pro oba směry jízdy“. Toto ustanovení garantuje dopravní dostupnost vozidel HZS, resp. vozidel IZS obecně.



## PRŮZKU VÍCEPDLAŽNÍ ZÁSTAVBY

Pro potřeby hodnocení území s vícepodlažní bytovou zástavbou byl proveden dopravní průzkum odstavení vozidel s cílem definovat nabídku a poptávku, především pak počet vozidel odstavených v rozporu s legislativou. Dopravní průzkum byl proveden ve dnech 07.06.2021 a 08.06.2021 po 21 hodině večer.

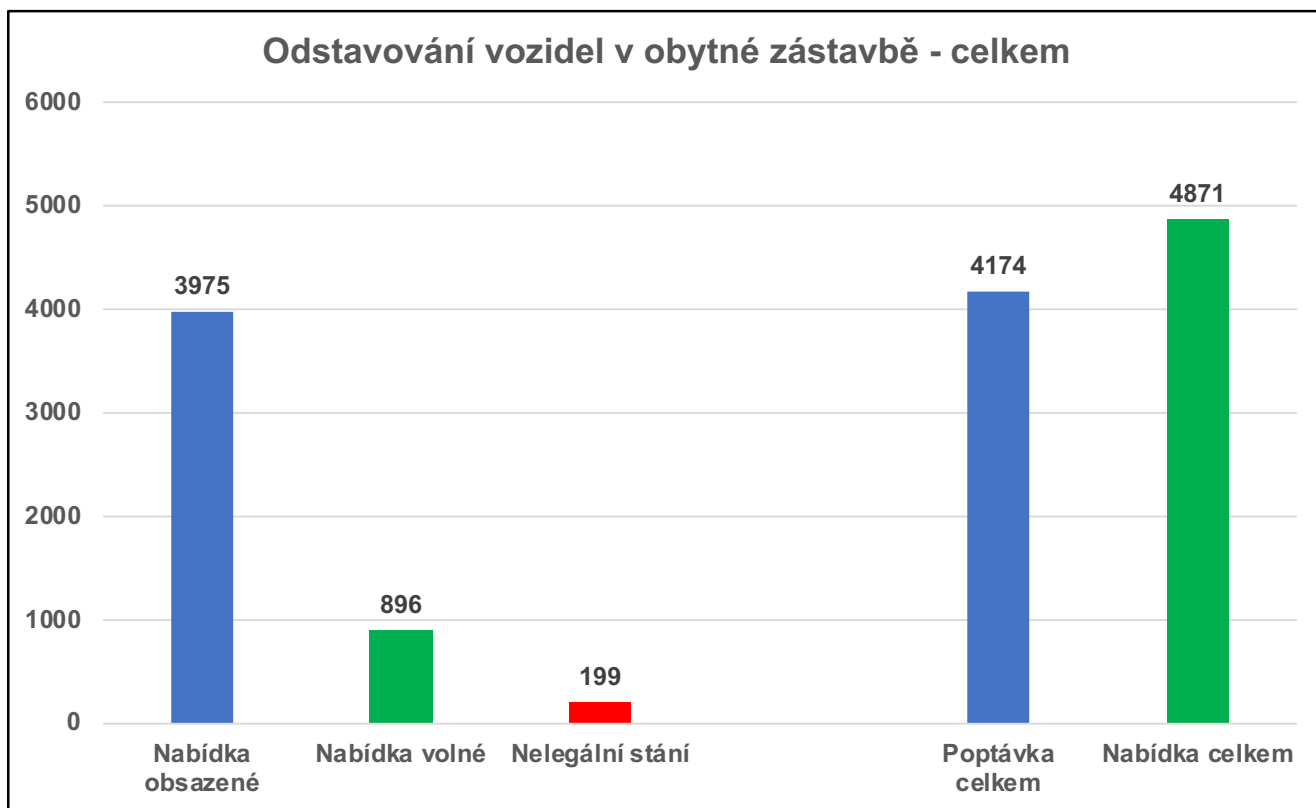
Tento průzkum se uskutečnil v lokalitách vícepodlažní zástavby města Ostrov podle doloženého přehledu stupně automobilizace:



Obrázek 27: Oblasti průzkumu odstavení vozidel na území města Ostrov (velké zóny), s vyjádřením stupně automobilizace

Souhrnná poptávka dosáhla 4 174 zaparkovaných a odstavených vozidel ve sledovaných oblastech viz. Obr. 27. Z celkové poptávky bylo evidováno 199 vozidel zaparkovaných a odstavených v rozporu s legislativou, což představuje zhruba 5 % vozidel. Z těchto vozidel výrazně převažuje stání v bytové zástavbě, kde není vyznačena parkovací plocha, případně není stání regulováno.

Celková nabídka ve sledovaných oblastech činila 4871 stání, z nichž 896 stání nebylo využito.



Graf 9: Souhrnná bilance nabídky a poptávky ve sledovaných oblastech



Graf 10: Souhrnná bilance nabídky a poptávky ve sledovaných oblastech

## PRŮZKUM CENTRA MĚSTA A PŘÍLEHLÉHO OKOLÍ

Průzkum statické dopravy v centru města Ostrov se uskutečnil dne 08.06. – 09.06.2021 v časovém rozsahu 7-19 hodin. Z důvodu stanovení objemů zákaznických (poptávkových) skupin statické dopravy byl průzkum proveden záznamem registračních značek (RZ) vozidel (dříve státní poznávací značka). Registrační značky byly zaznamenávány v hodinových intervalech.

Vozidla byla rozdělena do 2 skupin:

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

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

Vymezené území bylo rozděleno na celkem 3 samostatných oblastí, ve kterých se uskutečnil dopravní průzkum.

Oblast 1 – Staré náměstí

Oblast 2 – Staré náměstí – Jáchymovská ulice

Oblast 3 – Mírové náměstí

Vyhodnocení průzkumu viz. Oddíl 1.8.3 Průzkum statické dopravy

### 1.5.7 Závady a problémy

Cílem řešení dopravy v klidu v centrech měst by měla být redukce zbytné dopravy při hledání parkovacího místa, redukce ploch určených statické dopravě, zajištění přiměřené docházkové vzdálenosti mezi funkční plochou parkování a místem uspokojení prioritní potřeby (nakupování, návštěva divadla atd.) ve vztahu k podpoře udržitelných druhů dopravy.

Dle provedeného průzkumu statické dopravy je patrná zvýšená poptávka po parkovacích a odstavných stání v lokalitách s bytovou zástavbou – jednotlivé lokality v oddíle 1.8.3 Průzkum statické dopravy, toto je způsobeno zvyšujícím se stupněm automobilizace obyvatel a jejich potřebami.

## 1.6 CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Přístup k řešení cyklistické a pěší dopravy je odlišný od postupu u ostatních druhů dopravy. V rámci této kapitoly je zpracována základní kostra sítě tras cyklistické a pěší dopravy, na které jsou definovány konkrétní problémy v území a způsoby jejich řešení. Jedná se o přehlednější a srozumitelnější přístup, protože na navržených ucelených trasách bude zřejmé, které úseky a lokality vyhovují a v jakém uspořádání mají být trasy řešeny.

### 1.6.1 Současná síť cyklistických komunikací

Město Ostrov má zpracovaný Generel cyklistické dopravy (aktualizovaný 12/2017). Tento dokument stanovuje koncepci rozvoje cyklistické dopravy jako součást dopravního systému města. Cyklistická doprava se vyznačuje ekologickou nezávadností, menšími prostorovými nároky, nízkými náklady a maximální dostupností cílů. Největší nevýhodou je závislost na počasí a zranitelnost cyklistů v silničním provozu.

Generel cyklistické dopravy města Ostrov navrhuje vybudování sítě cyklistických tras, které mají sloužit jak pro rekreačním účelům, tak každodennímu používání jízdního kola, např. pro cesty do práce. Výstavba jednotlivých úseků cyklistických tras se v Ostrově odehrává především jako samostatné investice, ale i jako součást jiných staveb (např. při výstavbě a rekonstrukcích komunikací).

Cyklistické trasy jsou nejdůležitější částí cyklistické infrastruktury, generel však zmiňuje i umístění dalších zařízení, jako je např. cykloturistický „terminál“, úschovna kol, informačních systémy apod.

#### Značené regionální trasy

Trasy procházející městem Ostrov vyznačené cykloturistickým značením Klubu českých turistů (KČT). V bezprostředním okolí Ostrova jsou v současné době vyznačeny tyto cyklotrasy:

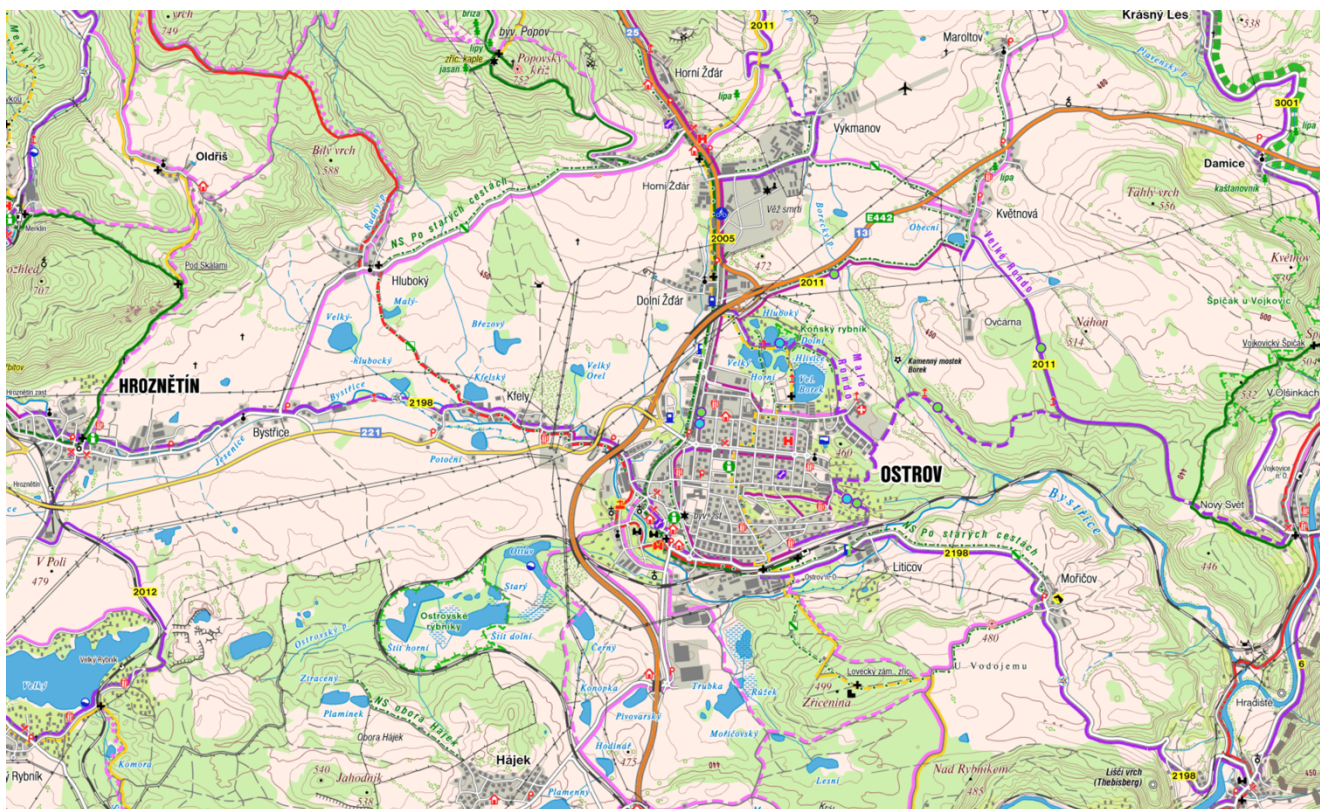
- Ostrov – Malé rondo
- Ostrov – Velké rondo
- Ostrov – Vojkovice (částečně Velké Rondo, dále trasa č. 2011)
- Ostrov – Květnová (částečně Velké Rondo, dále trasa č. 2011)
- Ostrov – Mořičov - Velichov – (EuregioEgrensensis, trasa č. 2198)
- Ostrov – Kfely - Hroznětín – kolem Velkého rybníka – Sadov – Nová Role (trasa č. 2012)
- Ostrov – Jáchymov (trasa č. 2005)

Další značené okruhy:

- trasa č. 1 - Na zřícenině,
- trasa č. 2 - Okolo obory Hájek,
- trasa č. 3 - Do Květnové,
- trasa č. 4 - Do Jáchymova,
- trasa č. 5 - Do Velichova,
- trasa č. 6 - K jezeru,
- trasa č. 7 - Na Klínovec,
- naučná stezka Po starých cestách okolo Ostrova.

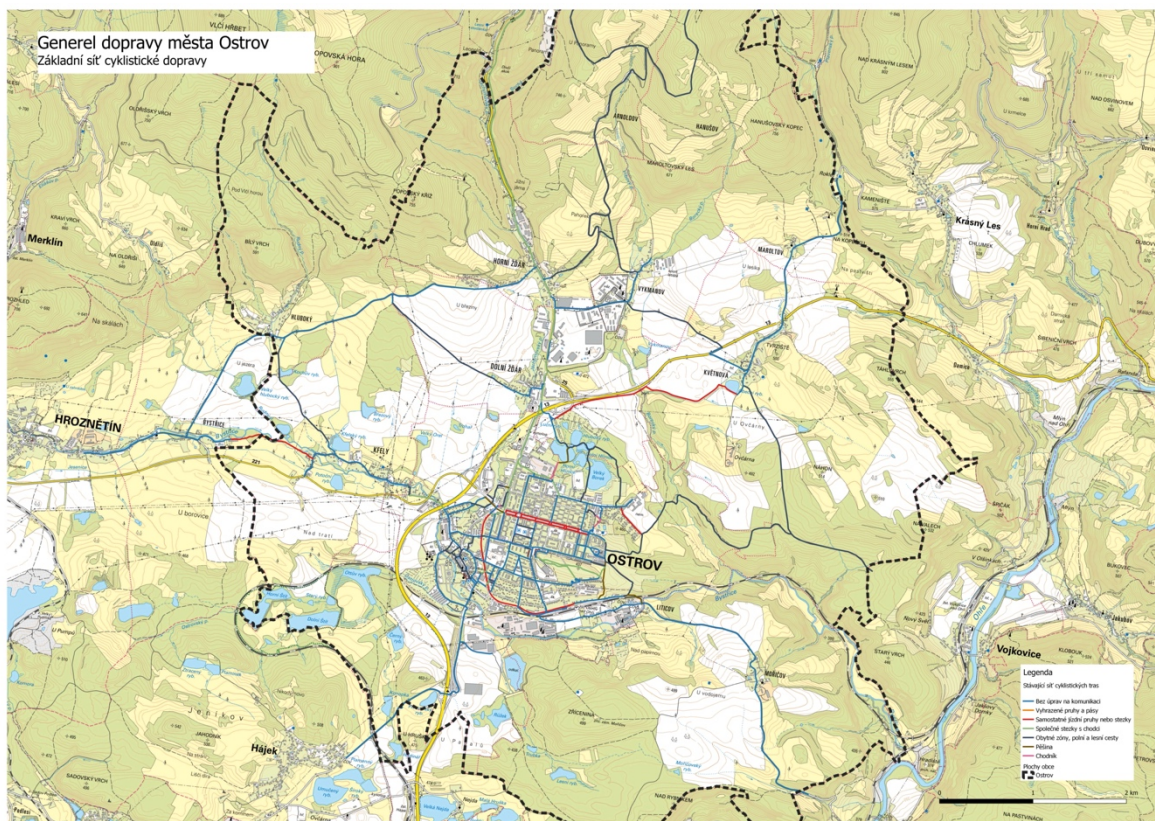


Veškeré cyklotrasy jsou k dispozici na webových stránkách města Ostrov, vč. mapových aplikací - <http://cykloportal.ostrov.cz/cz/cyklotrasy>

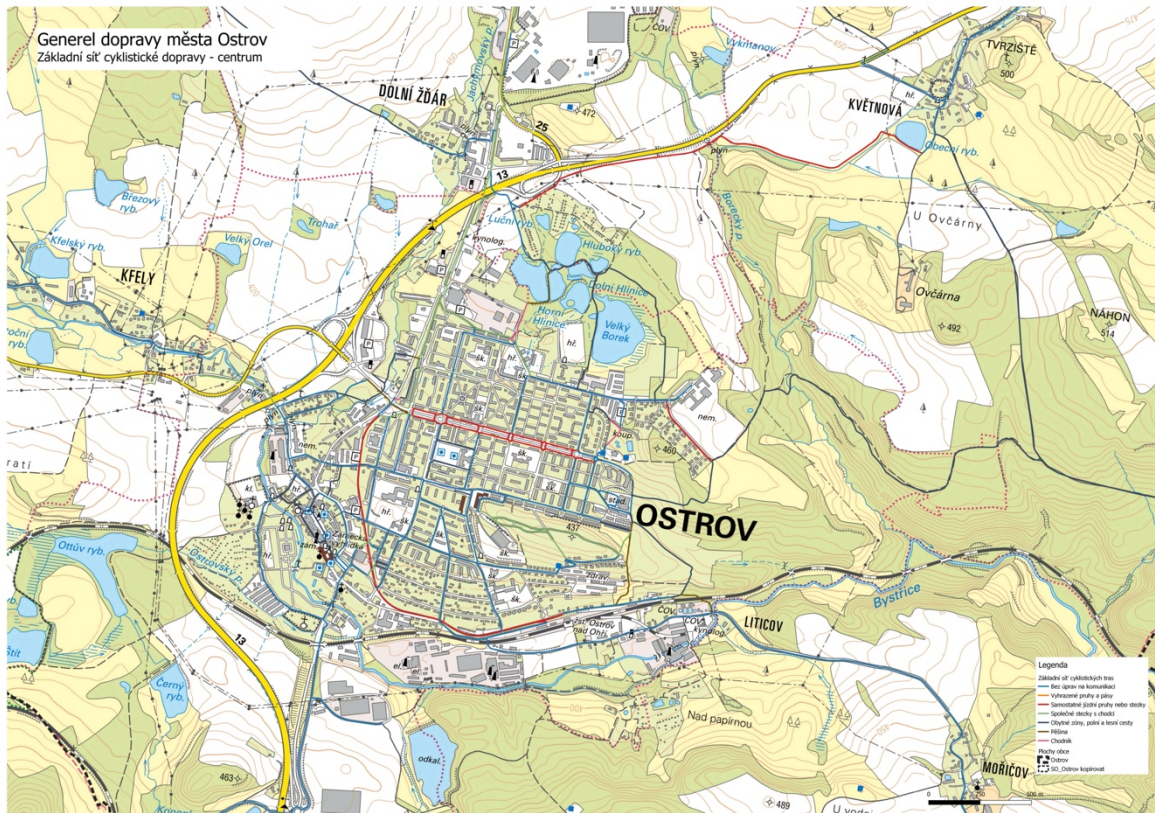


Obrázek 28: Cykomapa Ostrovska, zdroj Město Ostrov

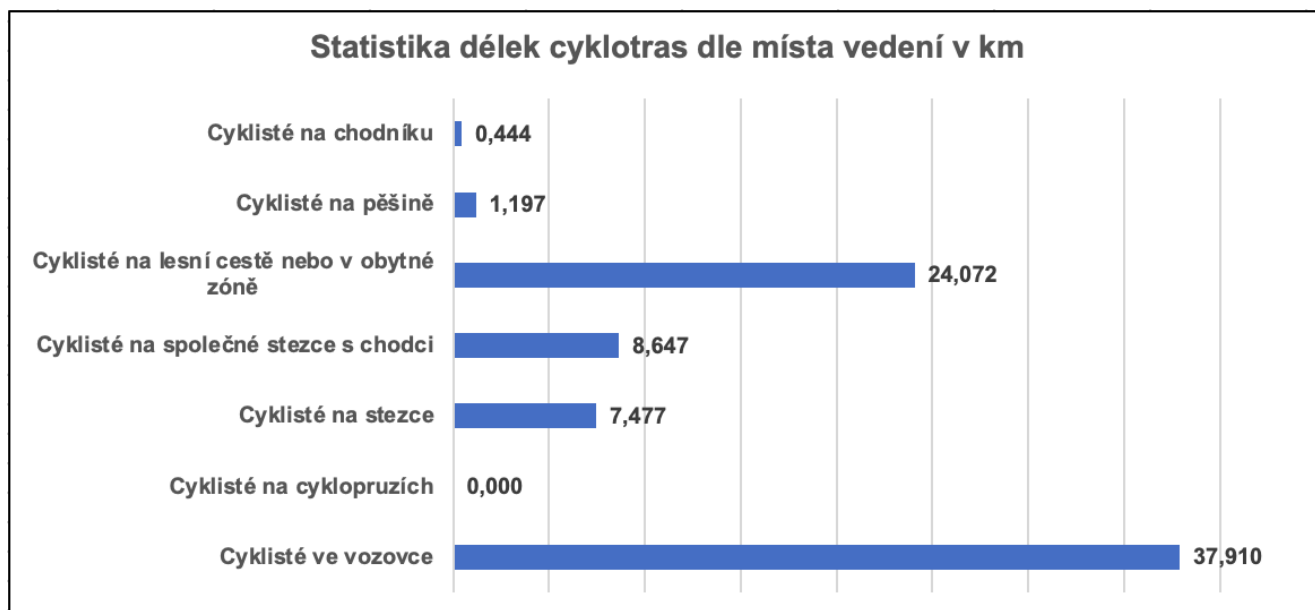




Obrázek 29: Základní síť cyklistické dopravy celé SO ORP Ostrov



Obrázek 30: Základní síť cyklistické dopravy města Ostrov



Graf 11: Statistika délek cyklotras z map GD Ostrov, dle místa vedení

### 1.6.2 Vazba na regionální a nadregionální síť

V zpracovaném Generel cyklistické dopravy (aktualizace, NÁVRH, prosinec 2017) je navržena vazba na regionální trasy – spojnice města s nejdůležitějšími cíli v okolí, ve všech důležitých směrech. Cílem těchto tras není jen využití volného času, ale svým vhodným trasováním představují bezpečné a pohodlné spojení všech okolních obcí s Ostrovem, využitelné i pro každodenní cesty.

#### směr Jáchymov

- Z Horního Žďáru pokračuje trasa v návaznosti na páteřní městskou cyklostezku po tělese zrušené železniční trati ve směru do Jáchymova.

#### směr Arnoldov - Suchá

- Stávající lesní cesta (silnici) z Horního Žďáru do Suché, nutné opravy - povrch
- Propojení bývalého Arnoldova (důl Plavy) s Jáchymovem po zrekonstruované lesní cestě.

#### směr Květnová, Maroltov

- Stávající samostatně vedená stezka pro chodce a cyklisty, pokračování na Maroltov a dále na Krásný Les se předpokládá po méně zatížené silnici.
- Při výstavbě přeložky silnice I/13 je nutno zajistit mimoúrovňové propojení cesty z Vykmánova do Květnové. Zvážit vybudování nové trasy Vykmánov – Maroltov např. v souběhu se stávající plochou letiště.
- Nová trasa v propojení stávající stezky z Dolního Žďáru do Květnové (trasa č. 2011 Velké Rondo) mimoúrovňově propustí pod silnicí I/13 a dále ve směru na Vykmánov podél vodoteče - přítoku Boreckého potoka.
- Na tuto trasu navazuje nové propojení z trasy č. 2011 Velké Rondo směrem na jih volně podél Boreckého potoka okolo kamenného mostu Borek směrem k nemocnici, kde se napojí na trasu Ronda ve směru na Vojkovicce.



### Směr Vojkovic

- Nové využití stávající lesní cesty (silnice) z Květnové do Vojkovic, s navrhovanou rekonstrukcí vozovky ve vybraném úseku.
- Dle návrhu rekonstrukce lesní cesty z Ostrova (Lesní ul.) až na předchozí lesní cestu, včetně odbočky pod nemocnicí na stezku Žďár – Květnová (rekonstrukce polní cesty).

### směr Mořičov, Velichov, Radošov

- Ve směru Mořičov – Velichov vede cyklotrasa po silnici. Do Radošova a v celém prostoru mezi těmito obcemi se navrhuje provést rekonstrukci systému lesních a polních cest, která umožní jejich plnohodnotné využití pro cyklistiku.
- Navrhuje se varianta trasy bez motorové dopravy v propojení mezi Mořičovskou ul. po naučné stezce „Po starých cestách okolo Ostrova“, novým propojením do Liticova a napojením na silnici do Mořičova.
- Navrhuje se propojení průmyslové zóny jih stávající cestou k rybníku Růžek a pak variantně rekonstrukcí lesní cesty směrem na trasu naučné stezky „Po starých cestách okolo Ostrova“ na Zříceninou (Lovecký zámeček) a do Mořičova anebo rekonstrukcí lesní cesty po jižním okraji vrchu pod Zříceninou.

### směr Karlovy Vary

- Výjezd z Ostrova k železniční stanici Hájek
  - variantna 1 - z Karlovarské ulice přes průmyslovou zónu jih lesem na Nejdu,
  - variantna 2 - z Klášterní ulice rekonstruovanou polní a lesní cestou k přejezdu pod obcí Hájek.
- Výjezd z Ostrova do Karlových Varů využívá málo zatíženou silnici přes Hájek a Sadov (bývalá silnice I/13) – úprava trasy (z hlediska bezpečnosti provozu)

### směr Hroznětín, Velký rybník

- Ve směru Hroznětín , již vybudován úsek samostatné stezky z Kfelů do Bystřice. Dále trasa pokračuje částečně úseky po Ostrovské ulici na Hroznětín, částečně Potoční ulicí po pravém břehu Bystřice (trasa č. 2198 EuregioEgrensis).
- Je vhodné vyhledat novou trasu polní cesty z Ostrova přímo k Velkému rybníku, z Klášterní ulice po severní straně trati a oplocené obory

### směr Hluboký

- Pro napojení Hlubokého se předpokládá využití opravené polní cesty z Kfelů po trase naučné stezky „Po starých cestách okolo Ostrova“.

### 1.6.3 Problematické úseky a lokality – nehodovost

Dle základní kostry sítě tras cyklistické dopravy, jsou definovány konkrétní problémy v území a způsoby jejich řešení.

Nehodovost je řešena ve společné části všech druhů dopravy oddíle 1.9.2. - Nehodovost - vývoj a závažnost.

### 1.6.4 Výhledové záměry – budování cyklostezek, propojení cyklotras

Viz. oddíl 1.6.2 vazba na regionální a nadregionální síť.



## 1.7 PĚŠÍ DOPRAVA

Síť pěších tras vychází z vlastního šetření v městě ostrov prováděném v termínech 7.6.-9.6.2021, k posouzení pěších tras bylo přihlédnuto ze dvou hledisek:

1. stav sítě základních pěších tras, posouzení stavu, závady v pohybu osob
2. podmínky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace

Vhodné podmínky pro pohyb osob se sníženou schopností pohybu a orientace standardizuje vyhl. 398/2009 Sb. Ta byla použita jako jeden z podkladů pro hodnocení pěších tras. Pohyb osob můžeme rozdělit na problematiku pohybu osob se sníženou schopností pohybu, zde patří osoby hůře se pohybující, které obtížně zdolávají výškové rozdíly. Patří zde osoby pohybující se pomocí holí, na vozíku, matky s kočárky či malé děti a senioři. Druhou skupinu tvoří osoby se sníženou schopností orientace, které obtížně rozeznávají bezpečný prostor chodníku a ostatní "nebezpečný prostor" pojižděný vozidly či mají problémy se zrakovou orientací v terénu. Do této skupiny spadají zejména osoby se zhoršeným zrakem a osoby nevidomé.

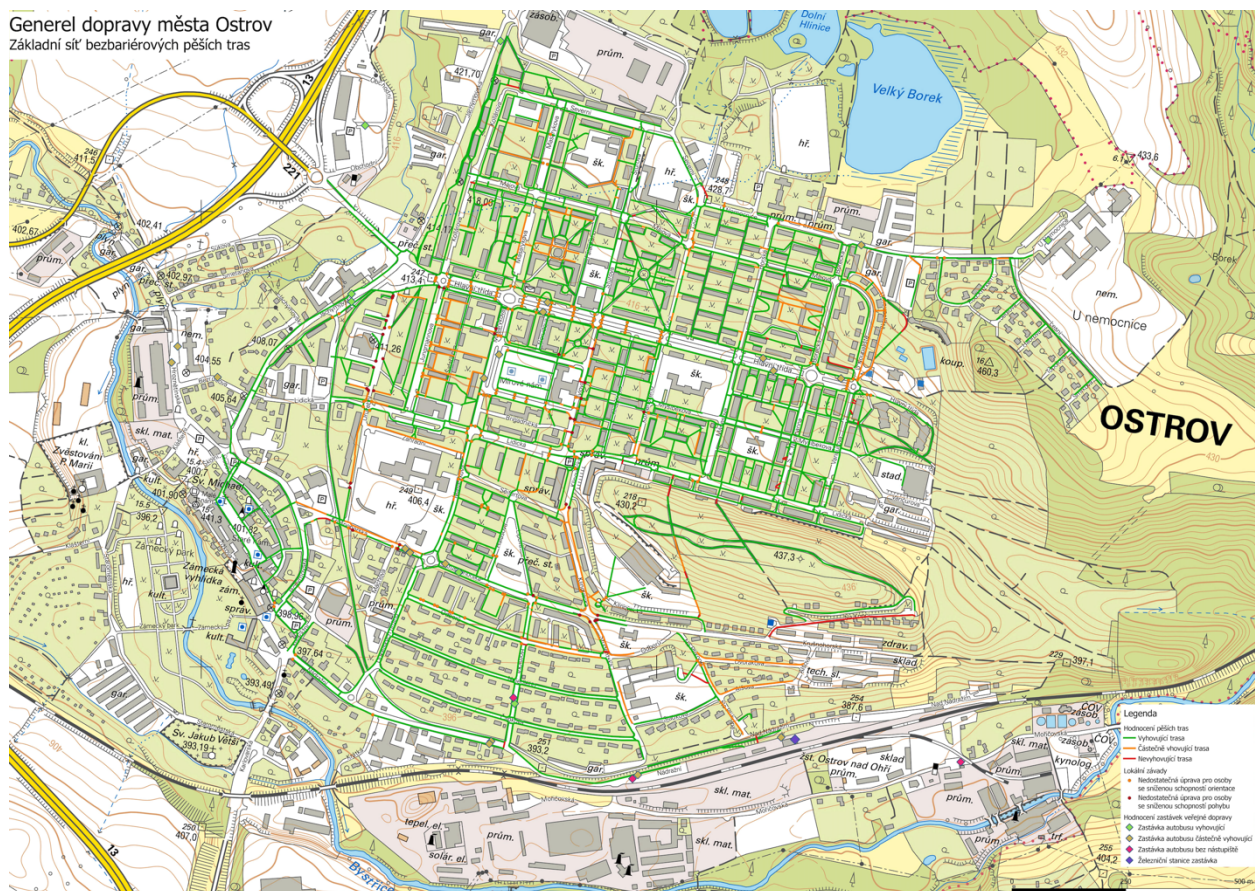
Obě skupiny osob mají specifické požadavky na řešení pěších tras.

Nejčastějším problémem osob se sníženou schopností pohybu jsou přechody pro chodce a místa pro přecházení. Problémem na zastávkách VHD bývá nízko položená nástupní hrana, ze které je obtížné nastoupit do nízkopodlažního vozidla.

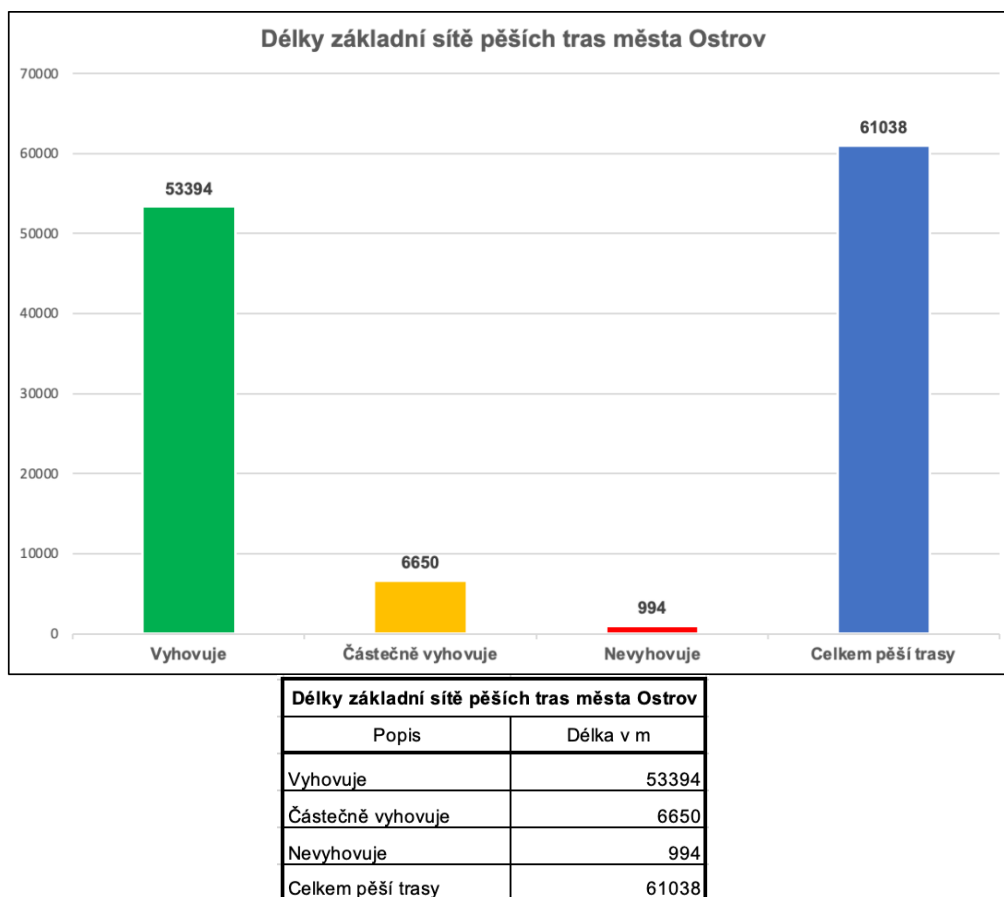
Nejčastějším problémem osob se sníženou schopností orientace je nedostatečné či chybné provedení varovných a signálních pásů na přechodech pro chodce a na místech pro přecházení.

Varovné pásy plní roli oddělení bezpečného a nebezpečného prostoru. Signální pásy plní roli umělé vodící linie a v místech přechodu či místa pro přecházení by měly být v ose přechodu. U zastávek je problémem chybné provedení kontrastní či signální pás a úroveň nástupní hrany.

### 1.7.1 Hlavní pěší tahy - páteřní komunikace, stav



Obrázek 31: Základní síť bezbariérových pěších tras



Obrázek 32: Délky základní sítě bezbariérových pěších tras

### 1.7.2 Bezbariérové řešení

Bezbariérové řešení je patrné z výkresové dokumentace a obr.31 – Základní síť bezbariérových tras. V této mapě jsou vyznačeny i lokální závady na vyhovujících trasách, jedná se především o výšky obrub, varovné pásy. Oranžově jsou značena místa s nedostatečnou úpravou pro osoby se sníženou schopností orientace, červenou značkou jsou označena místa s nedostatečnou úpravou pro osoby se sníženou schopností pohybu.

### 1.7.3 Přechody pro chodce

Stav přechodů pro chodce je zaznamenán ve výkresové dokumentaci a obr.31 – Základní síť bezbariérových tras.

### 1.7.4 Pěší zóny, obytné ulice

Stav pěších zón a obytných ulic je zaznamenán ve výkresové dokumentaci a obr.31 – Základní síť bezbariérových tras.

### 1.7.5 Dostupnost veřejné infrastruktury města

Dostupnost veřejné infrastruktury je hodnocena v oddíle 1.4.3 Vedení linek, posouzení stavu a rozmístění zastávek..., na obr. 26: Obsluha zastávek VHD.

### 1.7.6 Závady a problémy

Převážná část pěších tras, dle základní komunikační sítě, je ve městě Ostrov ve vyhovujícím stavu (z hlediska bezbariérovosti) cca 87%. Pouze 2% z nich mají nevyhovující stav, kdy tyto trasy ještě neprošly rekonstrukcí, nebo mají omezené uliční prostory, výškové uspořádání - ul. Na Kopci.

K dalším závadám pro pěší je možno přiřadit vybavení zastávek VHD, které je znázorněno v oddíle 1.4.3 a 1.4.4 .

Počet míst k rekonstrukci pěších tras je uvedeno v tabulce:

Místa k rekonstrukci/opravě pěších tras	
Popis	Počet míst
Lokální úpravy	
Částečně vyhovuje	186
Nevyhovuje	37

Tabulka 9: Počet míst pěších tras vhodných k rekonstrukci

Jedná se především o trasy :

- ul. Na Kopci
- v bytové zástavbě při ul. Šafaříkova, ul. Klínovecká, U Koupaliště
- ul. Dvořákova, Alšova (úzký uliční prostor)

## 1.8 DOPRAVNÍ PRŮZKUMY

Výchozím podkladem pro stanovení intenzit jsou data z posledního celostátního sčítání dopravy prováděné ŘSD, viz. Oddíl 1.3.3. Výkonost komunikační sítě.

Podle rozmístění sčítacích stanišť se jedná o plošný průzkum, rozdělený do dvou fází - průzkum intenzity dopravních proudů jako profilové sčítání a křižovatkové sčítání.

Křižovatkové a profilové průzkumy automobilové dopravy byly prováděny současně a v rozmezí 7.6.2021 až 9.6.2021 (PO až ST).

### 1.8.1 Křižovatkový a profilový průzkum

Křižovatkové a profilové průzkumy automobilové dopravy byly prováděny ve pondělí až středu 07.06.2021 až 09.06.2021 v trvání min. 10 hodin a více, dle přiložené tabulky.

IAD průzkum					
Křižovatka	průzkum v hod.	osobní	lehké nákladní	těžké nákladní	Celkem
U Nemocnice x Borecká	01-19	2595	378	85	3058
Májová x Masarykova	00-17	1449	203	25	1677
Jáchymovská x Hlavní třída	06-17	11949	412	237	12598
Kaufland x Jáchymovská	06-17	8109	367	157	8633
II/221 x Obchodní (Lidl)	06-17	9154	604	457	10215
Krušnohorská x Jáchymovská	06-17	5065	269	147	5481
Masarykova x Krušnohorská	06-17	5794	212	82	6088
Jáchymovská x Hroznětínská	06-17	5037	270	135	5442
Jungmannova x Lidická	06-17	1551	345	17	1913
Lidická x Masarykova	00-17	4505	455	24	4984
Nádražní x Hornická	7:30-17	1839	278	283	2400
Karlovarská x Nádražní	05-19	6390	786	278	7454
Jáchymovská x Severní	00-20	1822	512	87	2421
Staroměstská x Karlovarská	05-17	5375	288	233	5896

Tabulka 10: Hodnoty intenzit během provedeného křižovatkového průzkumu

	Cyklisti	
	6-11,13-17	za 24 hodin
U Nemocnice x Borecká	119	238
Májová x Masarykova		
Jáchymovská x Hlavní třída	158	316
Kaufland x Jáchymovská	211	422
II/221 x Obchodní (Lidl)	9	18
Krušnohorská x Jáchymovská	58	116
Masarykova x Krušnohorská	75	150
Jáchymovská x Hroznětínská	99	198
Jungmannova x Lidická	77	154
Lidická x Masarykova	128	255
Nádražní x Hornická	33	66
Karlovarská x Nádražní	145	290
Jáchymovská x Severní	57	115
Staroměstská x Karlovarská	130	260
Hlavní x Masarykova	160	320

Tabulka 11: Hodnoty intenzit během provedeného křižovatkového průzkumu

Poznámka : Žlutě označeny křižovatky s dopoledním deštěm

Na křižovatkovém průzkumu, během pracovního dne, je dopravně nejvytíženější křižovatka Jáchymovská x Hlavní třída, následuje II/221 x Obchodní (LIDL), naopak křižovatka s nejnižší intenzitou je Májová x Masarykova a Jungmannova x Lidická.

Záznamy z profilového průzkumu jsou doloženy v příloze č. 1 Analytické části GD Ostrov - Směrový průzkum na vybraných křižovatkách.



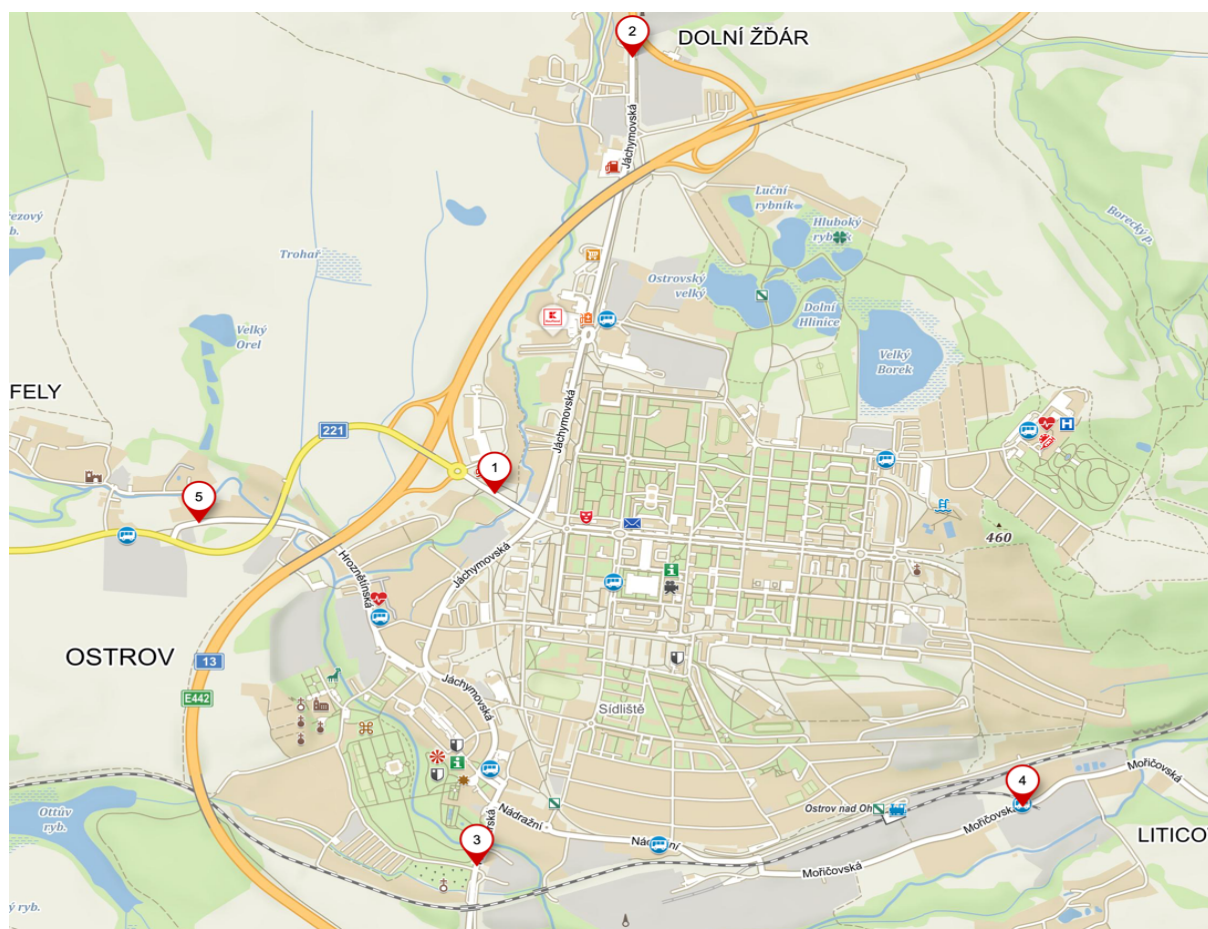
## 1.8.2 Kordonový průzkum

Kordonový průzkum automobilové dopravy byl prováděn ve středu 09.06.2021 v trvání 6 hodin, dopoledne v době 7-10 hod. a odpoledne v době 14-17 hod.

Jednalo se o záznam RZ (registrační značka, dříve státní poznávací značka) vozidel na celkem 5 stanovištích, v obou směrech, na hranicích města Ostrov. Na stanovištích byly zaznamenávány průjezdy 6 kategorií vozidel – osobní, lehká nákladní (dodávky), střední nákladní, těžká nákladní, návěsové a přívěsové nákladní soupravy a autobusy. Záznamy se prováděly na diktafon, záznam RZ probíhal v on-line čase.

### SLEDOVANÉ PROFILY NA HRANICÍCH MĚSTA OSTROV:

- 1/001 – před kruhovou křižovatkou na II/221, směr centrum města Ostrov
- 1/201 – před kruhovou křižovatkou na II/221, směr z centra města Ostrov
- 2/002 – ul. Jáchymovská, aut. zast. Ostrov, Dolní Žďár, garáže, směr Ostrov
- 2/202 – ul. Jáchymovská, aut. zast. Ostrov, Dolní Žďár, garáže, směr z Ostrova
- 3/003 – ul. Karlovarská, směr Ostrov
- 3/203 – ul. Karlovarská, směr z Ostrova
- 4/004 – ul. Mořčovská, aut. Zast. Ostrov, Papírny, směr Ostrov
- 4/204 – ul. Mořčovská, aut. Zast. Ostrov, Papírny, směr z Ostrova
- 5/005 – ul. Hroznětinská, pod mostem kom. č. III/221, směr Ostrov
- 5/205 – ul. Hroznětinská, pod mostem kom. č. III/221, směr Kfely



Obrázek 33: Stanoviště kordonového průzkumu na území města Ostrov

GENEREL DOPRAVY MĚSTA OSTROV

Tranzit vozidel přes kordon města tvoří 3,0%. Osobní vozidla tranzitují 3,0%, dodávky 2,4%, střední nákladní 7,7%, těžká nákladní vozidla, kamiony a bus 0%. Tranzit je počítán pro cesty bez zastavení uvnitř kordonu. Tranzit je zhruba čtvrtinový až pětinnový oproti běžnému městu obdobné velikosti. Malý podíl tranzitu je dán strukturou osídlení v okolí města a vhodným vedením obchvatu města. Tranzit celkem za 24 hodin realizuje cca 550 vozidel.

Vozidla celkem	0	201	202	203	204	205	suma
0		1996	1190	1280	321	357	
1 – II/221	2065	0	78	36	0	13	2065
2 - Jáchymovská	1347	66	24	4	8	0	1347
3 – Karlovarská	1554	40	7	46	23	17	1554
4 – Mořičovská	307	0	8	17	0	0	307
5 – Hroznětínská	462	8	4	14	0	4	462
Suma		1996	1190	1280	321	357	

Tabulka 12: Vozidla celkem, matice kordonu města za průzkum 7-10 a 14-17 hod.

Osobní	0	201	202	203	204	205	Suma
0		1766	1049	1161	305	342	
1 – II/221	1862	0	70	31	0	13	1976
2 - Jáchymovská	1264	59	19	4	8	0	1354
3 – Karlovarská	1400	35	5	44	23	14	1521
4 – Mořičovská	292	0	8	17	0	0	317
5 – Hroznětínská	443	8	4	10	0	4	469
Suma		1868	1155	1267	336	373	

Tabulka 13: Vozidla osobní, matice kordonu města za průzkum 7-10 a 14-17 hod

Dodávky	0	201	202	203	204	205	Suma
0	0	193	99	77	10	15	
1 – II/221	153	0	5	2	0	0	160
2 - Jáchymovská	63	5	2	0	0	0	70
3 – Karlovarská	89	2	2	2	0	0	95
4 – Mořičovská	8	0	0	0	0	0	8
5 – Hroznětínská	13	0	0	2	0	0	15
Suma		200	108	83	10	15	

Tabulka 14: Vozidla lehká nákladní, matice kordonu města za průzkum 7-10 a 14-17 hod

Střední	0	201	202	203	204	205	Suma
0	0	26	28	17	4	0	
1 – II/221	37	0	3	3	0	0	43
2 - Jáchymovská	12	2	3	0	0	0	17
3 – Karlovarská	55	3	0	0	0	3	61
4 – Mořičovská	5	0	0	0	0	0	5
5 – Hroznětínská	6	0	0	2	0	0	8
Suma		31	34	22	4	3	

Tabulka 15: Vozidla střední nákladní, matice kordonu města za průzkum 7-10 a 14-17 hod

GENEREL DOPRAVY MĚSTA OSTROV

Těžká	0	201	202	203	204	205	Suma
0	0	5	7	10	2	0	
1 – II/221	9	0	0	0	0	0	9
2 - Jáchymovská	6	0	0	0	0	0	6
3 – Karlovarská	4	0	0	0	0	0	4
4 – Mořičovská	2	0	0	0	0	0	2
5 – Hroznětínská	0	0	0	0	0	0	0
Suma		5	7	10	2	0	

Tabulka 16: Vozidla těžká nákladní, matice kordonu města za průzkum 7-10 a 14-17 hod

Kamiony	0	201	202	203	204	205	Suma
0	0	6	7	15	0	0	
1 – II/221	4	0	0	0	0	0	4
2 - Jáchymovská	2	0	0	0	0	0	2
3 – Karlovarská	6	0	0	0	0	0	6
4 – Mořičovská	0	0	0	0	0	0	0
5 – Hroznětínská	0	0	0	0	0	0	0
Suma		6	7	15	0	0	

Tabulka 17: Vozidla kamiony, matice kordonu města za průzkum 7-10 a 14-17 hod

Bus	0	201	202	203	204	205	Suma
0	0	9	10	21	2	6	
1 – II/221	6	0	0	0	0	0	6
2 - Jáchymovská	16	0	0	0	0	0	16
3 – Karlovarská	17	0	0	0	0	0	17
4 – Mořičovská	2	0	0	0	0	0	2
5 – Hroznětínská	6	0	0	0	0	0	6
Suma		9	10	21	2	6	

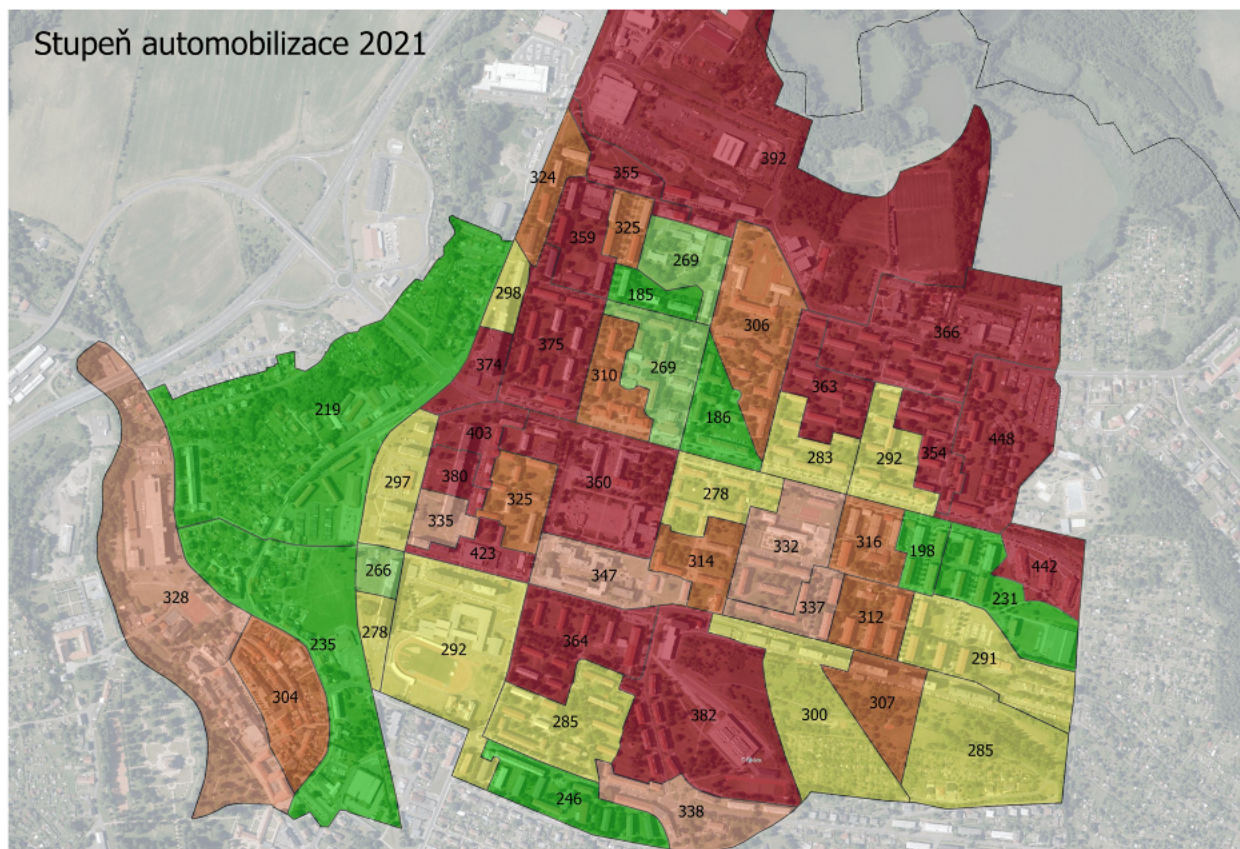
Tabulka 18: Vozidla bus, matice kordonu města za průzkum 7-10 a 14-17 hod

### 1.8.3 Průzkum statické dopravy

#### PRŮZKU VÍCEPDLAŽNÍ ZÁSTAVBY

Z výsledků dopravního průzkumu, provedeného ve dnech 07.06.2021 a 08.06.2021 po 21 hodině večer do 24hodiny, vyplývá aktuální nabídka a poptávka parkovacích stání.

Tento průzkum se uskutečnil v lokalitách vícepodlažní zástavby, dle jednotlivých zón, města Ostrov viz. doložený přehledu stupně automobilizace:



Obrázek 34: Oblasti průzkumu odstavování vozidel na území města Ostrov (jednotlivé zóny), s vyjádřením stupně automobilizace

Dle těchto zjištění je nejvyšší poptávka parkovacích stání v okolí vícepodlažní zástavby, konkrétně:

#### St. Automobilizace nad 350

- Lokalita U Koupaliště - 448
- Hlavní třída – domov-pension pro seniory – 442
- Parkoviště Lidická , vč. ul. Lidická – 423
- Byt. zástavba Jungmanovi ulice – 403, 380
- Byt. zástavba Severní ulice (severní část) – 392
- Byt. zástavba Klínovecká ulice – 382
- Byt. zástavba mezi ulicemi Kollárova a Masarykova – 375
- Byt. zástavba u parkoviště Jáchymovská - 374
- Byt. zástavba Seifrtova ulice – 364
- Byt. zástavba Májová ulice - 363
- Byt. zástavba U Nemocnice - 363
- Mírové náměstí – 360 (podrobněji zpracováno v části průzkum centra města a přilehlého okolí – Oblast 3)
- Byt. zástavba Kolárova ulice - 359
- Byt. zástavba Borecká ul. x Májová ul. - 354



- Byt. zástavba U Nemocnice - 363
- Byt. zástavba Severní ul., západní část - 355

#### St. Automobilizace nad 325

- Byt. zástavba Lidická x Brigádnická ul. – 347
- Byt. zástavba Krušnohorské x Studentské ul. – 338
- Byt. zástavba Mánesova x Lidická ul. – 337
- Byt. zástavba Družební ul. (jižní část) – 335
- Byt. zástavba Myslbekova x Mánesova ul. – 332
- Oblast jihozápadně od Starého náměstí. - 328

Zjištěný stupeň automobilizace na základě průzkumů je 321 vozidel na 1000 obyvatel.

#### PRŮZKUM CENTRA MĚSTA A PŘÍLEHLÉHO OKOLÍ

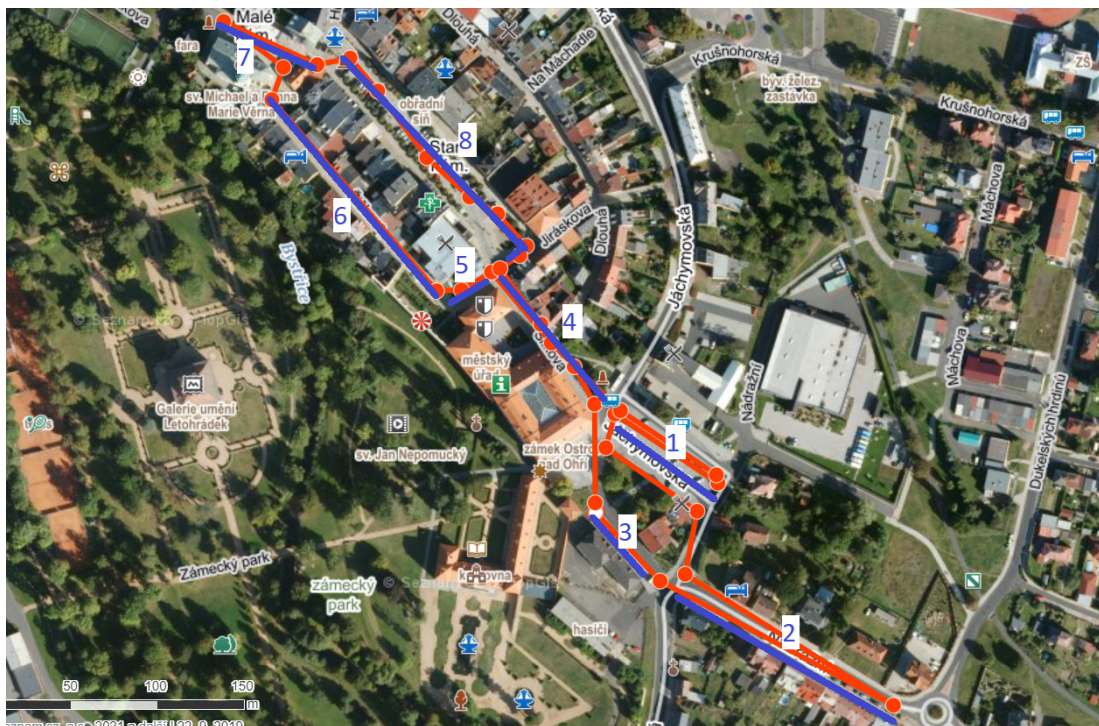
Průzkum centra města byl rozdělen do celkem 3 samostatných oblastí:

- Oblast 1 – Staré náměstí
- Oblast 2 – Staré náměstí – Jáchymovská ulice
- Oblast 3 – Mírové náměstí

Průzkum oblastí byl rozdělen do bloků určenými ulicemi, případně trasami dle čísel na jednotlivých schématech oblastí 1 až 3.

Z následujících grafů jednotlivých oblastí a jejich bloků je patrná poptávka po parkovacích místech z hlediska uživatelů - zaměstnanec, dlouhodobý návštěvník, krátkodobý návštěvník, případně, obyvatel, a to vzhledem k nabídce parkovacích míst a v závislosti na čase.

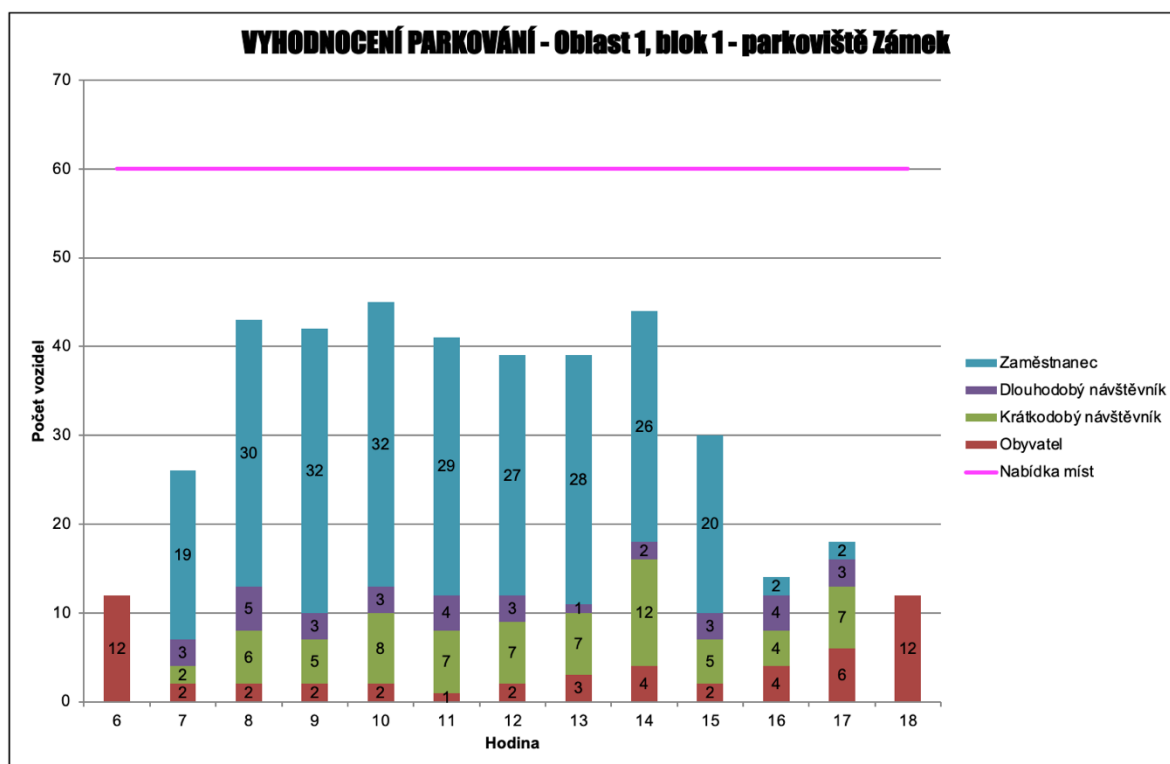
#### Oblast 1 – Staré náměstí



Obrázek 35: Oblast průzkumu statické dopravy v centru, oblast 1 – Staré náměstí

<b>VYHODNOCENÍ PARKOVÁNÍ</b>						
<b>Ostrov - Oblast 1 - Staré náměstí - Blok 1</b>						
Hodina	Obyvatel	Krátkodobý návštěvník	Dlouhodobý návštěvník	Zaměstnanec	Dohromady	Nabídka míst
6	12				12	60
7	2	2	3	19	26	60
8	2	6	5	30	43	60
9	2	5	3	32	42	60
10	2	8	3	32	45	60
11	1	7	4	29	41	60
12	2	7	3	27	39	60
13	3	7	1	28	39	60
14	4	12	2	26	44	60
15	2	5	3	20	30	60
16	4	4	4	2	14	60
17	6	7	3	2	18	60
18	12				12	60
<b>Celkem</b>	<b>54</b>	<b>70</b>	<b>34</b>	<b>247</b>	<b>405</b>	

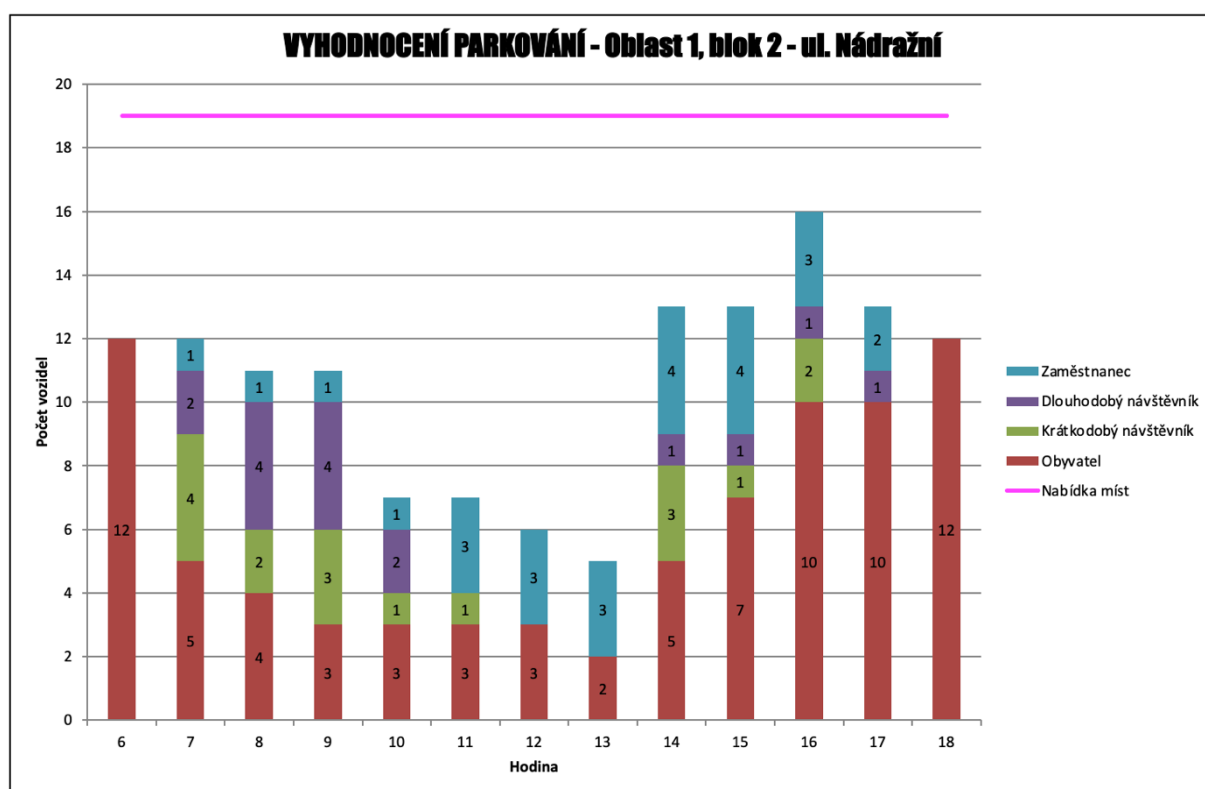
Tabulka 19: Vyhodnocení parkování Oblast 1 – Blok 1 – Parkoviště Zámek



Graf 12: Vyhodnocení parkování Oblast 1 – Blok 1 – Parkoviště Zámek

<b>VYHODNOCENÍ PARKOVÁNÍ</b>						
<b>Ostrov - Oblast 1 - Staré náměstí - Blok 2</b>						
Hodina	Obyvatel	Krátkodobý návštěvník	Dlouhodobý návštěvník	Zaměstnanec	Dohromady	Nabídka míst
6	12				12	19
7	5	4	2	1	12	19
8	4	2	4	1	11	19
9	3	3	4	1	11	19
10	3	1	2	1	7	19
11	3	1		3	7	19
12	3			3	6	19
13	2			3	5	19
14	5	3	1	4	13	19
15	7	1	1	4	13	19
16	10	2	1	3	16	19
17	10		1	2	13	19
18	12				12	19
<b>Celkem</b>	<b>79</b>	<b>17</b>	<b>16</b>	<b>26</b>	<b>138</b>	

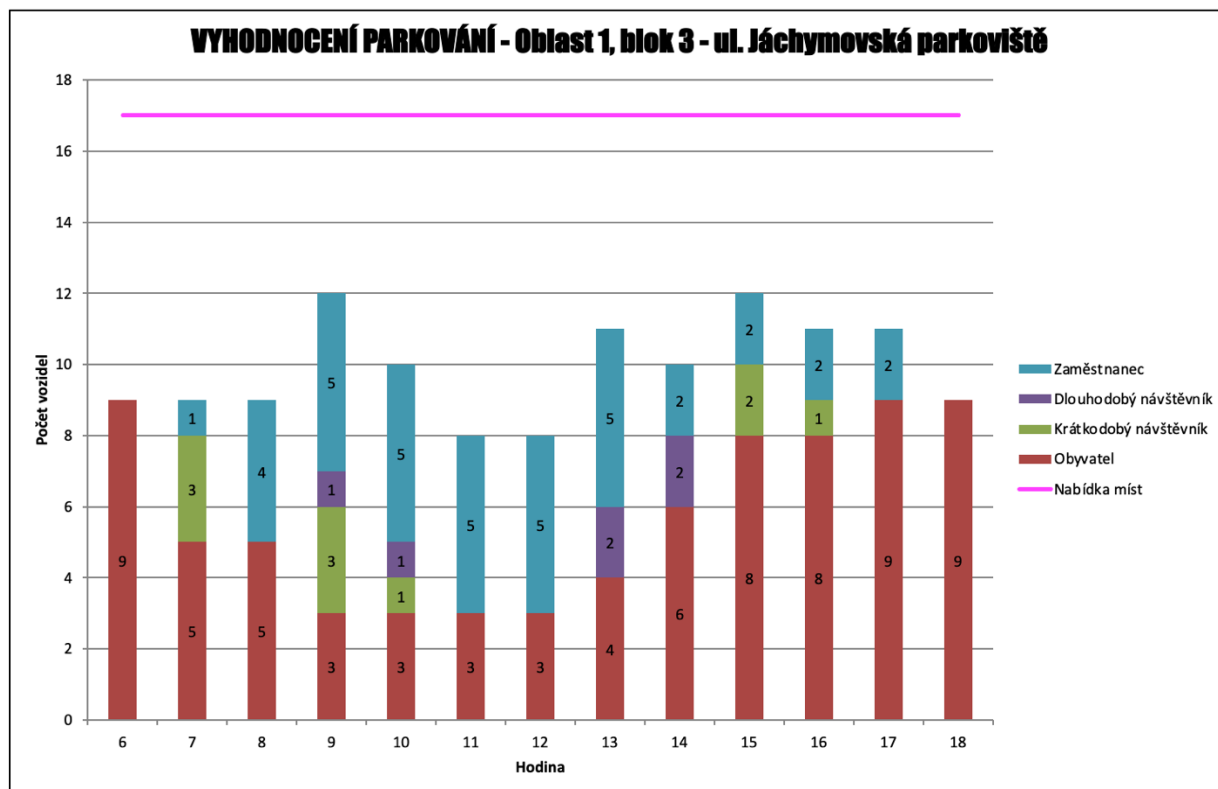
Tabulka 20: Vyhodnocení parkování Oblast 1 – Blok 2 – ul. Nádražní



Graf 13: Vyhodnocení parkování Oblast 1 – Blok 2 – ul. Nádražní

<b>VYHODNOCENÍ PARKOVÁNÍ</b>						
<b>Ostrov - Oblast 1 - Staré náměstí - Blok 3</b>						
Hodina	Obyvatel	Krátkodobý návštěvník	Dlouhodobý návštěvník	Zaměstnanec	Dohromady	Nabídka míst
6	9				9	17
7	5	3		1	9	17
8	5			4	9	17
9	3	3	1	5	12	17
10	3	1	1	5	10	17
11	3			5	8	17
12	3			5	8	17
13	4		2	5	11	17
14	6		2	2	10	17
15	8	2		2	12	17
16	8	1		2	11	17
17	9			2	11	17
18	9				9	17
<b>Celkem</b>	<b>75</b>	<b>10</b>	<b>6</b>	<b>38</b>	<b>129</b>	

Tabulka 21: Vyhodnocení parkování Oblast 1 – Blok 3 – ul. Jáchymovská parkoviště

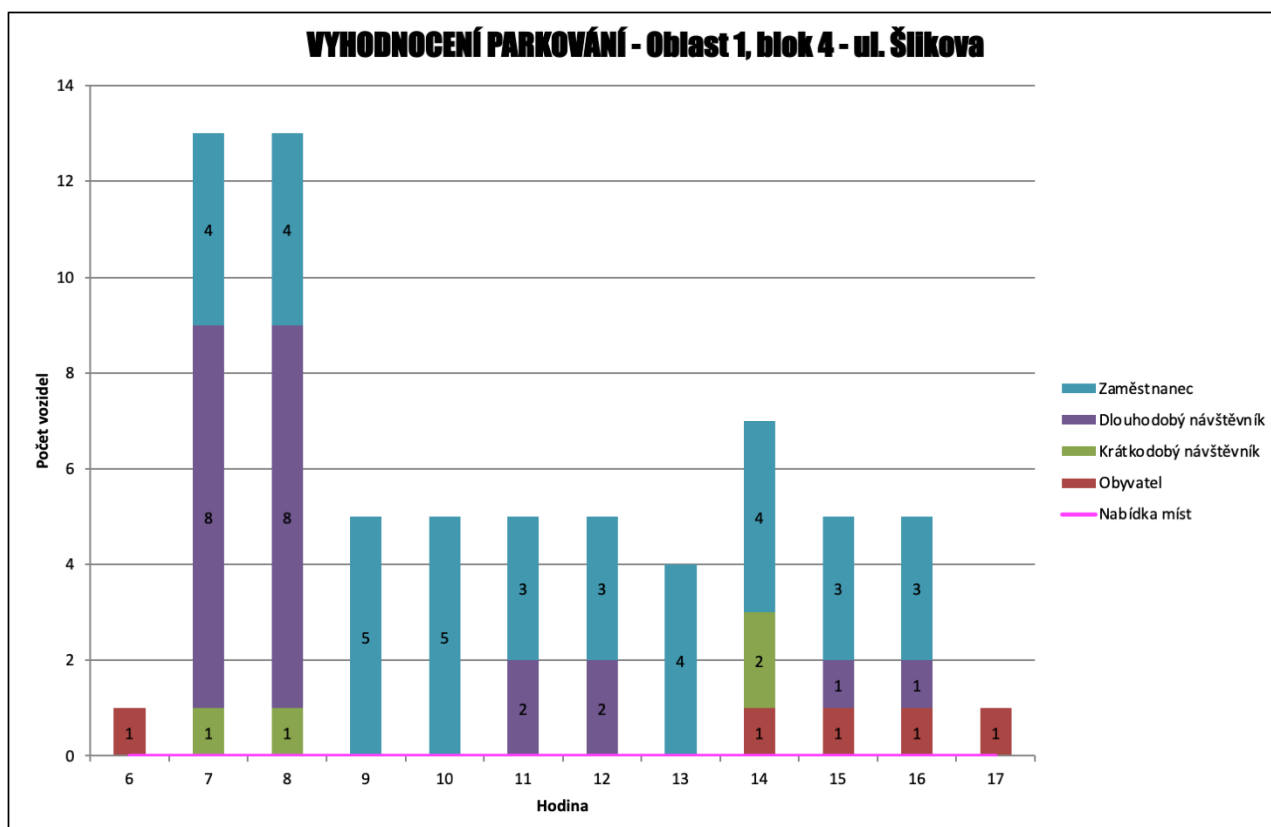


Graf 14: Vyhodnocení parkování Oblast 1 – Blok 3 – ul. Jáchymovská parkoviště



<b>VYHODNOCENÍ PARKOVÁNÍ</b>						
<b>Ostrov - Oblast 1 - Staré náměstí - Blok 4</b>						
Hodina	Obyvatel	Krátkodobý návštěvník	Dlouhodobý návštěvník	Zaměstnanec	Dohromady	Nabídka míst
6	1				1	0
7		1	8	4	13	0
8		1	8	4	13	0
9				5	5	0
10				5	5	0
11			2	3	5	0
12			2	3	5	0
13				4	4	0
14	1	2		4	7	0
15	1		1	3	5	0
16	1		1	3	5	0
17	1				1	0
<b>Celkem</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>22</b>	<b>38</b>	<b>69</b>	

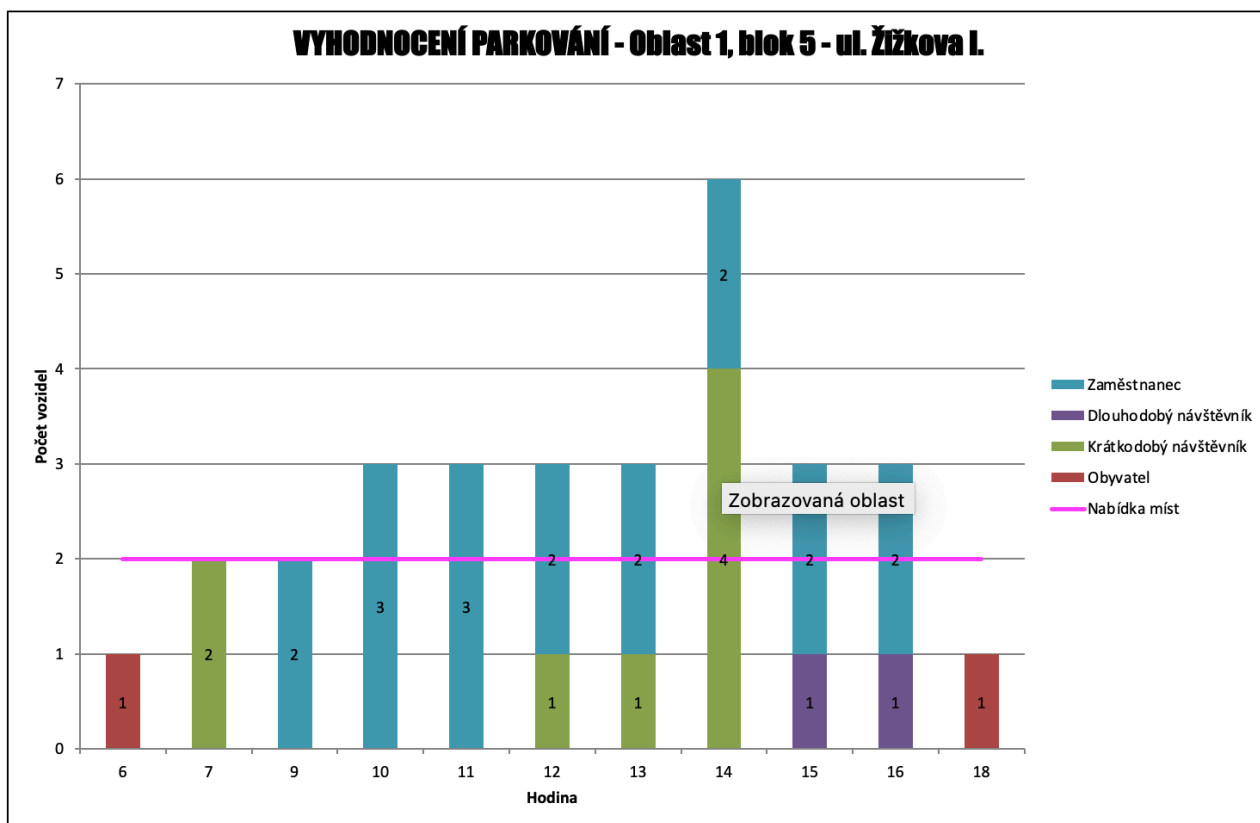
Tabulka 22: Vyhodnocení parkování Oblast 1 – Blok 4 – ul. Šlikova



Graf 15: Vyhodnocení parkování Oblast 1 – Blok 4 – ul. Šlikova

<b>VYHODNOCENÍ PARKOVÁNÍ</b>						
<b>Ostrov - Oblast 1 - Staré náměstí - Blok 5</b>						
Hodina	Obyvatel	Krátkodobý návštěvník	Dlouhodobý návštěvník	Zaměstnanec	Dohromady	Nabídka míst
6	1				1	2
7		2			2	2
9				2	2	2
10				3	3	2
11				3	3	2
12		1		2	3	2
13		1		2	3	2
14		4		2	6	2
15			1	2	3	2
16			1	2	3	2
18	1				1	2
<b>Celkem</b>	<b>2</b>	<b>8</b>	<b>2</b>	<b>18</b>	<b>30</b>	

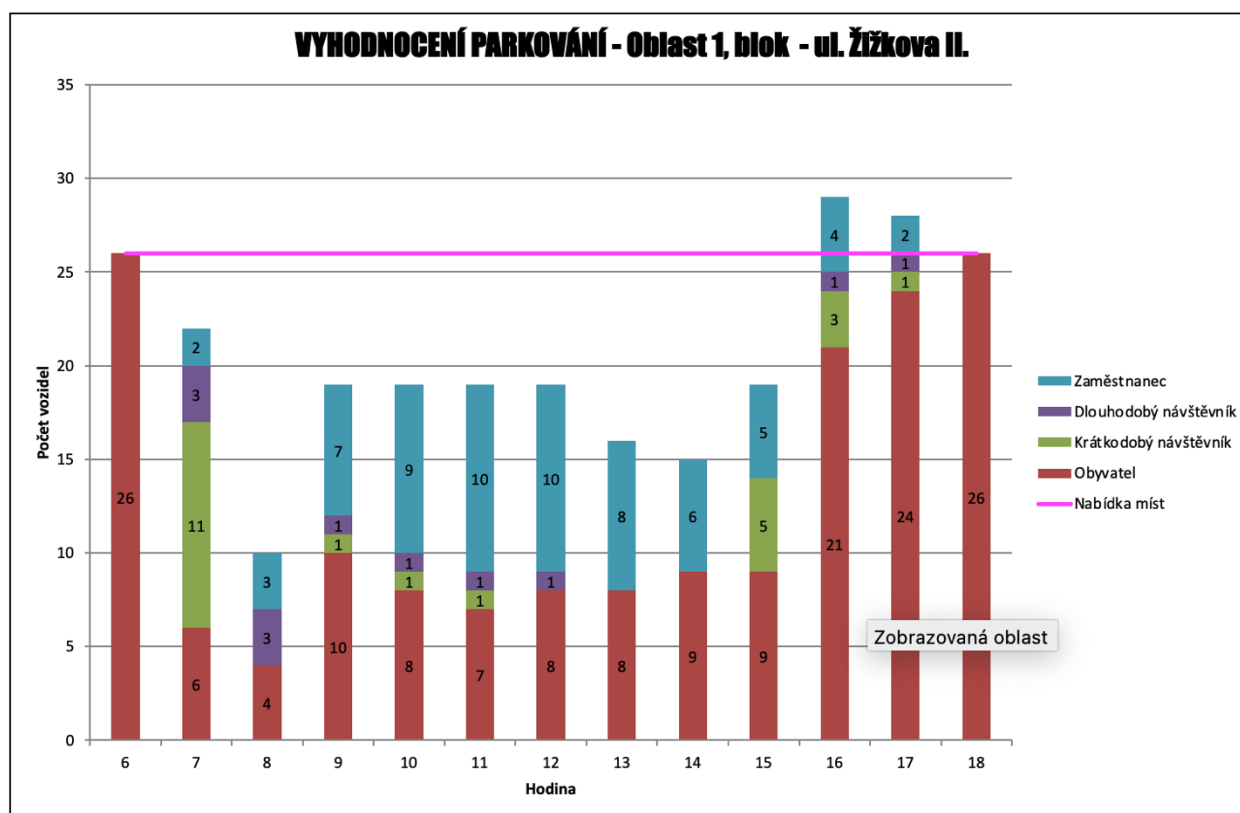
Tabulka 23: Vyhodnocení parkování Oblast 1 – Blok 5 – ul. Žižkova I.



Graf 16: Vyhodnocení parkování Oblast 1 – Blok 5 – ul. Žižkova I.

<b>VYHODNOCENÍ PARKOVÁNÍ</b>						
<b>Ostrov - Oblast 1 - Staré náměstí - Blok 6</b>						
Hodina	Obyvatel	Krátkodobý návštěvník	Dlouhodobý návštěvník	Zaměstnanec	Dohromady	Nabídka míst
6	26				26	26
7	6	11	3	2	22	26
8	4		3	3	10	26
9	10	1	1	7	19	26
10	8	1	1	9	19	26
11	7	1	1	10	19	26
12	8		1	10	19	26
13	8			8	16	26
14	9			6	15	26
15	9	5		5	19	26
16	21	3	1	4	29	26
17	24	1	1	2	28	26
18	26				26	26
<b>Celkem</b>	<b>166</b>	<b>23</b>	<b>12</b>	<b>66</b>	<b>267</b>	

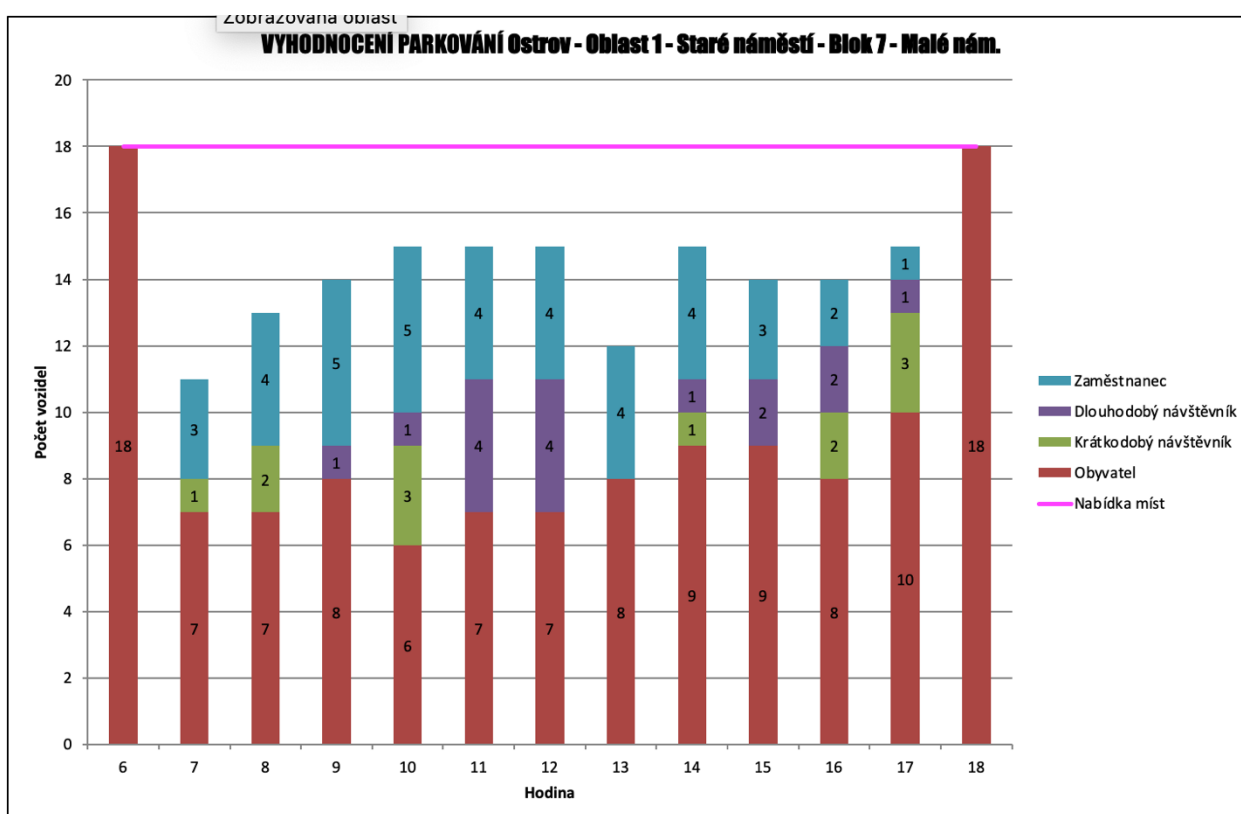
Tabulka 24: Vyhodnocení parkování Oblast 1 – Blok 6 – ul. Žižkova II.



Graf 17: Vyhodnocení parkování Oblast 1 – Blok 6 – ul. Žižkova II.

<b>VYHODNOCENÍ PARKOVÁNÍ</b>						
<b>Ostrov - Oblast 1 - Staré náměstí - Blok 7</b>						
Hodina	Obyvatel	Krátkodobý návštěvník	Dlouhodobý návštěvník	Zaměstnanec	Dohromady	Nabídka míst
6	18				18	18
7	7	1		3	11	18
8	7	2		4	13	18
9	8		1	5	14	18
10	6	3	1	5	15	18
11	7		4	4	15	18
12	7		4	4	15	18
13	8			4	12	18
14	9	1	1	4	15	18
15	9		2	3	14	18
16	8	2	2	2	14	18
17	10	3	1	1	15	18
18	18				18	18
<b>Celkem</b>	<b>122</b>	<b>12</b>	<b>16</b>	<b>39</b>	<b>189</b>	

Tabulka 25: Vyhodnocení parkování Oblast 1 – Blok 7 – Malé nám.

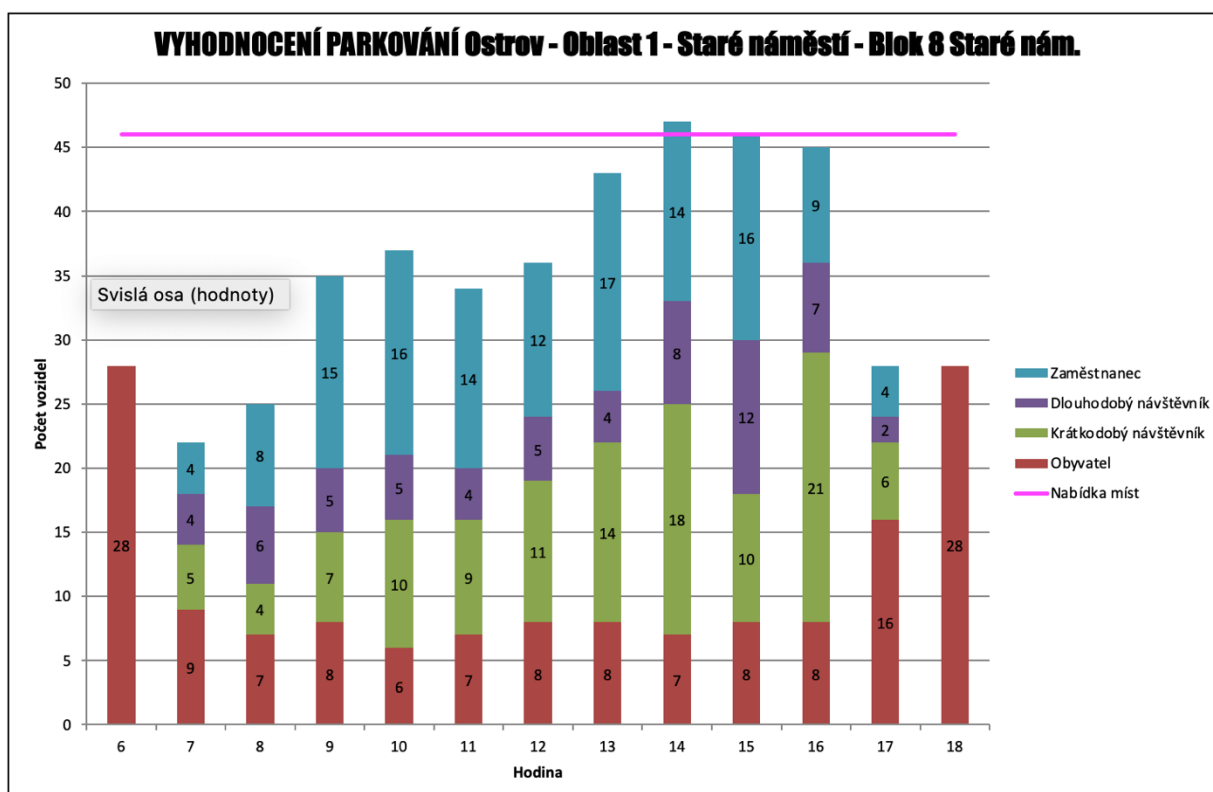


Graf 18: Vyhodnocení parkování Oblast 1 – Blok 7 – Malé nám.



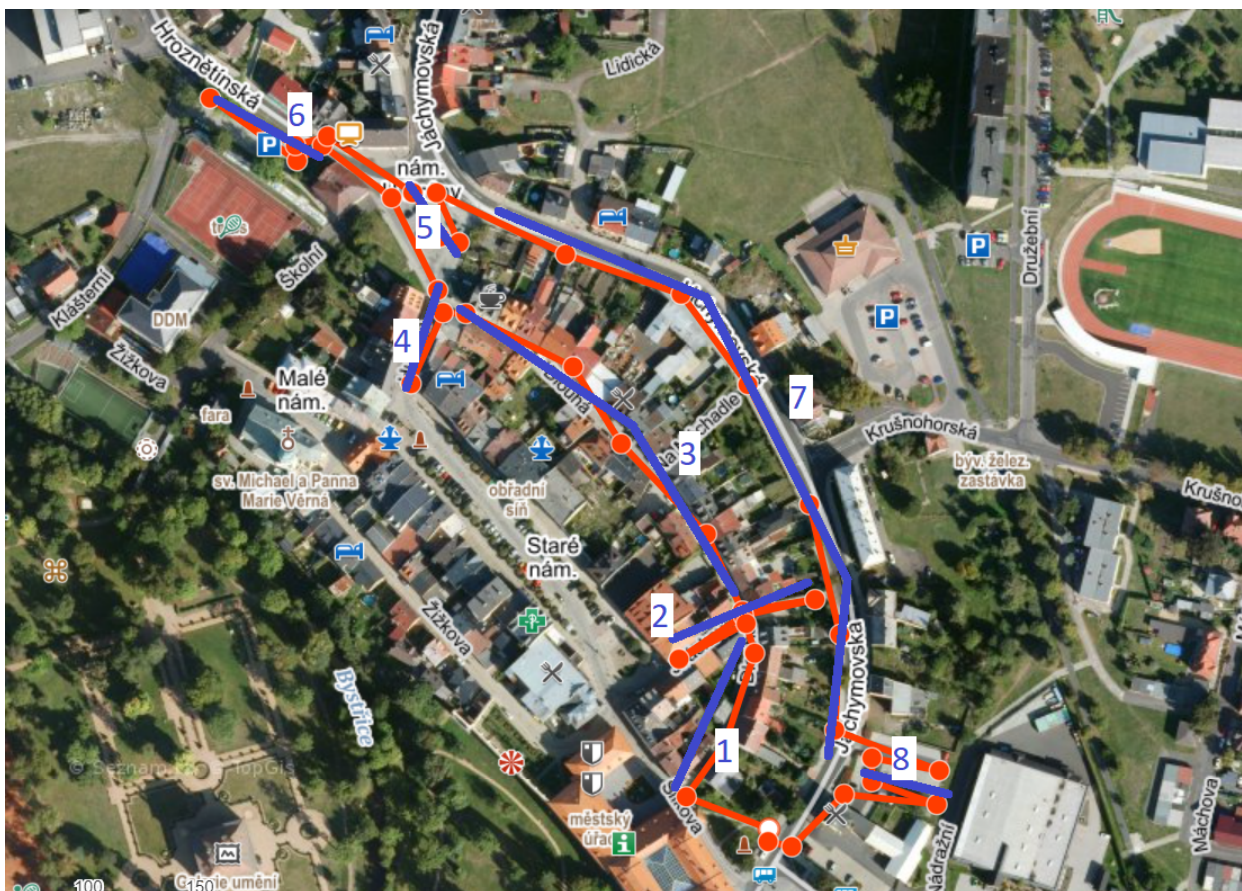
<b>VYHODNOCENÍ PARKOVÁNÍ</b>						
<b>Ostrov - Oblast 1 - Staré náměstí - Blok 8</b>						
Hodina	Obyvatel	Krátkodobý návštěvník	Dlouhodobý návštěvník	Zaměstnanec	Dohromady	Nabídka míst
6	28				28	46
7	9	5	4	4	22	46
8	7	4	6	8	25	46
9	8	7	5	15	35	46
10	6	10	5	16	37	46
11	7	9	4	14	34	46
12	8	11	5	12	36	46
13	8	14	4	17	43	46
14	7	18	8	14	47	46
15	8	10	12	16	46	46
16	8	21	7	9	45	46
17	16	6	2	4	28	46
18	28				28	46
<b>Celkem</b>	<b>148</b>	<b>115</b>	<b>62</b>	<b>129</b>	<b>454</b>	

Tabulka 26: Vyhodnocení parkování Oblast 1 – Blok 8 – Staré nám.



Graf 19: Vyhodnocení parkování Oblast 1 – Blok 8 – Staré nám.

Oblast 2 – Staré náměstí – Jáchymovská ulice



Obrázek 36: Oblast průzkumu statické dopravy v centru, oblast 2 – Staré náměstí – Jáchymovská ulice

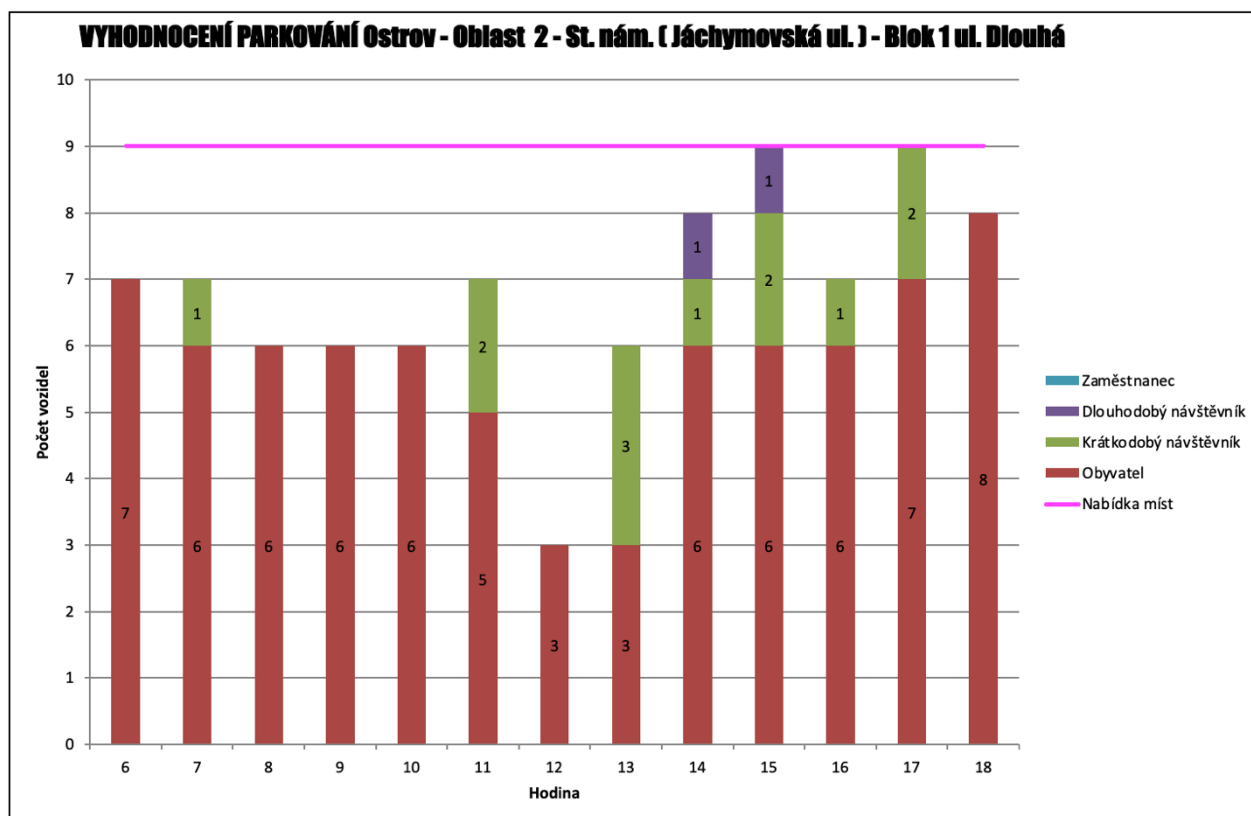


Obrázek 37: Oblast průzkumu statické dopravy v centru, oblast 2 – Staré náměstí – Jáchymovská ulice - nahrazení bloku 7

Blok 7 v této oblasti byl na místě průzkumu zaměněn z ul. Jáchymovské (neumožňuje odstavení vozidel) za parkoviště společnosti Amphenol (možnost odstavení vozidla v blízkosti centra).

<b>VYHODNOCENÍ PARKOVÁNÍ</b>						
<b>Ostrov - Oblast 2 - Staré nám. (Jáchymovská ul.) - Blok 1</b>						
Hodina	Obyvatel	Krátkodobý návštěvník	Dlouhodobý návštěvník	Zaměstnanec	Dohromady	Nabídka míst
6	7				8	9
7	6	1			7	9
8	6				6	9
9	6				6	9
10	6				6	9
11	5	2			7	9
12	3				3	9
13	3	3			6	9
14	6	1	1		8	9
15	6	2	1		9	9
16	6	1			7	9
17	7	2			9	9
18	8				8	9
<b>Celkem</b>	<b>76</b>	<b>12</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>90</b>	

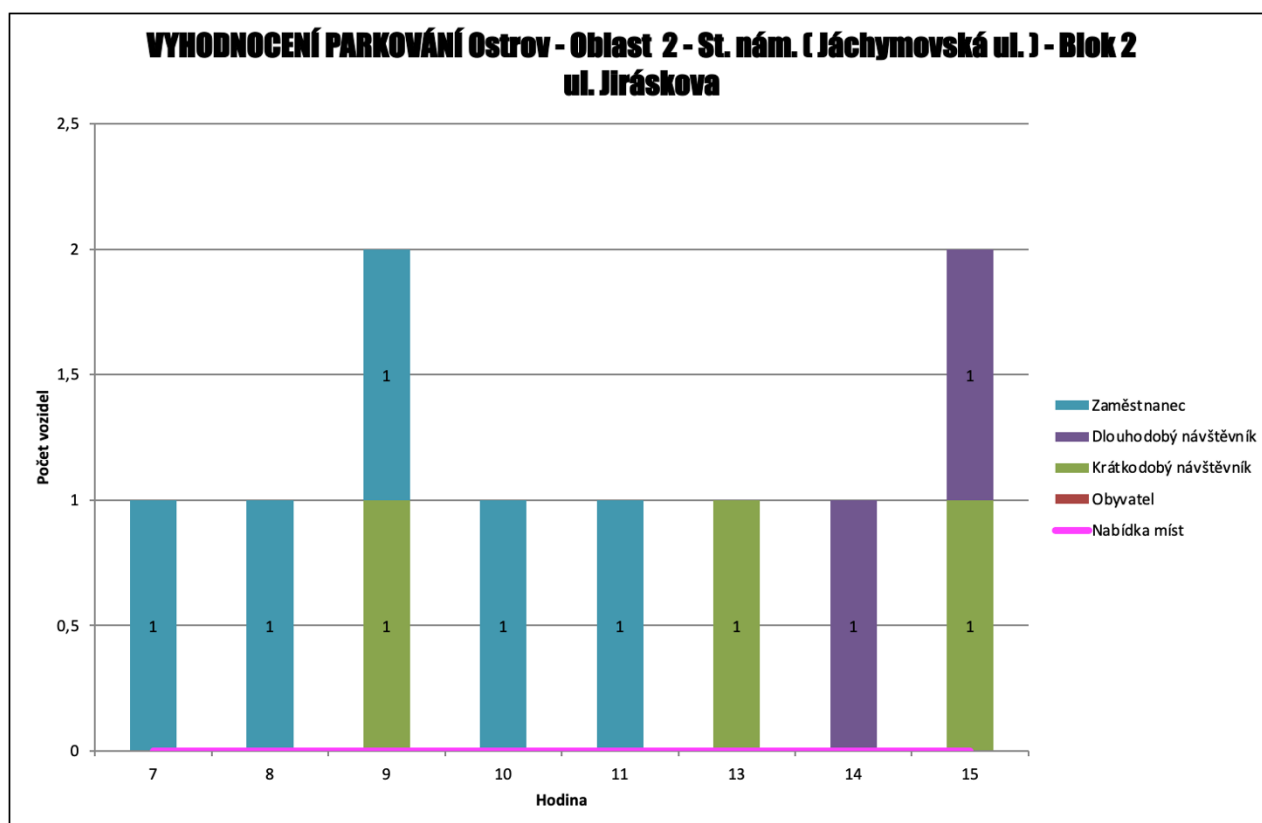
Tabulka 27: Vyhodnocení parkování Oblast 2 – Blok 1 – ul. Dlouhá



Graf 20: Vyhodnocení parkování Oblast 2 – Blok 1 – ul. Dlouhá

<b>VYHODNOCENÍ PARKOVÁNÍ</b>						
<b>Ostrov - Oblast 2 - Staré nám. (Jáchymovská ul.) - Blok 2</b>						
Hodina	Obyvatel	Krátkodobý návštěvník	Dlouhodobý návštěvník	Zaměstnanec	Dohromady	Nabídka míst
7				1	1	0
8				1	1	0
9		1		1	2	0
10				1	1	0
11				1	1	0
13		1			1	0
14			1		1	0
15		1	1		2	0
<b>Celkem</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>10</b>	

Tabulka 28: Vyhodnocení parkování Oblast 2 – Blok 2 – ul. Jiráskova

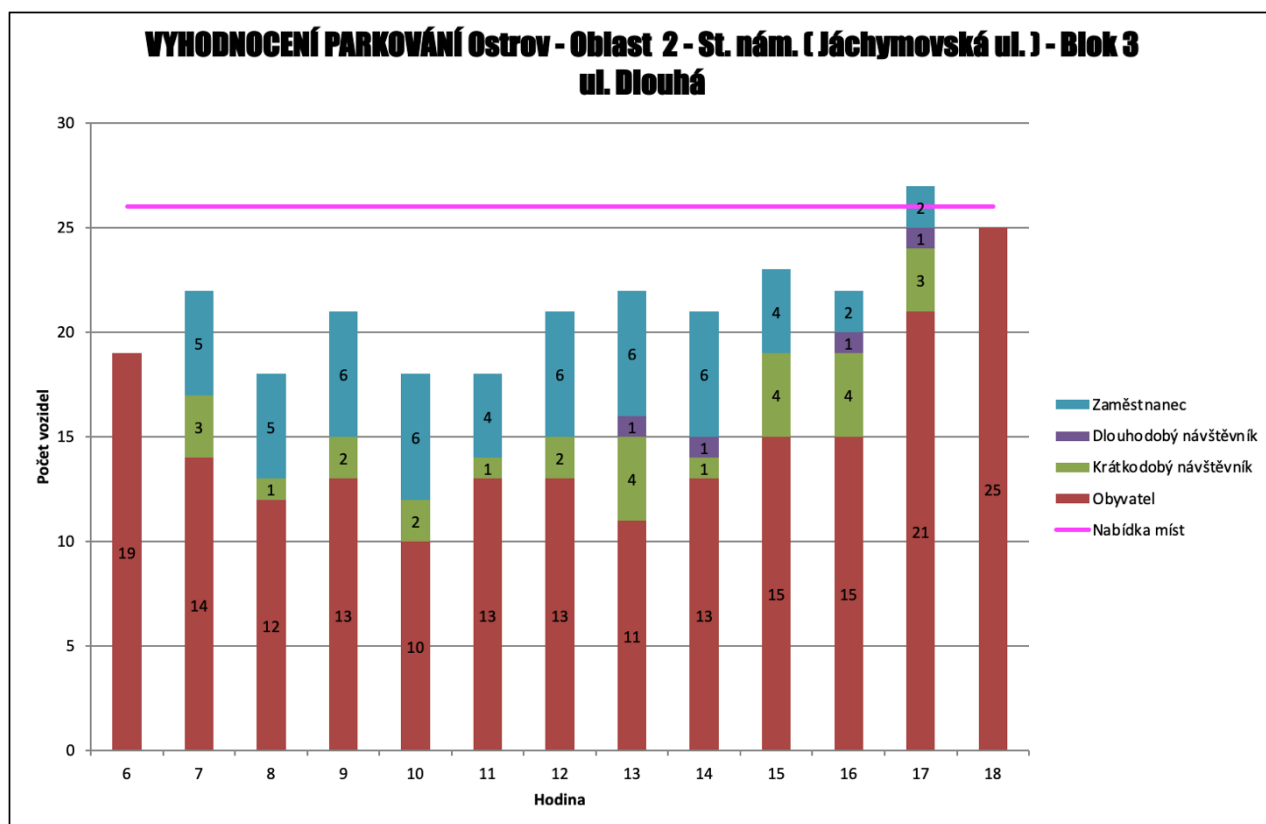


Graf 21: Vyhodnocení parkování Oblast 2 – Blok 2 – ul. Jiráskova



<b>VYHODNOCENÍ PARKOVÁNÍ</b>						
<b>Ostrov - Oblast 2 - Staré nám. (Jáchymovská ul.) - Blok 3</b>						
Hodina	Obyvatel	Krátkodobý návštěvník	Dlouhodobý návštěvník	Zaměstnanec	Dohromady	Nabídka míst
6	19				25	26
7	14	3		5	22	26
8	12	1		5	18	26
9	13	2		6	21	26
10	10	2		6	18	26
11	13	1		4	18	26
12	13	2		6	21	26
13	11	4	1	6	22	26
14	13	1	1	6	21	26
15	15	4		4	23	26
16	15	4	1	2	22	26
17	21	3	1	2	27	26
18	25				25	26
<b>Celkem</b>	<b>200</b>	<b>27</b>	<b>4</b>	<b>52</b>	<b>283</b>	

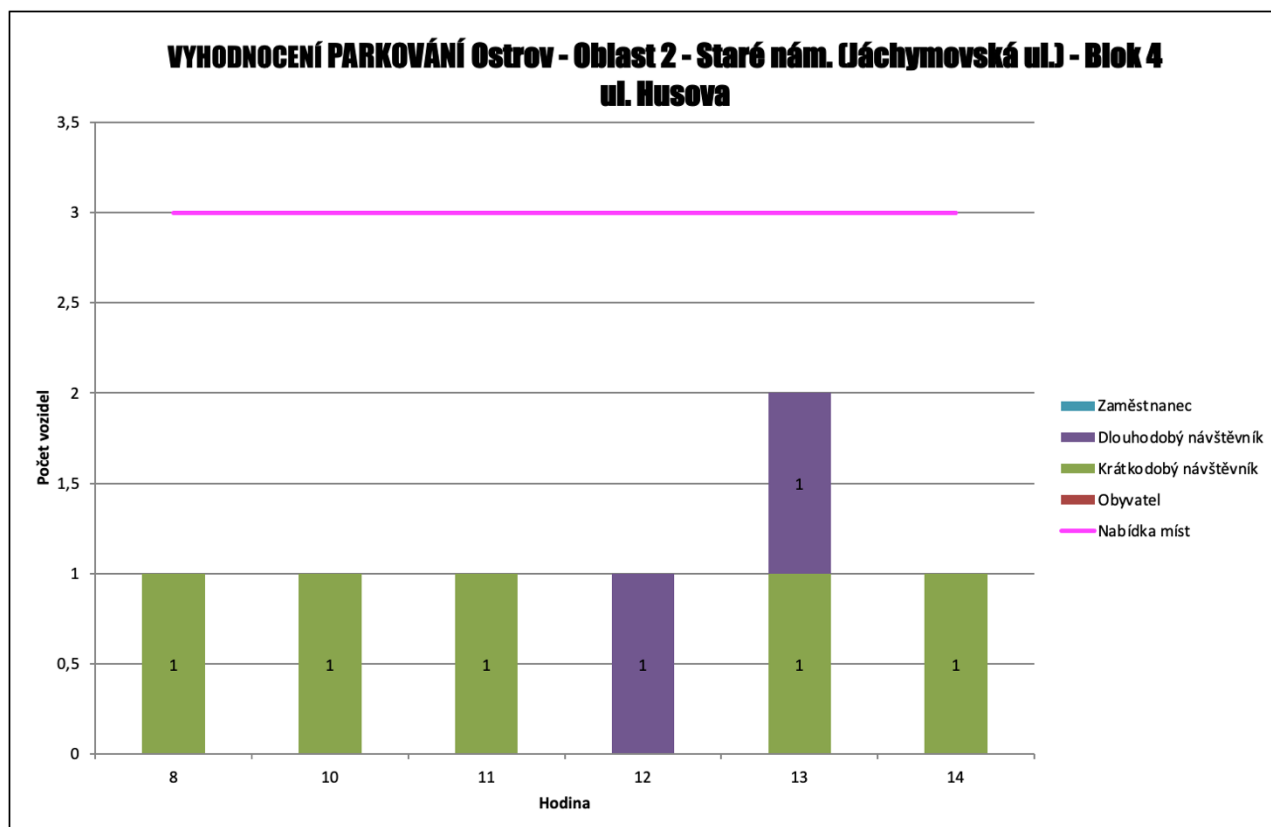
Tabulka 29: Vyhodnocení parkování Oblast 2 – Blok 3 – ul. Dlouhá



Graf 22: Vyhodnocení parkování Oblast 2 – Blok 3 – ul. Dlouhá

<b>VYHODNOCENÍ PARKOVÁNÍ</b>						
<b>Ostrov - Oblast 2 - Staré nám. (Jáchymovská ul.) - Blok 4</b>						
Hodina	Obyvatel	Krátkodobý návštěvník	Dlouhodobý návštěvník	Zaměstnanec	Dohromady	Nabídka míst
8		1			1	3
10		1			1	3
11		1			1	3
12			1		1	3
13		1	1		2	3
14		1			1	3
<b>Celkem</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>7</b>	

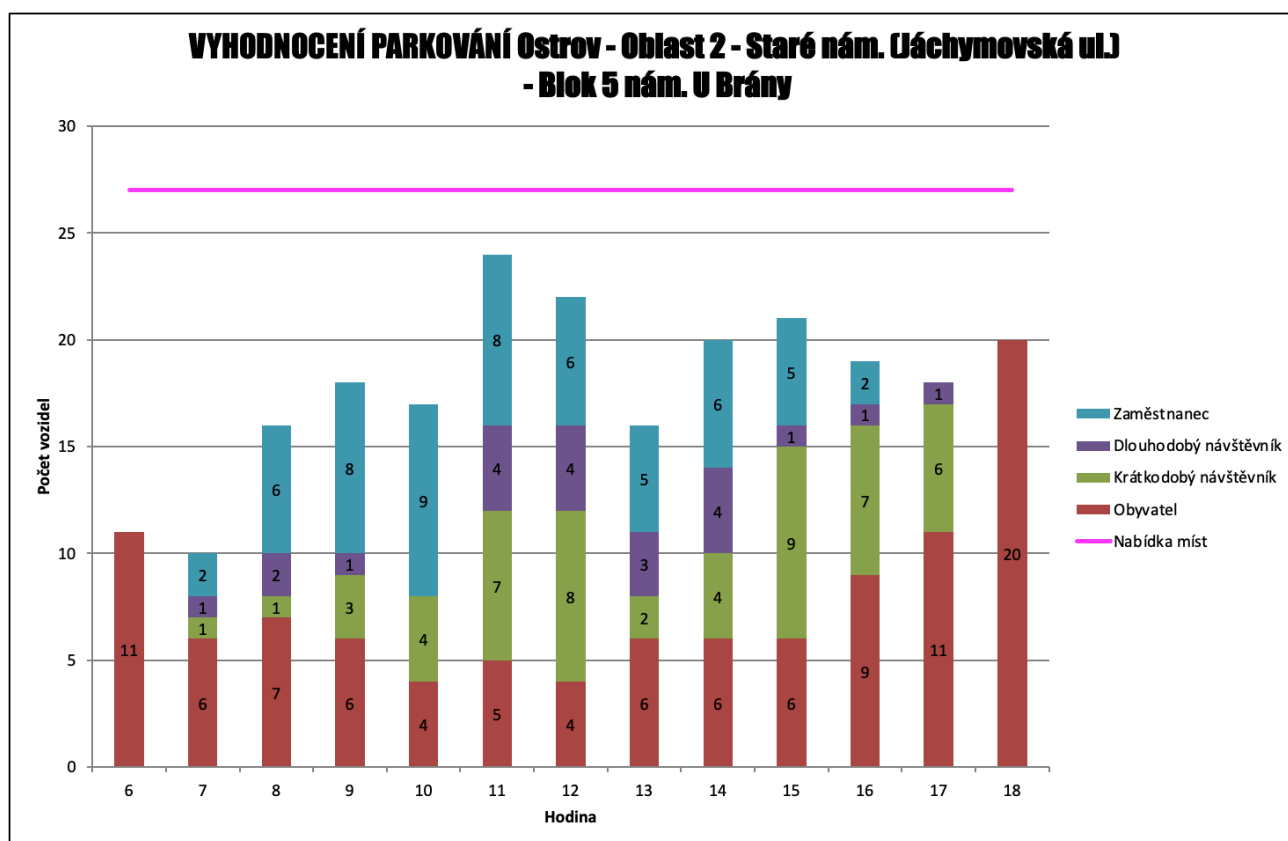
Tabulka 30: Vyhodnocení parkování Oblast 2 – Blok 4 – ul. Husova



Graf 23: Vyhodnocení parkování Oblast 2 – Blok 4 – ul. Husova

<b>VYHODNOCENÍ PARKOVÁNÍ</b>						
<b>Ostrov - Oblast 2 - Staré nám. (Jáchymovská ul.) - Blok 5</b>						
Hodina	Obyvatel	Krátkodobý návštěvník	Dlouhodobý návštěvník	Zaměstnanec	Dohromady	Nabídka míst
6	11				20	27
7	6	1	1	2	10	27
8	7	1	2	6	16	27
9	6	3	1	8	18	27
10	4	4		9	17	27
11	5	7	4	8	24	27
12	4	8	4	6	22	27
13	6	2	3	5	16	27
14	6	4	4	6	20	27
15	6	9	1	5	21	27
16	9	7	1	2	19	27
17	11	6	1		18	27
18	20				20	27
<b>Celkem</b>	<b>110</b>	<b>52</b>	<b>22</b>	<b>57</b>	<b>241</b>	

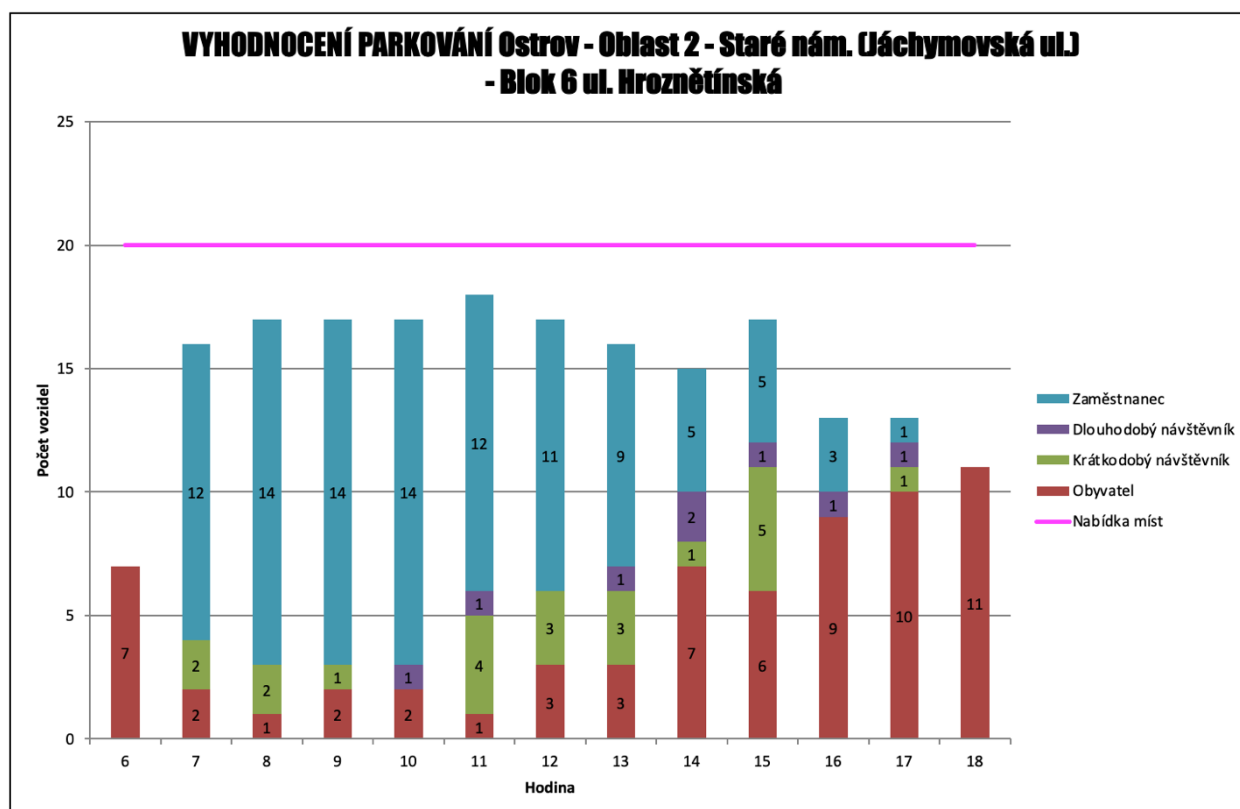
Tabulka 31: Vyhodnocení parkování Oblast 2 – Blok 5 – nám. U Brány



Graf 24: Vyhodnocení parkování Oblast 2 – Blok 5 – nám. U Brány

<b>VYHODNOCENÍ PARKOVÁNÍ</b>						
<b>Ostrov - Oblast 2 - Staré nám. (Jáchymovská ul.) - Blok 6</b>						
Hodina	Obyvatel	Krátkodobý návštěvník	Dlouhodobý návštěvník	Zaměstnanec	Dohromady	Nabídka míst
6	7				11	20
7	2	2		12	16	20
8	1	2		14	17	20
9	2	1		14	17	20
10	2		1	14	17	20
11	1	4	1	12	18	20
12	3	3		11	17	20
13	3	3	1	9	16	20
14	7	1	2	5	15	20
15	6	5	1	5	17	20
16	9		1	3	13	20
17	10	1	1	1	13	20
18	11				11	20
<b>Celkem</b>	<b>68</b>	<b>22</b>	<b>8</b>	<b>100</b>	<b>198</b>	

Tabulka 32: Vyhodnocení parkování Oblast 2 – Blok 6 – ul. Hroznětínská

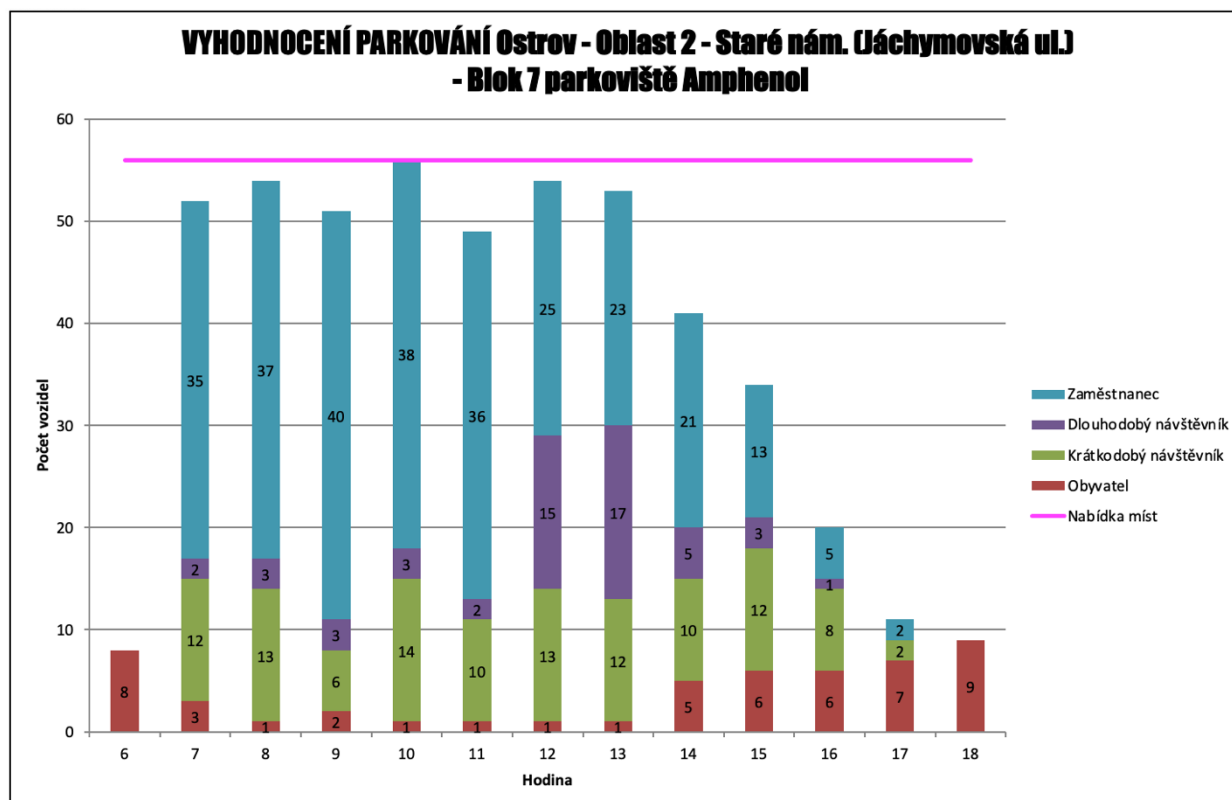


Graf 25: Vyhodnocení parkování Oblast 2 – Blok 6 – ul. Hroznětínská



<b>VYHODNOCENÍ PARKOVÁNÍ</b>						
<b>Ostrov - Oblast 2 - Staré nám. (Jáchymovská ul.) - Blok 7</b>						
Hodina	Obyvatel	Krátkodobý návštěvník	Dlouhodobý návštěvník	Zaměstnanec	Dohromady	Nabídka míst
6	8				9	56
7	3	12	2	35	52	56
8	1	13	3	37	54	56
9	2	6	3	40	51	56
10	1	14	3	38	56	56
11	1	10	2	36	49	56
12	1	13	15	25	54	56
13	1	12	17	23	53	56
14	5	10	5	21	41	56
15	6	12	3	13	34	56
16	6	8	1	5	20	56
17	7	2		2	11	56
18	9				9	56
<b>Celkem</b>	<b>52</b>	<b>102</b>	<b>54</b>	<b>255</b>	<b>463</b>	

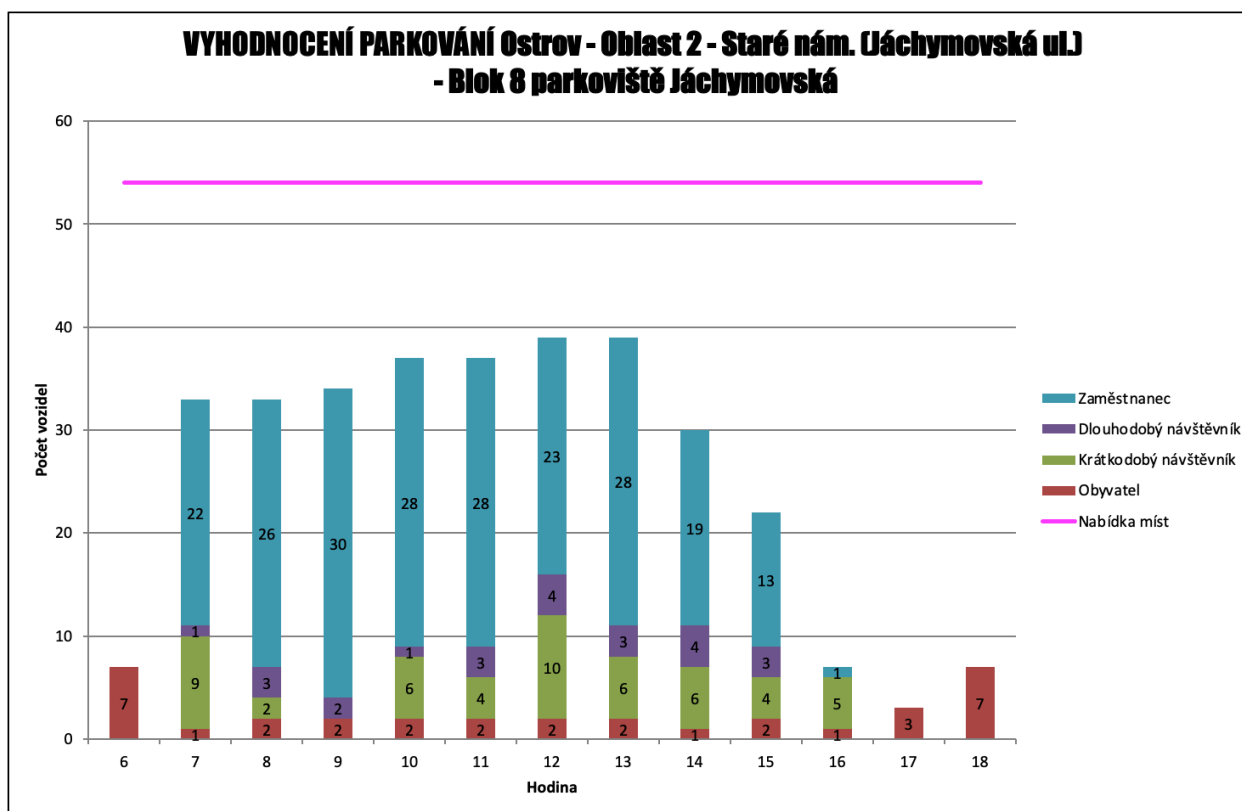
Tabulka 33: Vyhodnocení parkování Oblast 2 – Blok 7 – parkoviště Amphenol



Graf 26: Vyhodnocení parkování Oblast 2 – Blok 7 – parkoviště Amphenol

<b>VYHODNOCENÍ PARKOVÁNÍ</b>						
<b>Ostrov - Oblast 2 - Staré nám. (Jáchymovská ul.) - Blok 8</b>						
Hodina	Obyvatel	Krátkodobý návštěvník	Dlouhodobý návštěvník	Zaměstnanec	Dohromady	Nabídka míst
6	7				7	54
7	1	9	1	22	33	54
8	2	2	3	26	33	54
9	2		2	30	34	54
10	2	6	1	28	37	54
11	2	4	3	28	37	54
12	2	10	4	23	39	54
13	2	6	3	28	39	54
14	1	6	4	19	30	54
15	2	4	3	13	22	54
16	1	5		1	7	54
17	3				3	54
18	7				7	54
<b>Celkem</b>	<b>34</b>	<b>52</b>	<b>24</b>	<b>218</b>	<b>328</b>	

Tabulka 34: Vyhodnocení parkování Oblast 2 – Blok 8 – parkoviště Jáchymovská



Graf 27: Vyhodnocení parkování Oblast 2 – Blok 8 – parkoviště Jáchymovská

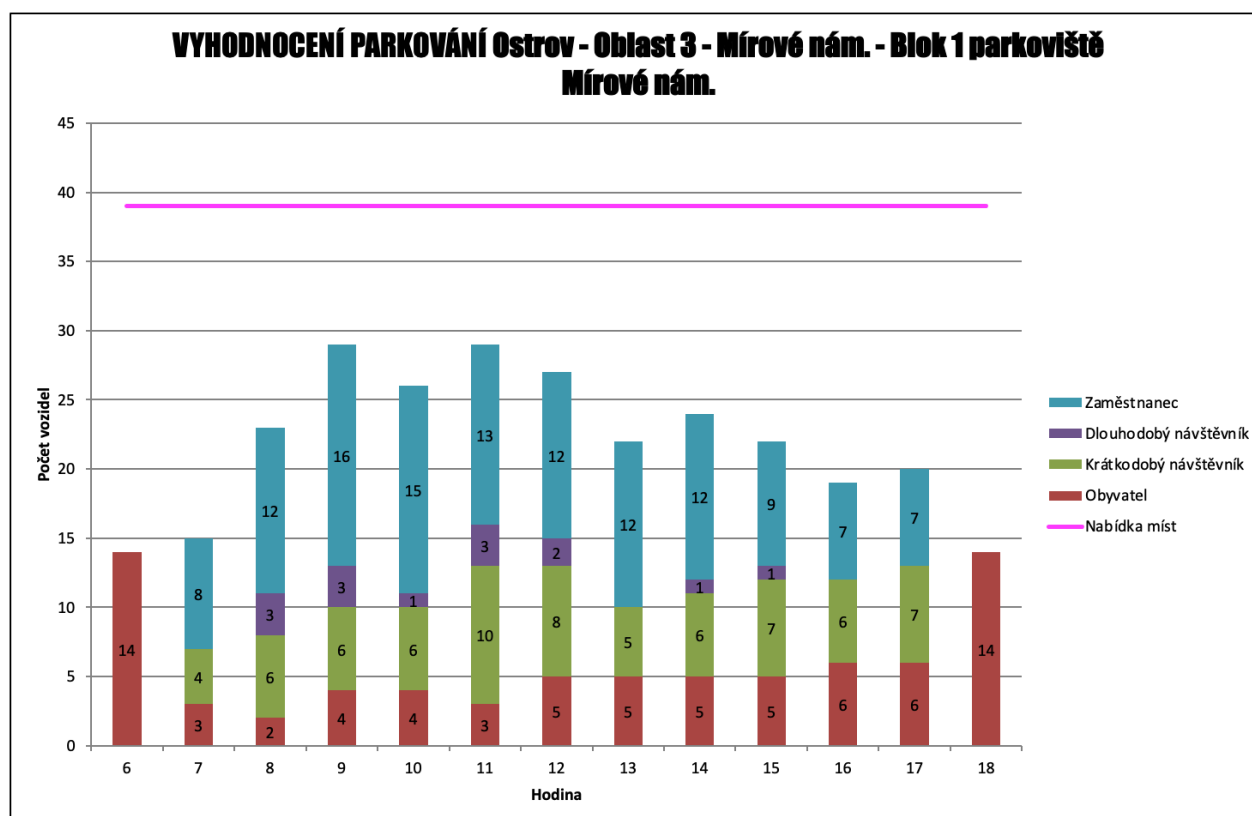
Oblast 3 – Mírové náměstí



Obrázek 38: Oblast průzkumu statické dopravy v centru, oblast 3 – Mírové náměstí

<b>VYHODNOCENÍ PARKOVÁNÍ</b>						
<b>Ostrov - Oblast 3 - Mírové nám. - Blok 1</b>						
Hodina	Obyvatel	Krátkodobý návštěvník	Dlouhodobý návštěvník	Zaměstnanec	Dohromady	Nabídka míst
6	14				14	39
7	3	4		8	15	39
8	2	6	3	12	23	39
9	4	6	3	16	29	39
10	4	6	1	15	26	39
11	3	10	3	13	29	39
12	5	8	2	12	27	39
13	5	5		12	22	39
14	5	6	1	12	24	39
15	5	7	1	9	22	39
16	6	6		7	19	39
17	6	7		7	20	39
18	14				14	39
<b>Celkem</b>	<b>76</b>	<b>71</b>	<b>14</b>	<b>123</b>	<b>284</b>	

Tabulka 35: Vyhodnocení parkování Oblast 3 – Blok 1 – parkoviště Mírové nám.

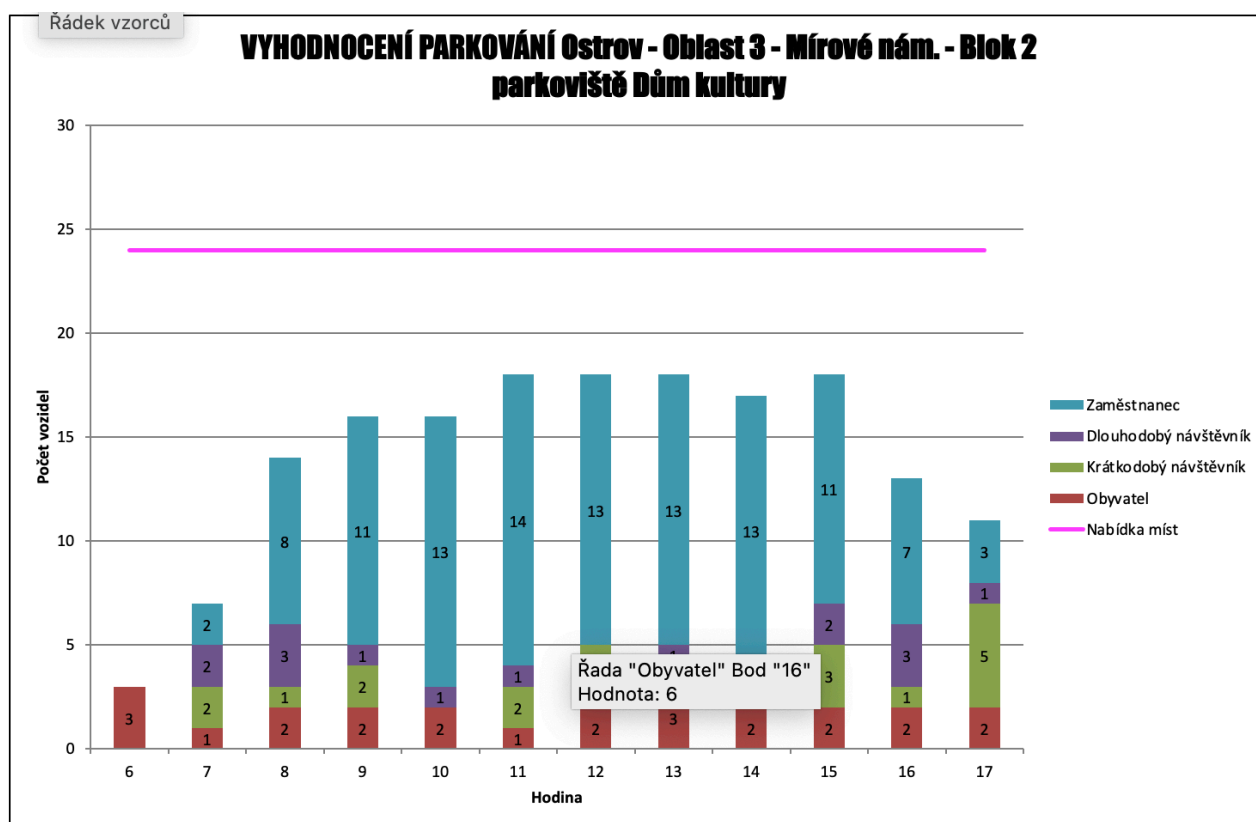


Graf 28: Vyhodnocení parkování – Oblast 3 – Blok 1 – parkoviště Mírové nám.:



VYHODNOCENÍ PARKOVÁNÍ						
Ostrov - Oblast 3 - Mírové nám. - Blok 2						
Hodina	Obyvatel	Krátkodobý návštěvník	Dlouhodobý návštěvník	Zaměstnanec	Dohromady	Nabídka míst
6	3				3	24
7	1	2	2	2	7	24
8	2	1	3	8	14	24
9	2	2	1	11	16	24
10	2		1	13	16	24
11	1	2	1	14	18	24
12	2	3		13	18	24
13	3	1	1	13	18	24
14	2	1	1	13	17	24
15	2	3	2	11	18	24
16	2	1	3	7	13	24
17	2	5	1	3	11	24
<b>Celkem</b>	<b>24</b>	<b>21</b>	<b>16</b>	<b>108</b>	<b>169</b>	

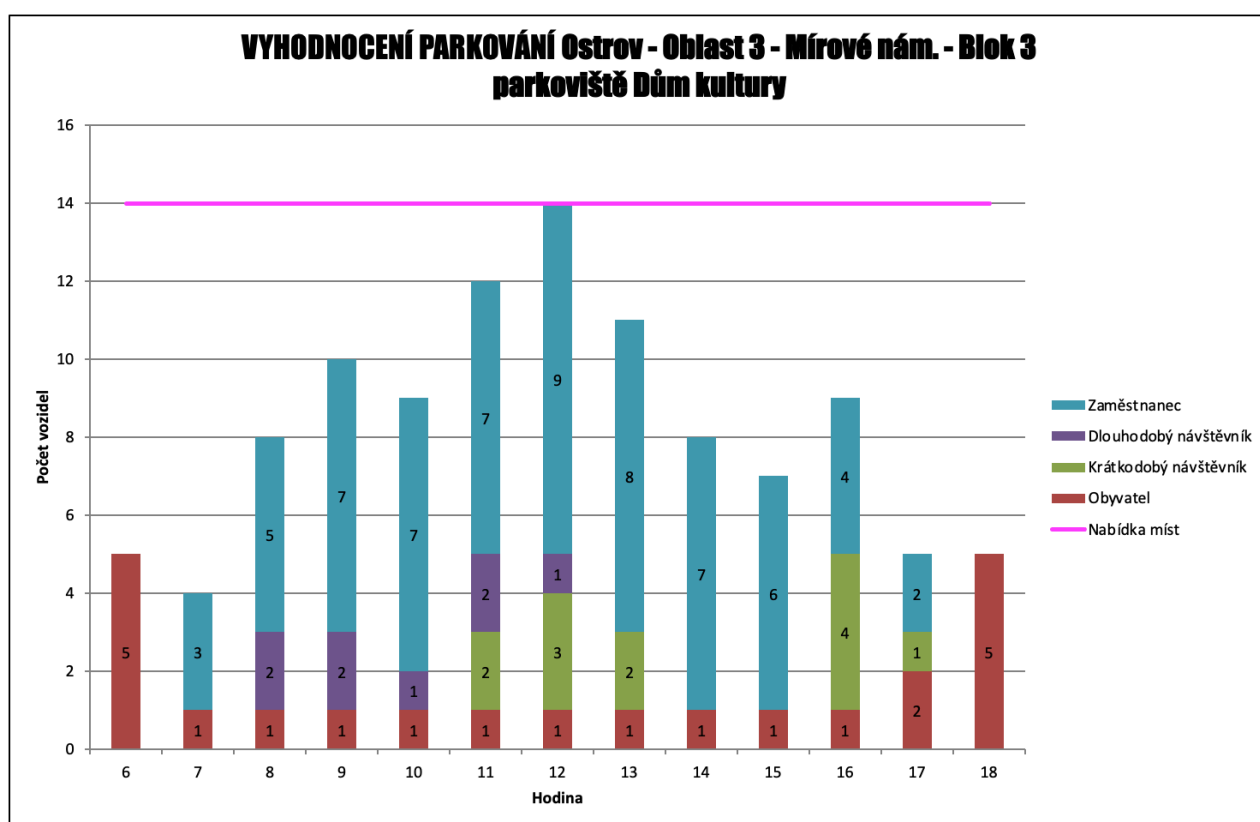
Tabulka 36: Vyhodnocení parkování Oblast 3 – Blok 2 – parkoviště Dům kultury



Graf 29: Vyhodnocení parkování Oblast 3 – Blok 2 – parkoviště Dům kultury

<b>VYHODNOCENÍ PARKOVÁNÍ</b>						
<b>Ostrov - Oblast 3 - Mírové nám. - Blok 3</b>						
Hodina	Obyvatel	Krátkodobý návštěvník	Dlouhodobý návštěvník	Zaměstnanec	Dohromady	Nabídka míst
6	5				5	14
7	1			3	4	14
8	1		2	5	8	14
9	1		2	7	10	14
10	1		1	7	9	14
11	1	2	2	7	12	14
12	1	3	1	9	14	14
13	1	2		8	11	14
14	1			7	8	14
15	1			6	7	14
16	1	4		4	9	14
17	2	1		2	5	14
18	5				5	14
<b>Celkem</b>	<b>22</b>	<b>12</b>	<b>8</b>	<b>65</b>	<b>107</b>	

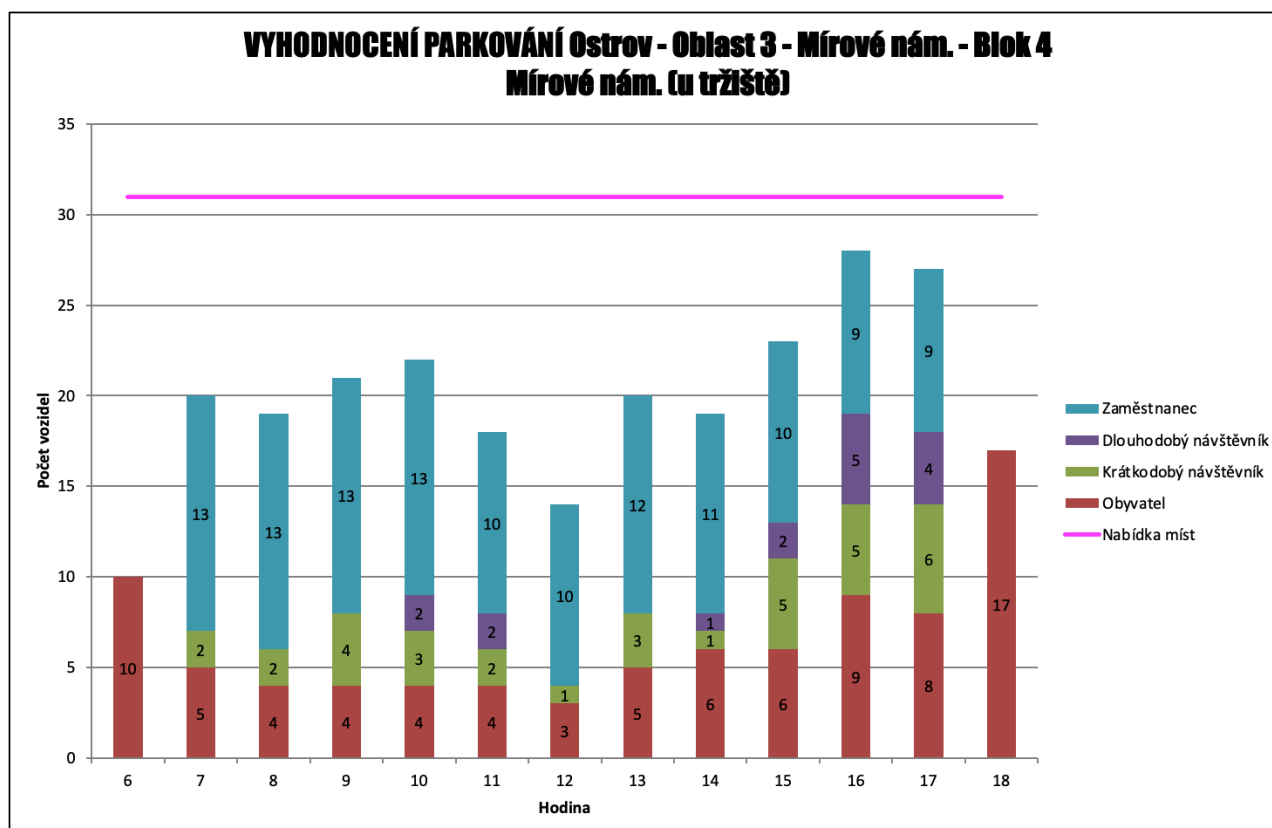
Tabulka 37: Vyhodnocení parkování Oblast 3 – Blok 3 – parkoviště Dům kultury



Graf 30: Vyhodnocení parkování Oblast 3 – Blok 3 – parkoviště Dům kultury

<b>VYHODNOCENÍ PARKOVÁNÍ</b>						
<b>Ostrov - Oblast 3 - Mírové nám. - Blok 4</b>						
Hodina	Obyvatel	Krátkodobý návštěvník	Dlouhodobý návštěvník	Zaměstnanec	Dohromady	Nabídka míst
6	10				17	31
7	5	2		13	20	31
8	4	2		13	19	31
9	4	4		13	21	31
10	4	3	2	13	22	31
11	4	2	2	10	18	31
12	3	1		10	14	31
13	5	3		12	20	31
14	6	1	1	11	19	31
15	6	5	2	10	23	31
16	9	5	5	9	28	31
17	8	6	4	9	27	31
18	17				17	31
<b>Celkem</b>	<b>92</b>	<b>34</b>	<b>16</b>	<b>123</b>	<b>265</b>	

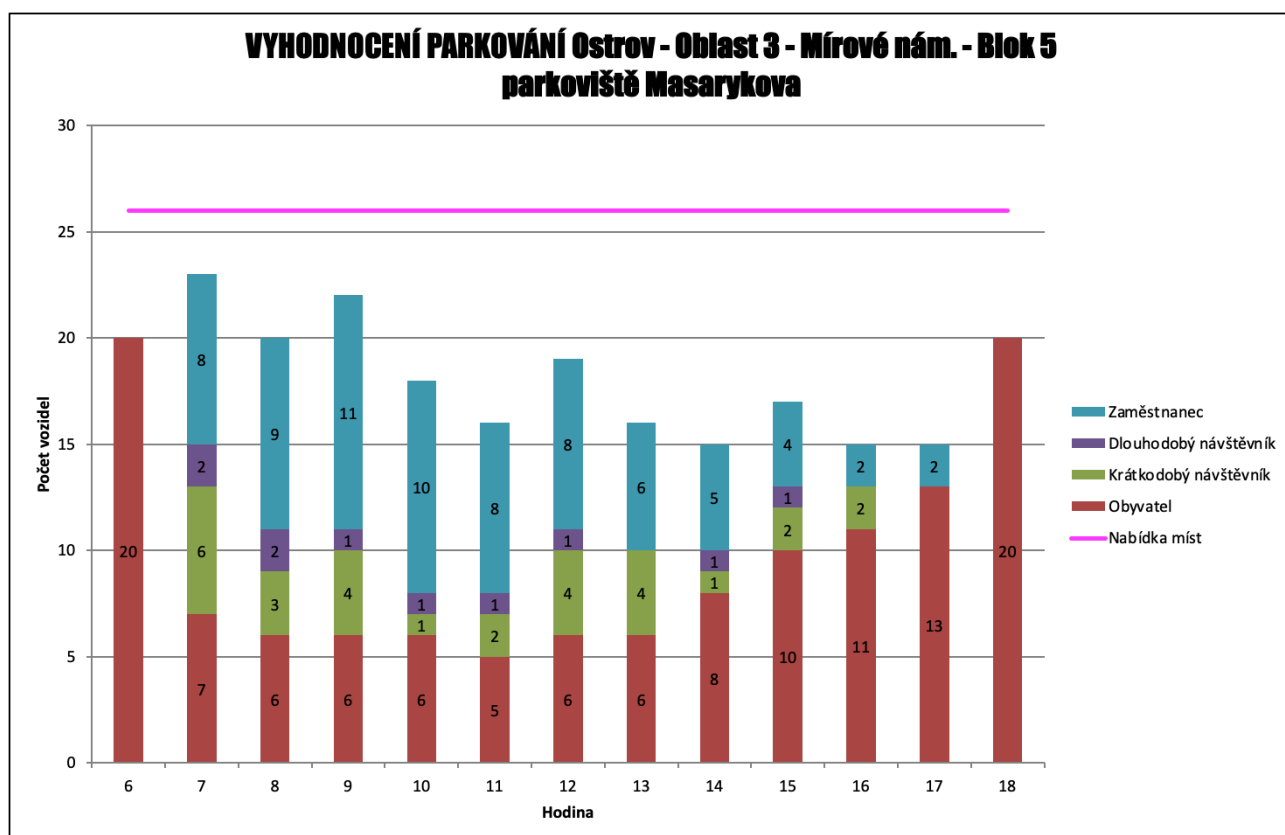
Tabulka 38: Vyhodnocení parkování Oblast 3 – Blok 4 – Mírové nám. (u tržiště)



Graf 31: Vyhodnocení parkování Oblast 3 – Blok 4 – Mírové nám. (u tržiště)

<b>VYHODNOCENÍ PARKOVÁNÍ</b>						
<b>Ostrov - Oblast 3 - Mírové nám. - Blok 5</b>						
Hodina	Obyvatel	Krátkodobý návštěvník	Dlouhodobý návštěvník	Zaměstnanec	Dohromady	Nabídka míst
6	20				20	26
7	7	6	2	8	23	26
8	6	3	2	9	20	26
9	6	4	1	11	22	26
10	6	1	1	10	18	26
11	5	2	1	8	16	26
12	6	4	1	8	19	26
13	6	4		6	16	26
14	8	1	1	5	15	26
15	10	2	1	4	17	26
16	11	2		2	15	26
17	13			2	15	26
18	20				20	26
<b>Celkem</b>	<b>124</b>	<b>29</b>	<b>10</b>	<b>73</b>	<b>236</b>	

Tabulka 39: Vyhodnocení parkování Oblast 3 – Blok 5 – parkoviště Masarykova

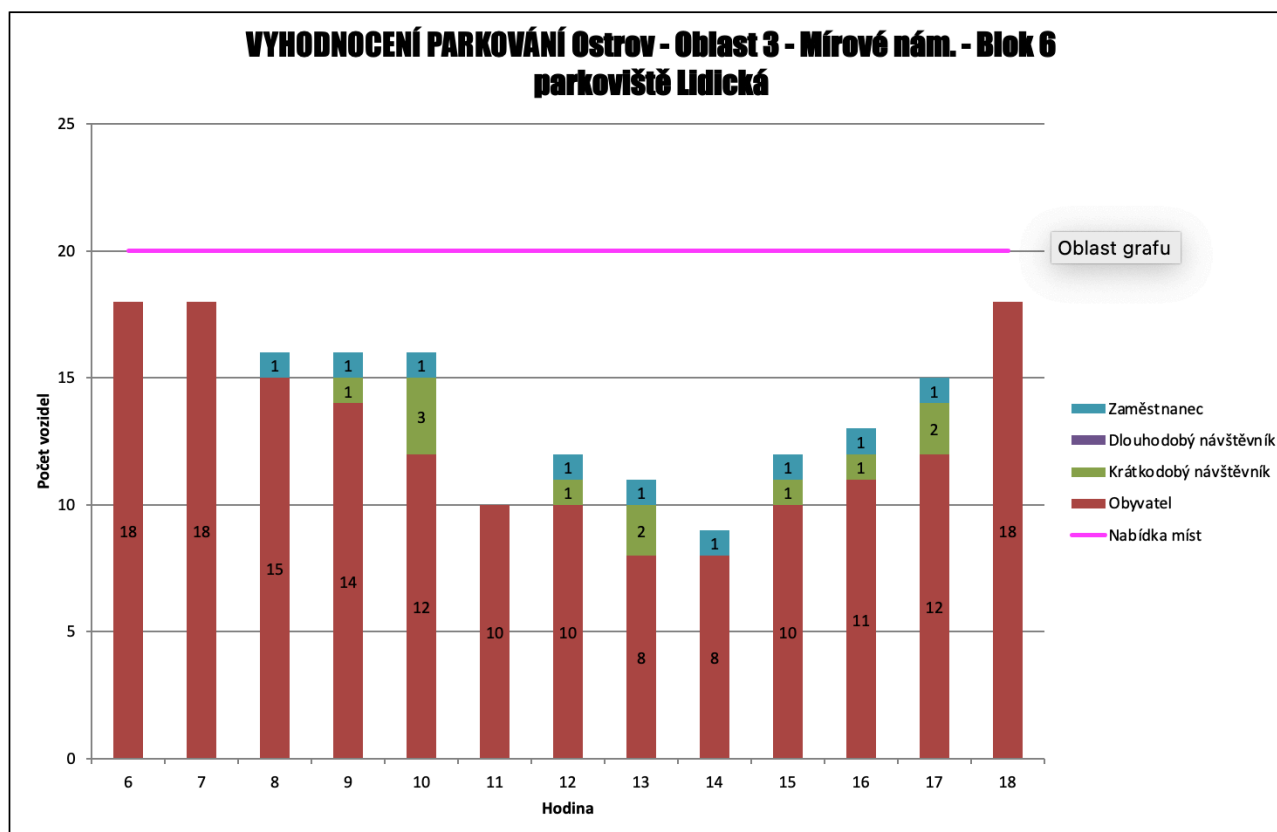


Graf 32: Vyhodnocení parkování Oblast 3 – Blok 5 – parkoviště Masarykova



<b>VYHODNOCENÍ PARKOVÁNÍ</b>						
<b>Ostrov - Oblast 3 - Mírové nám. - Blok 6</b>						
Hodina	Obyvatel	Krátkodobý návštěvník	Dlouhodobý návštěvník	Zaměstnanec	Dohromady	Nabídka míst
6	18				18	20
7	18				18	20
8	15			1	16	20
9	14	1		1	16	20
10	12	3		1	16	20
11	10				10	20
12	10	1		1	12	20
13	8	2		1	11	20
14	8			1	9	20
15	10	1		1	12	20
16	11	1		1	13	20
17	12	2		1	15	20
18	18				18	20
<b>Celkem</b>	<b>126</b>	<b>12</b>	<b>2</b>	<b>44</b>	<b>184</b>	

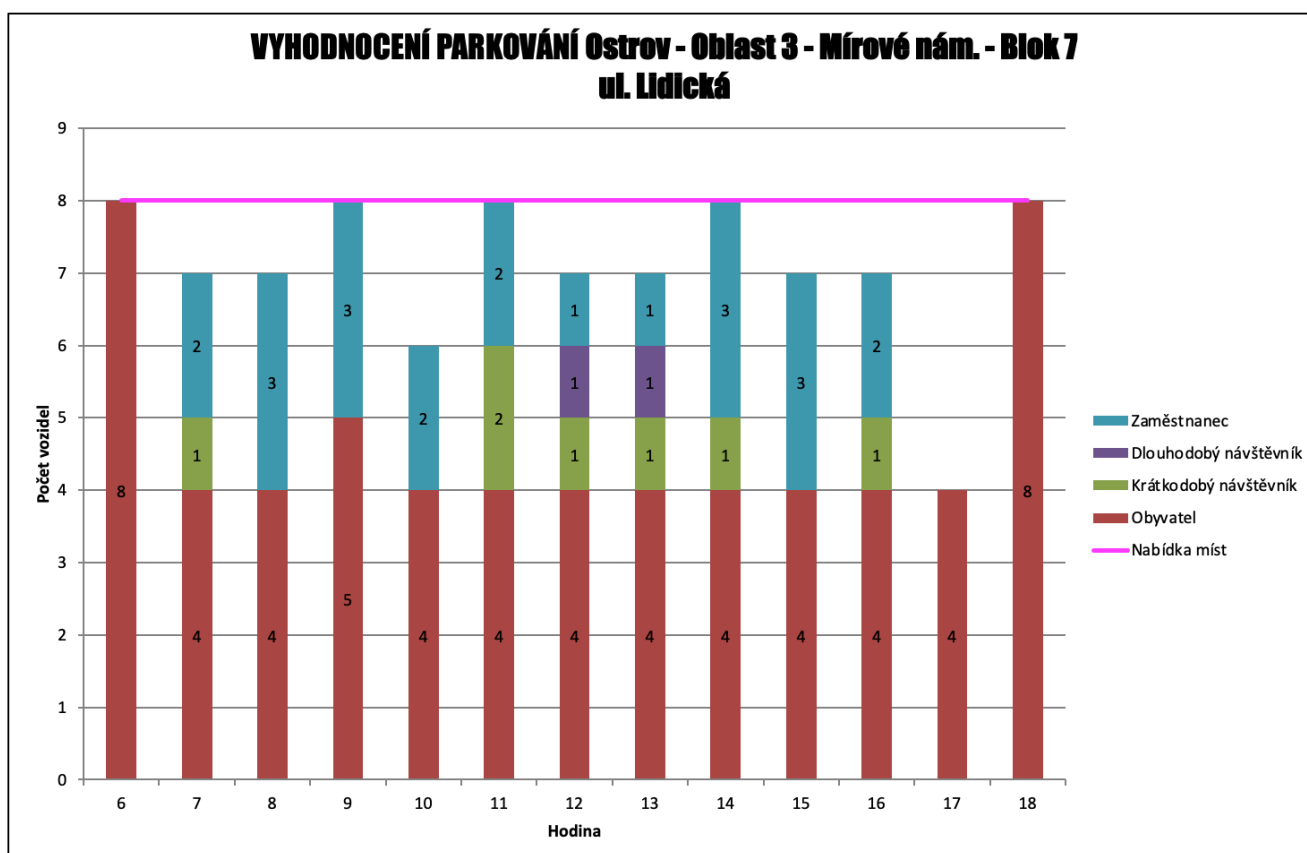
Tabulka 40: Vyhodnocení parkování Oblast 3 – Blok 6 – parkoviště Lidická



Graf 33: Vyhodnocení parkování Oblast 3 – Blok 6 – parkoviště Lidická

<b>VYHODNOCENÍ PARKOVÁNÍ</b>						
<b>Ostrov - Oblast 3 - Mírové nám. - Blok 7</b>						
Hodina	Obyvatel	Krátkodobý návštěvník	Dlouhodobý návštěvník	Zaměstnanec	Dohromady	Nabídka míst
6	8				8	8
7	4	1		2	7	8
8	4			3	7	8
9	5			3	8	8
10	4			2	6	8
11	4	2		2	8	8
12	4	1	1	1	7	8
13	4	1	1	1	7	8
14	4	1		3	8	8
15	4			3	7	8
16	4	1		2	7	8
17	4				4	8
18	8				8	8
<b>Celkem</b>	<b>61</b>	<b>7</b>	<b>2</b>	<b>22</b>	<b>92</b>	

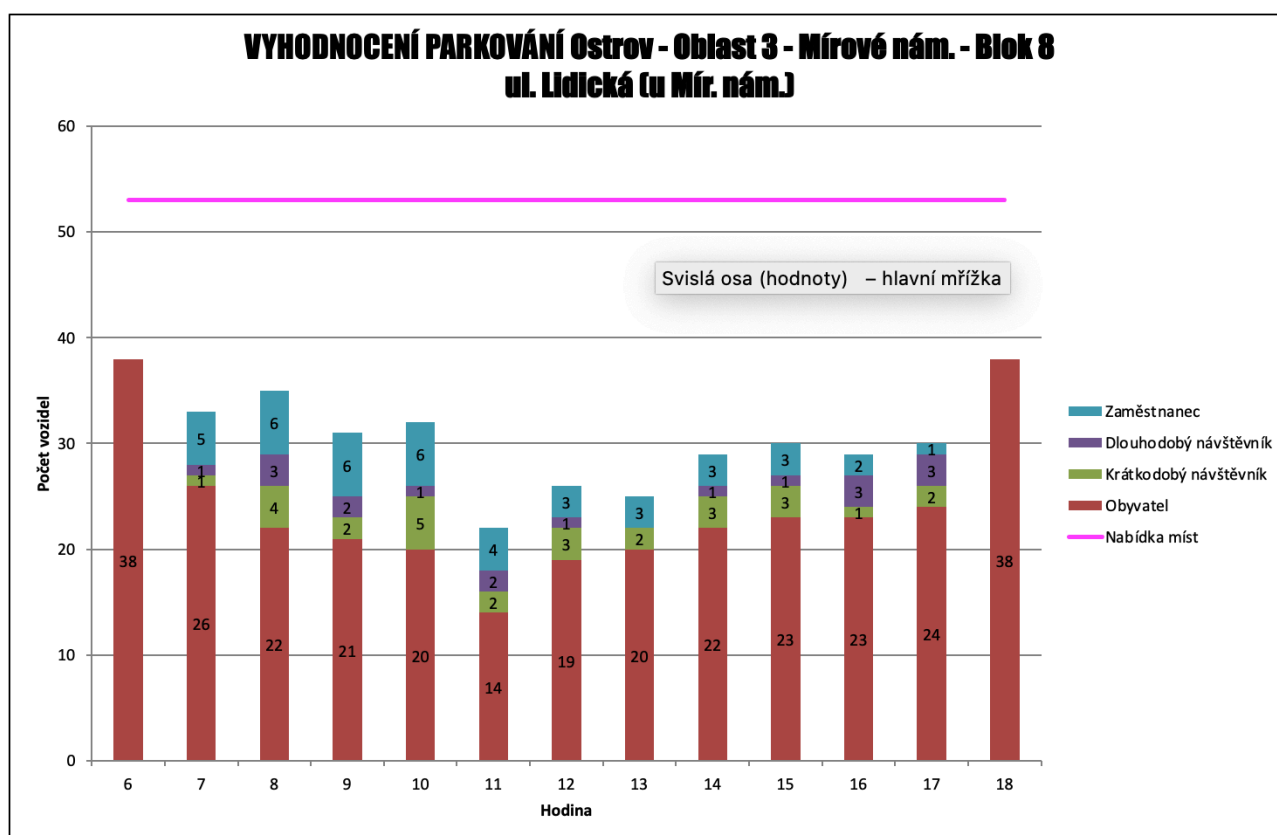
Tabulka 41: Vyhodnocení parkování Oblast 3 – Blok 7 – ul. Lidická



Graf 34: Vyhodnocení parkování Oblast 3 – Blok 7 – ul. Lidická

<b>VYHODNOCENÍ PARKOVÁNÍ</b>						
<b>Ostrov - Oblast 3 - Mírové nám. - Blok 8</b>						
Hodina	Obyvatel	Krátkodobý návštěvník	Dlouhodobý návštěvník	Zaměstnanec	Dohromady	Nabídka míst
6	38				38	53
7	26	1	1	5	33	53
8	22	4	3	6	35	53
9	21	2	2	6	31	53
10	20	5	1	6	32	53
11	14	2	2	4	22	53
12	19	3	1	3	26	53
13	20	2		3	25	53
14	22	3	1	3	29	53
15	23	3	1	3	30	53
16	23	1	3	2	29	53
17	24	2	3	1	30	53
18	38				38	53
<b>Celkem</b>	<b>310</b>	<b>28</b>	<b>18</b>	<b>42</b>	<b>398</b>	

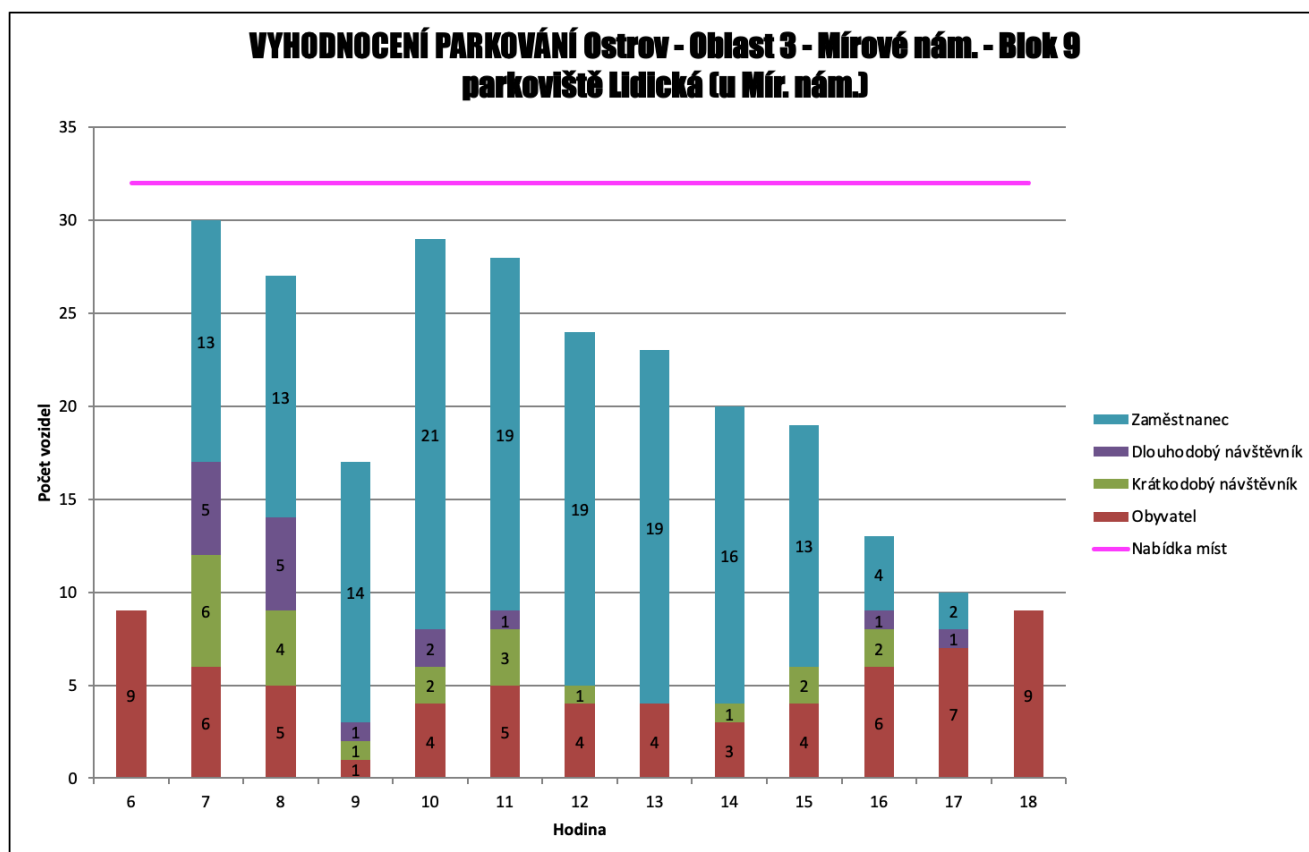
Tabulka 42: Vyhodnocení parkování Oblast 3 – Blok 8 – ul. Lidická (u Mír. Nám.)



Graf 35: Vyhodnocení parkování Oblast 3 – Blok 8 – ul. Lidická (u Mír. Nám.)

<b>VYHODNOCENÍ PARKOVÁNÍ</b>						
<b>Ostrov - Oblast 3 - Mírové nám. - Blok 9</b>						
Hodina	Obyvatel	Krátkodobý návštěvník	Dlouhodobý návštěvník	Zaměstnanec	Dohromady	Nabídka míst
6	9				9	32
7	6	6	5	13	30	32
8	5	4	5	13	27	32
9	1	1	1	14	17	32
10	4	2	2	21	29	32
11	5	3	1	19	28	32
12	4	1		19	24	32
13	4			19	23	32
14	3	1		16	20	32
15	4	2		13	19	32
16	6	2	1	4	13	32
17	7		1	2	10	32
18	9				9	32
<b>Celkem</b>	<b>67</b>	<b>22</b>	<b>16</b>	<b>153</b>	<b>258</b>	

Tabulka 43: Vyhodnocení parkování Oblast 3 – Blok 9 – parkoviště Lidická (u Mír. Nám.)

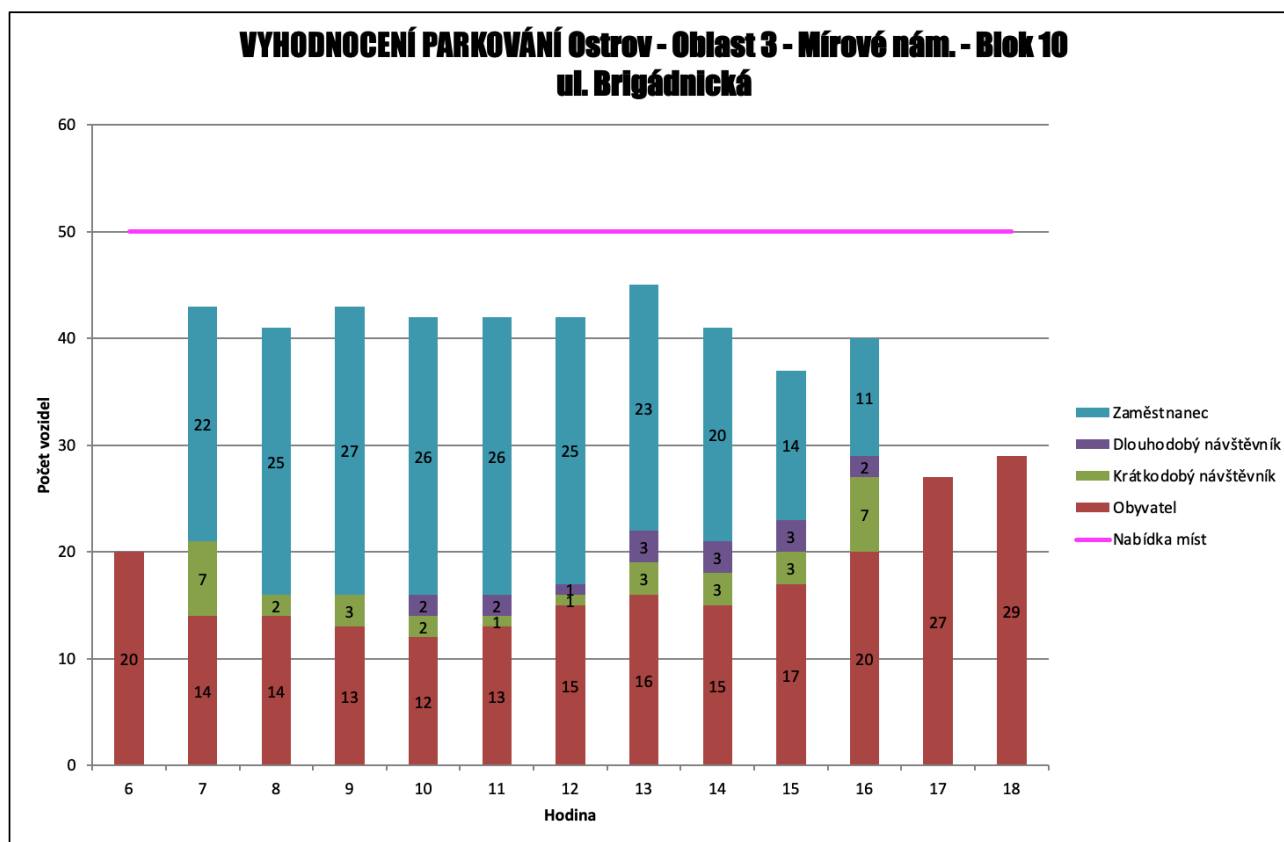


Graf 36: Vyhodnocení parkování Oblast 3 – Blok 9 – parkoviště Lidická (u Mír. Nám.)



<b>VYHODNOCENÍ PARKOVÁNÍ</b>						
<b>Ostrov - Oblast 3 - Mírové nám. - Blok 10</b>						
Hodina	Obyvatel	Krátkodobý návštěvník	Dlouhodobý návštěvník	Zaměstnanec	Dohromady	Nabídka míst
6	20				20	50
7	14	7		22	43	50
8	14	2		25	41	50
9	13	3		27	43	50
10	12	2	2	26	42	50
11	13	1	2	26	42	50
12	15	1	1	25	42	50
13	16	3	3	23	45	50
14	15	3	3	20	41	50
15	17	3	3	14	37	50
16	20	7	2	11	40	50
17	27				27	50
18	29				29	50
<b>Celkem</b>	<b>230</b>	<b>32</b>	<b>16</b>	<b>219</b>	<b>497</b>	

Tabulka 44: Vyhodnocení parkování Oblast 3 – Blok 10 – ul. Brigádnická



Graf 37: Vyhodnocení parkování Oblast 3 – Blok 10 – ul. Brigádnická

## 1.8.4 Průzkum dopravního chování

Viz. oddíl 1.2.4 Analýza dopravního chování - poptávka po mobilitě.

## 1.9 PROBLÉMOVÉ PRVKY, NEGATIVNÍ VLIVY DOPRAVY

Doprava ovlivňuje mnoho aspektů lidského života, ekonomiku, životní prostředí, rozvoj regionu i města. Není proto možné jednoznačně říct zda má doprava pouze negativní či pozitivní vliv.

### 1.9.1 Problémové prvky

Problémovými prvky v dopravě jsou nebezpečná místa, vzhledem k provozu - technický stav komunikací, prostorové uspořádání křižovatek (nedostatečný prostor – uliční profil).

Např. křižovatka Karlovarská x Nádražní má nevyhovující geometrii pro průjezd nákladní dopravy.

Dalším problémem může být parkovací politika v bytové zástavbě - Lokalita U Koupaliště, Hlavní třída – domov-pension pro seniory, parkoviště Lidická vč. ul. Lidická. V těchto oblastech je vyšší poptávka parkovacích míst než nabídka.

Absence přechodu pro chodce v ulici Nádražní v úseku mezi ulicemi Dukelských hrdinů a Jáchymovskou (v místě se nachází pouze místo pro přecházení, které je nedostatečně osvětleno, vzhledem k intenzitě chodců), a na ul. Obchodní.

Chybějící omezení rychlosti na ul. Obchodní (nyní povolená rychlost 90 km/h) a úprava provozu.

Dokončení přechodů pro chodce mezi OD Kaufland a Tesco na ul. Jáchymovská.

Úprava provozu v ul. Brigádnická (zvážení jednosměrného provozu ze severní strany na ul. Masarykova).

Nevhodná úpravu odbočení ze silnice II/221 do obce Kfely (u restaurace).

### 1.9.2 Nehodovost – vývoj a závažnost

Dopravní nehodovost patří mezi nejzávažnější negativní jevy v dopravě. Je vážným celospolečenským problémem vzhledem ke ztrátám na životech a zdraví občanů. Zanedbatelné nejsou ani ekonomické ztráty na majetku a v úhrnu pak společenské ztráty. Dopravní nehodovost v rámci České republiky se od 1.10.2016 do 30.09.2021 vyvíjí poměrně příznivě, počet nehodových událostí nejdříve v letech 2016 až 2019 stoupl o cca 8%, následně však od r. 2019 po 2021 počet dopravních nehod klesá o cca 33% (poslední aktualizace pro data z roku 2021 jsou z 30.09.2021) a to včetně smrtelných zranění, těžce a lehce zraněných osob.

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

Česká republika	Rok 2016	Rok 2017	Rok 2018	Rok 2019	Rok 2020	Rok 2021
Celkem nehod	98864	103821	104764	107572	94794	72219
Usmrceno osob	545	502	565	547	460	343
Zraněno těžce osob	2580	2339	2465	2110	1807	1212
Zraněno lehce osob	24501	24740	25216	23935	20880	15511
Ekonomické ztráty v mld. Kč	69,36	72,69	80,10	81,41	72,82	55,79

Tabulka 45: Vývoj nehodovosti v České republice v letech 2016 až 2021 - zdroj Policie ČR

Počet nehodových událostí v Karlovarském kraji v období od roku 2016 do 30.09.2021 má obdobnou tendenci jako v rámci celé ČR. Od r. 2016 do 2019 evidujeme nárůst nehodovosti o cca 9%, počet usmrcených se zvyšuje k roku 2018 a klesá směrem až k roku 2021. Počty těžce zraněných osob se navyšují k roku 2018 a následně klesají až k roku 2021, obdobně se vyvíjeli počty lehce zraněných osob. Od roku 2019 klesá nehodovost o cca 33% a to včetně následků nehod, k čemuž přispěla především pandemie COVID a sní spojená plošná omezení nejenom v dopravě.

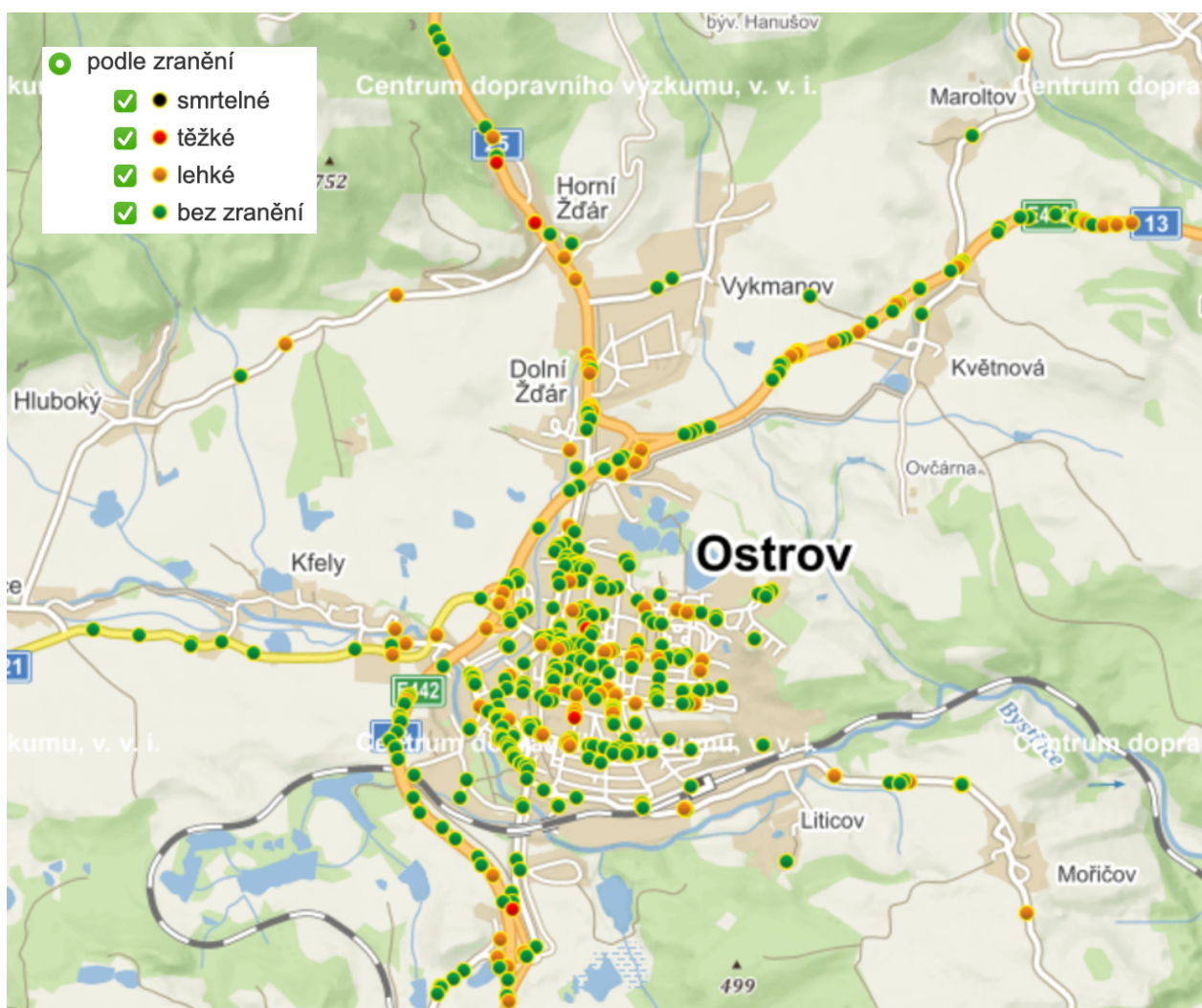
Vývoj nehodovosti v kraji tak lze hodnotit podle závažnosti, což znamená, že stav v roce 2016 byl horší než v roce 2021.

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

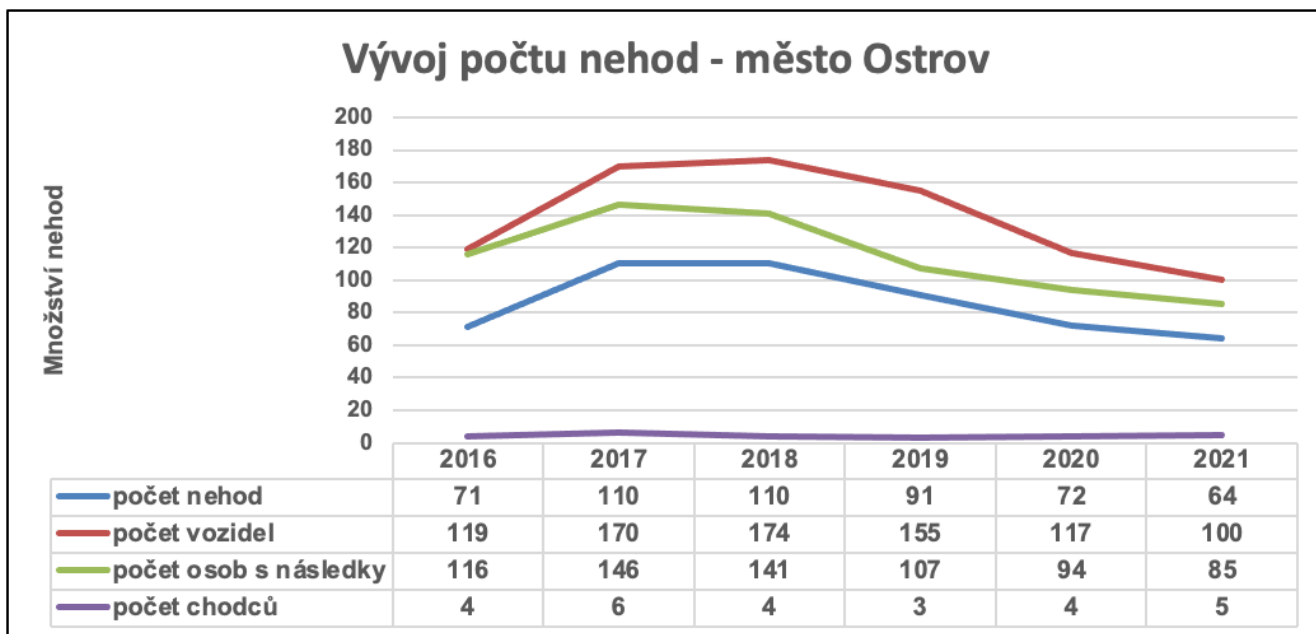
Karlovarský kraj	Rok 2016	Rok 2017	Rok 2018	Rok 2019	Rok 2020	Rok 2021
Celkem nehod	2165	2967	2977	2620	2228	1789
Usmrceno osob	13	12	21	13	11	11
Zraněno těžce osob	68	57	60	60	65	34
Zraněno lehce osob	626	613	596	551	661	448
Ekonomické ztráty v mld. Kč	1,79	1,94	2,24	2,07	1,93	1,53

Tabulka 46: Vývoj nehodovosti v Karlovarském kraji v letech 2012 až 2017- zdroj Policie ČR

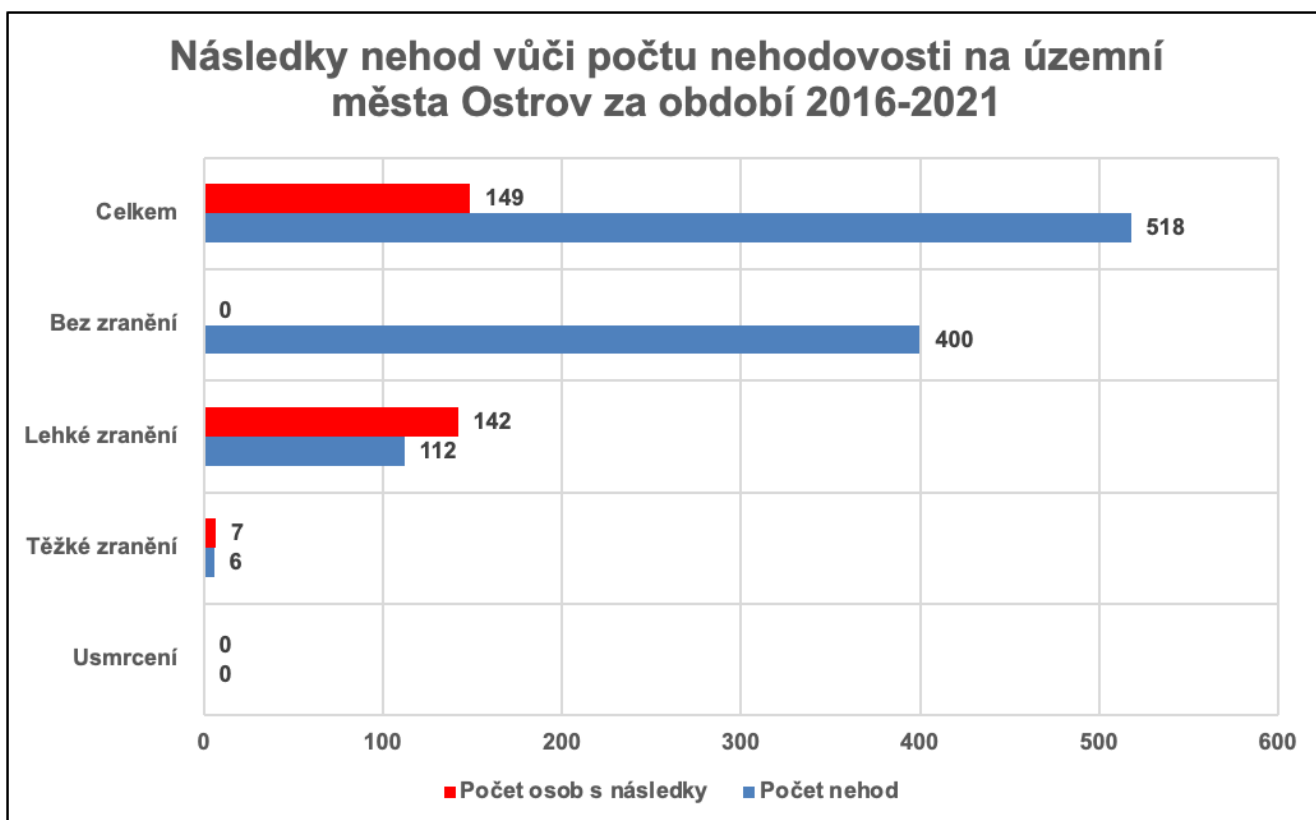
Stav a vývoj nehodovosti ve městě Ostrov za období 2016-2021 (do 30.09.2021) je doložen v následujících grafech a tabulce, zdrojem byly statistické informace Policie ČR.



Obrázek 39: Vybrané území pro vyhodnocení nehodovosti



Graf 38: Vývoj nehodovosti města Ostrov za období 2016 až 2021



Graf 39: Následky dopravních vůči počtu nehodovosti na území města Ostrov za období 2016 až 2021

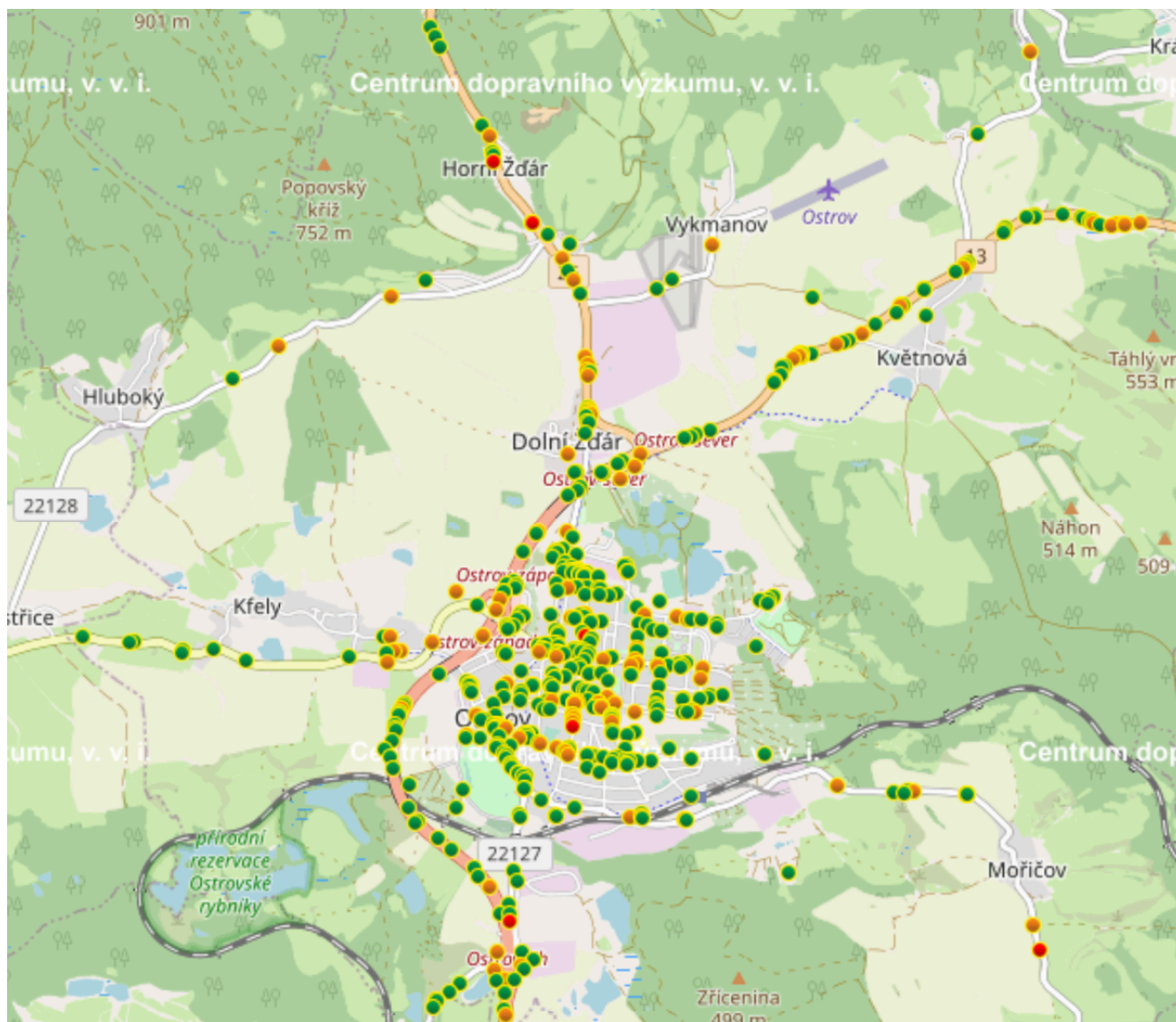
Specifikace druhu dopravní nehody se zraněním podle hlavní příčiny, Ostrov				
(období 1.1.2016-30.09.2021)				
Poř.	Dopravní nehody, následky na zdraví - hl. příčiny	Počet nehod	Těžce zraněné	Lehce zraněné
1	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	204	2	25
2	nezaviněná řidičem	67	0	7
3	nesprávné otáčení nebo couvání	47	0	1
4	nepřízpůsobení rychlosti stavu vozovky	41	0	15
5	nepř. rychlosti dopravně technickému stavu voz.	27	2	22
6	proti příkazu dopravní značky DEJ PŘEDNOST	27	0	21
7	nezvládnutí řízení vozidla	15	0	7
8	jízda po nesprávné straně vozovky, protisměr	13	2	9
9	nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	12	0	7
10	při vjíždění na silnici	8	0	3
11	nepřízpůsobení rychl. Vlastnostem vozidla a nákladu	6	0	1
12	chodci na vyznačeném přechodu	5	1	4
13	při odbočování vlevo	5	0	4
14	vjetí na nezp. komunikaci	4	0	3
15	při předjíždění	4	0	2
16	přednost zprava	3	0	1
17	proti příkazu dopravní značky STŮJ DEJ PŘEDNOST	2	0	5
18	jiný druh nesprávného způsobu jízdy	2	0	1
19	otáčení nebo couvání	2	0	1
20	přehlédnutí již předjíždějícího souběžně jedoucího vozidla	1	0	1
21	při předjíždění došlo k ohrožení protijedoucího řidiče vozidla	1	0	1
22	jízda na "červenou" 3-barevného semaforu	1	0	1
	Součet	497		
	Celkový počet zraněných osob		7	142

Tabulka 47: Specifikace dopravních nehod se zraněním podle hlavní příčiny, Ostrov, období 2016-2021



LOKALIZACE DOPRAVNÍCH NEHOD

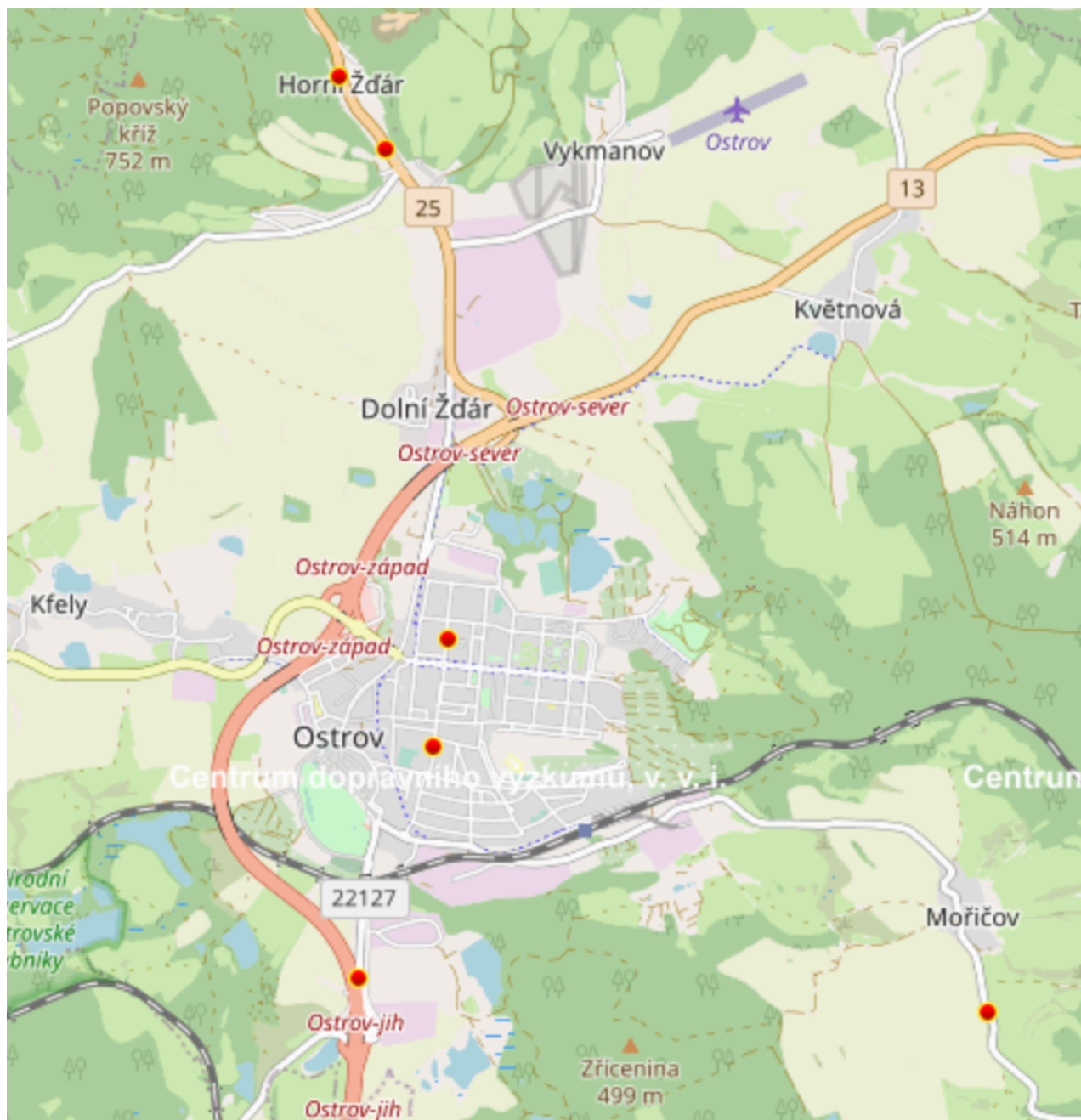
Lokalizace byla převzata z podkladů Policie ČR, byly analyzovány data za období 1. 1. 2016 až 30. 09.2021. Na území města Ostrov bylo zaznamenáno celkem 518 dopravních nehod, s následky na zdraví bylo 118 dopravních nehod, při nichž nedošlo k usmrcení, 7 osob těžce zraněno a 142 osob lehce zraněno. Lokalizace dopravních nehod je doložena na následujících 3 obrázcích.



Všeobecný statistický přehled o nehodách		
Počet nehod celkem	518	
Počet nehod s následky na zdraví	118	
Počet těžce zraněných osob (stav do 24. hod)	●	6
Počet lehce zraněných osob (stav do 24. hod)	●	112
Počet osob bez zranění	●	400

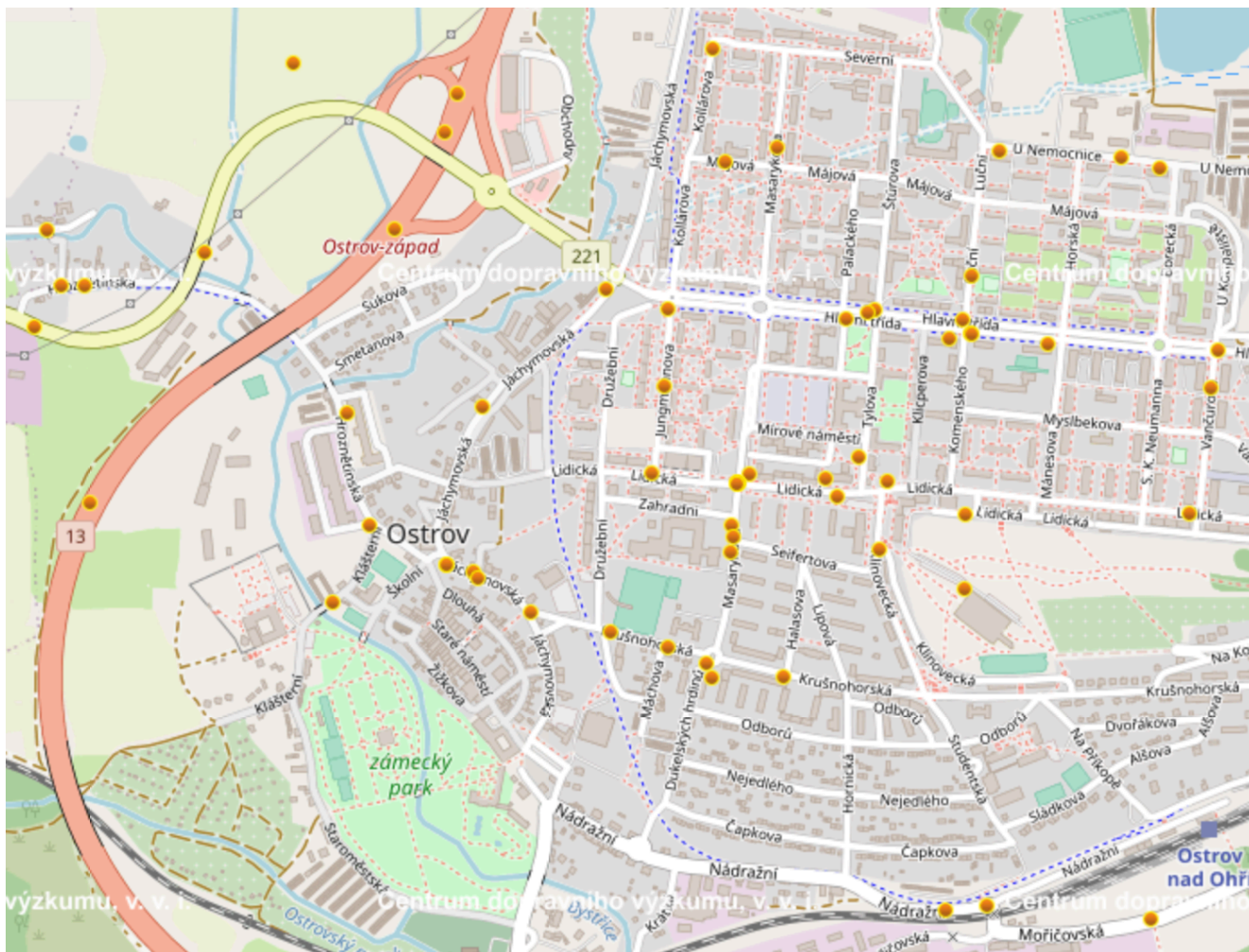
Obrázek 40: Celkový přehled nehod v silničním provozu na území města Ostrov, 1.1.2016-30.09.2021

Dopravní nehody s těžkými následky na zdraví do 24 hod. od nehody, z celkového počtu dopravních nehod 518 jsou zaznamenány v 6-ti případech, což je cca 1%. Kdy ve všech případech nehodu zavinil řidič, tedy ze 100%. V žádném z těchto případů nebyl zjištěn alkohol, ve dvou případech se řidič nevěnoval řízení, v dalších dvou nepřizpůsobil rychlost technickému stavu vozovky, dále šlo o jízdu v protisměru srážku s chodcem na přechodu (v ulici Masarykova u ZŠ). 3 z těchto nehod se odehrály v přímo ve městě Ostrov, 2 v Horním Žďáru a jedna na komunikaci mezi obcí Mořicov a Velichov.



Obrázek 41: Lokalizace dopravních nehod s těžkým zraněním za období 1.1.2016-30.09.2021, Ostrov

U dopravních nehod s lehkým zraněním osob je bilance následující – celkem 112 dopravních nehod, z nich 16, tedy kolem 14 %, je zaznamenáno jako srážka s chodcem, přičemž v 86 případech (zhruba 77%) byl viníkem řidič motorového vozidla. Druh vozidla jízdní kolo je evidováno u 22 dopravních nehod, což představuje podíl kolem 20%. Větší kumulace dopravních nehod je patrná na místní komunikaci ul. Hl. třída v celé její trase, dále na ulici Masarykova v blízkosti ZŠ a na křižovatce s ul. Lidická, a další. Koncentrace dopravních nehod je rovněž na silnici I/25 v obci Dolní Žďár a dále směrem na Horní Žďár, na silnici I/13 kolem obce Květnová, na ul. Hroznětínská až po obec Kfely. Rozptýlené dopravní nehody jsou evidovány také komunikaci mezi Ostrovem a Mořicovem.

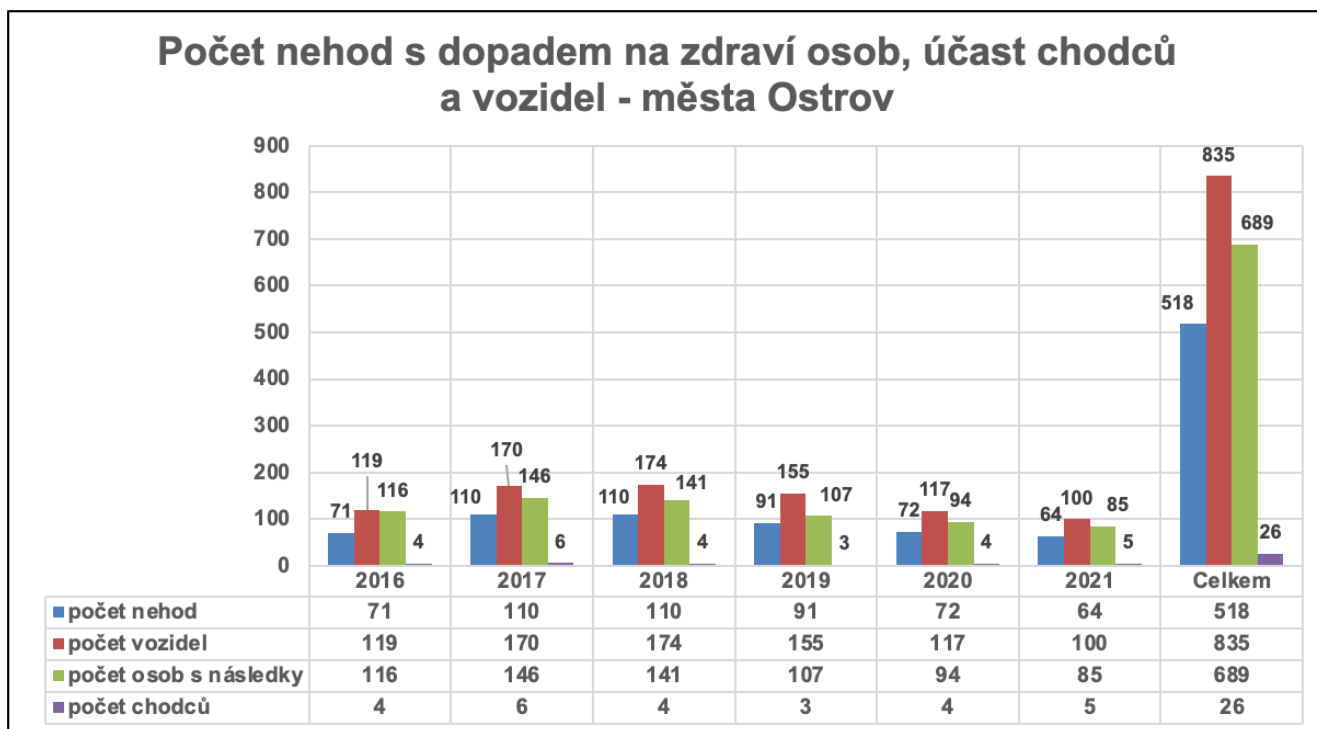


Obrázek 42: Lokalizace dopravních nehod s lehkým zraněním za období 1.1.2016-30.09.2021, Ostrov

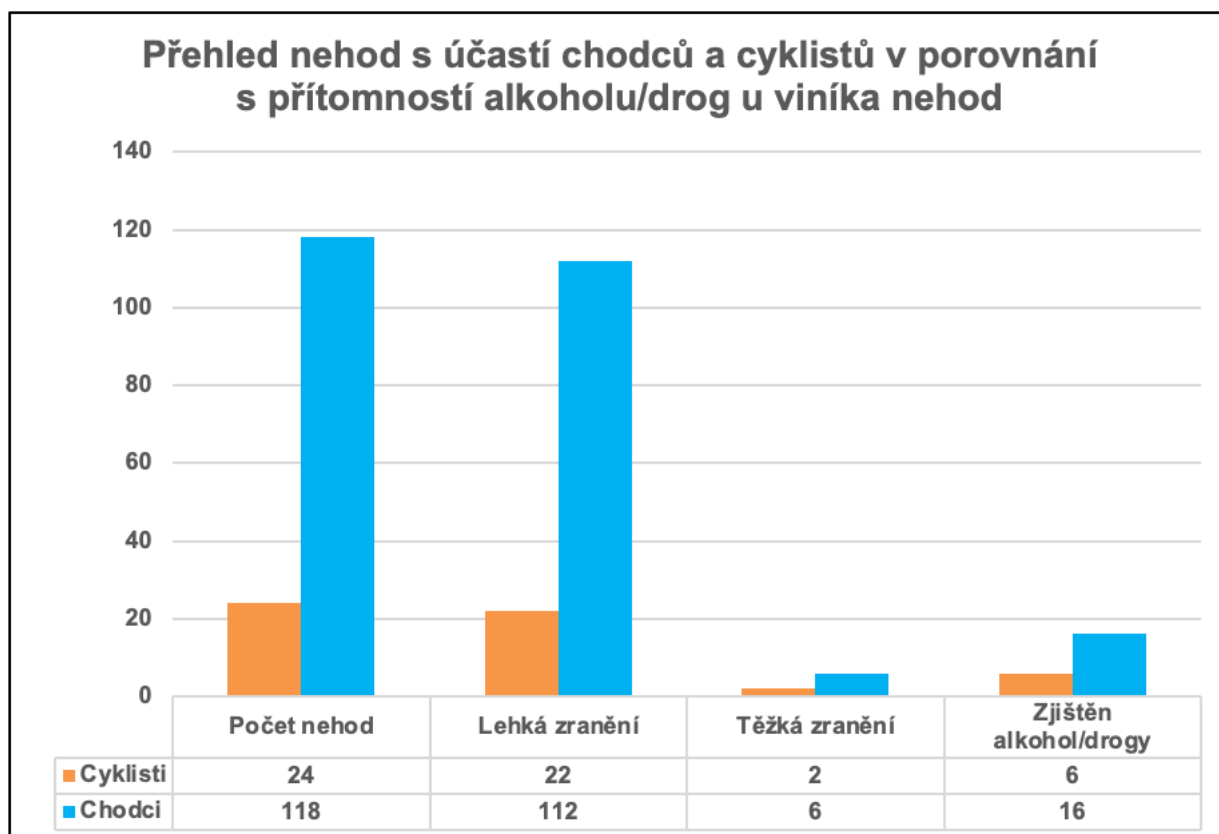


Při podrobnější analýze nehodovosti lze vyvodit bezpečnostní situaci v dopravě, především pak z pohledu chodců a cyklistů. Za sledované období 1.1.2016 až 30.09.2021 bylo na území města Ostrov zaznamenáno celkem 518 dopravních nehod, které měli dopad na zdraví osob v počtu 689, za účasti 26 chodců a 835 vozidel.

Dopravních nehod s účastí chodce bylo celkem 118 (100% podíl z těchto nehod s následkem na zdraví) nebo cyklisty, kterých se událo celkem 24 (100% podíl z těchto nehod s následkem na zdraví). V celkem 142 případech, s účastí chodce a cyklisty je podíl kolem 16% z nehod s následkem na zdraví, byl zjištěn u viníka nehody alkohol/drogy.



Graf 40: Celkový počet nehod v souvislosti s následky na zdraví osob, účast chodců a vozidel, za období 1.1.2016 až 30.09.2021



Graf 41: Přehled nehod za účasti chodců a cyklistů s přítomností alkoholu a drog u viníka nehod, za období 1.1.2016 až 30.09.2021

## ZÁVADY, RIZIKA A DOPRAVNÍ NEHODY CYKLISTŮ

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

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

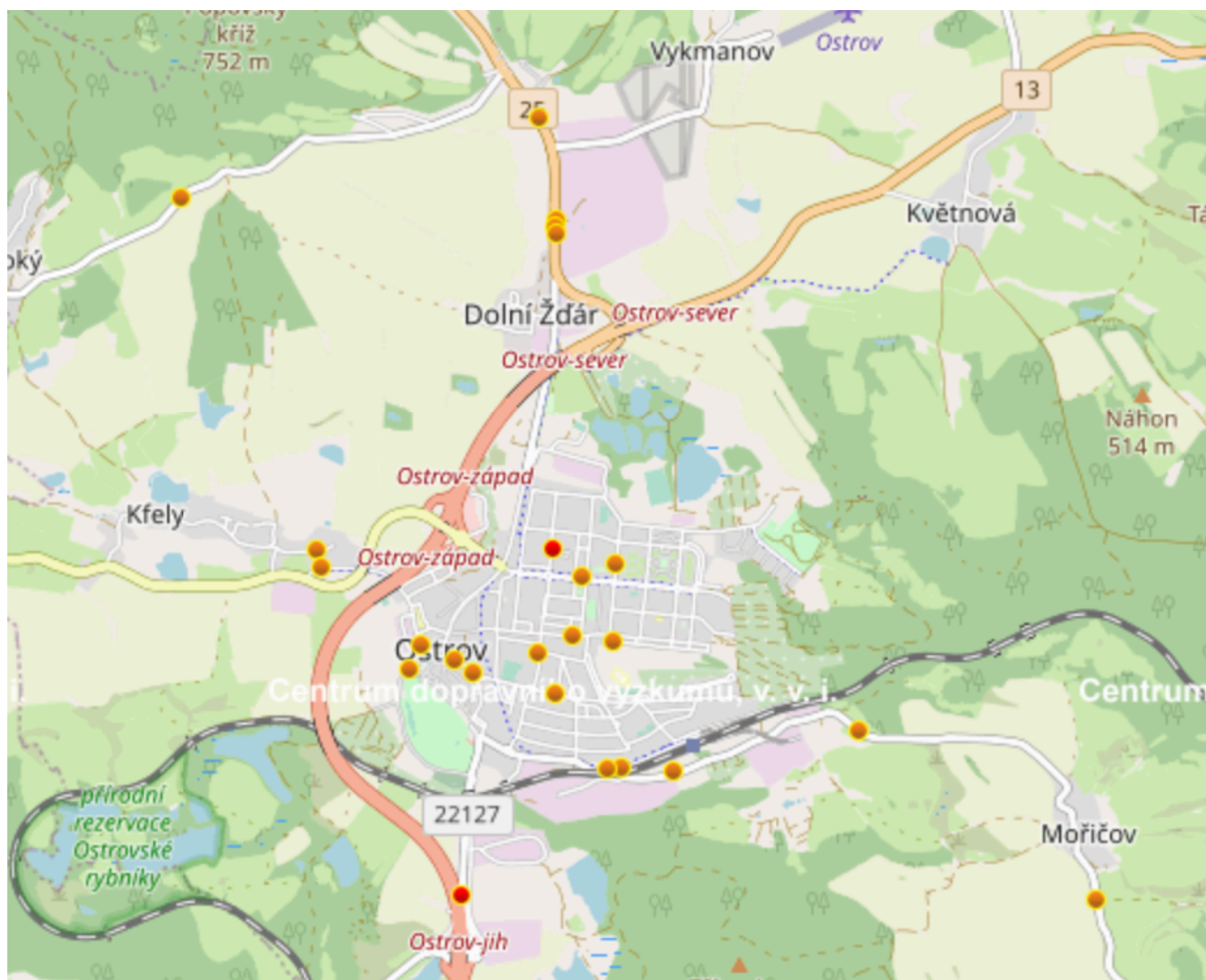
Obecně deklarovaná rizika se dají vyzorovat také na významných komunikacích, kde sice není vedena cyklistická trasa, ale cyklisté trasu využívají. Rizika týkající se intenzity dopravy existují např. na trase v ulici Masarykova nebo na cyklistické trase č. 2005 v Dolním Žďáru v blízkosti autobusových zastávek - Ostrov, Horní Žďár, hl.brána.

Důležitým vodítkem je analýza dopravních nehod s účastí cyklistů. Další obrázky, tabulky a informace dokládají následky na zdraví osob, zavinění a druhy dopravních nehod, zmíněny jsou hlavní příčiny nehod a jejich lokalizace. Předně je nutné uvést, že viníkem dopravních nehod s účastí cyklisty, kdy došlo ke zranění osoby, jsou v zhruba v 87% případů právě cyklisté. Nepříznivé je také zjištění, že u zhruba 30% (7 událostí) dopravních nehod, kdy došlo ke zranění cyklisty, byl u viníka zjištěn alkohol/drogy.

Přehlednou, orientační lokalizaci dopravních nehod s účastí cyklistů na území města Ostrov dokládá následující obrázek. Celkem za sledované období 1.1.2016 až 30.09.2021 došlo k 24 dopravním nehodám s účastí cyklisty. Při těchto DN nedošlo k usmrcení žádné osoby, 2 osoby byly těžce zraněné a 22 osob bylo zraněno lehce, u 20 DN (zhruba 5%) byl viníkem nehody cyklista.



Podle druhu nehody se v 11 případech jednalo o srážku s jedoucím nekolejovým vozidlem, v 9 případech se jednalo o havárii, a jednu srážkou s chodcem. Následují 2 nehody, kdy se jednalo o srážku s pevnou překážkou a 1 nehoda jejíž příčinou byla srážka se zaparkovaným vozidlem. Nejčastějšími příčinami těchto DN jsou nevěnování se a nezvládnutí řízení, nepřizpůsobení rychlosti aktuálním podmínkám vozovky a vozidla.



Všeobecný statistický přehled o nehodách - cyklisti		
Počet nehod celkem	24	
Počet nehod s následky na zdraví	24	
Počet těžce zraněných osob (stav do 24. hod)	●	2
Počet lehce zraněných osob (stav do 24. hod)	●	22

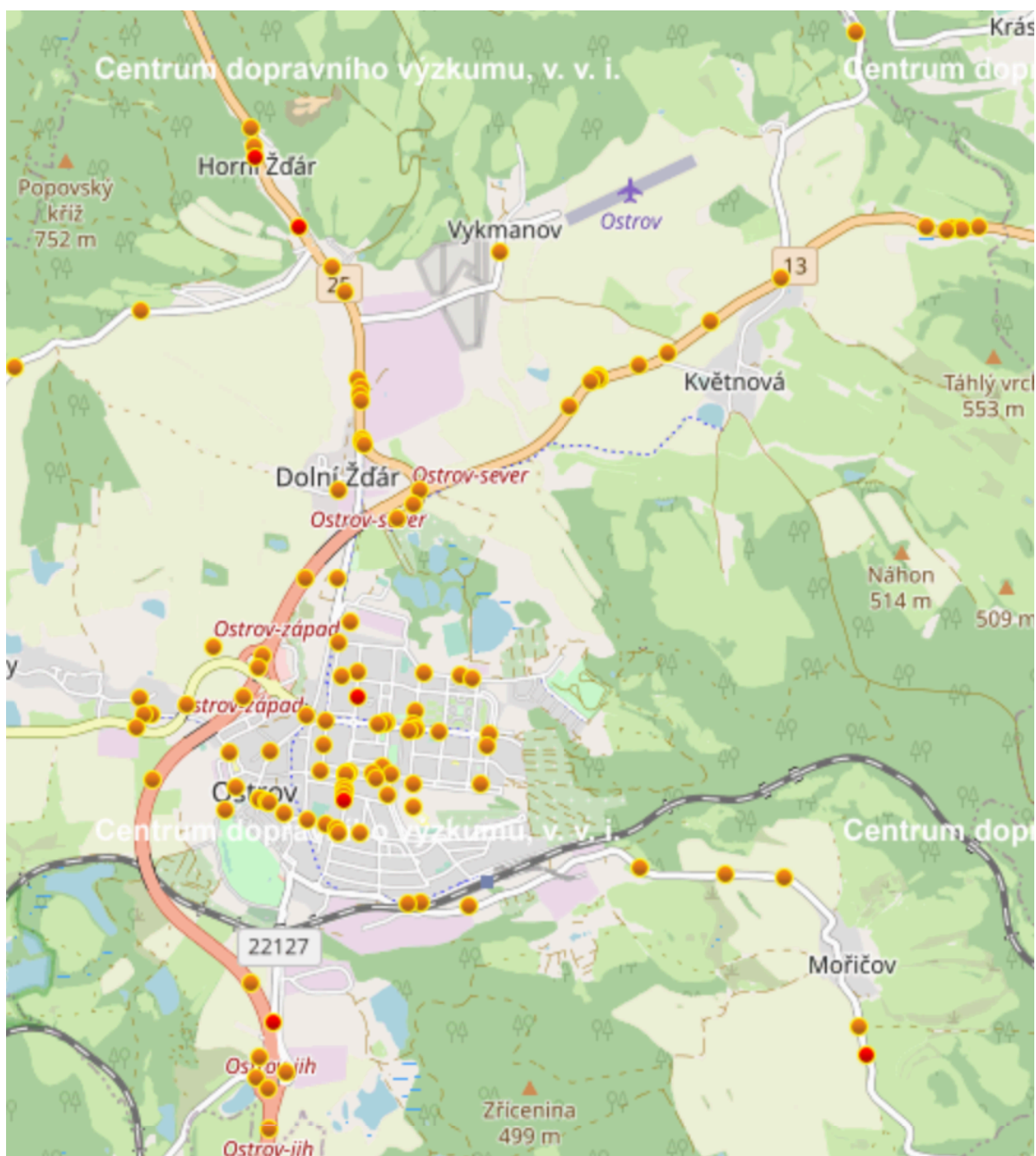
Obrázek 43: přehled a lokalizace DN s účastí cyklistů na území města Ostrov, období 1.1.2016-30.09.2021

<b>Specifikace druhu dopravní nehody cyklistické dopravy, město Ostrov, období 1.1.2016-30.09.2021</b>			
Druh nehody	Počet nehod	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
Srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	11	1	10
Havárie	9	0	9
Srážka s pevnou překážkou	2	0	2
Srážka s chodcem	1	1	0
Srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	1	0	1
<b>Celkový počet dopravních nehod</b>	<b>24</b>	<b>2</b>	<b>22</b>

Tabulka 48: Dopravní nehody cyklistů podle specifikace druhu, Ostrov, období 1.1.2016-30.09.2021

## ZÁVADY RIZIKA A DOPRAVNÍ NEHODY PĚŠÍCH

Zásadní pro řešení pěší dopravy je analýza dopravních nehod s účastí chodců. Další obrázky, tabulky a informace dokládají následky na zdraví osob, zavinění a druhy dopravních nehod, zmíněny jsou hlavní příčiny nehod a jejich lokalizace. Předně je nutné uvést, že rozhodujícím viníkem dopravních nehod s účastí chodce je řidič motorového vozidla, zapříčiní zhruba 77% nehod. Důležité je také zjištění, že v 96 případech DN, kdy došlo ke zranění osoby, nebyl místem nebo blízko dopravní nehody vyznačený přechod pro chodce. Zajímavé je další zjištění, že 82 dopravních nehod, se stalo ve dne bez zhoršené viditelnosti a 12 v noci s veřejným osvětlením. Pouze v 16 případech byl zjištěn u viníka alkohol/drogy. Hlavní příčinou DN s chodci jsou nevěnování se řízení vozidla, nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky, proti příkazu DEJ PŘEDNOST a nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky (náledí, výtluky, mokřý povrch,..)



Všeobecný statistický přehled o nehodách - chodci		
Počet nehod celkem	<b>118</b>	
Počet nehod s následky na zdraví	<b>118</b>	
Počet těžce zraněných osob (stav do 24. hod)	●	7
Počet lehce zraněných osob (stav do 24. hod)	●	142

Obrázek 44: Přehled a lokalizace DN s účastí chodců na území města Ostrov, období 1.1.2016-30.09.2021

Specifikace druhu dopravní nehody pěší dopravy, podle zavinění, město Ostrov, období 1.1.2016-30.09.2021				
Druh nehody	Počet nehod	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby	Podíl zavinění v %
Řidičem motorového vozidla	91	6	116	77%
Řidičem nemotorového vozidla	20	1	19	17%
Chodcem	6	0	6	5%
Jiné zavinění	1	0	1	1%
<b>Celkový počet dopravních nehod</b>	<b>118</b>	<b>7</b>	<b>142</b>	

Tabulka 49: Dopravní nehody s účastí chodců podle následků a zavinění, Ostrov, období 1.1.2016-30.09.2021

Lokalizaci dopravních nehod s účastí chodců s následkem těžkého zranění osoby dokládá další obrázek. Celkem za sledované období 1.1.2016-30.09.2021 došlo k 6 dopravním nehodám, při kterých došlo k těžkému zranění 7 chodců, v 6 případech byla dopravní nehoda zaviněna řidičem motorového vozidla, cyklista byl viníkem dopravní nehody ve zbývajícím případě. Důležité je zmínit, že u 6 dopravních nehod (zhruba 86%) nebyl místem nehody vyznačený přechod pro chodce. V 1 případě se jednalo o DN na přechodu pro chodce. Pouze v 1 případě byl u viníka prokázán alkohol.

Dle lokalizace DN se jeví problematickou trasa silnice I/25 v obci Horní Žďár, ulice Masarykova (u ZŠ, chodec na vyznačeném přechodu, 201 a srážka s nemotorovým vozidlem), Dalšími místy DN s těžkým zraněním byla srážka v blízkosti ul. Průmyslová za sjezdem ze silnice a silnice I/13 a havárie na komunikaci mezi Mořicovem a Velichovem.

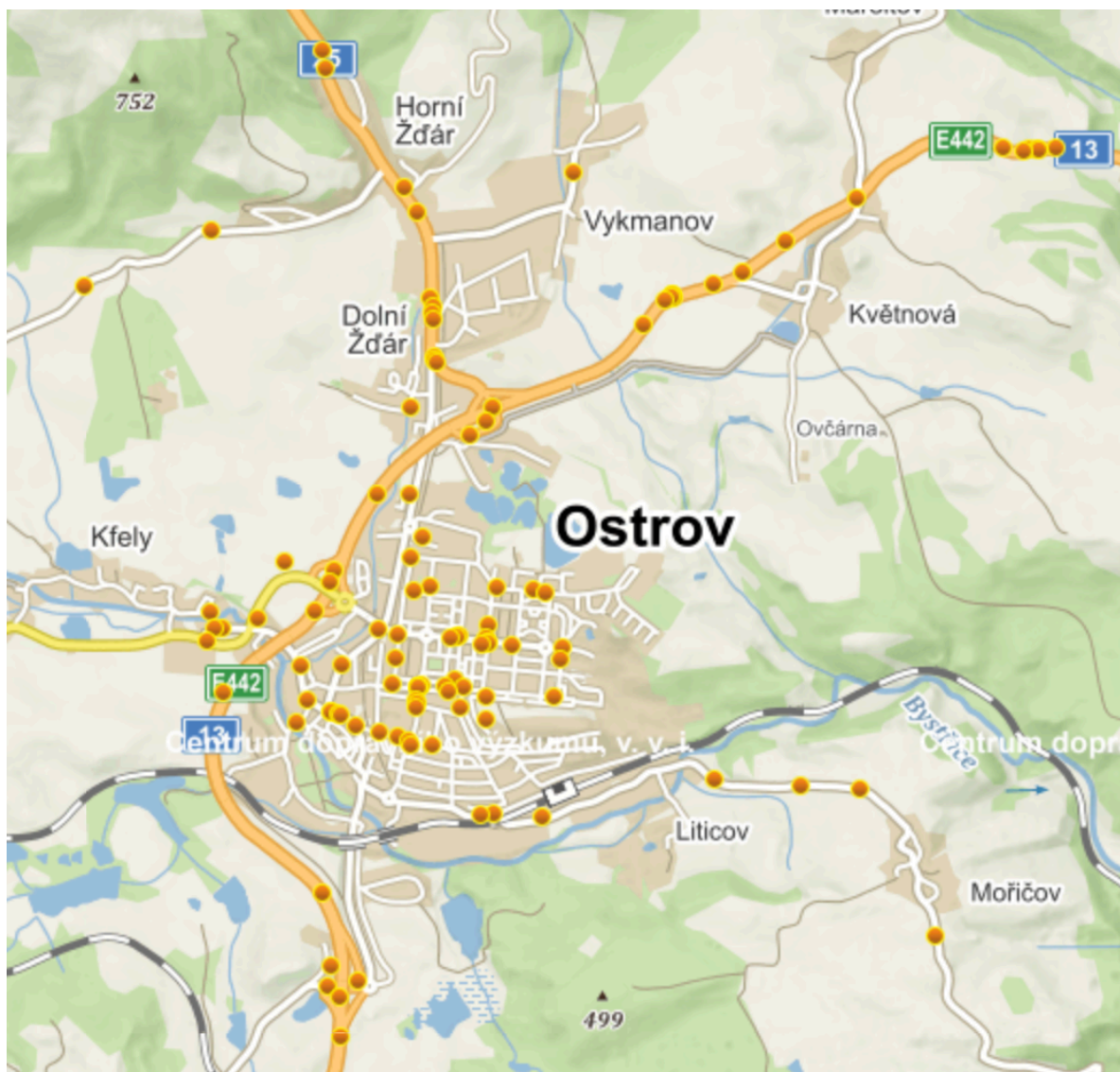


Obrázek 45: Lokalizace DN s těžkým zraněním chodce, Ostrov, období 2016-30.09.2021



Lokalizaci dopravních nehod s účastí chodců s následkem lehkého zranění osoby dokládá další obrázek. Celkem za sledované období 1.1.2016-30.09.2021 došlo ke 112 dopravním nehodám, při kterých došlo k lehkému zranění chodců v počtu 142 osob. V 116 případech (zhruba 77%) byla dopravní nehoda zaviněna řidičem motorového vozidla, řidič nemotorového vozidla byl viníkem v 19 případech (cca 17%), chodec byl viníkem dopravní nehody ve 6 případech. Nepříznivou zprávou je konstatování, že u 22 případů dopravních nehod byl u viníka prokázán alkohol/drogy.

Dle lokalizace DN se jeví problematickými trasami Ul. Masarykova kolem ZŠ, trasa ulic Jáchymovská v návaznosti na ul. Krušnohorskou, Hlavní třída, ul. Lidická. Dále jsou to DN na silnicích hlavních tahů I/13, I/25 (především v obci Dolní Žďár) a komunikace z Ostrova směrem na Mořicov. Tyto lokality se jeví dle statistik Policie ČR jako rizikové.



Obrázek 46: Lokalizace DN s lehkým zraněním chodce, Ostrov, období 2016-30.09.2021



## 1.10 SWOT ANALÝZA

Silné stránky	Slabé stránky
Nízký tranzit přes kordon 1/4 oproti běžnému městu podobné velikosti	Počet obyvatel města klesá
5% z odstavených vozidel ve městě je nelegální stání	Vysoký podíl automobilové dopravou na dělbě přepravní práce (47%)
Nabídka parkovacích míst převyšuje poptávku	Urbanistické oddělení centra od sídlištní zástavby
Vysoký podíl cest pěšky na dělbě přepravní práce (32%)	Nevyhovující geometrie křižovatky Karlovarská x Nádražní pro nákladní dopravu
Vysoký podíl cyklistů na dělbě přepravní práce (6%)	Nízký počet bezbariérových zastávek VHD (73%)
Nad průměrné. Hodnocení podmínek pro cyklisty, VHD a pěší	Polovina zastávek VHD bez přístřešku
Dostupnost zastávek VHD	Vysoký podíl automobilovou dopravou na dělbě přepravní práce (47%)
100% vozidel MHD je nízkopodlažních	Omezení rychlosti na ul. Obchodní
Vyhovující stav chodníků na 87% pěší síť	Dokončení přechodů pro chodce mezi OD Kaufland a Tesco na ul. Jáchymovská
Klesající počet nehod cyklistů	Omezení rychlosti na ul. Obchodní
Intenzity dopravy na obchvatu 8 - 12 tis. vozidel	Úprava provozu v ul. Brigádnická
Odklonění těžkých nákladních vozidel mimo centrum	Neochota využít sdílených kol/koloběžek
Aktivní přístup úřadu k plánování mobility	Malý rozvoj elektromobily osobních vozidel
Množství klíčových staveb je připravováno	
Příležitosti	Hrozby
Zvyšující se poptávka po parkování	Pohodlí jako určující faktor volby dopravního prostředku
50% neochota pronájmu parkovacích stání	Odkládání modernizace žel. Trati č. 140, vč. nástupišť
Dostupnost průmyslových zón v okolí Ostrova	Nedostatečné financování
Dostatečná šíře uličních profilů v bytové zástavbě	Nízká ochota obyvatel změnit druh dopravy

## 1.11 DOPRAVNÍ MODEL MĚSTA

### 1.11.1 Unimodální statický makroskopický model automobilové dopravy

Je unimodální statický makroskopický model znázorňující dopravní zatížení silniční automobilovou dopravou. Cílem je získat výhledové intenzity dopravy i s přihlédnutím k případným plánovaným změnám na komunikační síti, a vytvořit tak prognózu dopravy ve městě;

Dopravní model pracuje se třemi základními scénáři:

- stávající stav roku 2021
- krátkodobý výhled do roku 2031
- dlouhodobý výhled do roku 2041

### 1.11.2 Intezity dopravy s přihlédnutím k plánovaným změnám- prognóza

Intenzity dopravy ve městě samotném lze hodnotit jako nízké. Většina dopravy je odvedena obchvatem města po silnici I/13. Zde jsou intenzity automobilové dopravy nejvyšší. Dosahují 13 tis. vozidel obousměrně. Vzhledem ke čtyřpruhovému uspořádání je na silnici I/13 dostatečná kapacitní rezerva. Dvoupruhové navazující uspořádání je zatíženo intenzitou dopravy do 9 tis. vozidel I zde je dostatečná výkonnostní rezerva. Na silnici I/25 jsou intenzity dopravy ještě nižší a i zde je dostatečná rezerva.

V rámci intravilánu jsou nejvyšší intenzity dopravy na přivaděči silnice II/221 s intenzitou do 10 tis vozidel a v ulicích Jáchymovská a Hlavní třída s intenzitou do 9 tis. vozidel. Přivaděč ulice Karlovarská je zatížen intenzitou do 8 tis. vozidel obousměrně za 24 hodin. Ulice Jáchymovská v dotyku s centrem a ulice Masarykova a část ulice Nádražní mají intenzitu dopravy cca 5 tis. vozidel za 24 hodin obousměrně. Další úseky ulic mají intenzity do 3 tis. vozidel a lze je hodnotit jako málo zatížené.

Celkově lze dopravní zátěž hodnotit jako malou. Dosahuje zhruba 50% běžných zátěží dopravy v obdobných městech od sběrné po obslužné komunikace. Nízká dopravní zátěž je dána zejména minimálním tranzitem dopravy, který je dán odvedením části dopravy od severu, západu a jihu po silnici I/13 a existencí Vojenského újezdu Hradiště, který omezuje dopravu od východu. Dalším kladným faktorem je převažující zástavba hromadného bydlení. Problémem může být geometrie ulice Nádražní a napojení přílehlé průmyslové zóny. Naopak situování obchodních aktivit při I/13 a průmyslu při ulici Průmyslová omezuje průjezd bytovými částmi na minimum. Nemocnice, která je umístěna na východě má regionální charakter a její generovaná doprava je omezena.

### 1.11.3 Dopravní model

Dopravní model je zpracován s cílem posoudit dopady prognózy dopravy na komunikační síť. Model je sestaven jako regionální s důrazem na město Ostrov.

Model základního doku je kalibrován na sčítání provedené v rámci průzkumů analytické části. Model je proveden pro osobní, lehké nákladní a těžké nákladní vozidla. Takto je i kalibrován.

Model je zpracován syntetickou cestou pro osobní a nákladní dopravu. Osobní doprava je dělena dle účelů cest do práce, do školy, nakupování, lékař, sport a rekreace, ostatní a tranzit. Nákladní doprava je dělena na těžkou a lehkou a na tranzit a mimo tranzit.

Shrnutí podílů cest matic vztahů osobních vozidel za 24 hodin je znázorněno níže.

Do práce	38%
Do školy	1%
Volnočasové aktivity	12%
Nakupování	22%
Lékař	3%
Ostatní	7%
Tranzit	17%

Tabulka 50: Generování cest osobní silniční dopravy dle účelů

Matice dle účelů jsou sečteny a kalibrovány na zjištěné zátěže. Pro ověření kalibrace je vyžadováno dosažení GEH statistiky <5 pro minimálně 95% sčítaných bodů. Model je kalibrován na 161 sčítaných bodech s průměrnou dopravní zátěží 3907 osobních vozidel, 275 lehkých nákladních vozidel a 266 těžkých nákladních vozidel za 24 obousměrně.

Hodnota podílů profilů s kalibrací GEH < 5 je 96,2% pro osobní vozidla, 100% pro lehká nákladní vozidla a 100% pro těžká nákladní vozidla. Maximální hodnota GEH pro nenakalibrované profily dosahuje hodnoty 11 pro 2 profily. Zbylé 4 profily jsou kalibrovány pro hodnotu GEH < 10.

Kalibrace modelu pro základní stav roku 2021 proběhla dle zvolených kritérií.

Kartogram stávajícího stavu tj. model roku 2021 za 24 hodin běžného pracovního dne je doložen.

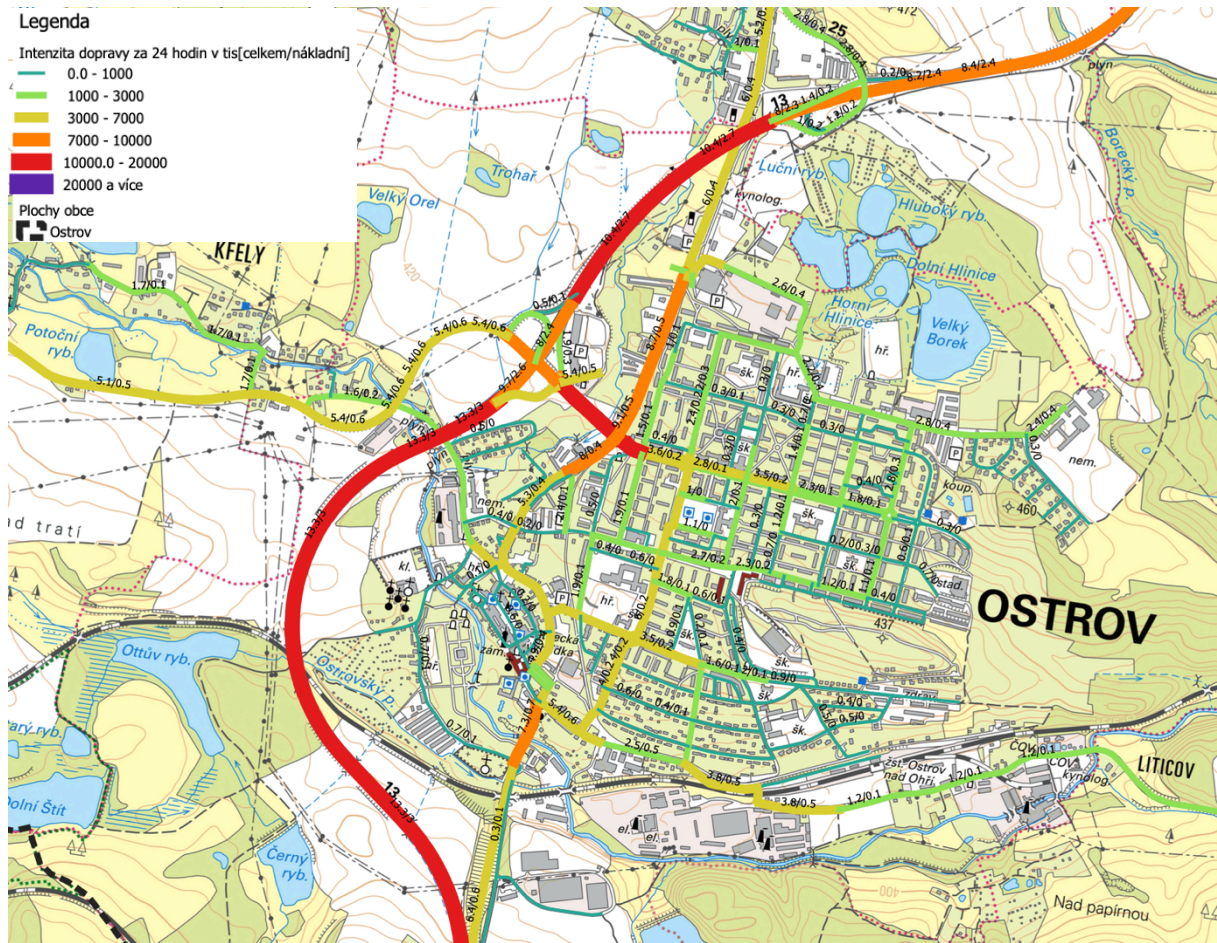
## STÁVAJÍCÍ STAV



Obrazek 47: Intenzity dopravy pracovního dne r. 2021



VÝHLED DO ROKU 2031



Obrazek 48: Intenzity dopravy pracovního dne r. 2031

## VÝHLED DO ROKU 2041



Obrázek 49: Intenzity dopravy pracovního dne r. 2041

### 1.12 PROGNOZA DOPRAVY

Změna stávajícího dopravního zatížení vlivem růstu dopravního výkonu vzešlého z prognózy dopravy je provedena dle TP225. Prognóza je provedena pro roky 2031 a 2041 syntetickou metodou.

	Osobní	Lehké nákladní	Těžké nákladní
2021	117,5	7,2	6,2
2031	124,8	8,2	7,0
2041	125,5	8,9	7,4

Tabulka 51: Počet cest matice vztahů pro modelované roky v tis. za pracovní den.

	Osobní	Lehké nákladní	Těžké nákladní
2021	1,00	1,00	1,00
2031	1,06	1,14	1,13
2041	1,07	1,24	1,19

Tabulka 52: Vypočítané průměrné růstové koeficienty dle modelu dopravy



Průměrné růstové koeficienty pro jednotlivé roky a druhy vozidel jsou odvozeny z modelu dopravy zpracovaného syntetickou metodou.

Prognóza dopravy je provedena v analytické části na stávající dopravní infrastruktuře.

Model stávajícího stavu roku 2021 a prognózy roku 2031 a 2041 bude sloužit pro posouzení staveb v návrhové části.

## PŘÍLOHY GD Ostrov

1. Směrový průzkum na vybraných křižovatkách
2. Výkresová část analytické části
3. Výkresová část dopravního modelu

## SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1: Přehled silniční sítě Karlovarského kraje Zdroj: KSÚS KvK.....	9
Obrázek 2: Koordinační výkres Karlovarského kraje Zdroj: ZÚR KvK .....	10
Obrázek 3: Hlavní výkres UPD Ostrov, Zdroj: město Ostrov .....	11
Obrázek 4: Výkres veřejné infrastruktury UPD Ostrov, Zdroj: město Ostrov.....	12
Obrázek 5: Výběr jednotlivých lokalit pro umístění OV a návrh zástavby – zdroj Studie zástavby proluk pro OV .....	13
Obrázek 6: Celková situace řešení – zdroj ÚS Ostrov – lokalita Nad nádražím .....	14
Obrázek 7: Zákres do KTM – zdroj studie zástavby .....	14
Obrázek 8: Situace širších vztahů – zdroj ÚS Areál bývalých kasáren .....	15
Obrázek 9: Zvýšení bezpečnosti provozu– zdroj Studie „nám. U Brány“ .....	15
Obrázek 10: Situace širších vztahů – zdroj Dopravní a urbanistická studie Mírového náměstí, Ostrov .....	16
Obrázek 11: Situace širších vztahů – zdroj DÚR - Dopravní infrastruktura, Jáchymovská ul. – vlečka, Ostrov .....	17
Obrázek 12: Výkres dopravy – zdroj ÚS - Mořicov - studie zástavby, scelení studií.....	18
Obrázek 13: Dopravní řešení – zdroj ÚS ÚS pro rozvojové lokality HL_BV2 a HL_SV2 v místní části Hluboký, Ostrov .....	19
Obrázek 14: Celková situace řešení – zdroj ÚS Ostrov – lokalita Kfely .....	19
Obrázek 15: Situace stavby – zdroj ÚS Mořicov scelení, aktualizace dopr. řešení.....	20
Obrázek 16: Podrobná situace – zdroj aktualizace ÚS Květnová .....	20
Obrázek 17: Zákres do snímku z KM – zdroj ÚS .....	21
Obrázek 18: Dopravní připojení– zdroj Studie „Nad Paposem“ .....	21
Obrázek 19: Základní komunikační síť města Ostrov .....	22
Obrázek 20: Schéma silniční sítě Karlovarského kraje (zdroj ŘSD) .....	23
Obrázek 21: Zatřídění komunikační sítě města Ostrov.....	27
Obrázek 22: základní komunikační síť, včetně posouzení úrovně kvality dopravy na vybraných křižovatkách.....	32
Obrázek 23: Celostátní sčítání dopravy - Ostrov – zdroj ŘSD ČR .....	34
Tyto komunikace jsou znázorněny v Obr. 24: Zatřídění komunikační sítě města Ostrov .....	36
Obrázek 25: Mapa železničních tratí – zdroj správa železnic .....	37
Obrázek 26: Obsluha zastávek VHD.....	38
Obrázek 27: Oblastí průzkumu odstavování vozidel na území města Ostrov (velké zóny), s vyjádřením stupně automobilizace .....	43
Obrázek 28: Cykomapa Ostrovska, zdroj Město Ostrov .....	47
Obrázek 29: Základní síť cyklistické dopravy celé SO ORP Ostrov.....	48
Obrázek 30: Základní síť cyklistické dopravy města Ostrov .....	48
Obrázek 31: Základní síť bezbariérových pěších tras.....	51
Obrázek 32: Délky základní sítě bezbariérových pěších tras .....	52
Obrázek 33: Stanoviště kordonového průzkumu na území města Ostrov .....	55
Obrázek 34: Oblastí průzkumu odstavování vozidel na území města Ostrov (jednotlivé zóny), s vyjádřením stupně automobilizace .....	58
Obrázek 35: Oblast průzkumu statické dopravy v centru, oblast 1 – Staré náměstí .....	59
Obrázek 36: Oblast průzkumu statické dopravy v centru, oblast 2 – Staré náměstí – Jáchymovská ulice .....	68
Obrázek 37: Oblast průzkumu statické dopravy v centru, oblast 2 – Staré náměstí – Jáchymovská ulice - nahrazení bloku 7 .....	68
Obrázek 38: Oblast průzkumu statické dopravy v centru, oblast 3 – Mírové náměstí .....	77

Obrázek 39: Vybrané území pro vyhodnocení nehodovosti .....	89
Obrázek 40: Celkový přehled nehod v silničním provozu na území města Ostrov, 1.1.2016-30.09.2021 .....	92
Obrázek 41: Lokalizace dopravních nehod s těžkým zraněním za období 1.1.2016-30.09.2021, Ostrov .....	93
Obrázek 42: Lokalizace dopravních nehod s lehkým zraněním za období 1.1.2016-30.09.2021, Ostrov .....	94
Obrázek 43: přehled a lokalizace DN s účastí cyklistů na území města Ostrov, období 1.1.2016-30.09.2021 .....	97
Obrázek 44: Přehled a lokalizace DN s účastí chodců na území města Ostrov, období 1.1.2016-30.09.2021 .....	99
Obrázek 45: Lokalizace DN s těžkým zraněním chodce, Ostrov, období 2016-30.09.2021 ....	100
Obrázek 46: Lokalizace DN s lehkým zraněním chodce, Ostrov, období 2016-30.09.2021 ...	101
Obrázek 47: Intenzity dopravy pracovního dne r. 2021 .....	104
Obrázek 48: Intenzity dopravy pracovního dne r. 2031 .....	105
Obrázek 49: Intenzity dopravy pracovního dne r. 2041 .....	106



## SEZNAM TABULEK

Tabulka 1: Stav obyvatel města Ostrov ke dni 31.12.2020 – zdroj ČSÚ .....	24
Tabulka 2: Stav obyvatel SO OPRP Ostrov ke dni 31.12.2020 – zdroj ČSÚ .....	25
Tabulka 3: Vývoj počtu obyvatelstva města Ostrov v období 2010 – 2020, zdroj ČSÚ .....	25
Tabulka 4: Identifikace tazatelů dle věku .....	27
Tabulka 5: Hodnocení podmínek pro jednotlivé druhy dopravy .....	29
Tabulka 6: Stav Intenzity dopravy za 24 hodin (RPDI), území města Ostrov /zdroj: ŘSD .....	33
Tabulka 7: Intenzity dopravy na vybraných křižovatkách za 24 hod. ....	35
Tabulka 8: Hodnocení bezbariérovosti zastávek .....	40
Tabulka 9: Počet míst pěších tras vhodných k rekonstrukci .....	53
Tabulka 10: Hodnoty intenzit během provedeného křižovatkového průzkumu .....	54
Tabulka 11: Hodnoty intenzit během provedeného křižovatkového průzkumu .....	54
Tabulka 12: Vozidla celkem, matice kordonu města za průzkum 7-10 a 14-17 hod. ....	56
Tabulka 13: Vozidla osobní, matice kordonu města za průzkum 7-10 a 14-17 hod.....	56
Tabulka 14: Vozidla lehká nákladní, matice kordonu města za průzkum 7-10 a 14-17 hod....	56
Tabulka 15: Vozidla střední nákladní, matice kordonu města za průzkum 7-10 a 14-17 hod .	56
Tabulka 16: Vozidla těžká nákladní, matice kordonu města za průzkum 7-10 a 14-17 hod....	57
Tabulka 17: Vozidla kamiony, matice kordonu města za průzkum 7-10 a 14-17 hod .....	57
Tabulka 18: Vozidla bus, matice kordonu města za průzkum 7-10 a 14-17 hod .....	57
Tabulka 19: Vyhodnocení parkování Oblast 1 – Blok 1 – Parkoviště Zámek.....	60
Tabulka 20: Vyhodnocení parkování Oblast 1 – Blok 2 – ul. Nádražní .....	61
Tabulka 21: Vyhodnocení parkování Oblast 1 – Blok 3 – ul. Jáchymovská parkoviště .....	62
Tabulka 22: Vyhodnocení parkování Oblast 1 – Blok 4 – ul. Šlikova .....	63
Tabulka 23: Vyhodnocení parkování Oblast 1 – Blok 5 – ul. Žižkova I.....	64
Tabulka 24: Vyhodnocení parkování Oblast 1 – Blok 6 – ul. Žižkova II.....	65
Tabulka 25: Vyhodnocení parkování Oblast 1 – Blok 7 – Malé nám.....	66
Tabulka 26: Vyhodnocení parkování Oblast 1 – Blok 8 – Staré nám.....	67
Tabulka 27: Vyhodnocení parkování Oblast 2 – Blok 1 – ul. Dlouhá .....	69
Tabulka 28: Vyhodnocení parkování Oblast 2 – Blok 2 – ul. Jiráskova.....	70
Tabulka 29: Vyhodnocení parkování Oblast 2 – Blok 3 – ul. Dlouhá .....	71
Tabulka 30: Vyhodnocení parkování Oblast 2 – Blok 4 – ul. Husova .....	72
Tabulka 31: Vyhodnocení parkování Oblast 2 – Blok 5 – nám. U Brány.....	73
Tabulka 32: Vyhodnocení parkování Oblast 2 – Blok 6 – ul. Hroznětínská .....	74
Tabulka 33: Vyhodnocení parkování Oblast 2 – Blok 7 – parkoviště Amphenol .....	75
Tabulka 34: Vyhodnocení parkování Oblast 2 – Blok 8 – parkoviště Jáchymovská .....	76
Tabulka 35: Vyhodnocení parkování Oblast 3 – Blok 1 – parkoviště Mírové nám. ....	78
Tabulka 36: Vyhodnocení parkování Oblast 3 – Blok 2 – parkoviště Dům kultury.....	79
Tabulka 37: Vyhodnocení parkování Oblast 3 – Blok 3 – parkoviště Dům kultury .....	80
Tabulka 38: Vyhodnocení parkování Oblast 3 – Blok 4 – Mírové nám. (u tržiště) .....	81
Tabulka 39: Vyhodnocení parkování Oblast 3 – Blok 5 – parkoviště Masarykova.....	82
Tabulka 40: Vyhodnocení parkování Oblast 3 – Blok 6 – parkoviště Lidická .....	83
Tabulka 41: Vyhodnocení parkování Oblast 3 – Blok 7 – ul. Lidická .....	84
Tabulka 42: Vyhodnocení parkování Oblast 3 – Blok 8 – ul. Lidická (u Mír. Nám.) .....	85
Tabulka 43: Vyhodnocení parkování Oblast 3 – Blok 9 – parkoviště Lidická (u Mír. Nám.) ....	86
Tabulka 44: Vyhodnocení parkování Oblast 3 – Blok 10 – ul. Brigádnická.....	87
Tabulka 45: Vývoj nehodovosti v České republice v letech 2016 až 2021 - zdroj Policie ČR..	88
Tabulka 46: Vývoj nehodovosti v Karlovarském kraji v letech 2012 až 2017- zdroj Policie ČR89	
Tabulka 47: Specifikace dopravních nehod se zraněním podle hlavní příčiny, Ostrov , období 2016-2021 .....	91

<i>Tabulka 48: Dopravní nehody cyklistů podle specifikace druhu, Ostrov, období 1.1.2016-30.09.2021 .....</i>	<i>98</i>
<i>Tabulka 49: Dopravní nehody s účastí chodců podle následků a zavinění, Ostrov, období 1.1.2016-30.09.2021 .....</i>	<i>100</i>
<i>Tabulka 50: Generování cest osobní silniční dopravy dle účelů .....</i>	<i>103</i>
<i>Tabulka 51: Počet cest matice vztahů pro modelované roky v tis. za pracovní den. ....</i>	<i>106</i>
<i>Tabulka 52: Vypočítané průměrné růstové koeficienty dle modelu dopravy .....</i>	<i>106</i>

## SEZNAM GRAFŮ

Graf 1: Vývoj počtu obyvatel za období 2010- 2020 - zdroj ČSÚ.....	25
Graf 2:Dělba přepravní práce dle analýzy dopravního chování .....	28
Graf 3:Využili byste nabídku sdílených kol na 15 minut zdarma? .....	29
Graf 4: Využili byste nabídku sdílených koloběžek za 2 Kč/min? .....	30
Graf 5: Využili byste nabídku pronájmu parkovacího stání za 2000/rok? .....	30
Graf 6: Využili byste nabídku možnosti dobíjení elektromobilu u domu? .....	31
Graf 7:Počty spojů na jednotlivých zastávkách v pracovní den .....	39
Graf 8:Počty spojů na jednotlivých zastávkách o víkendu.....	40
Graf 9:Souhrnná bilance nabídky a poptávky ve sledovaných oblastech.....	44
Graf 10:Souhrnná bilance nabídky a poptávky ve sledovaných oblastech.....	44
Graf 11: Statistika délek cyklotras z map GD Ostrov, dle místa vedení.....	49
Graf 12: Vyhodnocení parkování Oblast 1 – Blok 1 – Parkoviště Zámek .....	60
Graf 13: Vyhodnocení parkování Oblast 1 – Blok 2 – ul. Nádražní .....	61
Graf 14: Vyhodnocení parkování Oblast 1 – Blok 3 – ul. Jáchymovská parkoviště .....	62
Graf 15: Vyhodnocení parkování Oblast 1 – Blok 4 – ul. Šlikova .....	63
Graf 16: Vyhodnocení parkování Oblast 1 – Blok 5 – ul. Žižkova I.....	64
Graf 17: Vyhodnocení parkování Oblast 1 – Blok 6 – ul. Žižkova II.....	65
Graf 18: Vyhodnocení parkování Oblast 1 – Blok 7 – Malé nám.....	66
Graf 19: Vyhodnocení parkování Oblast 1 – Blok 8 – Staré nám. ....	67
Graf 20: Vyhodnocení parkování Oblast 2 – Blok 1 – ul. Dlouhá .....	69
Graf 21: Vyhodnocení parkování Oblast 2 – Blok 2 – ul. Jiráskova .....	70
Graf 22: Vyhodnocení parkování Oblast 2 – Blok 3 – ul. Dlouhá .....	71
Graf 23: Vyhodnocení parkování Oblast 2 – Blok 4 – ul. Husova.....	72
Graf 24: Vyhodnocení parkování Oblast 2 – Blok 5 – nám. U Brány .....	73
Graf 25: Vyhodnocení parkování Oblast 2 – Blok 6 – ul. Hroznětínská.....	74
Graf 26: Vyhodnocení parkování Oblast 2 – Blok 7 – parkoviště Amphenol.....	75
Graf 27: Vyhodnocení parkování Oblast 2 – Blok 8 – parkoviště Jáchymovská.....	76
Graf 28: Vyhodnocení parkování – Oblast 3 – Blok 1 – parkoviště Mírové nám.:.....	78
Graf 29: Vyhodnocení parkování Oblast 3 – Blok 2 – parkoviště Dům kultury .....	79
Graf 30: Vyhodnocení parkování Oblast 3 – Blok 3 – parkoviště Dům kultury .....	80
Graf 31: Vyhodnocení parkování Oblast 3 – Blok 4 – Mírové nám. (u tržiště).....	81
Graf 32: Vyhodnocení parkování Oblast 3 – Blok 5 – parkoviště Masarykova.....	82
Graf 33: Vyhodnocení parkování Oblast 3 – Blok 6 – parkoviště Lidická .....	83
Graf 34: Vyhodnocení parkování Oblast 3 – Blok 7 – ul. Lidická.....	84
Graf 35: Vyhodnocení parkování Oblast 3 – Blok 8 – ul. Lidická (u Mír. Nám.).....	85
Graf 36: Vyhodnocení parkování Oblast 3 – Blok 9 – parkoviště Lidická (u Mír. Nám.) .....	86
Graf 37: Vyhodnocení parkování Oblast 3 – Blok 10 – ul. Brigádnická .....	87
Graf 38: Vývoj nehodovosti města Ostrov za období 216 až 2021 .....	90
Graf 39: Následky dopravních vůči počtu nehodovosti na území města Ostrov za období 216 až 2021 .....	90
Graf 40: Celkový počet nehod v souvislosti s následky na zdraví osob, účast chodců a vozidel, za období 1.1.2016 až 30.09.2021.....	95
Graf 41: Přehled nehod za účasti chodců a cyklistů s přítomností alkoholu a drog u viníka nehod, za období 1.1.2016 až 30.09.2021.....	96