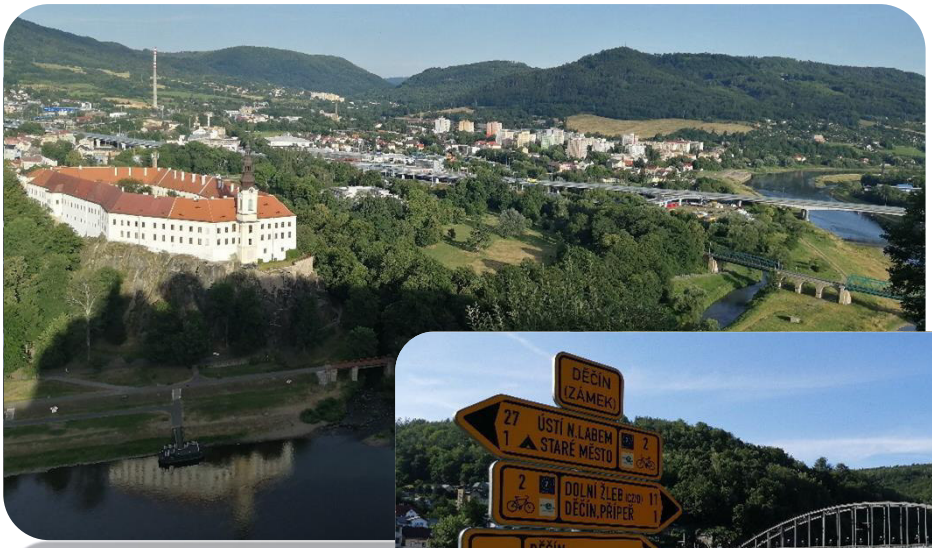
Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost

SUMP

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together







Statutární město Děčín

PLÁN UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY MĚSTA DĚČÍN

Návrhová část

Akční plán, monitoring a evaluace

Číslo smlouvy o dílo 2018-0119/OR

Gateway to solutions

Statutární město Děčín
Mírové náměstí 1175/5
405 38 Děčín IV

PLÁN UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY MĚSTA DĚČÍN

Návrhová část

Akční plán, monitoring a evaluace

Listopad 2019

Zpracovatel:

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

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

Ing. Daniel Bárta
Ing. Jiří Kašpar
Tomáš Kučera
Bc. Veronika Murinová
Ing. Milan Ptáček
Ing. Václav Starý
Bc. Peter Torjai
Ing. Martin Zachariáš

OBSAH

1 ÚVODNÍ KAPITOLA 6

2 METODICKÝ POSTUP 7

2.1 POSTUP TVORBY NÁVRHOVÉ ČÁSTI 8

2.2 NÁVRHOVÁ OBDOBÍ 10

3 VIZE MOBILITY 11

4 STRATEGICKÉ A SPECIFICKÉ CÍLE 13

4.1 PODPORA UDRŽITELNÝCH FOREM DOPRAVY 15

4.2 ZLEPŠENÍ DOSTUPNOSTI ÚZEMÍ MĚSTA 17

4.3 ROZVOJ INFRASTRUKTURY MĚSTA 20

4.4 ZVÝŠENÍ ATRAKTIVITY VEŘEJNÉHO PROSTORU 24

4.5 ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI ÚČASTNÍKŮ SILNIČNÍHO PROVOZU 26

4.6 REALIZACE INTELIGENTNÍHO DOPRAVNÍHO SYSTÉMU, MANAGEMENTU PARKOVÁNÍ A CITYLOGISTIKY 28

4.7 ZLEPŠENÍ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ A ČISTÁ MOBILITA 30

4.8 MANAGEMENT MOBILITY 31

5 NÁVRH OPATŘENÍ 34

5.1 AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA, PARKOVÁNÍ 34

5.2 PĚŠÍ A CYKLISTICKÁ DOPRAVA 69

5.3 VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA 126

5.4 NÁKLADNÍ DOPRAVA, CITYLOGISTIKA, SDÍLENÁ MOBILITA, MANAGEMENT MOBILITY 167

6 SCÉNÁŘE MOBILITY 179

6.1 SCÉNÁŘ 1 – ZACHOVÁNÍ STÁVAJÍCÍCH PODMÍNEK 179

6.2 SCÉNÁŘ 2 – S AKTIVNÍ POLITIKOU ZAMĚŘENÝ NA PODPORU VYUŽÍVÁNÍ VŠECH MÓDŮ BEZ CYKLISTICKÉ DOPRAVY 183

6.3 SCÉNÁŘ 3 – S AKTIVNÍ POLITIKOU ZAMĚŘENÝ NA PODPORU VYUŽÍVÁNÍ VŠECH MÓDŮ DOPRAVY (SE ZAHRNUTÍM OPATŘENÍ I PRO IAD) 193

6.4 SCÉNÁŘ DOPORUČENÝ K REALIZACI 204

7 DOPRAVNÍ MODELOVÁNÍ 206

7.1 PROGNÓZA DOPRAVNÍ POPTÁVKY 206

7.2 PROGNÓZA OBJEMŮ A VÝKONŮ DOPRAVY 217

8 VYHODNOCENÍ VLIVU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ 221

9 PARTICIPACE 225

9.1 ODBORNÝ BRAINSTORMING K TVORBĚ VIZE 226

9.2 PRVNÍ WORKSHOP S VEŘEJNOSTÍ 228

9.3 ODBORNÝ BRAINSTORMING K HODNOCENÍ PŘÍNOSŮ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ, OVĚŘENÍ S VIZÍ A JEJICH DOPLNĚNÍ 232
9.4 DRUHÝ WORKSHOP S VEŘEJNOSTÍ 238
9.5 PROJEDNÁNÍ NÁVRHOVÉ ČÁSTI PUMM 240
10 EKONOMICKÁ ROZVAHA A ZDROJE FINANCOVÁNÍ 243
10.1 ZAJIŠTĚNÍ FINANČNÍHO RÁMCE 243
10.2 ZDROJE FINANCOVÁNÍ 244
10.3 EKONOMICKÁ ROZVAHA NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ 245
11 AKČNÍ PLÁN 257
11.1 INSTITUCIONÁLNÍ ZAJIŠTĚNÍ 257
11.2 OPATŘENÍ K REALIZACI V HORIZONTU ROK 2022 258
11.3 OPATŘENÍ K REALIZACI V HORIZONTU ROK 2030 263
11.4 OPATŘENÍ K REALIZACI V HORIZONTU ROK 2050 267
12 ZAJIŠTĚNÍ MONITORINGU PRO SLEDOVÁNÍ INDIKÁTORŮ 270
12.1 PODPORA UDRŽITELNÝCH FOREM DOPRAVY 270
12.2 ZLEPŠENÍ DOSTUPNOSTI ÚZEMÍ MĚSTA 272
12.3 ROZVOJ INFRASTRUKTURY MĚSTA 274
12.4 ZVÝŠENÍ ATRAKTIVITY VEŘEJNÉHO PROSTORU 277
12.5 ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI ÚČASTNÍKŮ SILNIČNÍHO PROVOZU 279
12.6 REALIZACE INTELIGENTNÍHO DOPRAVNÍHO SYSTÉMU, MANAGEMENTU PARKOVÁNÍ A CITYLOGISTIKY 280
12.7 ZLEPŠENÍ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ A ČISTÁ MOBILITA 282
12.8 MANAGEMENT MOBILITY 283
13 SEZNAM ZKRATEK, OBRÁZKŮ, TABULEK A PŘÍLOH 285
13.1 SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK 285
13.2 SEZNAM OBRÁZKŮ 287
13.3 SEZNAM TABULEK 291
13.4 SEZNAM PŘÍLOH 293

1 ÚVODNÍ KAPITOLA

Tato závěrečná zpráva se týká návrhové části dokumentu Plán udržitelné městské mobility města Děčín (PUMM) a je jednou z částí dokumentace PUMM. Spolu se závěrečnou zprávou Analytická část a Komunikační strategie tvoří nedílnou součást celého dokumentu.

Návrhová část se věnuje strategické koncepci udržitelné dopravy na území městské aglomerace Děčína a dalších přilehlých obcí s bezprostřední vazbou na město Děčín.

Na základě analytické části projektu, výchozích strategií z nadřazených dokumentů a pracovních jednání s řídící skupinou, odbornou veřejností i širší veřejností se návrhová část snaží navrhnout strategii vývoje všech módů dopravy v následujících obdobích. Ve zprávě jsou definovány vize, cíle, opatření a aktivity, které by měly napomoci vyřešit problémy a nedostatky, které jsou dnes na stávající pěší, cyklistické i automobilové komunikační infrastruktuře a podpořit, zatraktivnit a rozvinout nejen městskou a veřejnou hromadnou dopravu v území, ale i pěší a cyklistickou dopravu. Vize, cíle a opatření jsou navrženy s důrazem na dostupnost, bezpečnost, ekologičnost, ekonomičnost, plynulost a kvalitu. Cílem je nastolit určitý „řád“ v dopravě a pomoci městu k udržitelnému dopravnímu chování v následujících letech. Výstupem této části projektu je souhrn opatření, která jsou následně rozdělena do několika variant a jejichž postupnou realizací se podaří naplnit stanovené specifické i strategické cíle a společnou vizi mobility. Smyslem realizace navržených opatření je motivovat obyvatele i návštěvníky města k využití udržitelných dopravních módů pro své pravidelné i nepravidelné cesty, což by mělo vést k dramatickému zvýšení udržitelného dopravního chování a k rozvoji udržitelného dopravního systému města.

2 METODICKÝ POSTUP

Plán udržitelné mobility městské mobility města Děčín je strategickým dokumentem, který řeší oblast dopravy, resp. udržitelné mobility. Důležité pro PUMM je řešení dopravy jako celku, tj. všech módů dopravy (pěší doprava, cyklistická doprava, veřejná doprava, automobilová doprava, nákladní doprava), sdružených do jednoho provázaného dobře fungujícího systému.

Při tvorbě dokumentu se zpracovatel držel předepsaných metodik pro zpracování Plánů udržitelné městské mobility. Doporučený postup pro zpracování plánu určují tyto metodiky:

- Metodika pro přípravu plánů udržitelné mobility měst České republiky; Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.; prosinec 2015
- Příprava místních a regionálních plánů rozvoje dopravy (TMP) – pomocné metodické pokyny vypracované JASPERS pro zadavatele v České republice; JASPERS (Joint Assistance to Support Projects in European Regions); červen 2015

Struktura projektu, jednotlivé horizonty plánování, rozsah řešeného území a jednotlivé etapy projektu byly součástí zadávací dokumentace. Jednotlivé etapy projektu byly postupně projednávány a následně schvalovány řídicí skupinou vytvořenou pro tento projekt. Každá z dílčích etap byla navíc projednávána s odbornou veřejností a s širokou veřejností. Detailní popis projednávání je popsán v kapitole 9 Návrhové části dokumentace. Nedílnou součástí Plánu udržitelné městské mobility je i Komunikační strategie, kde je detailně popsán metodický postup participace se zainteresovanými skupinami a způsoby komunikace Plánu udržitelné městské mobility s těmito skupinami.

Metodika pro přípravu plánů udržitelné mobility měst České republiky upřesňuje proces sestavování samotného Plánu. Proces sestavování se dělí do pěti fází:

- Přípravná část (fáze A)
- Analytická část (fáze B)
- Návrhová část (fáze C)
- Akční plán (fáze D)
- Realizace, monitoring a evaluace (fáze E)

První dvě fáze, tj. Přípravná a analytická část, jsou součástí samostatné závěrečné zprávy „Analytická část“. Tato závěrečná zpráva se poté věnuje všem dalším fázím projektu, tj. Návrhové části, Akčnímu plánu a části Realizace, monitoring a Evaluace. Poslední závěrečná zpráva se věnuje Komunikační strategii projektu.

Všechny tři závěrečné zprávy vč. příloh tvoří nedílnou součást celého Plánu udržitelné městské mobility města Děčín.

2.1 POSTUP TVORBY NÁVRHOVÉ ČÁSTI

Na základě vypracované analytické části dokumentu bylo možné přikročit k tvorbě návrhové části. Návrhová část se skládá z několika dílčích fází, které na sebe vzájemně navazují. První fází je vytvoření vize mobility. Ta byla tvořena na základě zjištěných faktů z analytické části a především vychází z nadřazených dokumentů města (primárně Strategický plán rozvoje města Děčín pro roky 2014 - 2020), příp. aglomerace, kraje, státu i EU. Vize byla tvořena ve spolupráci řídící skupiny, odborné veřejnosti i široké veřejnosti. Po jejím sestavení se zadavatel s vizí ztotožnil a odsouhlasil ji.

Na základě analytické části projektu, nadřazených dokumentů a sestavené vize poté probíhalo sestavování strategických cílů. Na strategické cíle následně navazovaly cíle specifické. Specifické cíle konkretizují a dále rozvíjejí strategické cíle. I cíle byly projednány se všemi zapojenými skupinami stakeholderů.

Hlavním jádrem tvorby návrhové části bylo poté sestavování souborů konkrétních opatření. Smyslem opatření je naplnění specifických a strategických cílů a vize mobility. Opatření by měla být vhodně navržena tak, aby mohly být naplňovány a na konci návrhových období splněny navržené cíle. Byl vytvořen zásobník opatření, který byl následně roztříděn do čtyř samostatných kategorií pro lepší orientaci. Těmito kategoriemi jsou:

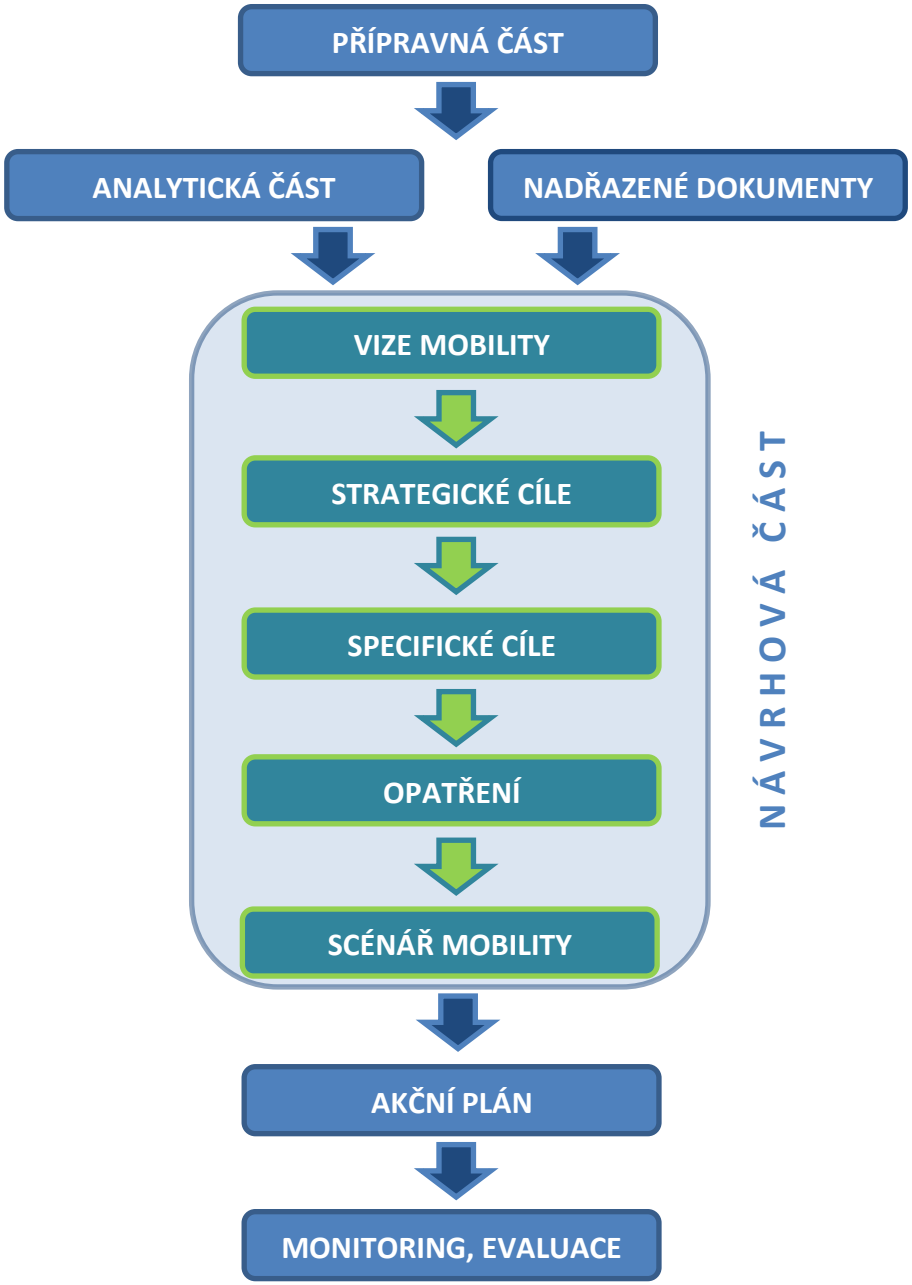
- Automobilová doprava, parkování
- Pěší a cyklistická doprava
- Veřejná doprava
- Nákladní doprava, citylogistika, sdílená mobilita, management mobility

Navržená opatření byla poté na brainstormingu s odbornou veřejností a workshopu s širokou veřejností hodnocena z hlediska jejich přínosů. Detailní popis hodnocení je součástí jedná z dalších kapitol.

Současně byly tvořeny scénáře mobility. Ve třech různých scénářích byl nastíněn možný vývoj dopravního chování v návrhových horizontech. Každému ze scénářů byla přiřazena relevantní opatření tak, aby jejich realizací došlo k naplnění daného scénáře. Ve spolupráci se stakeholdery byl následně vybrán jeden ze scénářů, který se jevil jako nejvhodnější a který by měl být do budoucna naplňován. Opatření v tomto scénáři poté byla znovu prověřena a korigována i na základě výsledků z hodnocení přínosů od zapojených skupin. Pro vybraný scénář poté vznikl výsledný soubor opatření. Tato opatření budou naplňována v jednotlivých časových horizontech. Všechna navržená opatření jsou detailně popsána v následujících kapitolách, jsou jim přiřazeny atributy (odpovědnost, horizont plnění, finanční náročnost, ad.) a jsou dále zpracovány do akčního plánu. Výsledný scénář byl následně ověřen dopravním modelem.

Poslední částí dokumentu je nastavení procesu realizace, monitoringu a evaluace. Zde jsou nastaveny principy a nástroje pro zpětné hodnocení realizovaných opatření a projektů, resp. plnění stanovaných specifických cílů, strategických cílů a vize.

Grafické znázornění etapizace tvorby Plánu udržitelné městské mobility zobrazuje Obrázek 1.



Obrázek 1 Etapizace tvorby Plánu udržitelné městské mobility

2.2 NÁVRHOVÁ OBDOBÍ

V rámci dokumentu SUMP byla stanovena celkem tři návrhová období. Jedná se o návrhové horizonty:

- rok 2022 (krátkodobý horizont)
- rok 2030 (střednědobý až dlouhodobý horizont)
- rok 2050 (výhledový horizont)

Pro jednotlivé návrhové horizonty byly ve výsledném scénáři zpracovány prognózy vývoje dopravy na území města Děčína. Do jednotlivých časových horizontů byla také zařazena jednotlivá opatření. Některá opatření pro svoji komplikovanost, dlouhý proces realizovatelnosti či postupnou realizaci byla zařazena do více návrhových horizontů.

3 VIZE MOBILITY

Vize je představa žádoucího budoucího cílového stavu a má podobu jednoduchého popisu jeho podoby a ideálního stavu, kterého chce město svojí strategií dosáhnout. Vize je následně podrobněji popsána pomocí strategických cílů, které jsou pak konkretizovány pomocí specifických cílů.

Pro město je vize motivační faktor při naplňování stanovených cílů. Klíčové je, aby se s vizí ztotožnilo nejen vedení města, ale i jeho občané.

Při tvorbě vize zpracovatel vycházel ze Strategického plánu města a analytické části Plánu udržitelné městské mobility, ve které jsou zapracovány mimo jiné poznatky občanů získané v rámci sociodopravního průzkumu. V analytické části byl podrobně popsán stávající stav města z pohledu jeho polohy, přírodních a turistických památek, stavu dopravní infrastruktury pro motorovou i nemotorovou dopravu. Klady a zápory současného stavu ve městě z pohledu dopravy, bezpečnosti a dalších parametrů jsou ve SWOT analýzách pro jednotlivé řešené okruhy.

Vize byla vytvořena ve spolupráci s odbornou a širokou veřejností. S odbornou veřejností byla vize projednána a schválena na odborném workshopu 12. 6. 2019. Následně byla vize projednána s širší veřejností v rámci její prezentace za přítomnosti městského architekta. Řídící skupina následně vytvořenou vizi odsouhlasila a ztotožnila se s ní. Detailnější postup je popsán v kapitole 9 Participace.

Plné znění vize Plánu udržitelné městské mobility:

Motto: „Rozmanité město všemi směry“

Město Děčín je ekonomicky prosperující a atraktivní město s rozmanitým přírodním zázemím a prostředím.

Živá centra města jsou po obou stranách řeky přívětivá a prostupná pro pěší a cyklistickou dopravu. Rozvoj místní identity podtrhuje jedinečnost města.

Město má kvalitní a přívětivé veřejné prostory a živá nábřeží, kde se obyvatelé rádi baví.

Město je vstupní branou k přírodním památkám – stýkají se zde tři větší horské celky: Děčínské stěny, Labské pískovce a České středohoří, s potenciálem návštěvy mnoha turistických cílů.

Výhodná poloha Děčína na tranzitních koridorech zajišťuje kvalitní a rychlou dostupnost hl. m. Prahy a Německa. Geografická poloha města umožňuje využití potenciálu řeky Labe pro dopravu i volnočasové aktivity.

Doprava v Děčíně je atraktivní díky rozmanitosti dopravních módů se snadnou volbou dopravního prostředku. Jejich vzájemnou kombinací v dopravních uzlech spolu s rozvinutou infrastrukturou i pro nemotorovou dopravu jsou vytvořeny ideální podmínky pro udržitelnou mobilitu ve městě, ta je podporována i využitím prvků Smart City a inteligentních dopravních systémů.

Nemotorová doprava v kombinaci s veřejnou dopravou je konkurenceschopná individuální automobilové dopravě.

Celé území města je pokryto funkčním, kvalitním a snadno dostupným systémem linek hromadné dopravy pro všechny cílové skupiny obyvatelstva. Obslouženy jsou i turistické cíle ve městě a jeho okolí.

Dopravní infrastruktura je bezpečná a uživatelsky přívětivá pro všechny.

4 STRATEGICKÉ A SPECIFICKÉ CÍLE

Smyslem návrhu strategických a specifických cílů je podrobněji vytyčit cestu, jakým způsobem naplňovat vizi mobility. Strategické cíle vycházejí z nadřazených evropských, národních, krajských a městských dokumentů v oblasti dopravy, životního prostředí, ekonomické a sociální oblasti a jsou doplněny o cíle města, které vzešly z analytické části projektu a z projednávání s dotčenými zainteresovanými skupinami. Specifické cíle jsou podrobnější a dále zpřesňují a konkretizují strategické cíle. Specifické cíle poté obsahují zásobník konkrétních opatření, která bude nutné ve třech návrhových obdobích realizovat pro uplatnění a naplnění principů udržitelné městské mobility. Strategické i specifické cíle byly navrženy v souladu s metodou SMART.

Ke každému specifickému cíli byl na závěr stanoven indikátor plnění, dle kterého bude moci město zpětně evaluovat jeho naplnění. Indikátorům se věnuje samostatná kapitola 12.

Plán udržitelné městské mobility je prezentován těmito strategickými (➔) a specifickými cíli (⇨):

- ➔ **Podpora udržitelných forem dopravy**
  - ⇨ Snížení počtu cest obyvatel města uskutečněných automobilovou dopravou
  - ⇨ Zvýšení počtu cest obyvatel města uskutečněných hromadnou, pěší a cyklistickou dopravou
  - ⇨ Podpora multimodality
  - ⇨ Podpora sdílené mobility
  - ⇨ Podpora využívání spojů IDS do okolních obcí
- ➔ **Zlepšení dostupnosti území města**
  - ⇨ Zvýšení a zlepšení dostupnosti území pomocí udržitelných forem dopravy
  - ⇨ Realizace bezbariérových úprav na stávající i výhledové dopravní infrastruktuře
  - ⇨ Využití potenciálu železniční dopravy na území města
  - ⇨ Podpora integrovaného dopravního systému
  - ⇨ Podpora turistických linek VHD
  - ⇨ Dopravní obslužnost vybraných lokalit alternativními způsoby VHD
  - ⇨ Využití potenciálu řeky Labe
- ➔ **Rozvoj infrastruktury města**
  - ⇨ Rozvoj stanovišť pro sdílenou mobilitu
  - ⇨ Zvýšení efektivity komunikačního skeletu města
  - ⇨ Modernizace a rozvoj pěší infrastruktury
  - ⇨ Rozvoj sítě doprovodné infrastruktury pro pěší
  - ⇨ Modernizace a rozvoj cyklistické infrastruktury pro každodenní dojížďku i rekreační funkci

- ⇨ Rozvoj sítě doprovodné cyklistické infrastruktury
- ⇨ Modernizace a rozvoj infrastruktury pro VHD
- ⇨ Řešení přestupních vazeb v dopravních uzlech
- ⇨ Rozvoj multimodálních opatření

➔ **Zvýšení atraktivity veřejného prostoru**

- ⇨ Zvyšování bezbariérovosti veřejného prostoru a veřejných budov
- ⇨ Zvyšování podílu ploch v uličním prostoru pro pěší, cyklisty a pro pobytovou funkci
- ⇨ Zvyšování atraktivity veřejného prostoru pro pěší, cyklisty a pro pobytovou funkci
- ⇨ Rozšiřování zelených ploch a podpora výsadby zeleně
- ⇨ Rozvoj a údržba doplňkové infrastruktury ve veřejném prostoru

➔ **Zvýšení bezpečnosti účastníků silničního provozu**

- ⇨ Zvýšení bezpečnosti pěší a cyklistické infrastruktury, vč. křížení s ostatní infrastrukturou
- ⇨ Zvýšení bezpečnosti ostatní dopravní infrastruktury
- ⇨ Zvýšení bezpečnosti přechodů pro chodce a míst pro přecházení
- ⇨ Snížení nehodovosti pěších a cyklistů
- ⇨ Zklidnění komunikační sítě města

➔ **Realizace inteligentního dopravního systému, managementu parkování a citylogistiky**

- ⇨ Realizace inteligentního dopravního systému
- ⇨ Modernizace a rozvoj kamerového systému
- ⇨ Management parkování
- ⇨ Optimalizace citylogistiky

➔ **Zlepšení životního prostředí a čistá mobilita**

- ⇨ Podpora elektromobility
- ⇨ Podpora zavádění alternativních pohonů vozidel
- ⇨ Snížení negativních vlivů z motorové dopravy
- ⇨ Redukce tranzitní dopravy

➔ **Management mobility**

- ⇨ Marketingová podpora udržitelné mobility města
- ⇨ Poskytování informací o dopadech dopravy a mobilitě ve městě
- ⇨ Participace s veřejností v otázkách mobility města
- ⇨ Realizace a podpora plánů mobility pro významné subjekty a společnosti ve městě
- ⇨ Podpora managementu mobility a uplatňování jejích principů ve veřejné správě

Následuje detailnější popis jednotlivých strategických a specifických cílů.

4.1 PODPORA UDRŽITELNÝCH FOREM DOPRAVY

Z analytické části vyplynulo, že jednotlivé druhy dopravy nejsou využívány rovnoměrně a podíl všech uskutečněných cest individuální automobilovou dopravou dosahuje 53 % (při započítání všech cest – vnitřních i vnějších). Tento podíl je z hlediska městské mobility a udržitelných forem dopravy nevyhovující a ve srovnání s jinými městy velmi vysoký. Je proto žádoucí, aby se aktivně podporovala veřejná, pěší a cyklistická doprava a vytvořila se i možnost využití služeb sdílené mobility.

Podpora udržitelných forem dopravy přispěje k lepšímu a rychlejšímu pohybu obyvatel nejen na území města, ale i v jeho okolí, sníží se hluk a znečištění ovzduší a obecně se zvýší kvalita života ve městě. Smyslem je podpořit využívání udržitelných forem dopravy na úkor využívání individuální automobilové dopravy a docílit tak příznivějšímu rozložení dělby přepravní práce ve prospěch těchto módů.

4.1.1 Snížení počtu cest obyvatel města uskutečněných automobilovou dopravou

Naplnit tento cíl je možné zatraktivněním udržitelných druhů dopravy tak, aby se staly vhodnou alternativou při výběru dopravního módu pro každodenní cesty. Je třeba zavést princip flexibilního kombinování jednotlivých druhů dopravy podle potřeb obyvatel a podporovat multimodalitu. Tento krok může v konečném důsledku vést i ke snížení motorizace ve městě.

Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

- většina navržených opatření

4.1.2 Zvýšení počtu cest obyvatel města uskutečněných hromadnou, pěší a cyklistickou dopravou

Vzhledem k faktu, že podíl každodenních cest obyvatel města vykonaných veřejnou dopravou je 25 %, pěší dopravou 20 % a cyklistickou jen 2 %, je třeba usilovat o zvýšení podílů těchto módů dopravy vůči IAD. Tyto druhy dopravy zároveň příznivě ovlivňují lidské zdraví a mohou přispívat k udržitelnému a ekologickému dopravnímu chování ve městě.

Optimalizací a zlepšením nabídky veřejné dopravy, doplněním a modernizací pěší a cyklistické infrastruktury a vytvořením bezpečných podmínek pro využívání těchto druhů dopravy lze snadno docílit požadovaného cíle.

Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

- Revize spojů MAD, optimalizace nabídky, jejich vzájemná provázanost (realizace prokladů na společných úsecích)
- Zkrácení intervalů na vybraných linkách MAD ve vytipovaných částech dne a týdne

- Optimalizace linkového vedení (sjednocení víkendového provozu s provozem v pracovní dny)
- Posílení provozu a optimalizace linkového vedení noční dopravy
- Zlevnění časového jízdného (měsíční, čtvrtletní kupony)
- Zavedení MAD zdarma pro všechny rezidenty města
- Prodloužení časové platnosti jednorázové jízdenky ve dnech pracovního volna
- Zavedení nástupu všemi dveřmi v MAD
- Zavedení standardů kvality obsluhy, kontrola jejich dodržování

4.1.3 Podpora multimodality

Tento cíl se zaměřuje na podporu multimodality formou zvýhodněných tarifů na veřejnou dopravu a související služby jako jsou kombinované jízdenky, předplatné, věrnostní programy apod.

Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

- Zavedení kombinované jízdenky na MAD (DÚK) a P+R
- Zavedení kombinovaného předplatného na MAD (DÚK), P+R, bikesharing, příp. další související služby
- Realizace věrnostních programů pro obyvatele využívající udržitelné formy dopravy po městě

4.1.4 Podpora sdílené mobility

V tomto cíli jde o podporu sdílené mobility, a to pomocí různých motivačních aktivit vedoucích k rozvoji služeb sdílené mobility ve městě. Doplňuje ho platforma pro sdílení informací o sdílené mobilitě ve městě Děčín.

Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

- Zvýhodnění parkování pro carsharingová vozidla
- Realizace motivačních aktivit pro využívání veřejného carsharingu privátními společnostmi
- Realizace platformy pro sdílení informací o sdílené mobilitě ve městě

4.1.5 Podpora využívání spojů IDS do okolních obcí

Se zvyšujícím se využíváním individuální automobilové dopravy pro cesty mezi okolními obcemi a městem dochází k nárůstu intenzit automobilové dopravy na komunikacích města a ke zvýšení znečištění ovzduší a ekologické zátěže. Proto je pro podporu udržitelné mobility nutné vhodné rozšíření spojů v rámci integrované dopravy a zároveň její maximální podpora. Jedná se především navýšení spojů do okolních obcí, úpravy časových poloh jednotlivých spojů, jejich vzájemnou provázanost a návaznost.

Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

- Rozšíření nabídky spojů DÚK do okolních obcí
- Řešení návazností jednotlivých linek a optimalizace časových poloh spojů VHD

4.2 ZLEPŠENÍ DOSTUPNOSTI ÚZEMÍ MĚSTA

Pro zajištění lepší dostupnosti jednotlivých cílů na území města je potřeba realizovat taková opatření, které umožní obyvatelům rychlou, jednoduchou a bezpečnou dopravu. K dosažení tohoto cíle je zapotřebí realizovat opatření, která zajistí dostupnou veřejnou dopravu všem obyvatelům města pomocí zřízení nových zastávek a prodloužení linek. Lepší dostupnost města lze také dosáhnout odstraněním bariér na přístupových a příjezdových trasách pro pěší i cyklisty.

4.2.1 Zvýšení a zlepšení dostupnosti území pomocí udržitelných forem dopravy

Realizací obratišť a prodloužením linek MAD dojde v oblastech s horší dostupností veřejné dopravy ke snížení docházkových vzdáleností. Tím se stane pro obyvatele ve vybraných lokalitách MAD dostupnější a atraktivnější.

Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

- Snížení docházkových vzdáleností na linky MAD v místní části IX - Bynov - lokalita ul. Na Vyhlídce
- Řešení návazností jednotlivých linek a optimalizace časových poloh spojů VHD
- Snížení docházkových vzdáleností na linky MAD v místní části XXXII - Boletice nad Labem - lokalita ul. Verneřická - Kostelní - Pražská
- Snížení docházkových vzdáleností na linky MAD v místní části XXVII - Březiny - lokalita ul. Kosmonautů
- Snížení docházkových vzdáleností na linky MAD v místní části IV - Podmokly, část Žlíbek - ul. Bělská, Červený Vrch
- Snížení docházkových vzdáleností na linky MAD v místní části XXXIII - Nebočady, část Jakuby - výstavba obratiště a zavedení provozu
- Snížení docházkových vzdáleností na linky MAD v rozvojových oblastech - řešení zastávek a vytvoření rezerv pro vybudování obratišť
- Podpora zajištění dostatečné dopravní obslužnosti (vč. zajištění a navýšení finančních prostředků/kompenzací)

4.2.2 Realizace bezbariérových úprav na stávající i výhledové dopravní infrastruktuře

Pro větší využívání pěších a cyklistických tras je potřeba realizovat bezbariérová opatření jak na stávajících, tak i nově budovaných trasách. Takto nově postavené nebo upravené trasy podpoří větší využívání nemotorové dopravy, což má pozitivní vliv jak na životní prostředí, tak i na zdraví obyvatel.

Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

- Realizace bezbariérových úprav na stávající pěší infrastruktuře (průběžně)
- Realizace bezbariérových úprav na stávající cyklistické infrastruktuře (průběžně)
- Realizace bezbariérových úprav na stávajících zastávkách HD, vč. zajištění bezbariérového přístupu na zastávku

4.2.3 Využití potenciálu železniční dopravy na území města

Využitím stávající železniční infrastruktury a podporou realizace a modernizace železničních zastávek a tratí je možné přilákat více osob, které budou využívat tento druh dopravy. Výstavbou nových zastávek se stane doprava po železnici dostupnější pro více obyvatel.

Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

- Obnovení pravidelné a rekreační železniční dopravy na železniční trati č. 132 „Kozí dráha“
- Zakonzervování současné podoby železniční trati č. 132 „Kozí dráha“ (bez využití)
- Podpora modernizace I. železničního koridoru - Břeclav - Praha - Děčín – Německo
- Zdvojkolejnění železniční spojky Děčín hl.n. - Děčín východ
- Přestavba a rozšíření kolejiště v Prostředním Žlebu
- Rekonstrukce železniční stanice a přestavba železničního uzlu Děčín východ
- Realizace železniční zastávky Boletice - město

4.2.4 Podpora integrovaného dopravního systému

Podporou stávajícího integrovaného systému dopravy Ústeckého kraje je možné docílit růstu počtu cestujících, a zejména více zatraktivnit tento způsob dopravy.

Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

- Realizace eshopu DÚK
- Pořízení vozidlového parku DÚK a jeho obnova

4.2.5 Podpora turistických linek VHD

Podporou rozvoje a zřizováním turistických linek navazujících na záchytná parkoviště na území města je možné rozvíjet turistický ruch. Zřízení linek veřejné hromadné dopravy přinese pokles individuální automobilové dopravy na území města i v jeho okolí.

Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

- Podpora a zajištění turistických linek do turistických cílů

4.2.6 Dopravní obslužnost vybraných lokalit alternativními způsoby VHD

Rozšířením stávajících linek MAD a realizací nových zastávek, podpořených provozováním malokapacitních vozidel je možné nabídnout veřejnosti širší využití veřejné dopravy.

Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

- Pořízení malokapacitních vozidel MAD
- Realizace "dopravy na zavolání" obsluhující řídce obydlené místní části města
- Zavedení dopravní obsluhy místní části XX - Nová Ves pomocí linky MAD
- Zavedení dopravní obsluhy místní části XXIX - Hoštice nad Labem pomocí linky MAD
- Zavedení dopravní obsluhy místní části XXXIV - Chlum pomocí linky MAD
- Zavedení dopravní obsluhy místní části XV - Prostřední Žleb pomocí linky MAD
- Zavedení dopravní obsluhy místní části XXV - Chmelnice pomocí linky MAD
- Realizace nových zastávek MAD na prodloužených trasách

4.2.7 Využití potenciálu řeky Labe

Realizace přívozů přinese žádané využití potenciálu Labe, oživení řeky a jeho okolí. K oživení nábřeží přispěje podpora sportovních aktivit na řece a vytvoření pobytového zázemí kvalitně napojeného na stávající komunikační síť. Realizací přívozů dojde k rozšíření nabídky veřejné dopravy, ke zkrácení pěších vzdáleností ve vybraných relacích a ke zvýšení mobility obyvatel v území. Vhodné je respektovat veřejné přístavy a přístaviště na řece Labi.

Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

- Realizace přívozu Rozbělesy - Staré Město
- Rozvoj a podpora turistických lodních linek
- Revitalizace nábřeží řeky Labe, vytvoření pobytového prostoru a komunikačních propojení
- Podpora sportovních aktivit na Labi (půjčovny, služby)

- Realizace přívozu Předmostí - Tyršův most/Zámek
- Realizace přívozu Křešice – Chrochvice

4.3 ROZVOJ INFRASTRUKTURY MĚSTA

Z analytické části vyplynulo, že dopravní infrastruktura má ve městě Děčín obecně několik nedostatků. Tento strategický cíl řeší infrastrukturu pro všechny módy dopravy. Zabývá se hlavně rozvojem a modernizací již existující komunikační sítě, ale vytváří také novou. Věnuje se i sdílené mobilitě, multimodální a doprovodné infrastruktuře.

4.3.1 Rozvoj stanovišť pro sdílenou mobilitu

Sdílenou mobilitu lze podporovat rozšiřováním parkovacích a odstavných stání. Tento cíl sleduje rozšiřování ploch pro K+R, bikesharing, carsharing a carpooling. Vhodné umísťování těchto ploch co nejblíže k vhodným cílům výrazně přispěje k jejich širšímu využívání.

Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

- Realizace vyhrazených parkovacích stání pro carsharing ve vytipovaných lokalitách města
- Realizace vyhrazených parkovacích stání pro carpooling ve vytipovaných lokalitách města
- Realizace vyhrazených míst pro krátkodobé zastavení typu K+R
- Realizace stanovišť bikesharingu

4.3.2 Zvýšení efektivity komunikačního skeletu města

Tento cíl zastřešuje veškeré stavební úpravy na základní komunikační síti města Děčín. Cílem těchto úprav je zvýšit efektivitu komunikační sítě Děčína. Výstavbou nových komunikací nebo jejich modernizací, lze napomoci rozložit zátěž z automobilové dopravy na širší komunikační síť. Změnou organizace dopravy a odstraněním úzkých hrdel na síti je poté možné zlepšit propustnost dopravy. Eliminací nebezpečných míst se rovněž zvýší celková bezpečnost na silnicích v Děčíně.

Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

- Modernizace a rekonstrukce Teplické ul.
- Rekonstrukce a přestavba křižovatky Teplická × Pivovarská (u Ovčí lávky)
- Řešení komunikační smyčky Podmokelská - Hankova - Uhelná - Poštovní (zobousměrnění Podmokelské ul.)
- Řešení silničního průtahu ul. Hankova - Dělnická - Želenická - Vilsnická
- Místní úprava uličního profilu (rozšíření, modernizace) v úseku mezi místními částmi Vilsnice a Chrochvice

- Realizace komunikačního propojení místních částí Horní Oldřichov a Letná
- Realizace komunikačního propojení místních částí Letná a Václavov
- Napojení ulice Oblouková na ul. 2. polské armády
- Rekonstrukce komunikace (lesní cesty) spojující místní části Maxičky a Dolní Žleb
- Realizace a modernizace vybraných místních a obslužných komunikací
- Průběžná modernizace vybraných komunikací I., II. a III. třídy
- Vyloučení úrovňového křížení komunikace II/261 a železniční tratě ve Starém Městě
- Zajištění průjezdnosti vozidel na komunikační síti

4.3.3 Modernizace a rozvoj pěší infrastruktury

Tento cíl se zaměřuje na rozvoj a modernizaci pěší infrastruktury s hlavním záměrem propojit nejen obě centra města, ale i jeho okrajové části s centrem prostřednictvím navržených opatření. Kromě toho opatření upozorňují na potřebnou modernizaci komunikací pro pěší, která je nezbytná pro každodenní pohyb po městě. Tímto cílem lze dosáhnout kvalitnější nabídky pěší infrastruktury.

Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

- Realizace pěšího tahu podél Jílovského potoka v centru Podmokel
- Realizace pěšího a cyklistického tahu podél břehu Labe od navrhovaného přívozu v Rozbělesech po Tyršův most
- Dobudování sítě komunikací pro pěší
- Realizace propojení obou center města vč. řešení návazností
- Modernizace komunikací pro pěší

4.3.4 Rozvoj sítě doprovodné infrastruktury pro pěší

Instalací městského mobiliáře, např. laviček, odpadkových košů, informačních tabulí navádějících k významným cílům ve městě, lze podpořit obyvatele k využívání komunikační sítě pro pěší. Kromě rozvoje sítě této doplňkové infrastruktury je třeba modernizovat i současnou síť a dosáhnout tak vytyčeného cíle, tj. atraktivnější prostředí pro uživatele města. Vhodný, komfortní a bezpečný mobiliář přispěje k tomu, aby ho lidé více používali a cítili se lépe a komfortněji v městském prostředí.

Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

- Realizace a rozvoj sítě doprovodné infrastruktury pro pěší
- Modernizace stávající sítě doprovodné infrastruktury pro pěší

4.3.5 Modernizace a rozvoj cyklistické infrastruktury pro každodenní dojížďku i rekreační funkci

Hlavním účelem je vytvořit vhodné podmínky pro cyklistickou dopravu nejen kvůli rekreační, ale především dopravní každodenní funkci, která je ve městě potřebná. Je žádoucí zvýšit podíl cyklistické dopravy na celkové dělbě přepravní práce, která v současné době tvoří podíl pouhá 2 procenta. Základem je rozvoj cyklistických tras a dobudování těch současných.

Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

- Realizace lávky Děčín - Podmokly (pro pěší a cyklisty)
- Přebudování železniční trati č. 132 „Kozí dráha“ na cyklostezku
- Realizace cyklistické trasy vedené údolím Jílovského potoka z Podmokel přes Horní Oldřichov do Jílového (H2 - 7300 m) - trasa mimo "Kozí dráhu"
- Realizace a rozvoj cykloobousměrek v ulicích s jednosměrným provozem motorové dopravy
- Rozvoj městských páteřních cyklotras
- Rozvoj integračních cykloopatření na komunikačním skeletu města
- Podpora realizace služby Cargobike
- Modernizace stávajících cyklotras
- Dobudování stávající páteřní cyklotrasy č. 2 - Labská stezka
- Dobudování stávající páteřní cyklotrasy č. 15 - Ploučnická stezka
- Realizace míst pro sportovní cyklistiku - pumptrack, bike trail, bikepark
- Realizace a rozvoj segregovaných komunikací pro cyklisty oddělených od automobilového provozu
- Modernizace a rozvoj značení cyklotras

4.3.6 Rozvoj sítě doprovodné cyklistické infrastruktury

Doprovodná infrastruktura je také důležitou součástí cyklistické dopravy, a proto se cíl zaměřuje na podporu služby sdílených kol, rozvoj sítě cyklostojanů, odpočinkových míst a úschoven kol.

Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

- Podpora pro zavedení bikesharingu
- Rozvoj sítě stojanů pro jízdní kola (jako doprovodná infrastruktura ve veřejném prostoru)
- Rozvoj sítě úschoven pro jízdní kola
- Realizace odpočinkových míst pro cyklisty
- Realizace venkovních servisních míst pro jízdní kola na vytipovaných místech

- Podpora/realizace doprovodné infrastruktury ve školách, veřejných institucích a u významných zaměstnavatelů
- Podpora cyklopůjčoven
- Realizace infopanelů na vstupech cyklostezek do území, na křížení a významných místech

4.3.7 Modernizace a rozvoj infrastruktury pro VHD

Realizací preferenčních opatření pro vozidla hromadné dopravy (vyhrazené jízdní pruhy, preference na světelných křižovatkách), modernizací zastávek a doprovodné infrastruktury je možné podpořit zájem a dosáhnout vyššího využívání tohoto dopravního módu. K naplnění tohoto cíle je také potřebné modernizovat (průběžně obnovovat) vozový park a modernizovat zázemí dopravního podniku.

Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

- Rozvoj vyhrazených jízdních pruhů pro autobusy VHD na vybraných místech komunikační sítě
- Realizace preferenčních opatření pro autobusy VHD na křižovatkách vybavených SSZ
- Modernizace zastávek (nástupní hrany, prvky pro nevidomé a slabozraké, bezbariérový přístup)
- Modernizace a rozšíření doprovodné infrastruktury na zastávkách MAD a DÚK (zastávkové přístřešky, lavičky, koše)
- Modernizace zázemí dopravního podniku (odstavné plochy, haly, technologie)
- Realizace nových zastávek MAD na stávajících trasách
- Modernizace vozového parku MAD (obnova vozidel)
- Modernizace vozového parku DÚK (obnova vozidel)
- Modernizace, příp. rozšíření kapacit čerpacích stanic pro vozidla MAD
- Modernizace odbavovacího systému

4.3.8 Řešení přestupních vazeb v dopravních uzlech

Zvýšení atraktivity veřejné hromadné dopravy je vhodné podpořit realizací multimodálních přestupních uzlů a sjednocením zastávek MAD a DÚK. To je také potřeba podpořit dobrou dopravní návazností mezi jednotlivými spoji veřejné hromadné dopravy.

Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

- Realizace dopravního terminálu u železniční stanice Děčín hl.n. (přesun autobusového nádraží)

- Řešení vzájemných návazností jednotlivých linek MAD v dopravních uzlech či ve významných stykových zastávkách
- Řešení návazností jednotlivých linek MAD na spoje železniční dopravy a autobusové spoje DÚK v dopravním uzlu Hlavní nádraží
- Sjednocení nástupních míst pro linky MAD a DÚK jedoucích stejným směrem
- Realizace dopravního terminálu u železniční stanice Děčín východ
- Realizace stanovišť "dopravy na zavolání"

4.3.9 Rozvoj multimodálních opatření

V opatřeních pod tímto specifickým cílem jsou popsány kapacitní multimodální opatření kombinovaných parkovišť P+R a B+R. Jsou popsány jejich lokalizace, využívání a propojení s tarifem na veřejnou dopravu.

Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

- Výstavba parkovišť B+R u významných zastávek VHD
- Výstavba kapacitního parkoviště P+R u železniční stanice Děčín hl.n.
- Výstavba kapacitního parkoviště P+R u autobusového nádraží
- Výstavba kapacitního parkoviště P+R u železniční stanice Děčín východ

4.4 ZVÝŠENÍ ATRAKTIVITY VEŘEJNÉHO PROSTORU

Veřejný prostor je prostor, který je obecně dostupný pro atraktivní trávení volného času, zábavu, obchod, komunikaci i užívání služeb, a tím jej povyšuje nad ostatní prostorové kategorie. Pro veřejný prostor je podstatné, aby v něm lidé zůstávali a hledali nové pocity, zážitky a sociální kontakty. Z tohoto důvodu je důležité rozvíjet jeho funkčnost, aby obyvatele přilákal v co největší míře k trávení svého volného času. Kromě rekonstrukcí již existujících veřejných prostor je možné jejich navýšení revitalizací neefektivně využívaných urbanizovaných ploch na nové a pro tuto úpravu vhodné.

4.4.1 Zvyšování bezbariérovosti veřejného prostoru a veřejných budov

Zvyšováním bezbariérovosti veřejného prostoru se tento cíl snaží zvýšit jeho atraktivitu pro všechny jeho uživatele (nejen obyvatele s omezenou schopností pohybu a orientace). Důležitá je i snadná a bezbariérová přístupnost center služeb, veřejných budov a institucí. Věnuje se také trasám, kde se propojují významné cíle obyvatel města.

Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

- Realizace bezbariérových úprav u center služeb a do veřejných budov a institucí
- Realizace bezbariérových úprav na veřejném prostoru

- Realizace projektu Bezbariérová trasa č. 1
- Realizace projektu Bezbariérová trasa č. 2
- Realizace projektu bezbariérová trasa č. 3

4.4.2 Zvyšování podílu ploch v uličním prostoru pro pěší, cyklisty a pro pobytovou funkci

Na mnoha místech v Děčíně jsou chodci a cyklisté utlačováni automobily a jejich veřejný prostor je velmi omezen. Tento cíl si dává za úkol vrátit jim tento prostor na úkor dynamické i statické dopravy. Rozvojem těchto ploch se radikálně zvýší atraktivita veřejného prostoru a také se zvýší pozitivní pocit jeho uživatelů.

Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

- Realizace rozšíření chodníků a pobytových prostorů na úkor silnic pro motorová vozidla
- Omezení parkovacích kapacit na Masarykově nám. a v jeho okolí

4.4.3 Zvyšování atraktivity veřejného prostoru pro pěší, cyklisty a pro pobytovou funkci

Vhodným rozvojem veřejného prostoru má tento cíl za úkol zvýšit jeho atraktivitu. Vhodná opatření pro tento cíl řeší realizaci běžeckých a turistických tras, vyhlašování architektonických soutěží, revitalizaci dopravních uzlů a všeobecným zatraktivněním obou center města.

Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

- Zatraktivnění obou center města
- Revitalizace okolí míst zastávek HD a železničních stanic
- Realizace architektonických soutěží na úpravu veřejných prostor
- Realizace běžeckých tras
- Realizace naučných stezek po turistických zajímavostech města

4.4.4 Rozšiřování zelených ploch a podpora výsadby zeleně

Revitalizací zelených ploch, obnovou parků a výsadbou zeleně dojde k výraznému zlepšení životního prostředí ve městě. Zelené plochy déle zadrží vláhu v zemi a následky veder jsou méně citelné jak pro obyvatele, tak faunu. Mezi přínosy patří také i atraktivnější veřejný prostor pro obyvatele a návštěvníky města.

Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

- Revitalizace a obnova zeleně, parků a parčíků
- Realizace nových zelených ploch, parků a parčíků

4.4.5 Rozvoj a údržba doplňkové infrastruktury ve veřejném prostoru

Doplňková infrastruktura v podobě vodních prvků, doprovodných prvků veřejného prostoru pro pobytové a sportovní aktivity, ale i veřejné toalety přispějí k větší atraktivitě veřejného prostoru a obyvatelé města v něm budou moci aktivněji a častěji trávit svůj volný čas. Taková doplňková infrastruktura je dnes běžnou součástí moderních měst.

Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

- Jednotný mobiliář na území města
- Realizace a modernizace mobiliáře a doprovodné infrastruktury
- Realizace vodních prvků na veřejných prostorech
- Realizace doprovodných prvků veřejného prostoru pro pobytové i sportovní aktivity (BBQ místa, altánky, pingpongové stoly, apod.)
- Realizace veřejných WC

4.5 ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI ÚČASTNÍKŮ SILNIČNÍHO PROVOZU

V dnešní době je vyvíjen velký celospolečenský tlak na zvyšování bezpečnosti dopravy. Z analytické části je zřejmé, že bezpečnost dopravy na území města Děčín nestoupá, ale má stagnující charakter. Navíc se na jeho území objevuje několik potenciálně nebezpečných míst s častým výskytem dopravních nehod. Tato situace tak po městu vyžaduje vyvíjení aktivit, které by pomohly zvyšovat bezpečnost dopravy. Následující navržené cíle a opatření by měly v maximální míře podpořit zvýšení bezpečnosti všech účastníků silničního provozu.

4.5.1 Zvýšení bezpečnosti pěší a cyklistické infrastruktury, vč. křížení s ostatní infrastrukturou

Se vzrůstající automobilovou dopravou je potřeba řešit kolizní místa mezi komunikacemi pro motorovou dopravu a mezi pěší a cyklistickou infrastrukturou. Na mnoha místech ve městě není zajištěno bezpečné překonání silnic pěšími a cyklisty. Z tohoto důvodu je nutné odstranit rizikové místa na těchto komunikacích a zvýšit bezpečnost účastníků dopravy.

Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

- Odstranění bezpečnostních závad na stávající infrastruktuře pro pěší a cyklisty

4.5.2 Zvýšení bezpečnosti ostatní dopravní infrastruktury

Tento cíl se snaží různými úpravami, nejen stavebními, řešit kritické, nehodové nebo jinak nevyhovující uzly a úseky na komunikační síti města Děčín, mají vliv na bezpečnost dopravy ve městě.

Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

- Rekonstrukce/modernizace vybraných křižovatek na komunikační síti za účelem zvýšení jejich bezpečnosti
- Rekonstrukce/modernizace vybraných komunikací za účelem zvýšení jejich bezpečnosti
- Řešení kritických míst na komunikační síti s velkou nehodovostí za účelem zvýšení bezpečnosti
- Řešení křižovatky ul. Litoměřická × Rytířská × Březová ("u Corsa")

4.5.3 Zvýšení bezpečnosti přechodů pro chodce a míst pro přecházení

Nejzranitelnějšími účastníky silničního provozu jsou chodci v místech, kde musí překonat vozovku. Tento cíl sleduje, aby se bezpečnost chodců zvyšovala v co největší možné míře a na co největším území města.

Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

- Realizace bezpečných přechodů pro chodce a míst pro přecházení

4.5.4 Snížení nehodovosti pěších a cyklistů

Vhodnou úpravou cyklistických a pěších tras, jako je segregace chodce a cyklisty od ostatního provozu, a také její vhodné vedení při nezbytném křížení silniční provozem má za cíl zvýšit jejich bezpečnost a snížit nehodovost.

Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

- Segregace chodců a cyklistů na samostatné stezky
- Řešení kritických míst s nehodovostí chodců a cyklistů

4.5.5 Zklidnění komunikační sítě města

Rozvoj zón s omezenou rychlostí, omezení individuální dopravy, případně její vyloučení z některých ulic zklidní dopravu na vybraných místech komunikační sítě. Opatření v tomto cíli podpoří snížení intenzity dopravy na požadovaných úsecích komunikační sítě města, zvýší bezpečnost pěších a cyklistů a zvýší celkovou atraktivitu města pro rezidenty a návštěvníky města.

Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

- Rozvoj pěších zón
- Rozvoj Obytných zón a Zón 30
- Omezení, příp. vyloučení IAD z části ul. Čsl. mládeže (prostor přednádraží)
- Zklidnění Křížové ul. - pěší zóna s vyloučením provozu IAD, vč. zklidnění provozu v přilehlých ulicích
- Realizace zklidňujících opatření na komunikační síti
- Snížení rychlostí a restrikce v obou centrech města
- Realizace jednosměrných ulic na vytipovaných úsecích komunikační sítě
- Odstranění bezpečnostních závad na stávající infrastruktuře
- Zklidnění a revitalizace Zámeckého náměstí
- Omezení vjezdu IAD do ul. Labské nábřeží, resp. jeho zklidnění od motorové dopravy
- Omezení vjezdu IAD na Tyršův most, ul. Tyršova, Radniční, Masarykovo náměstí
- Zklidnění a revitalizace Zámeckého náměstí
- Zklidnění a revitalizace Masarykova náměstí

4.6 REALIZACE INTELIGENTNÍHO DOPRAVNÍHO SYSTÉMU, MANAGEMENTU PARKOVÁNÍ A CITYLOGISTIKY

Inteligentní dopravní systém je dnes již běžnou součástí vyspělých společností. Kromě inteligentního parkování a citylogistiky tento strategický cíl rozvíjí město a umožňuje mu držet krok s moderním světem.

4.6.1 Realizace inteligentního dopravního systému

Tento cíl sleduje realizaci inteligentního dopravního systému. Jeho nosným pilířem je zřízení dopravního dispečinku, na které navazují další opatření. Jako celek tak vytvářejí inteligentními dopravní systém, který jde jednoduše řídit a přináší obyvatelům města značné výhody. Ať už jde o moderní inteligentní zastávky, dynamické řízení provozu, inteligentní navigační prvky či elektronický sběr dopravních dat pro následné snazší plánování dopravy v dalších obdobích. Tento celý systém se neobejde bez monitorujících prvků.

Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

- Rozšiřování inteligentních zastávek na zastávkách MAD
- Realizace dynamického řízení provozu na křižovatkách vybavených SSZ
- Modernizace řídících jednotek křižovatek vybavených SSZ, jejich vzájemná koordinace

- Rozvoj a realizace inteligentních navigačních prvků na komunikační síti, vč. proměnného dopravního značení
- Rozvoj a realizace inteligentních navigačních prvků pro parkování
- Realizace inteligentního systému pro čtení RZ vozidel na vybraných místech ve městě
- Sdílení dopravních informací v zavedených platformách
- Elektronický sběr dat intenzit dopravy na vybraných komunikacích
- Zřízení dopravního dispečinku

4.6.2 Modernizace a rozvoj kamerového systému

Rozvojem a modernizací kamerového systému lze zvýšit bezpečnost jak na komunikacích, tak na veřejných prostranstvích a místech s vyšším pohybem chodců či cyklistů. Spolehlivý kamerový systém slouží také k monitoringu dopravy ve městě a ve spolupráci s ostatními specifickými cíli pomáhá naplňovat tento strategický cíl.

Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

- Modernizace stávajícího kamerového systému
- Zvýšení počtu míst s kamerovým systémem

4.6.3 Management parkování

Vhodné nastavení managementu parkovaní má velký přínos pro město. Magistrát města prostřednictvím navržených opatření může vhodně regulovat stání především v historických centrech města, regulovat počet parkujících vozidel a motivovat řidiče používat záchytná parkoviště a kombinovat je s ostatními druhy dopravy pro dosažení svých cílů. Inteligentními prvky lze pak spolehlivě a udržitelně regulovat rovnoměrně parkování ve městě. Zvyšuje se také záruka, že rezidenti dotčených oblastí budou moci komfortněji parkovat.

Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

- Cenová politika parkování
- Zavedení parkovacích zón na území města
- Omezení parkovacích kapacit v centru Děčína
- Omezení parkovacích kapacit v centru Podmokel
- Výstavba kapacitního parkoviště v lokalitě Předmostí mezi žel. mostem a okružní křižovatkou
- Výstavba parkovacího domu v ulici Maroldova
- Výstavba parkovacího domu v ulici Labská
- Výstavba parkovacího domu v ulici U Plovárny
- Výstavba garážového domu v ulici Kamenická

4.6.4 Optimalizace citylogistiky

Vhodnou optimalizací citylogistiky je snaha eliminovat nevhodnou nákladní dopravu ve městě Děčín. Její správné usměrnění a rozvoj ploch pro ni určených přispěje k lepší mobilitě ve městě Děčín.

Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

- Zpracování studie na optimalizaci zásobování v centrech města (časové omezení, omezení typu vozidla, …)
- Optimalizace tras nákladní dopravy do významných společností ve městě
- Realizace parkovacích a odstavných ploch pro vozidla nákladní dopravy
- Zlepšení a optimalizace napojení překladišť kombinované dopravy na komunikační síť města

4.7 ZLEPŠENÍ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ A ČISTÁ MOBILITA

Péče a potřeba ochrany životního prostředí je jedním z nejdůležitějších cílů. Obzvláště pokud se jedná o region ležící v kraji, který patří mezi kraje s nejvíce znečištěným ovzduším. Proto se tento strategický cíl zaměřuje na jeho další ochranu využíváním čisté dopravy.

4.7.1 Podpora elektromobility

Elektromobilita jako prostředek čisté mobility se stává běžnou součástí dnešních měst. Následujícími opatřeními se město Děčín hlásí k její podpoře.

Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

- Výstavba dobíjecích stanic pro elektromobily na vytipovaných místech
- Výstavba dobíjecích stanic pro elektrokola na vytipovaných místech
- Realizace vyhrazených parkovacích stání pro elektromobily ve vytipovaných lokalitách města
- Realizace bezplatného parkování pro elektromobily na zpoplatněných parkovištích

4.7.2 Podpora zavádění alternativních pohonů vozidel

Cílem je nadále podporovat využívání autobusů na CNG a zaměřit se také na využití nových alternativních pohonů jako je vodík nebo čistá elektřina.

Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

- Využití vodíkové technologie jako pohon pro vozidla MAD, s nutností vybudování infrastruktury spojené s provozem, vč. nákupu nových vozidel (autobusů) na vodíkový pohon

- Rozvoj elektromobility v MAD – nákup a provoz elektrobusů, vč. realizace související infrastruktury
- Podpora provozování vozidel na CNG, vodík a další alternativní pohony

4.7.3 Snížení negativních vlivů z motorové dopravy

Tento cíl se snaží vhodnými úpravami na komunikační síti snížit negativní vlivy z dopravy na obyvatele města Děčín. Modernizací povrchů komunikací a podporou rozvoje vozidel na alternativní pohony je možné snižovat hluk a emise z dopravy.

Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

- Modernizace povrchů vozovek
- Modernizace železničního svršku
- Realizace protihlukových opatření
- Podpora vozidel s alternativními druhy pohonu

4.7.4 Redukce tranzitní dopravy

Redukcí tranzitní dopravy ve městě Děčín vznikne více dopravního prostoru pro obyvatele města. Vhodným omezením tranzitní a nákladní dopravy lze přispět k čistšímu a přátelštějšího městu pro jeho obyvatele.

Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

- Omezení vjezdu nákladní dopravy do center města
- Omezení vjezdu tranzitní dopravy do center města

4.8 MANAGEMENT MOBILITY

Nástroje managementu mobility jsou založeny na kvalitním informování, intenzívní komunikaci, organizaci mobility a její koordinaci. Pro management mobility je důležité ovlivňování lidské volby dopravy předtím, než se lidé rozhodnou, jak budou cestovat.

4.8.1 Marketingová podpora udržitelné mobility města

Pro další rozvoj povědomí občanů o udržitelné dopravě ve městě a jeho okolí je potřeba provádět mezi občany a hlavně dětmi osvětu. V rámci marketingu je potřeba poukázat na správnou volbu využití dopravních prostředků při cestách do zaměstnání a škol. V rámci podpory turistického ruchu je potřeba poukázat na rozvinutou síť cyklostezek a pokrytí města linkami veřejné dopravy.

Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

- Realizace marketingových aktivit na podporu využívání páteřních cyklostezek

- Realizace marketingových aktivit na podporu turistických cílů ve městě a okolí
- Realizace marketingových aktivit na podporu cestovního ruchu s využitím udržitelných dopravních módů
- Zapojení města do aktivity Do práce na kole
- Zapojení města do aktivity Do školy pěšky
- Podpora destinační turistiky
- Zajištění prezentace města jako podporovatele udržitelných dopravních módů

4.8.2 Poskytování informací o dopadech dopravy a mobilitě ve městě

Vzdělávání dětí ve školách, osvětou a poskytováním informací občanům v oblastech udržitelné mobility a dopadu dopravy na životní prostředí a život ve městě.

Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

- Průběžné vzdělávání a osvěta v otázce dopravy dětí do školských zařízení
- Realizace vzdělávacích a výchovných aktivit k otázkám městské mobility

4.8.3 Participace s veřejností v otázkách mobility města

Pořádáním přednášek, diskuzních fór informovat občany o chystaných aktivitách a projektech na podporu udržitelné dopravy. Dále je potřeba získávat zpětnou vazbu od občanů k otázkám městské mobility a projektům podporující udržitelnou mobilitu všechny druhy dopravy.

Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

- Realizace participačních aktivit s veřejností - fóra, diskusní kruhy, přednášky, otevřený úřad,…
- Zjišťování zpětné vazby od občanů k otázkám městské mobility

4.8.4 Realizace a podpora plánů mobility pro významné subjekty a společnosti ve městě

Spolupráce města se zaměstnavateli na podpoře využívání veřejné dopravy a kol při cestě do zaměstnání, motivační opatření pro stávající i nové zaměstnavatele podporující udržitelné formy dopravy.

Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

- Realizace a podpora realizace firemních plánů mobility
- Realizace motivačních opatření pro společnosti/investory/developery v otázce udržitelné městské mobility

4.8.5 Podpora managementu mobility a uplatňování jejích principů ve veřejné správě

Prostřednictvím koordinátora městské mobility je potřeba koordinovat implementaci projektů podporující udržitelnou mobilitu a zajistit naplňování dokumentu „Plán udržitelné městské mobility města Děčín“. Pro správné fungování dopravy na území města je nutná také podpora policie a města Děčín.

Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

- Školení pracovníků magistrátu města
- Zajištění implementace opatření z PUMM
- Zajištění pravidelné aktualizace PUMM
- Zajištění realizace dalších projektů souvisejících s udržitelnou dopravou
- Zřízení pozice městského koordinátora mobility
- Přísnější dohled Policie ČR a městské policie na dodržování pravidel silničního provozu
- Zajištění spolupráce mezi městskými a ostatními zainteresovanými subjekty v mobilitě

5 NÁVRH OPATŘENÍ

Tato kapitola se věnuje rozboru navržených opatření a jejich detailnímu popisu. Opatření rozdělena do kategorií podle jejich tematického zaměření, resp. podle dopravních módů:

- Automobilová doprava, parkování
- Pěší a cyklistická doprava
- Veřejná hromadná doprava
- Nákladní doprava, citylogistika, sdílená mobilita, management mobility

Implementací navržených opatření do praxe dojde k naplnění specifických cílů a následně i strategických cílů a celkové vize mobility.

Uvedená opatření vychází z nadřazených dokumentů, podnětů od odborné a širší veřejnosti a analýzy stávajícího stavu všech módů dopravy a veřejného prostoru. V této kapitole jsou popsána všechna opatření, která se podařilo sestavit. Následně bylo s opatřeními dále pracováno, zásobník opatření prošel hodnocením odborné i širší veřejnosti a následně byly sestaveny balíčky opatření pro modelování a jednotlivé scénáře (viz kapitola 2.1 Postup tvorby návrhové části, kapitole 6 Scénáře mobility). Do výsledného scénáře doporučeného k realizaci se tak dostala pouze vybraná opatření.

Vybraná opatření mají vazbu i na dopravní vztahy s ostatními obcemi, ležícími v bezprostředním okolí Děčína nebo s obcemi s významnou dojížďkou do Děčína. Fungující dopravní systém a udržitelné dopravní chování je v tomto případě prezentováno zejména opatřeními týkajícími se výstavby parkovišť P+R, podporou a rozšiřováním IDS DÚK, podporou modernizací železničních tratí a dalšími opatřeními.

Následuje popis jednotlivých navržených opatření. Všechna opatření podléhají před svojí realizací detailnímu naplánování (ve formě studií proveditelnosti, studií realizovatelnosti, projektových dokumentací apod.).

5.1 AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA, PARKOVÁNÍ

Automobilová doprava je součástí našich měst již přes 100 let. Za ten čas prošla velkým vývojem. Zpočátku se konstruktéři zaměřili na pohodlí při jízdě automobilem. V dalším období byl při vývoji automobilů kladen důraz na jejich rychlost a výkon, později byla hlavním tématem bezpečnost a dnes je to ekologie. Zpočátku to byl rozmar pro bohaté, dnes už to je běžná součást všech vrstev obyvatelstva. Dostupnost automobilu pro občany je dnes stále větší a mohou si ho dovolit téměř všichni, kteří ho reálně chtějí. To otevírá možnost, aby se automobily dále rozšiřovaly a dostávaly se všude tam, kde je jim to umožněno. Takovým nekontrolovaným způsobem se může stát, že automobilů bude čím dál více a obyvatelstvo

nebude vědět, co s nimi. Začnou všude překážet a přeprava v nich bude pomalá, protože všechny budou stát v kolonách. Proto je třeba k této problematice přistupovat důsledně a vhodně automobilový provoz regulovat. Na městské úrovni se může jednat o regulaci parkovného, zjednosměrnění ulic, omezování rychlostí vozidel, eliminace nechtěné dopravy v centrech měst a na sídlištích, budování obchvatů a jiných vhodných dopravních staveb.

V dělbě přepravní práce dosahuje individuální doprava v Děčíně hodnoty 53 % (při započítání vnitřních i vnějších cest). Toto číslo, říkající, že více než polovina všech cest obyvatel města se uskutečňuje pomocí automobilu, je vysoce alarmující a ve srovnání s ostatními městy České republiky až nezvyklé. Ze sociodopravního průzkumu navíc vyplynulo, že až 75 % domácnosti ve městě má k dispozici automobil a 64 % obyvatel ho může nezávisle používat.

Cílem je, aby tato čísla dále nestoupala, v krátkodobém horizontu se minimálně držela na stávající úrovni a v dlouhodobějších horizontech klesala. Dále je třeba řešit riziková, problémová a nehodová místa, komunikace ve špatném nebo nevyhovujícím stavu a předcházet tomu, aby taková místa dále vznikala.

Níže popisovaná opatření, která vznikla ve spolupráci s městem Děčín, mají za cíl posouvat individuální automobilovou dopravu správným směrem tak, aby nebyla na škodu, ale pomáhala město rozvíjet a byla pouze alternativou k přemisťování pomocí udržitelných dopravních módů.

5.1.1 A1: Realizace vyhrazených míst pro krátkodobé zastavení typu K+R

Popis opatření

Realizace vyhrazených parkovišť K+R u terminálů veřejné dopravy výrazně podpoří multimodalitu dopravního chování obyvatel města Děčín. Lidé často využívají autobusové zastávky pro tento účel a budování ploch K+R tak eliminuje toto chování. Rovněž je vhodné parkoviště K+R upřednostnit před klasickým parkováním, aby se vhodně preferovala sdílená mobilita.

Vyhrazená místa je vhodné zřizovat především v místech u železničních stanic a zastávek, u autobusových nádraží a dalších frekventovaných zastávek veřejné dopravy, u úřadů a institucí, u nemocnic, u všech typů škol apod.

Vazba na specifický cíl

- *Rozvoj stanovišť pro sdílenou mobilitu*

5.1.2 A2: Modernizace a rekonstrukce Teplické ul.

Popis opatření

Ulice Teplická nesplňuje dnešní standardy pro ulice podobného významu a patří mezi komunikace, které nevyhovují po stránce technické, ani bezpečnostní. Účastníci silničního

provozu jsou zde vystaveni extrémním bezpečnostním rizikům, i z toho důvodu, že Teplická ul. slouží ve své dnešní podobě jako nejbližší spojnice k dálnici D8 a je významně zatížená motorovou dopravou. Plánovanými stavebními úpravami se vyřeší defekty této ulice a významně se zvýší bezpečnost všech účastníků silničního provozu, zejména pěších a cyklistů. Spolu s **opatřením A33** je na této ulici plánované osazení radaru pro měření rychlosti.

Vazba na specifický cíl

- *Zvýšení efektivity komunikačního skeletu města*

5.1.3 A3: Rekonstrukce a přestavba křižovatky Teplická × Pivovarská (u Ovčí lávky)

Popis opatření

Touto křižovatkou je vedena hlavní příjezdová trasa od dálnice D8 do města, ulice Teplická (komunikace I/13), která mění svůj směr pravoúhle do ulice Pivovarská. Vozidla jedoucí po silnici I/13 přímo do centra města tak musí v této křižovatce dát přednost vozidlům jedoucím zprava z ulice Pivovarská, čímž může docházet vzhledem ke stavebnímu uspořádání křižovatky ke kolizním situacím. Vhodnými stavebními úpravami této křižovatky se toto místo stane bezpečnějším a přehlednějším.



Obrázek 2 Řešená křižovatka Teplická × Pivovarská (zdroj: ÚP, RHDHV, mapy.cz)

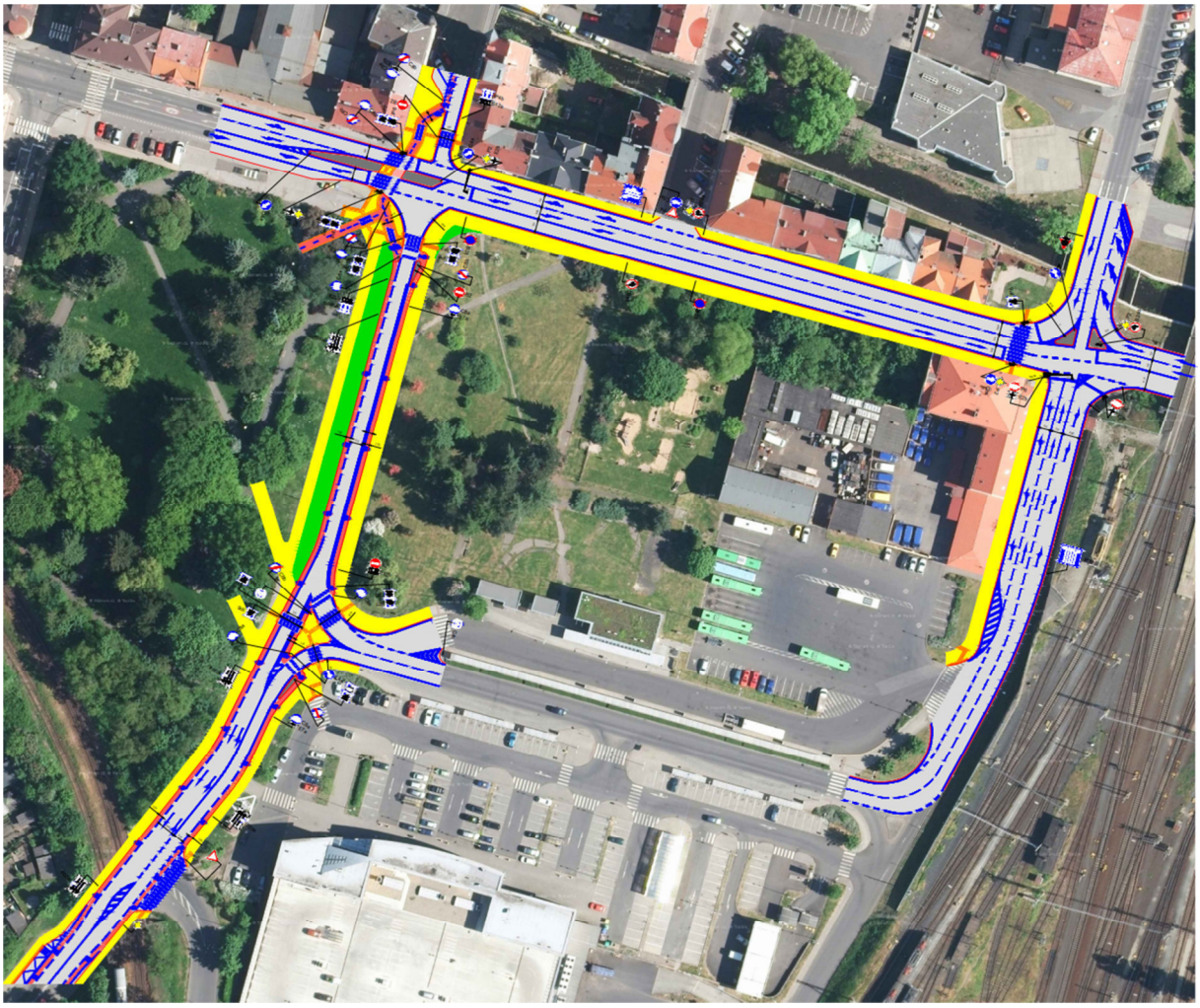
Vazba na specifický cíl

- *Zvýšení efektivity komunikačního skeletu města*

5.1.4 A4: Řešení komunikační smyčky Podmokelská - Hankova - Uhelná - Poštovní (zobousměrnění Podmokelské ul.)

Popis opatření

Jde o dopravní stavbu v kompetenci ŘSD a řeší problematický okruh čtyř jednosměrných ulic. Realizací této stavby se zlepší průtah vozidel ulicí Podmokelská a taktéž vzniká prostor na zklidnění dopravy v ulicích Hankova, Uhelná a Poštovní. Stávající šířkové poměry umožňují realizaci infrastruktury pro cyklistickou dopravu i infrastruktury pro pěší. Navrhované opatření je realizovatelné změnou organizace dopravy (svislé a vodorovné dopravní značení) a výstavbou středových ostrůvků.



Obrázek 3 Jedna z variant řešení zoubosměrnění Podmokelské ul. (zdroj: ČVUT)

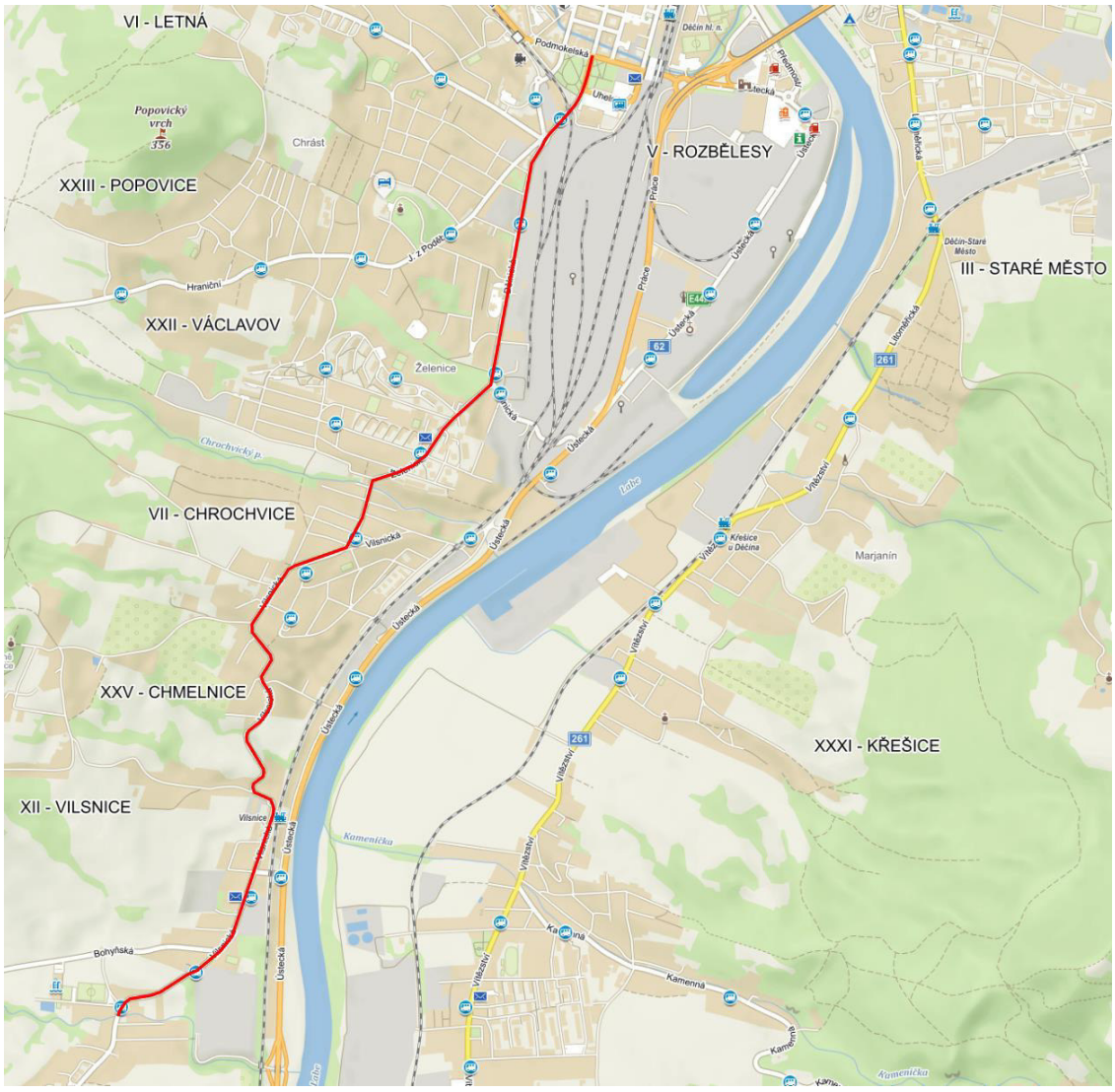
Vazba na specifický cíl

- *Zvýšení efektivity komunikačního skeletu města*

5.1.5 A5: Řešení silničního průtahu ul. Hankova - Dělnická - Želenická – Vilsnická

Popis opatření

Silniční průtah ulicemi Hankova, Dělnická, Želenická a Vilsnická řeší nosnou vnitroměstskou komunikaci mezi místními částmi VI - Letná, VII - Chrochvice, XII - Vilsnice, XXV - Chmelnice a následně pokračuje mimo území města Děčína do obce Malšovice. Je nosným jihozápadním prvkem na základní komunikační síti a tvoří souběžnou alternativu k silnici I/62 (ulice Práce a Ústecká). Tento průtah řeší nejen potřeby individuální automobilové dopravy, ale respektuje také potřeby k realizaci samostatných cyklopruhů a stezek pro pěší účastníky silničního provozu. Toto opatření pomůže zmíněným místním částem k lepšímu napojení na město.



Obrázek 4 Řešený úsek Hankova – Vilsnická (zdroj: ÚP, RHDHV, mapy.cz)

Vazba na specifický cíl

- *Zvýšení efektivity komunikačního skeletu města*

5.1.6 A6: Realizace komunikačního propojení místních částí Horní Oldřichov a Letná

Popis opatření

Propojení těchto místních částí řeší zejména lepší napojení nových obytných lokalit v místech mezi Horním Oldřichovem a Letnou na silniční síť města. Také pro obyvatele Horního Oldřichova tímto spojením vzniká alternativa k Teplické ulici, která je jejich dnešním jediným spojením se zbytkem města. Toto spojení není pro stávající obyvatele ideální, protože musí vždy překonat železniční trať č. 132 "Kozí dráha" a to buď úzkým podjezdem, nebo úrovňovým křížením, navíc samotná Teplická ul. je silně zatížená motorovou dopravou a pro chodce a cyklisty nebezpečná. Komunikační propojka bude ve výhledovém období také sloužit k obsluze rozvojové lokality určené k bydlení.



Obrázek 5 Variantní řešení propojení částí Horní Oldřichov a Letná (zdroj: ÚP, RHDHV, mapy.cz)

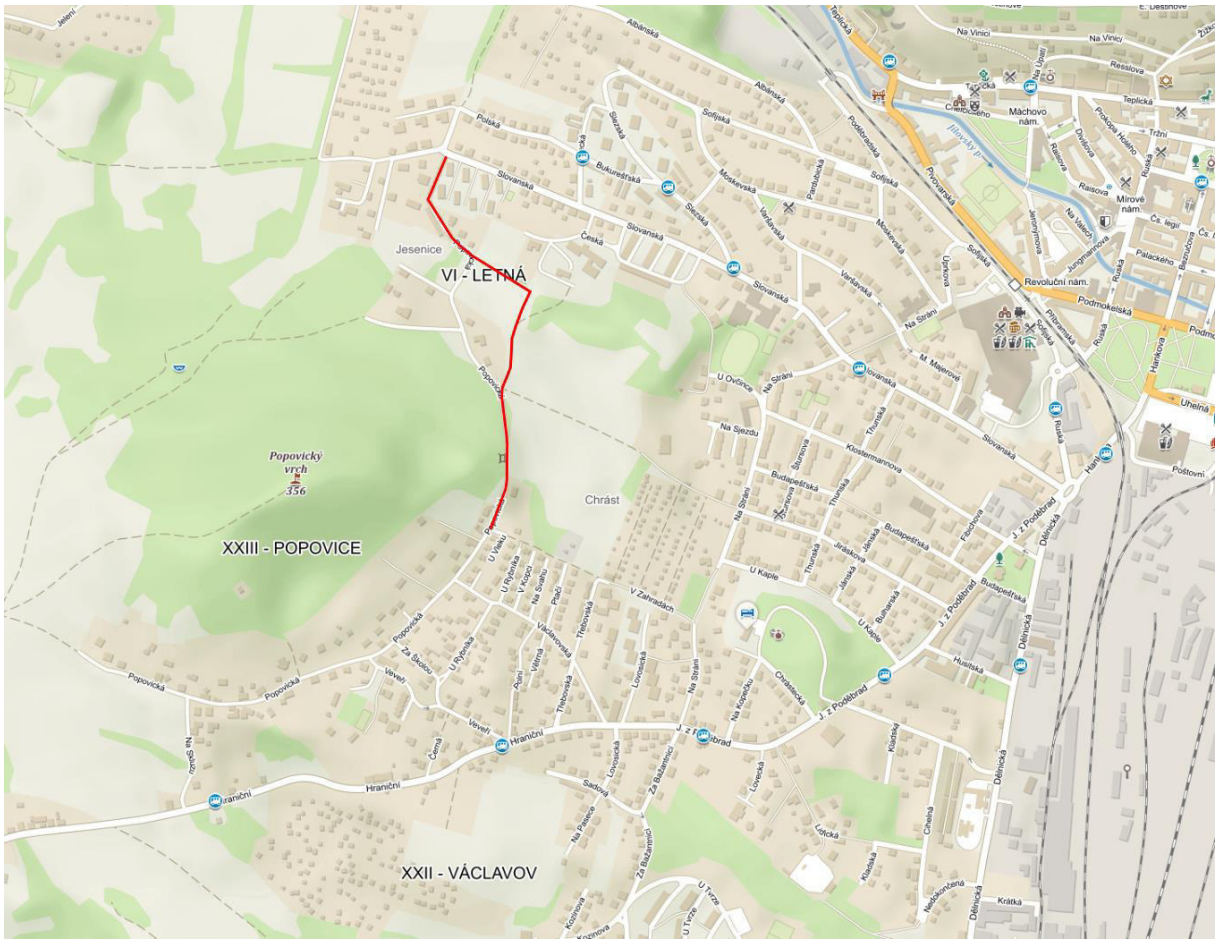
Vazba na specifický cíl

- *Zvýšení efektivity komunikačního skeletu města*

5.1.7 A7: Realizace komunikačního propojení místních částí Letná a Václavov

Popis opatření

Návrh opatření vychází z územního plánu, kde nově vybudovaná komunikace bude řešit obsluhu rozvojové lokality navržené k bydlení a zároveň zlepší obsluhu místní části XXII – Václavov.



Obrázek 6 Řešený úsek propojení částí Letná a Václavov (zdroj: ÚP, RHDHV, mapy.cz)

Vazba na specifický cíl

- *Zvýšení efektivity komunikačního skeletu města*

5.1.8 A8: Napojení ulice Oblouková na ul. 2. polské armády

Cílem tohoto opatření je úprava křížení ulic Oblouková a 2. polské armády, včetně řešení přilehlých ploch, na prostor přívětivý nejen pro auta, ale i pro chodce a cyklisty. Tato ulice je vedena podjezdem pod železniční tratí spojující hlavní železničním nádraží v Děčíně a nádraží Děčín východ. Ulice tak tvoří průjezdný profil přes tuto překážku. Jedna z možností tohoto opatření je zjednosměrnění této ulice a vytvoření většího prostoru pro cyklisty a chodce. Úpravami organizace dopravy a rozšířením chodníku pro pěší vznikne bezpečnější propojení mezi centrem Děčína - zámkem, Masarykovým náměstím, náměstím Svobody, ČVUT s obchodní zónou, zimním stadionem, zdejší obytnou zástavbou a plaveckým areálem.

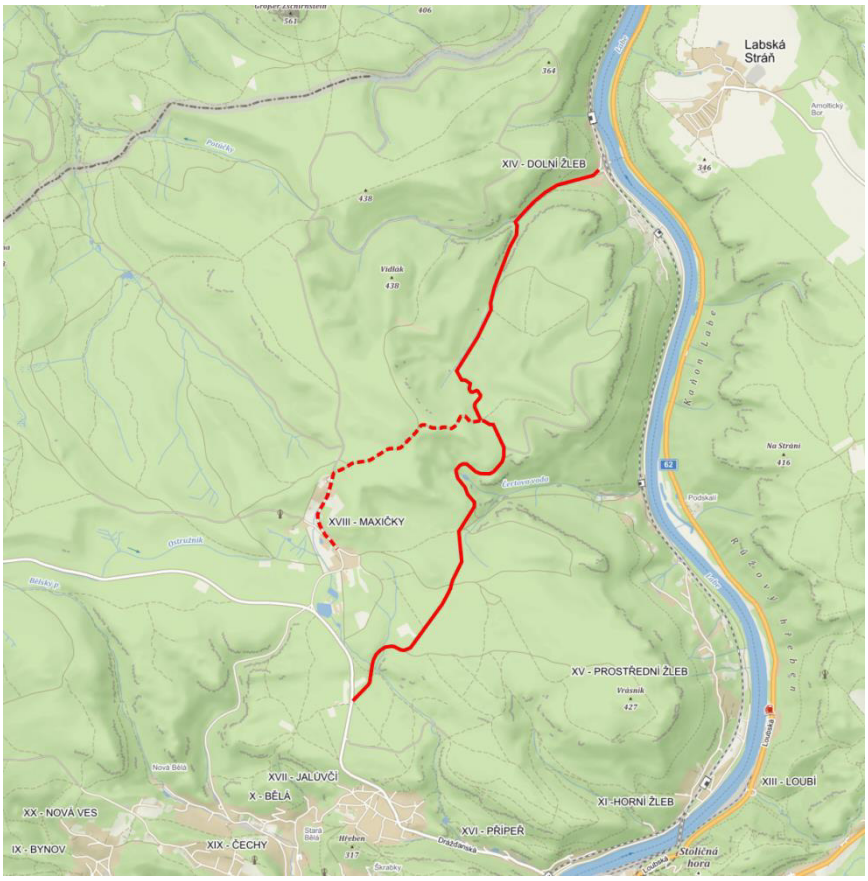
Vazba na specifický cíl

- *Zvýšení efektivity komunikačního skeletu města*

5.1.9 A9: Rekonstrukce komunikace (lesní cesty) spojující místní části Maxičky a Dolní Žleb

Popis opatření

Toto opatření řeší napojení místní části XIV - Dolní Žleb na komunikační sít města. Aktuálně vedená cesta podél řeky Labe je nevyhovující, zejména pro její šířku, ale také je vedena společně s Labskou stezkou v jednom tělese komunikace, což přináší potenciální rizika pro cyklisty a automobily. Tato silnice je navíc vedena v záplavovém území a během povodní bývá neprůjezdná. To představuje riziko zejména pro nedostupnost této lokality pro složky integrovaného záchranného systému. Proto cílem tohoto opatření je úprava lesní cesty mezi Dolním Žlebem a místní částí XVIII - Maxičky na plnohodnotnou přístupovou komunikaci, která umožní přístup složek IZS po dvou komunikacích a místním obyvatelům zajistí spojení s městem. Předpokládaná délka cesty, která by podléhala stavebním úpravám, je 6,5 km. Na obrázku 7 je i variantní zakreslení vedoucí přímo do místní části Maxičky.



Obrázek 7 Variantní řešení propojení části Maxičky a Dolní Žleb (zdroj: RHDHV, mapy.cz)

Vazba na specifický cíl

- *Zvýšení efektivity komunikačního skeletu města*

5.1.10 A10: Realizace a modernizace vybraných místních a obslužných komunikací

Popis opatření

V tomto opatření město jako správce místních komunikací dohlíží na stav silnic, financuje rekonstrukce a modernizace úseků ve špatném, havarijním nebo nevyhovujícím stavu, úseky s nedostatečnou kapacitou a rizikové, nehodové nebo bezpečnostně nevyhovující úseky. Včasně plánuje údržbu komunikací a dbá na to, aby nevznikaly nové havarijní úseky.

Toto opatření zahrnuje několik projektů ze zásobníku projektů pro akční plán strategického plánu rozvoje města Děčín.

Vazba na specifický cíl

- *Zvýšení efektivity komunikačního skeletu města*

5.1.11 A11: Průběžná modernizace vybraných komunikací I., II. a III. třídy

Popis opatření

V tomto opatření ŘSD jako správce dálnic a silnic I. třídy a Ústecký kraj jako správce silnic II. a III. třídy dbá, aby technický stav silnic byl vyhovující, rekonstruuje a modernizuje úseky ve špatném, havarijním nebo nevyhovujícím stavu a úseky s nedostatečnou kapacitou a rizikové, nehodové nebo bezpečnostně nevyhovující úseky. S časovým předstihem plánuje tuto údržbu a dbá tak na to, aby nevznikaly nové havarijní úseky.

Vazba na specifický cíl

- *Zvýšení efektivity komunikačního skeletu města*

5.1.12 A12: Vyloučení úrovňového křížení komunikace II/261 a železniční tratě ve Starém Městě

Popis opatření

Zrušení úrovňového křížení železniční tratě č. 073 a silnice II/261 přispěje ke zvýšení bezpečnosti. Rovněž se zvýší plynulost dopravy na této komunikaci, protože vozidla nebudou muset čekat na průjezd vlaků a zruší se čekací doby, než proběhne výstup a nástup cestujících na přilehlé železniční zastávce Děčín - Staré Město. Touto stavební úpravou bude také vyřešeno napojení nejen chodníků na železniční zastávku, ale i chodníků v místní části III - Staré Město v okolí dnešního železničního přejezdu.



Obrázek 8 Současné křížení komunikace II/261 a železniční tratě ve Starém Městě *(zdroj: maps.google.com)*

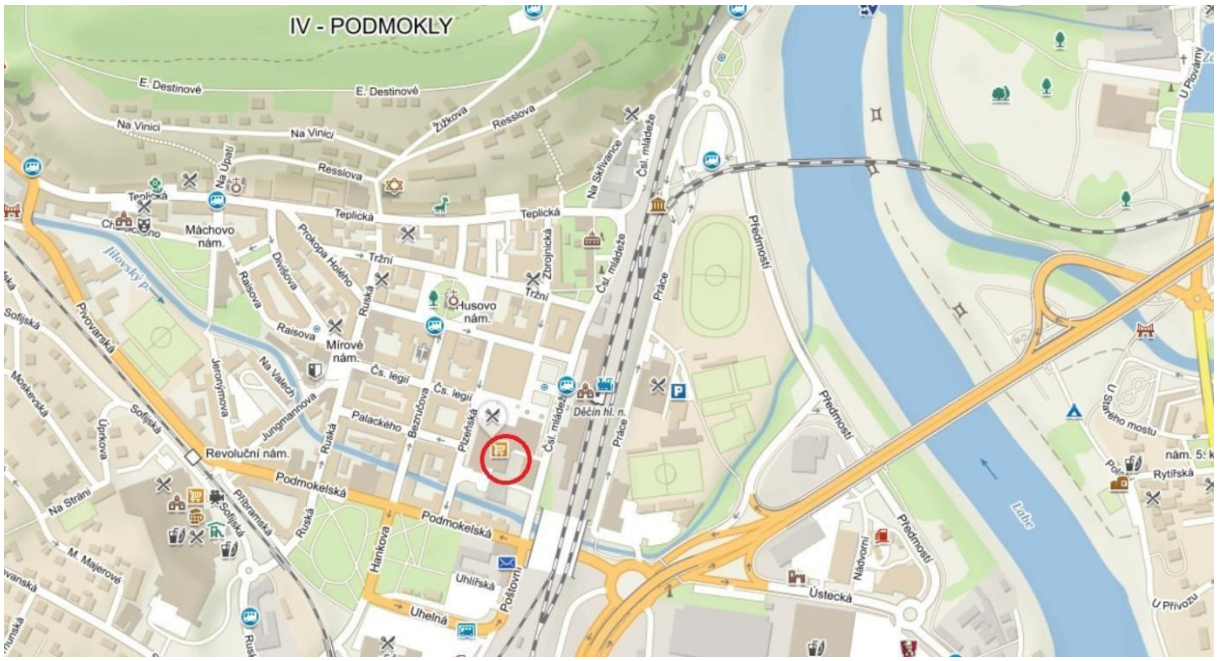
Vazba na specifický cíl

- *Zvýšení efektivity komunikačního skeletu města*

5.1.13 A13: Výstavba kapacitního parkoviště P+R u železniční stanice Děčín hl.n.

Popis opatření

Parkoviště P+R tvoří zpravidla propojení mezi statickou dopravou a veřejnou dopravou (příp. pěší dopravou). Určené je pro místní obyvatele i návštěvníky, kteří po zaparkování automobilu pokračují ve své cestě veřejnou dopravou. Poplatek za toto parkování bývá propojen s jízdenkami na veřejnou dopravu formou výhodného tarifu. Parkovné je vhodné propojit s tarifem DÚK (**opatření M1, M2**). V případě hlavního nádraží jde zejména o lidi, kteří pokračují ve své cestě vlakem, například do krajského nebo hlavního města České republiky. Určeno je také pro lidi, kteří mají více cílů v Děčíně a ve výhodném tarifu mohou využít MAD pro uskutečnění svých dalších cest. V současné době je místo používáno pro parkování, nabízí se možnost zkapacitnění stávajícího parkoviště, např. formou nástavby dalších pater. Současné parkoviště se však nachází v soukromém vlastnictví.



Obrázek 9 Navrhovaná lokalita pro kapacitní parkoviště P+R u hlavního nádraží (zdroj: RHDHV, mapy.cz)

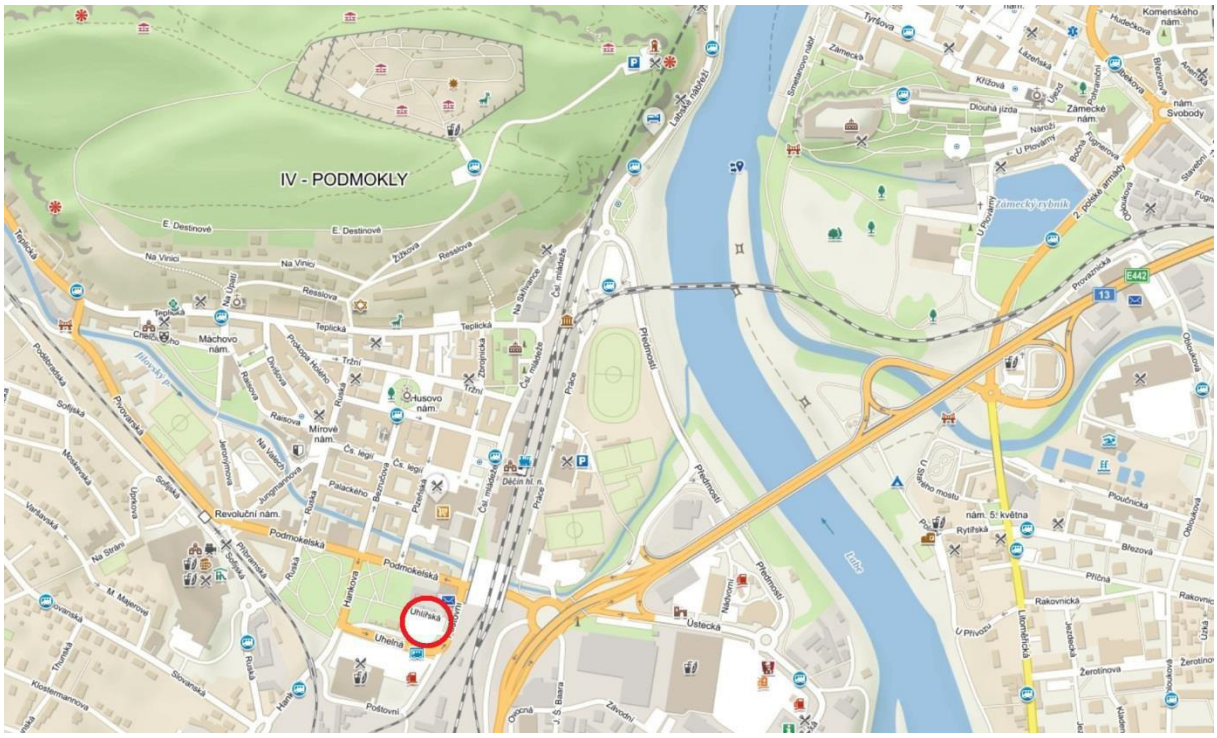
Vazba na specifický cíl

- *Rozvoj multimodálních opatření*

5.1.14 A14: Výstavba kapacitního parkoviště P+R u autobusového nádraží

Popis opatření

Parkoviště P+R tvoří zpravidla propojení mezi statickou dopravou a veřejnou dopravou (příp. pěší dopravou). Určené je pro místní obyvatele i návštěvníky, kteří po zaparkování automobilu pokračují ve své cestě veřejnou dopravou. Poplatek za toto parkování bývá propojen s jízdenkami na veřejnou dopravu formou výhodného tarifu. Parkovné je vhodné propojit s tarifem DÚK (vazba na **opatření M1, M2**). V případě autobusového nádraží jde zejména o lidi pokračující svou cestu autobusem do dalších cílů v okolí Děčína. Určeno je také pro lidi, kteří mají více cílů v Děčíně a ve výhodném tarifu mohou využít MAD k uskutečnění svých dalších cest. Záchytné parkoviště může být realizováno formou parkovacího domu.



Obrázek 10 Navrhovaná lokalita pro kapacitní parkoviště P+R u autobusového nádraží (zdroj: RHDHV, mapy.cz)

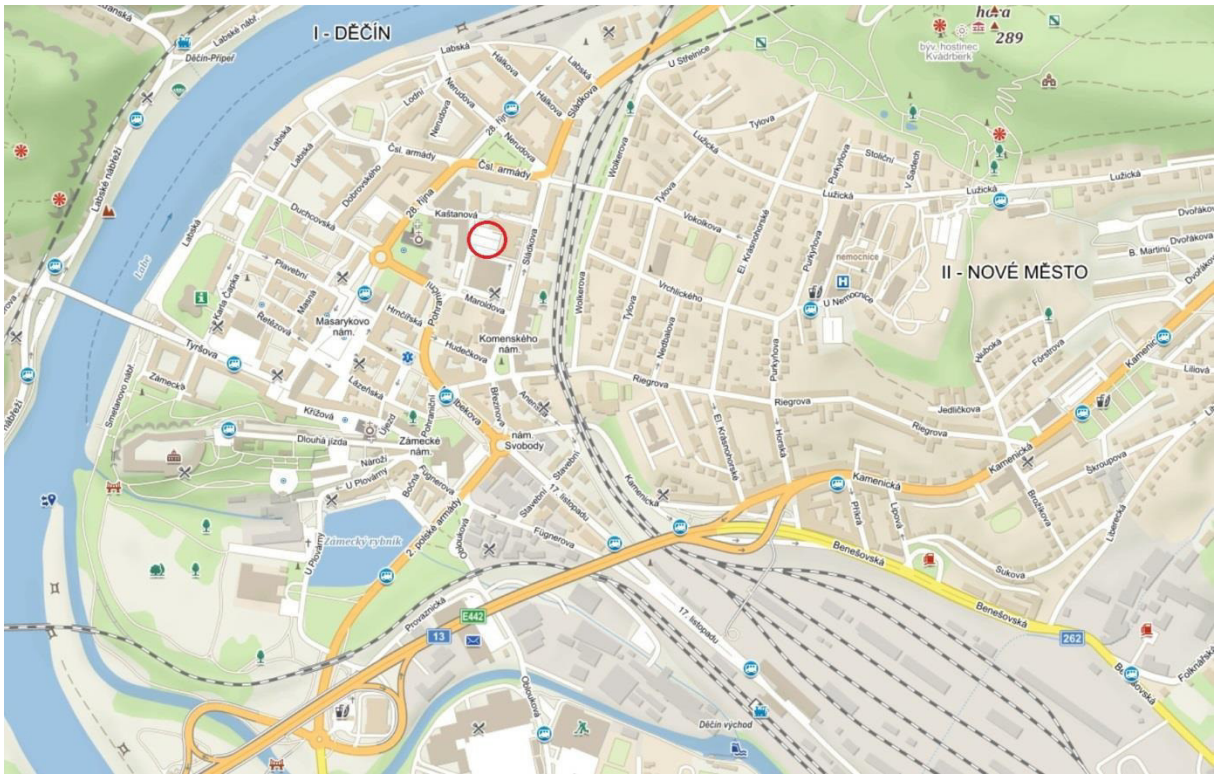
Vazba na specifický cíl

- *Rozvoj multimodálních opatření*

5.1.15 A15: Výstavba parkovacího domu v ulici Maroldova

Popis opatření

Výstavbou parkovacího domu v ulici Maroldova, na stávajícím parkovišti, dojde k navýšení stávajících parkovacích kapacit v dané lokalitě. Realizace tohoto opatření podpoří opatření zklidnění Masarykova náměstí, kde se naopak v rámci jeho zlidnění doporučuje snížení parkovacích kapacit (**opatření A20**). Navrhovaný parkovací dům je v docházkové vzdálenosti zámku a dalších cílů v lokalitě Děčín I.



Obrázek 11 Navrhovaná lokalita pro parkovací dům v ul. Maroldova (zdroj: RHDHV, mapy.cz)

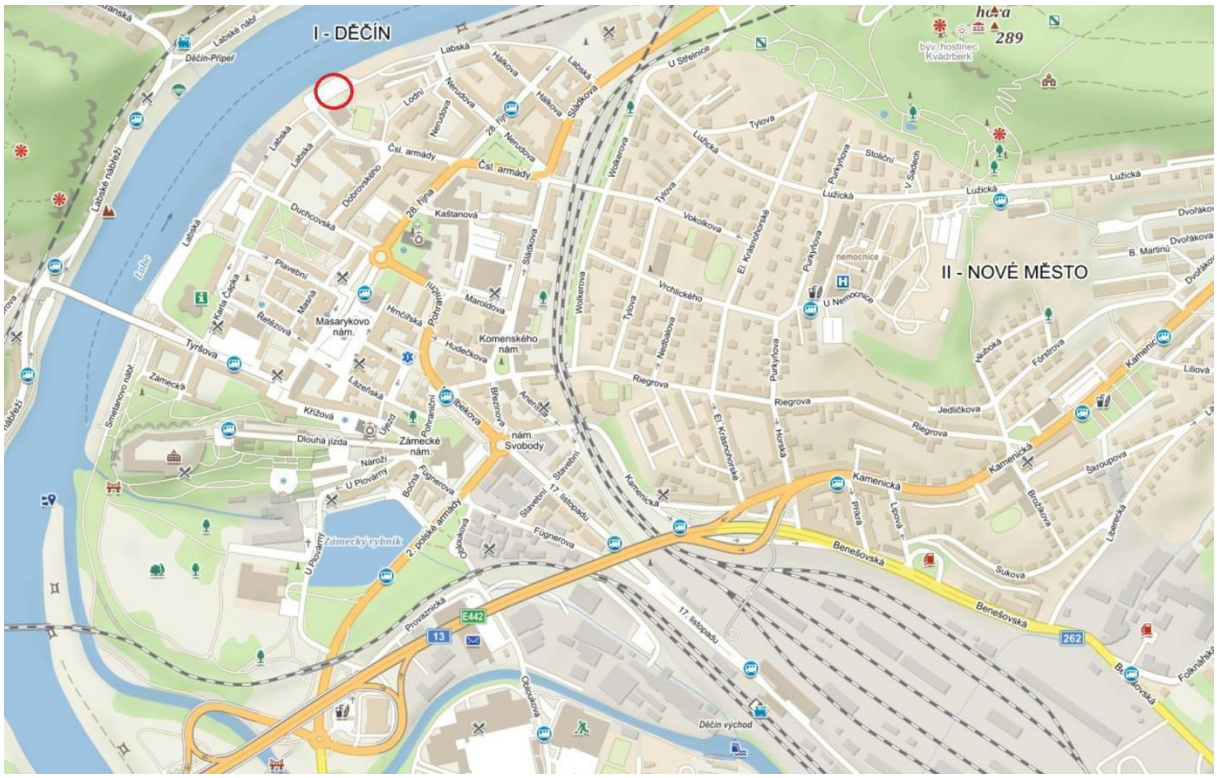
Vazba na specifický cíl

- *Management parkování*

5.1.16 A16: Výstavba parkovacího domu v ulici Labská

Popis opatření

Další lokalitou pro realizaci záchytného parkoviště je ulice Labská. Na stávajícím parkovišti je navržen parkovací dům, který by byl záchytným bodem pro vozidla jedoucí po silnici I/62 od Hřenska. Realizací tohoto opatření by se nezvyšovala doprava vozidel, která hledají parkovací kapacity v lokalitě Děčín I. Navrhované parkoviště je v docházkové vzdálenosti od centra města, zámku a dalších institucí.



Obrázek 12 Navrhovaná lokalita pro parkovací dům v ul. Labská (zdroj: RHDHV, mapy.cz)

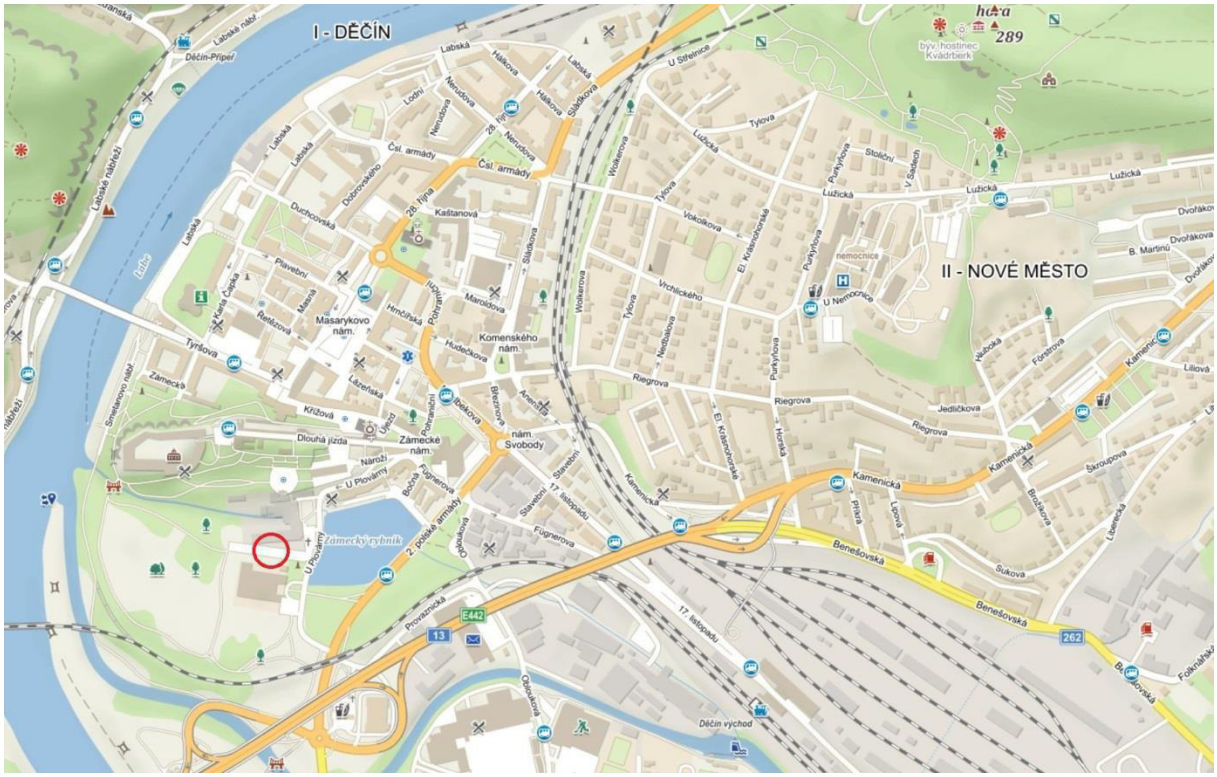
Vazba na specifický cíl

- *Management parkování*

5.1.17 A17: Výstavba parkovacího domu v ulici U Plovárny

Popis opatření

V současné době je ve slepé ulici kolmé na ulici U Plovárny zřízeno neplacené parkoviště. Tato komunikace je jednou ze vstupních míst na Mariánskou louku, která je v současné době klidovou lokalitou. Do budoucna se stane Mariánská louka také centrem pro pořádání kulturních a společenských akcí **(**vazba na **opatření P/C3)**. Z toho důvodu je navržen do této lokality parkovací dům, který zachytí vozidla přijíždějící po silnici I/13 a sníží tak tlak na parkovací kapacity v okolí Masarykova náměstí.



Obrázek 13 Navrhovaná lokalita pro parkovací dům v ul. U Plovárny (zdroj: RHDHV, mapy.cz)

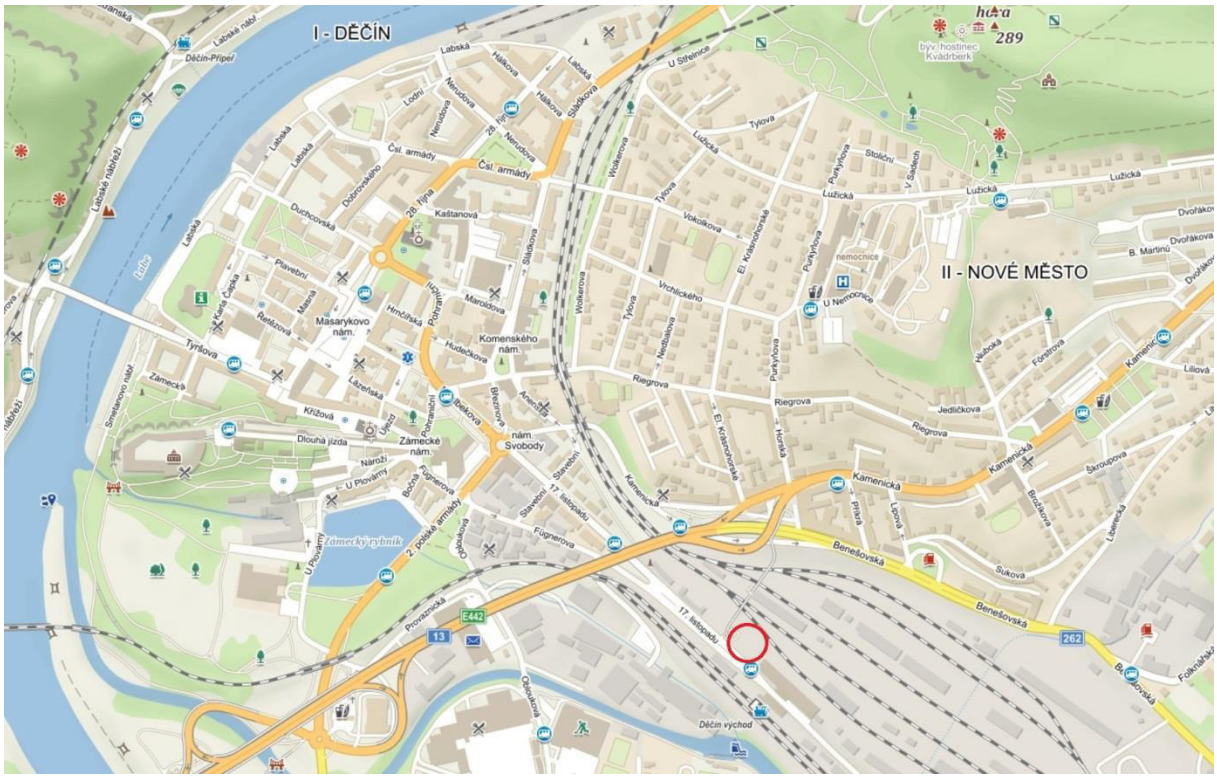
Vazba na specifický cíl

- *Management parkování*

5.1.18 A18: Výstavba kapacitního parkoviště P+R u železniční stanice Děčín východ

Popis opatření

V současné době jsou v okolí železniční stanice Děčín východ nevyužívané plochy, které jsou ve správě SŽDC. Tuto rozvojovou lokalitu by do budoucna chtělo město využít pro potřeby města. V dané lokalitě by mohla být mimo jiné soustředěna drobná výroba, kancelářské prostory a vzdělávací centrum. Využití těchto pozemků bude prověřeno v rámci samostatné studie. Předpokládá se zde také vytvoření dopravního terminálu propojujícího autobusovou a železniční dopravu s návazností na parkování, pěší a cyklistickou dopravu **(**vazba na **opatření V52)**. Tato lokalita je svojí polohou k silnicím I/13 a II/262 vhodná k realizaci parkovacích kapacit pro rezidenty a abonenty tohoto území, ale i pro návštěvníky, kteří přijedou ze směru od Nového Boru nebo České Lípy. Návaznost může mít také na železniční dopravu trasovanou přes železniční stanici Děčín východ.



Obrázek 14 Navrhovaná lokalita pro kapacitní parkoviště P+R u železniční stanice Děčín východ (zdroj: RHDHV, mapy.cz)

Vazba na specifický cíl

- *Rozvoj multimodálních opatření*

5.1.19 A19: Výstavba garážového domu v ulici Kamenická

Popis opatření

Z průzkumů statické dopravy (viz analytická část) vyplynulo, že v okolí ulice Kamenická je vysoká obsazenost parkovacích stání. V současné době získalo město pozemek, na kterém by chtělo vybudovat garážový dům, jehož realizací by došlo k navýšení parkovacích kapacit v dané lokalitě.



Obrázek 15 Navrhovaná lokalita pro parkovací dům v ul. Kamenická (zdroj: RHDHV, mapy.cz)

Vazba na specifický cíl

- *Management parkování*

5.1.20 A20: Omezení parkovacích kapacit na Masarykově nám. a v jeho okolí

Popis opatření

Masarykovo náměstí tvoří centrum historické části Děčína. Jde o významný veřejný prostor nejen v této části města. Po redukci parkovacích míst vznikne na náměstí nový, pro obyvatele více otevřený, přívětivý a atraktivní prostor. Náměstí získá daleko více možností pro jeho využití než jen pro parkování. Touto úpravou stoupne jeho přitažlivost a význam jako klíčový prostor pro chodce a místo setkávání.



Obrázek 16 Současné parkování na Masarykově náměstí

Vazba na specifický cíl

- *Zvyšování podílu ploch v uličním prostoru pro pěší, cyklisty a pro pobytovou funkci*

5.1.21 A21: Rekonstrukce/modernizace vybraných křižovatek na komunikační síti za účelem zvýšení jejich bezpečnosti

Popis opatření

Tímto opatřením budou řešeny zejména nepřehledné, nehodové nebo jinak nevyhovující křižovatky. Z pohledu udržitelné mobility je nezbytné, aby doprava na komunikační síti města byla plynulá a průjezd uzly nebyl nebezpečný nebo omezující. Důležitá je také vhodně dimenzovaná kapacita jednotlivých křižovatek, aby se netvořily kongesce na ramenech křižovatek. Křižovatky by měly být řešeny tak, aby se nejednalo o zbytečně rozsáhlé plochy asfaltu v městské zástavbě. Zvyšování bezpečnosti, nejen pocitové, ale i reálné, na dopravní infrastruktuře je důležité pro další rozvoj města a dopravy v něm. Pouze pokud bude komunikační síť města bezpečná pro všechny módy dopravy, budou se lidé cítit bezpečně a budou více využívat všechny druhy dopravy při cestách po městě. Bezpečnost dopravy byla podrobně řešena v analytické části dokumentu, kapitola 18.

Toto opatření zahrnuje několik projektů ze zásobníku projektů pro akční plán strategického plánu rozvoje města Děčín.

Vazba na specifický cíl

- *Zvýšení bezpečnosti ostatní dopravní infrastruktury*

5.1.22 A22: Rekonstrukce/modernizace vybraných komunikací za účelem zvýšení jejich bezpečnosti

Popis opatření

V rámci tohoto opatření budou řešeny zejména kritické, nehodové nebo jinak nevyhovující pozemní komunikace. Z pohledu udržitelné mobility je nezbytné, aby doprava na komunikační síti města byla plynulá a průjezd jednotlivými úseky nebyl nebezpečný nebo omezující. Důležitá je také vhodně dimenzovaná kapacita jednotlivých úseků, která by podpořila plynulost dopravy a omezila tvoření kongescí. Zvyšování bezpečnosti, nejen pocitové, ale i reálné, na dopravní infrastruktuře je důležité pro další rozvoj města a dopravy v něm. Pouze pokud bude komunikační síť města bezpečná pro všechny módy dopravy, budou lidé ochotni využívat pro cestovní po městě všechny druhy dopravy a do budoucna rozvíjet město.

Toto opatření zahrnuje několik projektů ze zásobníku projektů pro akční plán strategického plánu rozvoje města Děčín. Bezpečnost dopravy byla řešena podrobně v analytické části dokumentu, kapitola 18.

Vazba na specifický cíl

- *Zvýšení bezpečnosti ostatní dopravní infrastruktury*

5.1.23 A23: Řešení kritických míst na komunikační síti s velkou nehodovostí za účelem zvýšení bezpečnosti

Popis opatření

Tímto opatřením budou odstraněny zejména kritické, nehodové nebo jinak nevyhovující místa na komunikační síti. Z pohledu udržitelné mobility je nezbytné, aby komunikační síť města byla plynulá a průjezd jednotlivými úseky nebyl nebezpečný. Především je důležité dbát na bezpečnost všech účastníků silničního provozu. Zvyšování bezpečnosti, nejen pocitové, ale i reálné, na dopravní infrastruktuře je důležité pro další rozvoj města a dopravy v něm. Bezpečnost dopravy byla řešena podrobně v analytické části dokumentu, kapitola 18.

Vazba na specifický cíl

- *Zvýšení bezpečnosti ostatní dopravní infrastruktury*

5.1.24 A24: Omezení, příp. vyloučení IAD z části ul. Čsl. mládeže (prostor přednádraží)

Popis opatření

Prostor mezi hlavní železniční stanicí (Děčín hl.n.) a přilehlým parkem je v současné době hodně využíván cestujícími železniční, městské autobusové a linkové autobusové dopravy. Z tohoto důvodu jsou na přechodech přes ulici Čsl. mládeže, tj. v místě přednádraží, velmi vysoké intenzity pěších. Vozovka v místě přednádraží je zároveň velmi široká, nevhodně kanalizovaná a v kombinaci vysokých intenzit provozu IAD a autobusů i velmi nepřehledná.

Možným řešením jak zvýšit bezpečnost pěších, je omezení nebo vyloučení individuální automobilové dopravy mezi ulicí Prokopa Holého a vjezdem na kryté parkoviště u obchodního centra. Toto opatření má přímou vazbu na **opatření V48**.



Obrázek 17 Aktuální prostor přednádraží v pracovní době (zdroj: RHDHV)

Vazba na specifický cíl

- *Zklidnění komunikační sítě města*

5.1.25 A25: Realizace zklidňujících opatření na komunikační síti

Popis opatření

Opatřeními, kterými dojde ke zklidnění dopravy, se zvýší bezpečnost silničního provozu a zejména bezpečnost jejích nejzranitelnějších účastníků, kterými jsou cyklisté a chodci. Při zvyšujícím se pocitu bezpečí ve veřejném prostoru roste ochota pohybovat se po městě na jízdním kole a případně využívat chůzi ve větší míře. To vše přispívá k pocitu bezpečnějšího a komfortnějšího města pro jeho obyvatele i jeho návštěvníky.

Typovými zklidňujícími opatřeními mohou být:

- bodová opatření – na jednom konkrétním místě na pozemní komunikaci,
- úseková opatření – omezení v daném úseku vozovky,
- plošná opatření – zavedená na vybraném území obce.

Typovými příklady fyzických zpomalovacích prvků jsou:

- zpomalovací prahy,
- zpomalovací polštáře,
- vyvýšené plochy,
- miniokružní křižovatky,
- změny trasy (vychýlení) jízdního pruhu,
- ostrůvky ve středu komunikací,
- vysazené plochy či jiná zúžení vozovky.

Typickými příklady psychologických zpomalovacích prvků jsou:

- svislé a vodorovné dopravní značení,
- informativní radary či figuríny policistů,
- světelná signalizační zařízení reagující na rychlost přijíždějícího vozidla,
- vyhrazené jízdní pruhy,
- piktogramové koridory pro cyklisty,
- optické brzdy,
- změna barvy nebo materiálu povrchu vozovky,
- střídání světla a stínu,
- diody v přechodech pro chodce.

Vazba na specifický cíl

- *Zklidnění komunikační sítě města*

5.1.26 A26: Snížení rychlostí a restrikce v obou centrech města

Popis opatření

Snížení rychlosti v centrech města přispěje ke zvýšení bezpečnosti všech účastníků provozu. Rovněž se zvýší neochota řidičů k průjezdu přes centrum. Tento krok povede ke snížení intenzity dopravy a tím se centra města ve větší míře otevřou pro chodce a cyklisty a zvýší se jejich atraktivita.

Snížení rychlosti je možné dosáhnout i realizací zklidňujících opatření popsaných v předchozím **opatření A25**.

Vazba na specifický cíl

- *Zklidnění komunikační sítě města*

5.1.27 A27: Realizace jednosměrných ulic na vytipovaných úsecích komunikační sítě

Popis opatření

Vhodným zjednosměrněním ulic vzniká prostor pro zklidnění dopravy a zvýšení bezpečnosti. Uliční prostor tak nabídne možnost případného navýšení parkovacích kapacit, přidání jízdního pruhu pro cyklisty nebo rozšíření chodníků pro pěší. Například pokud by došlo ke zjednosměrnění ulice Oblouková mezi ulicemi Fügnerova a Provaznická, bylo by možné rozšířit stávající chodník, který má v současné době nevyhovující šířkové parametry (vazba na **opatření P/C37**).

Vazba na specifický cíl

- *Zklidnění komunikační sítě města*

5.1.28 A28: Odstranění bezpečnostních závad na stávající infrastruktuře

Popis opatření

Eliminací bezpečnostních závad je možné zvýšit bezpečnost silničního provozu v řešeném území. Zvýšená bezpečnost znamená snížené externí náklady na IZS, léčebné náklady, ale i škody na majetku a veřejném prostranství a infrastruktuře. V důsledku je možné počítat s menším počtem nehod, které by omezily plynulost silničního provozu. Bezpečnost dopravy byla řešena podrobně v analytické části dokumentu, kapitola 18.

Toto opatření zahrnuje několik projektů ze zásobníku projektů pro akční plán strategického plánu rozvoje města Děčín.

Vazba na specifický cíl

- *Zklidnění komunikační sítě města*

5.1.29 A29: Realizace dynamického řízení provozu na křižovatkách vybavených SSZ

Popis opatření

Dynamické řízení křižovatek přináší mnoho výhod. Umožnuje zvýšit kapacitu křižovatky bez stavebních úprav nebo umožňuje aktivně měnit signální plány vzhledem k aktuální dopravní situaci ve městě. Také je možné zřídit preferenci pro vozidla veřejné dopravy, což znamená rychlejší čas průjezdu křižovatkou a zkrácení celkové cestovní doby v prostředcích hromadné dopravy (**opatření V42**).

Toto opatření má také vazbu na **opatření A51,** realizací se zvýší potřeba dopravního dispečinku. Realizace tohoto opatření je do jisté míry závislá také na realizaci **opatření A30**.

Toto opatření zahrnuje několik projektů ze zásobníku projektů pro akční plán strategického plánu rozvoje města Děčín.

Vazba na specifický cíl

- *Realizace inteligentního dopravního systému*

5.1.30 A30: Modernizace řídících jednotek křižovatek vybavených SSZ, jejich vzájemná koordinace

Popis opatření

Realizace tohoto opatření navazuje na **opatření A29** řešící dynamické řízení SSZ. Modernizované řídící jednotky SSZ lze zapojit do společné sítě, a v kombinaci s dopravním dispečinkem (**opatření A51**), je možné řídit soustavu křižovatek ve městě jako celek. Při jejich vzájemné koordinaci vznikne takzvaná "zelená vlna". Koordinací SSZ se umožní účastníkům silničního provozu plynulejší a rychlejší průjezd sledovaným úsekem, v jehož důsledku se sníží doba jízdy, náklady na pohonné hmoty a zlepší se stav životního prostředí v dotčených ulicích. Toto opatření bude mít pozitivní vliv na snížení hluku a emisí, převážně prachových částic.

Toto opatření zahrnuje několik projektů ze zásobníku projektů pro akční plán strategického plánu rozvoje města Děčín.

Vazba na specifický cíl

- *Realizace inteligentního dopravního systému*

5.1.31 A31: Rozvoj a realizace inteligentních navigačních prvků na komunikační síti, vč. proměnného dopravního značení

Popis opatření

Realizace inteligentních navigačních prvků řízených z dopravního dispečinku (vazba na **opatření A51**) umožňuje plynule řídit dopravu ve městě, ať se jedná o dopravu tranzitní, vnější i vnitřní, a vhodně ji směrovat při mimořádných situacích nebo při přetížení komunikační sítě ve městě. Tato kombinace dosahuje výrazně zlepšení situace v rámci udržitelné městské mobility.

Toto opatření zahrnuje několik projektů ze zásobníku projektů pro akční plán strategického plánu rozvoje města Děčín.

Vazba na specifický cíl

- *Realizace inteligentního dopravního systému*

5.1.32 A32: Rozvoj a realizace inteligentních navigačních prvků pro parkování

Popis opatření

Díky inteligentním navigačním prvkům využitých pro parkování je možné dosáhnout efektivnější a rovnoměrnější rozložení parkujících automobilů na území města. Místní obyvatelé, ale i návštěvníci tak při příjezdu do města mají více informací o volných parkovacích kapacitách. Řidiči mohou efektivněji najít parkovací místo a sníží se tím zbytná doprava na území města. Dojde také k úspoře času, který by jinak uživatelé ztratili hledáním parkovacího místa. Vhodným způsobem zobrazování těchto informací o parkování je možné částečně usměrňovat dopravu ve městě. V neposlední řadě bude mít opatření pozitivní vliv na životní prostředí.

Ke správnému fungování tohoto opatření je třeba myslet i na zdroje dat. Údaje o volných parkovacích kapacitách je potřeba online zaznamenávat, aby bylo možné navigovat vozidla na volná parkovací místa. Většinou jde o čidla zabudovaná přímo ve vozovce nebo kamery.

Toto opatření je vhodné realizovat společně s **opatřeními M5 a M8** řešícími sdílení dopravních dat do aplikací či na internet.

Toto opatření zahrnuje několik projektů ze zásobníku projektů pro akční plán strategického plánu rozvoje města Děčín.

Vazba na specifický cíl

- *Realizace inteligentního dopravního systému*

5.1.33 A33: Realizace inteligentního systému pro čtení RZ vozidel na vybraných místech ve městě

Popis opatření

Uskutečněním tohoto opatření bude mít město k dispozici kvalitní data pro vyhodnocení stávajícího stavu, ale data budou sloužit také jako podklad pro dlouhodobé plánování a řízení dopravy ve městě. Dobře a spolehlivě fungující síť dopravních sčítačů a radarů slouží jako základ pro dobrou funkčnost **opatření A29, A30, A31 a A32**. Realizace tohoto opatření je důležitá také pro samotný dopravní dispečink (viz **opatření A51**).

Toto opatření zahrnuje několik projektů ze zásobníku projektů pro akční plán strategického plánu rozvoje města Děčín.

Vazba na specifický cíl

- *Realizace inteligentního dopravního systému*

5.1.34 A34: Modernizace stávajícího kamerového systému

Popis opatření

Spolehlivě fungující systém kamer slouží nejen jako dohledový systém nad bezpečností obyvatel na území města, ale poskytne i přehled o dopravní situaci v lokalitách, které nejsou vybaveny kamerovým systémem pro sledování dopravy. Tento systém by byl také napojen na dopravní dispečink (viz **opatření A51**). Rozšířením a modernizací stávajícího kamerového systému bude mít město kvalitní dohled nad bezpečností sledovaného území.

Toto opatření zahrnuje několik projektů ze zásobníku projektů pro akční plán strategického plánu rozvoje města Děčín.

Vazba na specifický cíl

- *Modernizace a rozvoj kamerového systému*

5.1.35 A35: Zvýšení počtu míst s kamerovým systémem

Popis opatření

Rozšířením kamerového systému do lokalit, ve kterých v současné době chybí, zvýší bezpečnost obyvatel v dané oblasti. Kamerový systém je pak možné využít i k dohledu na stav dopravní situace na komunikacích. Tento kamerový systém je pak pro efektivní využití vhodné napojit na dopravní dispečink.

Toto opatření zahrnuje několik projektů ze zásobníku projektů pro akční plán strategického plánu rozvoje města Děčín.

Vazba na specifický cíl

- *Modernizace a rozvoj kamerového systému*

5.1.36 A36: Cenová politika parkování

Popis opatření

Vhodně nastavená cenová politika parkování má velký přínos pro město. Magistrát města prostřednictvím ní může vhodně regulovat parkování v historických částech města a tím odradit řidiče od vjíždění a parkování v těchto lokalitách. Toto opatření pak bude motivovat řidiče k využívání záchytných parkovišť (vazba na **opatření A13, A14, A18**) nebo využití jiného módu dopravy. Správná cenová regulace navíc přináší finanční prostředky do městského rozpočtu, které lze pak využít pro další rozvoj a údržbu infrastruktury ve městě. Zvyšuje se tím také kvalita parkování pro rezidenty dotčených oblastí.

Cenovou politiku parkování je však potřeba nastavit tak, aby měla pozitivní dopad nejen na kvalitu automobilové dopravy, ale i na ostatní módy dopravy.

Vazba na specifický cíl

- *Management parkování*

5.1.37 A37: Zavedení parkovacích zón na území města

Popis opatření

Vhodně nastavená parkovací politika má velký přínos pro město. Magistrát města může pomocí tohoto opatření vhodně regulovat počet a délku stání v lokalitách, které je vhodné dopravně zklidnit. Tímto opatřením je možné motivovat obyvatele a návštěvníky města k využívání záchytných parkovišť nebo využívání jiných módů dopravy jako je veřejná, cyklistická nebo pěší doprava. Opatření přinese finanční prostředky do městského rozpočtu, které je možné následně využít pro další rozvoj a údržbu infrastruktury ve městě. Zvyšuje se také záruka, že rezidenti dotčených oblastí budou moci komfortněji parkovat.

Parkovací zóny na území města je možné cenově rozdělit podle atraktivity území a potřeby zklidnění jednotlivých lokalit. V centrech města jsou nastaveny vyšší ceny za parkování a směrem k okraji regulovaného území ceny klesají.

Vazba na specifický cíl

- *Management parkování*

5.1.38 A38: Omezení parkovacích kapacit v centru Děčína

Popis opatření

Vhodně nastavená politika parkování má přínos nejen pro město, ale i pro návštěvníky. Město může vhodně regulovat stání v centru města Děčín I a tím snížit zbytnou dopravu a motivovat řidiče využívat záchytné parkoviště (vazba na **opatření A13 až A20, A40**) nebo ostatní módy dopravy. Realizací opatření dojde k nabídce komfortnějšího parkování pro rezidenty dotčené oblasti.

Vazba na specifický cíl

- *Management parkování*

5.1.39 A39: Omezení parkovacích kapacit v centru Podmokel

Popis opatření

Vhodně nastaveným omezením parkování a cenovými tarify je možné regulovat parkování v historickém centru města v Podmoklech. Nastavená pravidla regulace parkování bude motivovat řidiče využívat záchytná parkoviště (vazba na **opatření A13, A14**) nebo volné kapacity mimo centrum. Regulací se sníží vjezd vozidel návštěvníků a zvýší se tak komfort parkování pro rezidenty řešené oblasti.

Vazba na specifický cíl

- *Management parkování*

5.1.40 A40: Výstavba kapacitního parkoviště v lokalitě Předmostí mezi žel. mostem a okružní křižovatkou

Popis opatření

Parkovací dům u železničního mostu je navržen na strategickém místě blízko centra Podmokel. Parkovací kapacity jsou v pěší dostupné vzdálenosti k významným veřejným a kulturním institucím, školám i přestupnímu uzlu u hlavního nádraží. V dobré docházkové vzdálenosti jsou také významné turistické cíle, např. ZOO, Pastýřská stěna s ferraty apod. Po realizaci plánované lávky pro pěší a cyklisty mezi oběma břehy Labe (viz **opatření P/C13**) bude z tohoto parkoviště dobře dostupné i centrum části Děčín I se zámkem. Lokalita pro parkovací dům z výše uvedených důvodů je velmi dobře strategicky položená.



Obrázek 18 Stávající parkoviště v lokalitě Předmostí (zdroj: RHDHV)

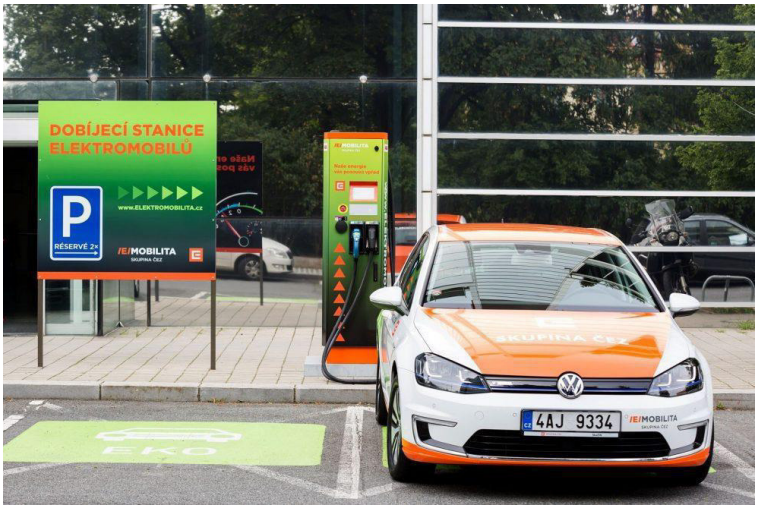
Vazba na specifický cíl

- *Management parkování*

5.1.41 A41: Výstavba dobíjecích stanic pro elektromobily na vytipovaných místech

Popis opatření

Výstavbou dobíjecích stanic pro elektromobily město podpoří jejich rozvoj na svém území a podpoří tak pozitivní vliv na životní prostředí. Dobíjecí stanice musí být vhodně rozmístěny a s vhodným výkonem pro dobíjení. Stanice pro dobíjení by mělo být možné s rozvojem elektromobility výhledově kapacitně rozšířit. Stanice je vhodné umisťovat v blízkosti dalších cílů motoristů, jakou jsou restaurace, kavárny, nákupní centra nebo záchytná parkoviště.



Obrázek 19 Ilustrační snímek dobíjecí stanice ČEZ (zdroj: ČEZ, zdopravy.cz)

Vazba na specifický cíl

- *Podpora elektromobility*

5.1.42 A42: Realizace vyhrazených parkovacích stání pro elektromobily ve vytipovaných lokalitách města

Popis opatření

Realizací parkovacích míst pro elektromobily město podpoří jejich rozvoj na svém území a podpoří tak snížení hluku a emisí z dopravy. Parkovací stání musí být vhodně rozmístěna a v případě rozvoje elektromobility ve městě a jeho okolí by mělo být možné navýšit jeho kapacity.

Tato parkovací místa mohou být vybavena i dobíjecími stanicemi, případně alespoň vhodnou elektrickou přípojkou (**opatření A41**).

Vazba na specifický cíl

- *Podpora elektromobility*

5.1.43 A43: Realizace bezplatného parkování pro elektromobily na zpoplatněných parkovištích

Popis opatření

Toto opatření může být dalším podnětem pro další rozvoj elektromobility na území města Děčín. Motivuje potenciální zákazníky ke koupi tohoto typu vozidla do městského prostředí a přispět tak ke snížení hluku a emisí z individuální dopravy ve městě. Realizací opatření **A40,A41 a A42** bude město podporovat rozvoj elektromobility.

Vazba na specifický cíl

- *Podpora elektromobility*

5.1.44 A44: Modernizace povrchů vozovek

Popis opatření

Toto opatření úzce souvisí s mnoha dalšími a v podstatě je obecně zastřešuje. Podrobněji je opatření popsáno v **opatřeních A10** a **A11**. Jde zejména o úseky ve špatném nebo havarijním stavu, nebo jinak nevyhovující, například z bezpečnostních důvodů. Modernizací se také odstraní všechny defekty a vhodnou úpravou povrchu se také sníží hlučnost vozidel projíždějících po komunikacích.

Toto opatření zahrnuje několik projektů ze zásobníku projektů pro akční plán strategického plánu rozvoje města Děčín.

Vazba na specifický cíl

- *Snížení negativních vlivů z motorové dopravy*

5.1.45 A45: Realizace protihlukových opatření

Popis opatření

Protihluková opatření se týkají zejména obyvatel bydlících v blízkosti rušných dopravních komunikací a železničních tratí. Realizací tohoto opatření se sníží hladina hluku, obyvatelům se zatraktivní jejich životní prostředí a přispěje k jejich vyšší spokojenosti a životní pohodě. Použití vhodných prvků přispěje k pozitivní celkové vizáži dotčené oblasti. Při realizaci protihlukových opatření nemusí proto jít jen o obyčejné "stěny".

Vazba na specifický cíl

- *Snížení negativních vlivů z motorové dopravy*

5.1.46 A46: Podpora vozidel s alternativními druhy pohonu

Popis opatření

Podpora alternativních druhů pohonů je stejně důležitá jako podpora vozidel na elektropohon. Zejména pokud síť dobíjecích stanic pro elektromobily je řídká ve srovnání se stanicemi s fosilními palivy. V ČR je poměrně silně rozvinutá síť LPG stanic, částečně také CNG stanic. Jde o plynná paliva, jejichž uhlíková stopa je výrazně nižší v porovnání s klasickými palivy, jakými jsou benzín a nafta. Tato poměrně běžná alternativní paliva jsou prostřednictvím čerpacích stanic v Děčíně již zastoupena. Do budoucna je perspektiva zaměřit se na další alternativní paliva. Jako další alternativou k dříve zmíněným palivům se nabízí vodík a plynné palivo LNG. Vývoj alternativních paliv postupuje rychlým tempem, a je proto důležité věnovat se jim již v raném stádiu vývoje a uvádění na trh.

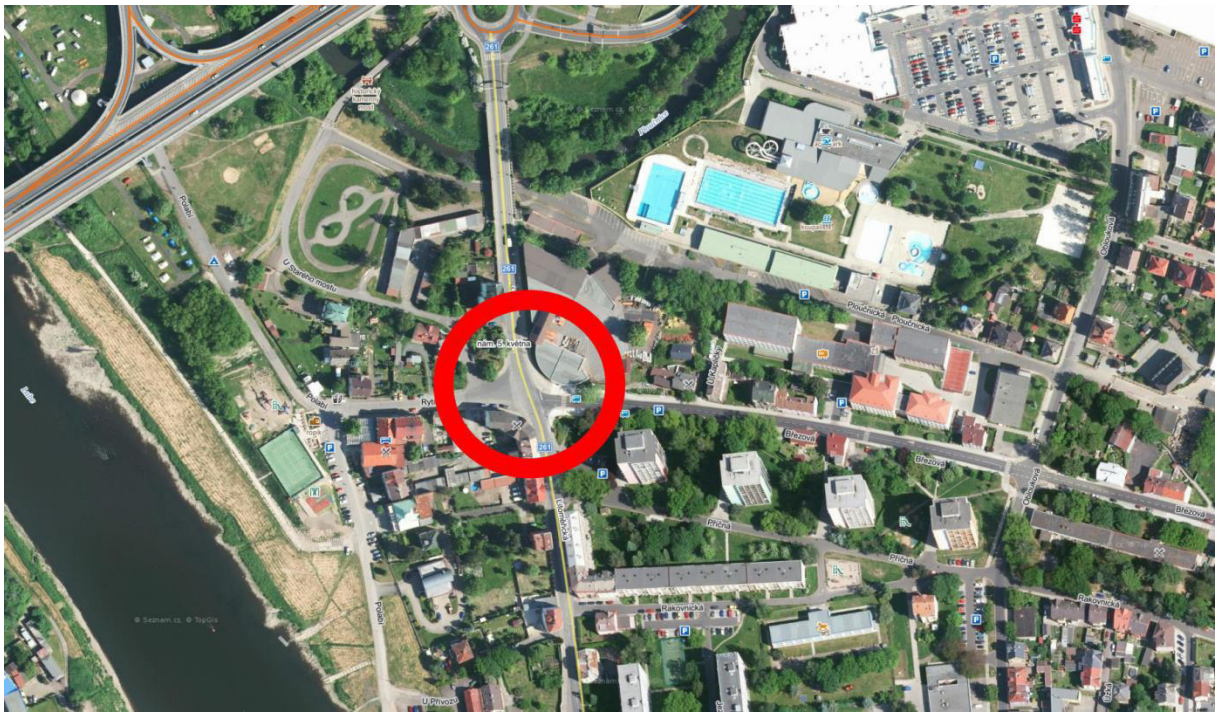
Vazba na specifický cíl

- *Snížení negativních vlivů z motorové dopravy*

5.1.47 A47: Řešení křižovatky ul. Litoměřická × Rytířská × Březová ("u Corsa")

Popis opatření

Tato křižovatka je popisována v analytické části jako rizikové místo na komunikační síti města Děčín pro její omezené rozhledové poměry. Aktuální řešení dopravním zrcadlem není dostatečným řešením. V nedávné době provedená úprava vodorovného dopravního značení zlepšila situaci v křižovatce. Přesto tato úprava není do budoucna dostatečným řešením. Vzhledem k prostorové rezervě je možné tuto křižovatku řešit i stavebně, což by bylo nejlepší řešení pro maximální zvýšení bezpečnosti tohoto uzlu.



Obrázek 20 Řešená křižovatka „u Corsa“ (zdroj: RHDHV, mapy.cz)

Vazba na specifický cíl

- *Zvýšení bezpečnosti ostatní dopravní infrastruktury*

5.1.48 A48: Omezení vjezdu IAD do ul. Labské nábřeží, resp. jeho zklidnění od motorové dopravy

Popis opatření

Realizace tohoto opatření společně se zklidněním dopravy v centru města na pravém břehu řeky Labe (vazba na **opatření A49**) má vytvořit spojnici obou historických center, která sníží intenzity IAD a podpoří veřejnou dopravu, cyklisty a chodce. Omezení místní a tranzitní automobilové dopravy umožní tento koridor otevřít více pro nemotorové účastníky silničního provozu a také zajistit plynulejší a rychlejší provoz veřejné dopravy mezi oběma centry.

V současné době je na Labském nábřeží v úseku mezi Tyršovým mostem a okružní křižovatkou Labské nábřeží x Předmostí vysoká intenzita motorové dopravy. Šířkové parametry komunikace umožňují řidičům jezdit v tomto úseku vysokou rychlostí, takže pro cyklisty je jízda po této komunikaci nebezpečná a pro pěší nepřitažlivá (šířka pěší komunikace je zde zároveň v některých místech poddimenzována a tím pádem vysoce nekomfortní a ani ne příliš bezpečná). Realizací zklidnění této komunikace (např. realizace jízdního pruhu pro cyklisty) a s kombinací s **opatřením A49** dojde ke snížení intenzit individuální automobilové dopravy a jízda na kole se stane v této oblasti bezpečnější. Toto opatření navazuje na **opatření P/C57** Bezbariérová trasa č.2 a **opatření P/C13** Lávka pro pěší a cyklisty mezi Podmokly a Děčínem I.



Obrázek 21 Labské nábřeží v Děčíně (zdroj: maps.google.com)

Vazba na specifický cíl

- *Zklidnění komunikační sítě města*

5.1.49 A49: Omezení vjezdu IAD na Tyršův most, ul. Tyršova, Radniční, Masarykovo náměstí

Popis opatření

Realizace tohoto opatření společně s opatřením A47 má za úkol vytvořit spojnici obou historických center určenou primárně pro chodce, cyklisty a veřejnou dopravu. Omezení individuální dopravy umožní tento přirozený koridor otevřít více pro pěší a cyklistickou dopravu a také zajistit plynulejší a rychlejší provoz veřejné dopravy mezi oběma centry.



Obrázek 22 Tyršův most v současném stavu (zdroj: RHDHV)

Vazba na specifický cíl

- *Zklidnění komunikační sítě města*.

5.1.50 A50: Elektronický sběr dat intenzit dopravy na vybraných komunikacích

Popis opatření

V současné době nejsou na území města na komunikační síti průběžně sledovány údaje o intenzitách automobilové dopravy. Sběr informací o počtu vozidel na komunikacích je sledován v rámci dopravních průzkumů, které jsou prováděny podle potřeb města. Z toho důvodu je jedním z opatření, jak sledovat průběžně dopravní proudy na komunikacích, instalace automatických sčítačů. Město tak bude mít podrobný přehled o vývoji dopravy na území města a může tak lépe plánovat realizaci dopravních opatření nebo případně stavbu nové komunikace. Automatické sčítače budou napojeny na dopravní dispečink a tím bude zajištěno efektivní využití získaných dat.

Vazba na specifický cíl

- *Realizace inteligentního dopravního systému*

5.1.51 A51: Zřízení dopravního dispečinku

Popis opatření

Zřízení dopravního dispečinku je nezbytné pro efektivní řízení dopravy ve městě, zejména v souvislosti s navrhovanými **opatřeními A29, A30, A31, A32, A33**, **A50**. Dopravní dispečink tato opatření propojuje a v podstatě zastřešuje. Čím více těchto částečných opatření bude zrealizovaných, o to efektivnější bude řízení dopravy z dopravního dispečinku ve městě Děčín. Dopravní dispečink je dnes již součástí každého moderního města. Realizaci tohoto opatření by tak mělo předcházet uskutečnění výše uvedených opatření. Toto opatření významně přispěje k fungování inteligentního dopravního systému. Dopravní dispečink by měl zároveň dohlížet nejen nad automobilovou dopravou, ale i dopravou veřejnou.

Vazba na specifický cíl

- *Realizace inteligentního dopravního systému*

5.1.52 A52: Zajištění průjezdnosti vozidel na komunikační síti

Popis opatření

Toto opatření je zaměřeno na zajištění průjezdnosti po komunikační síti v místech s nízkými podjezdy pod mosty, zejména železničních na Starém Městě a také přejezdy mostů s nízkou nosností. Týká se to zejména úseků, po kterých jezdí vozidla MAD. Při obměně vozového parku za nové autobusy na pohon CNG nebo výhledově vodík by nebylo v důsledku výškového omezení tyto autobusy možné využít na všech linkách. Uskutečněním tohoto opatření se tak komunikační síť města Děčín otevře novým možnostem obsluhy veřejnou dopravou. Průjezdnost těchto úzkých míst je také potřeba pro vozidla IZS, aby v případě vážné mimořádné situace měli možnost si zvolit optimální trasu k místu zásahu.

Vybraná úzká místa:

- Krokova – 3,3 m
- Březova – 2,8 m
- Vilsnická – 3,0 m
- Kališní – 3,1 m
- Žlebská – 3,0 m

Druhým aspektem, důležitým pro průjezd vozidel hromadné dopravy, je šířkové uspořádání komunikací a jejich únosnost. Na vybraných úsecích je vhodné řešit stávající šířku komunikací a jejich únosnost tak, aby umožňovala (snadný) průjezd vozidel hromadné dopravy. Tento aspekt je třeba včas řešit hlavně na trasách nově navrhovaných či prodloužených linek MAD (vazba na **opatření V12, V13, V14, V15, V31, V32, V33, V34, V35**).



Obrázek 23 Nedostatečně vysoký podjezd v Březové ulici (zdroj: mapy.cz)

Vazba na specifický cíl

- *Zvýšení efektivity komunikačního skeletu města*

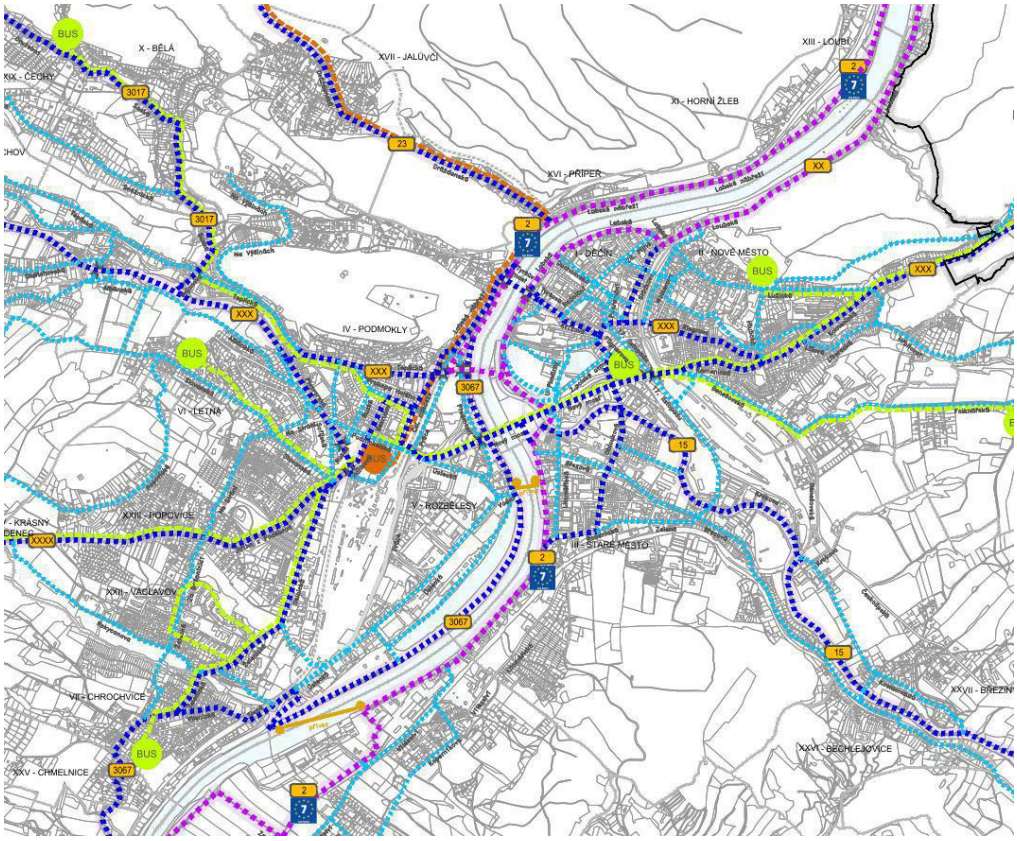
5.2 PĚŠÍ A CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Často opomíjená pěší a cyklistická doprava je důležitou součástí dopravního systému. Ve městě je tento způsob dopravy velmi žádoucí, protože zabírá minimum prostoru a dopravně zklidňuje a oživuje město. Obyvatelé využívající tyto způsoby dopravy provádějí zdravý a aktivní pohyb a také podporují cestovní ruch a tím zvyšují prosperitu města, případně regionu.

Větší podíl pěší a cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce přináší společnosti méně kongescí, znečištění ovzduší, nižší nemocnost, vyšší průměrnou délku života a také nižší náklady na budování a údržbu infrastruktury. Dosažení vyššího podílu cest ovšem vyžaduje významnou změnu v nabídce komunikační sítě a také zajištění absolutní bezpečnosti těchto účastníků provozu.

Bezbariérové úpravy přispějí ke zkvalitnění pohybu pěších na vybraných stávajících trasách, které nesplňují parametry bezbariérovosti. Mimo jiné by měl být zajištěn přístup pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace, seniory nebo dočasně imobilní občany do veřejných budov spolu s jejich přístupovými cestami. Dále je to úprava veřejného prostoru, který bude volně přístupný a zároveň atraktivní všem uživatelům.

Opatření týkající se cyklistické dopravy vycházejí z podnětů občanů a z „Koncepce cyklistické infrastruktury v Děčíně“ vypracované v roce 2016.



Obrázek 24 Návrh cyklistických koridorů (zdroj: Koncepce cyklistické dopravy v Děčíně)

K úpravě veřejného prostoru patří i revitalizace a obnova zeleně a parků, realizace vodních prvků, veřejná WC, doprovodných prvků pro pobytové a sportovní aktivity a samozřejmě uživatelsky přívětivý mobiliář.

Město disponuje zásobníkem projektů, které plánuje zrealizovat ve výhledovém období. Z tohoto důvodu jsou v dokumentu tyto projekty zapracovány. Projekty se týkají úpravy zeleně, bezbariérovosti, úprav stávající infrastruktury a městského mobiliáře.

Navržená opatření týkající se pěší a cyklistické dopravy naplňují obsah vybraných strategických a specifických cílů, které přispějí ke zlepšení mobility obyvatel a návštěvníků města Děčín a podpoří udržitelné dopravní chování ve městě.

5.2.1 P/C1: Realizace bezbariérových úprav na stávající pěší infrastruktuře (průběžně)

Popis opatření

Jak vyplynulo z analytické části projektu, nachází se na území města mnoho míst, která vyžadují bezbariérovou úpravu. Je proto nutné, aby se neustále zlepšovaly podmínky pro pěší a vznikala tak bezbariérová síť, která bude propojovat jednotlivé části města a veřejné budovy (úřady, zdravotnická zařízení, apod.). Pro splnění podmínek bezbariérových tras je potřeba realizovat hlavně tyto úpravy na infrastruktuře:

- výškové rozdíly,
- sklon,
- šířka,
- kvalita komunikace,
- odstranění bodových bariér,
- vodící linie (v závislosti na konkrétním úseku: signální, vodicí, varovné pásy, hmatné pásy)
- úprava přechodů a míst pro procházení (akustické prvky, vodící linie, apod.)
- další úpravy, které jsou potřebné z pohledu osob s omezenou schopností pohybu a orientace.

Vytvořením bezbariérového přístupu se zajistí samostatný pohyb a užívání staveb i osobám s omezenou schopností pohybu a orientace a umožní jim tak navštěvovat místa, která by pro ně za normálních okolností nebyla přístupná.

V nejbližším období si město nechá zpracovat v rámci svých naplánovaných akcí projektovou dokumentaci na úpravu chodníku a míst pro procházení v ul. Práce v místní části Děčín V - Rozbělesy.

Bezbariérové úpravy budou prováděny průběžně v návaznosti na další plánované stavby.

Vazba na specifický cíl

- *Realizace bezbariérových úprav na stávající i výhledové dopravní infrastruktuře*

5.2.2 P/C2: Realizace bezbariérových úprav na stávající cyklistické infrastruktuře (průběžně)

Popis opatření

Stejně jako u pěší infrastruktury, je potřeba i u cyklistické infrastruktury realizovat bezbariérové úpravy tak, aby jízda na kole byla co nejplynulejší a bez překážek.

Častou bariérou pro cyklisty je zvýšený obrubník na křižovatkách a přejezdech. Je proto nezbytné, aby se realizovaly úpravy, které zajistí snížení obrubníku do úrovně vozovky, tj. vytvoření hladkých a plynulých nájezdů a sjezdů. Kromě toho, že výškový stupeň mezi úrovněmi může způsobit problémy v jízdě a snadno poškodit kolo, nutí také cyklistu při každém přejíždění zpomalovat, i když má třeba v dané chvíli přednost v jízdě.



Obrázek 25 Působení obrubníku na kolo bicyklu (zdroj: cyklodoprava.cz)

Dalšími překážkami kterými je třeba se zabývat, mohou být:

- schodiště,
- časté průjezdy křižovatkami,
- nechráněný nebo nebezpečný přechod,
- strmé stoupání/nebezpečné klesání,
- nerovnosti na vozovce,
- jízda podél parkujících vozidel,
- okružní křižovatky
- apod.

Pro každodenní využívání kola jako dopravního prostředku (dojíždění do práce/školy, za nákupy, apod.) je důležité, aby cyklistovi byla po městě umožněna plynulá jízda, během které vykoná cestu mezi zdrojem a cílem cesty za přijatelný čas.

Vazba na specifický cíl

- *Realizace bezbariérových úprav na stávající i výhledové dopravní infrastruktuře*

5.2.3 P/C3: Revitalizace nábřeží řeky Labe, vytvoření pobytového prostoru a komunikačních propojení

Popis opatření

Současná nábřeží Labe nejsou příliš atraktivní, proto je žádoucí do budoucna dosáhnout opaku nejen z pohledu cestovního ruchu, ale zejména z pohledu života obyvatel ve městě a možnosti trávení jejich volného času.

K vytvoření příjemného pobytového prostoru jistě přispěje funkční městský mobiliář, umělecká díla, výhledy do přírody, zeleň, plochy na hraní a odpočinek, vyhlídková mola, případně kavárny a podobně. Součástí revitalizace musí být také komunikační propojení pro chodce a cyklisty.

Na následujících obrázcích 26 a 27 je možné zhlédnout příklady využití nábřeží řeky Sprévy v Berlíně a návrh využití nábřeží řeky Svratky v Brně.



Obrázek 26 Nábřeží řeky Sprévy v Berlíně (zdroj: RHDHV)



Obrázek 27 Vizualizace nábřeží řeky Svratky v Brně (zdroj: voda.brno.cz)

Vytvořením "živé zóny" v okolí řeky se docílí socializace obyvatel a návštěvníků města, zvýší se atraktivita území a zkvalitní se prostor pro odpočinek a procházky, a obecně se realizuje příjemný pobyt v přírodě, ale zároveň ve městě.

Vazba na specifický cíl

- *Využití potenciálu řeky Labe*

5.2.4 P/C4: Podpora sportovních aktivit na Labi (půjčovny, služby)

Popis opatření

K atraktivitě území a hlavně k využití potenciálu řeky Labe patří nepochybně i sportovní aktivity. Je mnoho možností, které by bylo možné v rámci tohoto opatření realizovat na území okolo řeky i celé ploše města Děčína.

Vazba na specifický cíl

- *Využití potenciálu řeky Labe*

5.2.5 P/C5: Podpora realizace stanovišť bikesharingu

Popis opatření

Bikesharing, neboli systém sdílení kol, umožňuje půjčit si kolo na jednom stanovišti a na jiném ho vrátit. Nejčastěji se používá k přepravě po městě na krátké vzdálenosti, resp. krátký čas.

Proto, aby byl tento doplňkový systém dopravní obslužnosti dostatečně využíván, je třeba vybudovat dostatečnou síť stanovišť. Důležitý je výběr vhodných míst pro umístění stanovišť kol. Stanoviště by měla být vybrána na základě místních zkušeností, ankety mezi občany nebo vypracováním studie proveditelnosti.

Biskesharing je moderní, sportovní a ekologický způsob dopravy, který je ale také finančně náročnější. I přes vyšší cenu je ale třeba myslet na jeho přínosy ve formě zlepšení mobility, posílení zdraví, rozvoje komunitního života, přilákání turistů, apod.

Je logické, že systém má větší šanci úspěch ve městech, kde je jízda na kole pohodlná, bezpečná a možnosti parkování jízdních kol jsou lepší než parkovací možnosti automobilů. Je proto potřeba, aby zavedení tohoto systému šlo „ruku v ruce“ s rozvojem cyklistické infrastruktury.

Realizace stanovišť pro bikesharing patří mezi základní prvky sdílené mobility, kterou chce město podporovat. Toto opatření je vázáno na realizaci **opatření P/C26**.

Vazba na specifický cíl

- *Rozvoj stanovišť pro sdílenou mobilitu*

5.2.6 P/C6: Realizace pěšího tahu podél Jílovského potoka v centru Podmokel

Popis opatření

V rámci rekonstrukce a obnovy zadních traktů by vznikla pěší trasa spojující hlavní vlakové nádraží s Ovčí lávkou. Tato trasa by byla spíše využívána turisty při výletech z centra do okolí města. Pro rezidenty města by měla tato trasa charakter místa pro vycházky a odpočinek. V těsné blízkosti navrhované pěší trasy se nachází kino Sněžník, Magistrát města či Městské divadlo.

Vazba na specifický cíl

- *Modernizace a rozvoj pěší infrastruktury*

5.2.7 P/C7: Realizace pěšího a cyklistického tahu podél břehu Labe od navrhovaného přívozu v Rozbělesech po Tyršův most

Popis opatření

V územním plánu je navržena cyklistická trasa podél levého břehu Labe, od navrhovaného přívozu v Rozbělesech po Tyršův most. V případě realizace stezky, je vhodné ji vést stejně jako na pravém břehu Labe, tj. jako společnou stezku pro pěší a cyklisty.

Tento pěší a cyklistický tah by se kromě napojení na Labskou stezku po pravé straně břehu mohl napojit i na budoucí cyklotrasy na levém břehu Labe a také na plánovanou lávku Děčín – Podmokly.

Vazba na specifický cíl

- *Modernizace a rozvoj pěší infrastruktury*

5.2.8 P/C8: Dobudování sítě komunikací pro pěší

Popis opatření

Cílem tohoto opatření je dobudovat síť chodníků a hlavně propojení odlehlejších místních částí do centra Děčína, ale i propojení mezi jednotlivými místními částmi. Prioritou je zaměřit se na lokality, které byly v analytické části vyhodnoceny jako nejproblémovější, resp. zcela zde chybějí chodníky či propojení mezi jednotlivými částmi. Jsou jimi například úseky:

- z Boletic a Křešic, Folknářů, Březin, Bynova do centra,
- ulice Práce mezi Hlavním nádražím a Labským nábřežím,
- úzký chodník v ulici Oblouková mezi železničním podjezdem a ulicí Fugnerova,
- úzký nebo chybějící chodník v ulici Na Skřivance,
- dokončení chodníku mezi Březinami a Libverdou,
- chodník ke školce v ul. Májová,
- a mnoho dalších lokalit.

Obecně chybí přístupové chodníky k bytovým domům nebo logické propojení ulic s autobusovými zastávkami. Proto je potřebné se zaměřit i na tyto nedostatky a vybudovat na tato místa přístupové chodníky. Lidé využívají vyšlapané cesty, které jsou však za deštivého počasí či námrazy nebezpečné a nekomfortní. Mezi ně patří například plocha nad zastávkou MAD Bažantnice směrem do ulic Cihelná, Lidická a zpět nebo park podél náhonu zámeckého rybníka.

Je nutné se zaměřit na větší spolupráci s občany při získávání podnětů ke zlepšení sítě pěších tras. K získávání různých podnětů (např. silnice a chodníky, úklid a zeleň, veřejná doprava, osvětlení, bezbariérovost,…) je možné vytvořit aplikace podobné jako má Praha: ***www.zmenteto.cz*** , kde lidé mají možnost zadat všechny podněty na jedno místo. Jednotlivé podněty se tak rychleji dostanou k institucím, které mají danou problematiku na starost. Samozřejmostí je i zpětná vazba od instituce k občanovi. Vazba na **opatření M24**.

Město má v zásobníku projektů stavbu nového chodníku Horní Březiny na základě požadavku občanů, dále stavbu chodníku Májová x Hrdinů v místní části Děčín XXXII - Boletice nad Labem a projektovou dokumentaci na výstavbu chodníku od přejezdu ul. Litoměřická po ul. Marjanínská (Střední škola lodní dopravy a technických řemesel) v místní části Děčín XXXI - Křešice.

Přínosy opatření pro občany budou v podobě zkvalitnění přístupu k zastávkám MAD, zvýšení jejich bezpečnosti na pěších trasách a jejich spokojenost, logické propojení lokalit a její celkové zatraktivnění a také vyšší podíl pěších na dělbě přepravní práce.

V rámci úprav či realizace chodníků je třeba brát v úvahu i pohyb cyklistů a tedy úpravy či výstavbu tomu adekvátně přizpůsobit.

Vazba na specifický cíl

- *Modernizace a rozvoj pěší infrastruktury*

5.2.9 P/C9: Realizace propojení obou center města vč. řešení návazností

Popis opatření

V současné době jsou stávají pěší trasy spojující centra města (Děčín I a Děčín IV – Podmokly) pro pěší uživatelsky nepřívětivé. Proto je potřeba tyto cesty vhodně upravit nebo doplnit o zcela nové trasy.

V současné době má město Děčín podánu žádost na realizaci části bezbariérové trasy mezi podchodem u hlavního vlakového nádraží v ulici Práce po okružní křižovatku Labské nábřeží × Čsl. mládeže. V další etapě je potřeba zpracovat projektovou dokumentaci a zrealizovat pěší trasu jako bezbariérovou od výše uvedené okružní křižovatky po Masarykovo náměstí. Současně by měly být bezbariérově napojeny významné cíle ležící podél této trasy.

V rámci lepšího propojení obou center města Děčína je zcela zásadní realizace lávky podél železničního mostu, viz **opatření P/C13**.

Vazba na specifický cíl

- *Modernizace a rozvoj pěší infrastruktury*

5.2.10 P/C10: Modernizace komunikací pro pěší

Popis opatření

Pro bezpečnější pohyb po městě a výběr kratších docházkových tras je modernizace komunikací pro pěší nezbytná stejně jako rozšíření stávající sítě o chybějící komunikace.

Do modernizace komunikací pro pěší patří zejména opravy chodníků, výměna nevyhovujícího povrchu, odvodnění, apod.

Město plánuje v nejbližší době opravy hlavně těchto chodníků:

- chodník k Mariánské louce, ul. U Plovárny (Děčín I - Děčín) - velkoplošná oprava chodníku, výměna dlažby,

- oprava cesty pro pěší Na Stráni (Děčín VI - Letná) - oprava chodníku - propojky pro pěší ul. na Stráni x U Kaple, odvodnění chodníku a obou křižovatek,
- velkoplošná oprava chodníku 17. listopadu (Děčín I - Děčín),
- velkoplošná oprava chodníku podél školy v Želenicích - Školní ul. (Děčín VI - Letná),
- velkoplošná oprava chodníku Ústecká (Děčín V - Rozběsly),
- oprava povrchu Na Stráni v úseku od ul. Jiráskova po ul. Budapešťská (Děčín VI - Letná),
- autobusová zastávka Kamenická, ul. Kamenická x Lužická + VO - dlážděný záliv, úprava vozovky, chodníky pro přechod točny (Děčín II - Nové Město),
- oprava chodníku ul. Hluboká (Děčín II - Nové Město),
- velkoplošná oprava chodníku ul. Dvořákova (Děčín II - Nové Město),
- mostní objekt DC-008 L, chodník, Škrabky, Na Výšinách (Děčín IV - Podmokly),
- úpravy chodníku a místa pro přecházení v ul. Kamenická x Brožíkova (Děčín II - Nové Město) + VO,
- úpravy chodníku a nová místa pro přecházení v ul. Riegrova x Hluboká (Děčín II - Nové Město) + VO,
- oprava chodníků podél silnice I. třídy č. I/13 v ul. Podmokelská, Pivovarská, Teplická (Děčín IV - Podmokly) - realizace po etapách.

V rámci opatření se předpokládá v dalších obdobích i realizace dalších, zde nevyjmenovaných, projektů.

Realizováním tohoto opatření se zvýší bezpečnost chodců, atraktivita pěší dopravy, atraktivita území, očekává se vyšší podíl pěších na dělbě přepravní práce, vyšší spokojenost obyvatel a návštěvníků města Děčín.



Obrázek 28 Stav chodníku na ul. 17. listopadu (zdroj: RHDHV)

Při rekonstrukcích silnic nebo budování nových dopravních staveb je důležité na pěší nezapomínat a vytvořit jim minimálně stejně dobré podmínky. Totéž platí o okrajových lokalitách města. Je třeba vytvořit vhodné podmínky pro pěší v celém městě, nejen v jeho centru.

Vazba na specifický cíl

- *Modernizace a rozvoj pěší infrastruktury*

5.2.11 P/C11: Realizace a rozvoj sítě doprovodné infrastruktury pro pěší

Popis opatření

Ve městě se nachází základní komunikační síť pro pěší, která je doplněna doprovodnou infrastrukturou. Tu je třeba vhodně rozvíjet, aby se docílila vyšší atraktivita území a hlavně se docílilo jednoduchého a přehledného pohybu pěších po městě. K tomu je třeba doplnit navigační/informační cedule, zvýšit počet míst k sezení a odpočinku (lavičky) a v rámci udržování pořádku ve městě zvýšit počet odpadkových košů. K identifikaci konkrétních prvků a lokalit či nových nápadů by mohla pomoci již zmíněná aplikace pro podněty od občanů.

Město má v plánu zlepšit navigační systém pro turisty formou instalace značení - navigace mezi Labskou stezkou (směr od Německa) a centrem města.

V rámci doprovodné infrastruktury navrhujeme ve výhledu vytvořit webový portál/aplikaci, případně i tištěnou podobu mapy s bezbariérovými trasami (vhodná i pro turisty), která by usnadnila pohyb osobám se sníženou schopností pohybu a orientace po městě. Vzhledem k tomu, že město se snaží budovat bezbariérovou infrastrukturu, je vytvoření webového portálu/ aplikace na místě.

Je možné se inspirovat městem Litoměřice, které má mapu bezbariérových tras města. Mapa prezentuje trasy vhodné pro lidi na vozíku, s berlemi, seniory a rodiny s kočárkem. Trasy jsou vyznačené jednoduchým způsobem v barvách semaforu, vozíčkáři tak snadno poznají, kam mohou jen s pomocí a kam samostatně. Tato mapa je dostupná na webových stránkách ***www.litomerice.cz/bezbarier.***

Realizací opatření se dosáhne vyšší atraktivita území, větší zájem o turistické cíle v Děčíně a spolu s tím i vyšší počet turistů a zkvalitnění cestovního ruchu.

Vazba na specifický cíl

- *Rozvoj sítě doprovodné infrastruktury pro pěší*

5.2.12 P/C12: Modernizace stávající sítě doprovodné infrastruktury pro pěší

Popis opatření

V rámci modernizace současné doprovodné infrastruktury je třeba dbát na obměnu jejích prvků, které jsou převážně zastaralé nebo nevyhovující. K identifikaci konkrétních prvků či míst by mohla pomoct zmíněná aplikace pro podněty od občanů nebo kompletní pasportizace doprovodné infrastruktury v rámci celého města.

Realizací opatření se zvýší atraktivita území, podpoří se zájem o turistické cíle v Děčíně a tím i zvýší počet turistů a také zatraktivní veřejný prostor.

Vazba na specifický cíl

- *Rozvoj sítě doprovodné infrastruktury pro pěší*

5.2.13 P/C13: Realizace lávky Děčín - Podmokly (pro pěší a cyklisty)

Popis opatření

Realizací lávky podél stávajícího železničního mostu vznikne klíčové a bezpečné propojení historického pravého břehu (zámek s okolím, Staré Město, centrum části Děčín I – Děčín) s levým břehem (místní část Podmokly, jeho centrum, průmyslová oblast). Na levém břehu bude mít lávka navíc bezprostřední a zásadní vazbu na hlavní vlakové nádraží a zamýšlený

terminál před ním (viz **opatření V48**). Lávka poskytne nejpřirozenější a nejkratší možnou spojnici mezi centry těchto dvou místních částí s vazbou na hlavní nádraží. Lávka bude sloužit pro pěší i cyklisty, pro které v současné době neexistuje atraktivnější cesta, která by nabídla vhodnější podmínky pro překonání přirozené bariéry, jakou je řeka Labe a Ploučnice. Toto opatření má vazbu na **opatření P/C9**.

Kromě důležitého propojení má lávka přínos i v podobě zpřístupnění nábřeží řeky, které bude revitalizované a atraktivní pro obyvatele a návštěvníky Děčína (vazba na **opatření P/C3**).



Obrázek 29 Vedení nové lávky pro pěší a cyklisty podél železničního mostu (zdroj: cka.cz)

Vazba na specifický cíl

- *Modernizace a rozvoj cyklistické infrastruktury pro každodenní dojížďku i rekreační funkci*

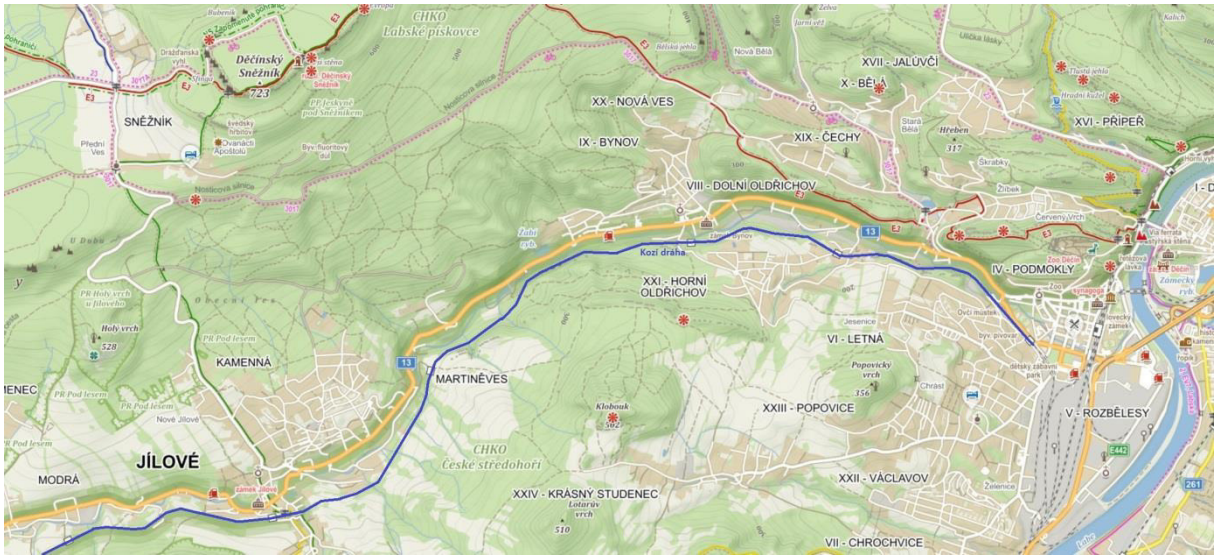
5.2.14 P/C14: Přebudování železniční trati č. 132 „Kozí dráha“ na cyklostezku

Popis opatření

Železniční trať č. 132 z Děčína do Oldřichova u Duchcova není dlouhodobě využívána a město Děčín, ani Ústecký kraj doposud nemají vyjasněný další záměr jejího využití. Velkým přínosem pro město by však byla přestavba tratě na stezku pro chodce a cyklisty, která by nabízela výborné, časově dostupné a bezpečné spojení Jílového, Bynova, Horního a Dolního Oldřichova s Děčínem.

Vzhledem k velkým intenzitám vozidel na silnici I/13, nedostatku místa pro realizaci opatření zajišťující cyklistům bezpečnou dopravu v ose této silnice, potřebě propojení jmenovaných místních částí s centrem a velkému potenciálu nevyužívané železniční tratě je návrh tohoto opatření na místě. Potřeba řešení cyklistického tahu ve směru od Bynova do centra Děčína, současná nebezpečná situace pro chodce i cyklisty a z toho vyplynuvší nemožnost využití Teplické ul. pro cyklistickou dopravu byla nejčastěji zmiňovanou připomínkou v rámci sociodopravního průzkumu i projednávání s odbornou i širší veřejností.

Během dopravních průzkumů bylo v období mezi 7:00 až 19:00 nasčítáno na ulici Teplická nasčítáno 7 574 vozidel a 83 cyklistů.



Obrázek 30 Trasování cyklostezky na tělese železniční trati č. 132 „Kozí dráha“ (zdroj: mapy.cz)

Z širšího hlediska by tedy přestavba nevyužívané železniční tratě na cyklostezku byla výhodná jak pro obyvatele obcí, které leží na této trase, tak pro turisty.

Stezka by byla napojena na další cyklotrasy a cyklostezky ve městě i mimo něj.

Tato stezka by kromě primárního dopravního charakteru, tj. využití pro každodenní dojížďku, měla i charakter rekreační, kdy by mohla být využívána chodci, cyklisty a in-line bruslaři či autonomními dopravními prostředky. V případě realizace cyklostezky je potřeba při jejím projektování brát v potaz její využití. Přípustné je i kombinované využití jako alternativní trasa pro složky IZS.

Po realizaci tohoto opatření se předpokládá dramatické zvýšení využívání cyklistické dopravy pro každodenní cesty obyvatel, zejm. z výše zmiňovaných místních částí ležících na trase. Díky tomuto opatření lze předpokládat navýšení podílu cyklistické dělby přepravní práce, zvýšení atraktivity cyklistické dopravy (nejen pro každodenní cesty) a podpoření udržitelného dopravního chování obyvatel i návštěvníků města.

Vazba na specifický cíl

- *Modernizace a rozvoj cyklistické infrastruktury pro každodenní dojížďku i rekreační funkci*

5.2.15 P/C15: Realizace cyklistické trasy vedené údolím Jílovského potoka z Podmokel přes Horní Oldřichov do Jílového (H2 - 7300 m) - trasa mimo "Kozí dráhu"

Popis opatření

Tato trasa může být případnou alternativou k předchozímu opatření, avšak vzhledem k jejímu trasování v územním plánu by měla primárně rekreačně-turistický charakter. Vedení trasy je zobrazeno na obrázku 31.



Obrázek 31 Vedení trasy H2 v územním plánu (zdroj: ÚP, úpravy RHDHV)

Vazba na specifický cíl

- *Modernizace a rozvoj cyklistické infrastruktury pro každodenní dojížďku i rekreační funkci*

5.2.16 P/C16: Realizace a rozvoj cykloobousměrek v ulicích s jednosměrným provozem motorové dopravy

Popis opatření

Cykloobousměrky patří mezi nejbezpečnější cykloopatření. Je to jednoduché a levné regulační opatření, které je pro cyklisty velmi atraktivní. Lze ho realizovat i ve velmi úzkých ulicích s nízkou intenzitou vozidel a zároveň je v ulici povolena odpovídající rychlost vozidel.

Protisměrný provoz cyklistů na jednosměrné komunikaci má být přijímán jako jeden z běžných dopravně-organizačních prostředků pro zajištění obousměrného provozu jízdních kol z důvodu zajišťování co nejjednodušších, nejpřímějších a nejméně komplikovaných plošných průjezdů územím. To znamená, že je potřeba realizace v širším území, aby byl jejich přínos pro jízdu na kole co nejvyšší.

V Děčíně se již objevují protisměrné provozy cyklistů v jednosměrných ulicích. Přesto je potřeba opatření dále rozvíjet a při vymezování nových jednosměrných komunikací na toto opatření pro cyklisty myslet. Zároveň je důležité zvýraznit bezpečnost cykloobousměrek tím, že vjezd a výjezd v křižovatkách nebude zneužit parkujícími automobily. Proto je vhodné vyznačit cyklotrasy před křižovatkou vhodným dopravním značením nebo zařízením, např. vyznačením piktogramového koridoru nebo ostrůvkem. Příklad řešení je zobrazen na obrázku 32.



Obrázek 32 Příklad vyústění ulice Urxova do Sokolovské v Praze (zdroj: RHDHV)

Další důležitou skutečností je, že vytvářením cykloobousměrek a zón (pěší, obytné, zóny 30) ve vhodných lokalitách se dosáhne přínosnějšího a levnějšího řešení, než jsou vyhrazené pruhy.

Je třeba mít na paměti, že při rekonstrukci vozovky nebo v nové zástavbě je vhodné dimenzovat šířku vozovky tak, aby výhledově umožnila obousměrný provoz pro cyklisty.

Toto opatření je potřeba provádět v souladu s TP 179: Navrhování komunikací pro cyklisty, kde jsou v kapitole 6.4 popsány zásady pro realizaci cykloobousměrek.

Vazba na specifický cíl

- *Modernizace a rozvoj cyklistické infrastruktury pro každodenní dojížďku i rekreační funkci*

5.2.17 P/C17: Rozvoj městských páteřních cyklotras

Popis opatření

Toto opatření je důležité pro dosažení uceleného a bezpečného propojení cyklistických tras ve všech významných osách, a to konkrétně severojižní (Labská cyklotrasa) a východozápadní (Ploučnická cyklotrasa a Kozí dráha). Tyto osy se kombinují s radiálním propojením do centra Podmokel, resp. lávky propojující obě centra města (vazba na **opatření P/C13**). Páteřní trasy představují spojení pro každodenní cyklistickou dopravu na větší vzdálenosti s vazbou na centrum města, významné cíle v extravilánu a významné uzly dopravy.

Aby město dosáhlo plnohodnotné integrace cyklistické dopravy, je nezbytné, aby se s cyklistickým provozem automaticky uvažovalo i na významných městských třídách a dopravních osách v území. Souvisí to s jejich přirozenou funkcí v území, ať již dopravní nebo obslužnou.

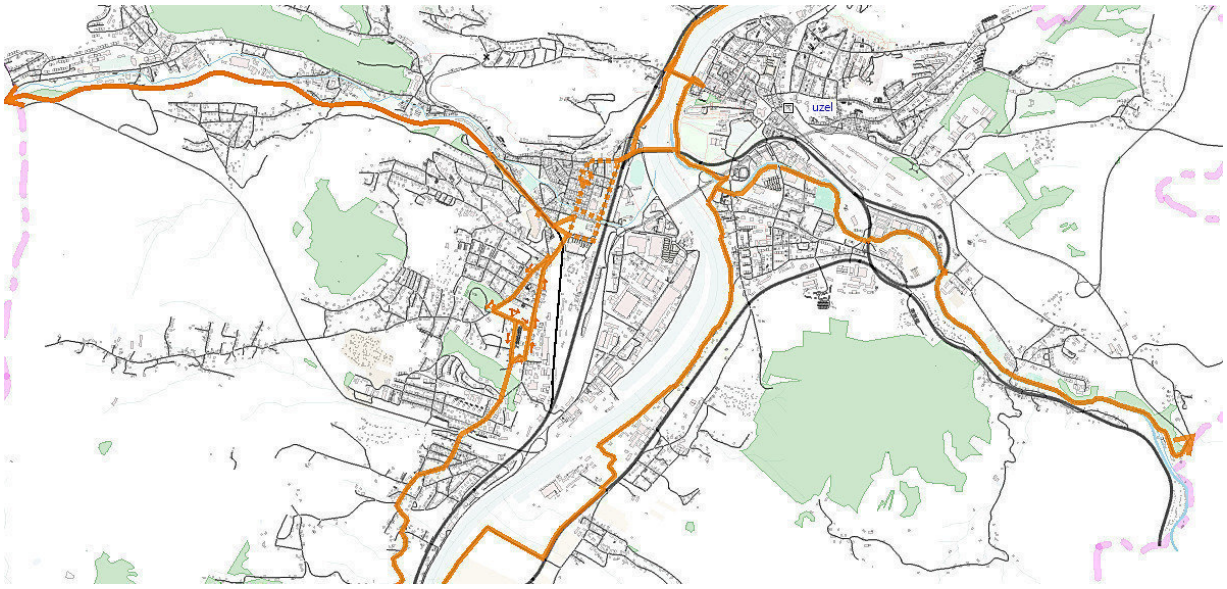
Cyklistika v městském prostředí by měla splňovat 5 základních požadavků tak, aby byla využívaná a atraktivní i pro potenciální uživatele:

- spojitost,
- přímost trasy,
- bezpečnost,
- komfort,
- atraktivita.

Město Děčín má zpracovanou detailnější koncepci řešící cyklistickou dopravu, kterou je **Koncepce cyklistické infrastruktury v Děčíně.** V dílčích krocích je proto vhodné držet se tohoto dokumentu.

Nejdůležitější roli při plánování cyklistické infrastruktury má poté cyklokoordinátor, který se vyjadřuje ke všem plánovaným dopravním rekonstrukcím či dopravním stavbám ve městě z hlediska cyklistické dopravy.

Toto opatření je vhodné realizovat spolu s dalšími opatřeními, důležitá je vazba na **opatření P/C18, P/C25, P/C26, P/C27, P/C29** a další.



Obrázek 33 Možné vedení cyklotras (zdroj: RHDHV)

Vazba na specifický cíl

- *Modernizace a rozvoj cyklistické infrastruktury pro každodenní dojížďku i rekreační funkci*

5.2.18 P/C18: Rozvoj integračních cykloopatření na komunikačním skeletu města

Popis opatření

Jednou z forem podpory cyklistické dopravy je i budování vhodných opatření k jejímu rozvoji. Proto je nezbytné, aby město realizovalo i integrační opatření, která umožní bezpečný a plynulý průjezd cyklistů územím. Je to jeden z mnoha kroků k udržitelné mobilitě.

Integrační opatření se skládají z těchto prvků:

- piktogramový koridor pro cyklisty,
- ochranný pruh pro cyklisty,
- vyhrazený pruh pro cyklisty,
- samostatný jednosměrný cyklistický pás.

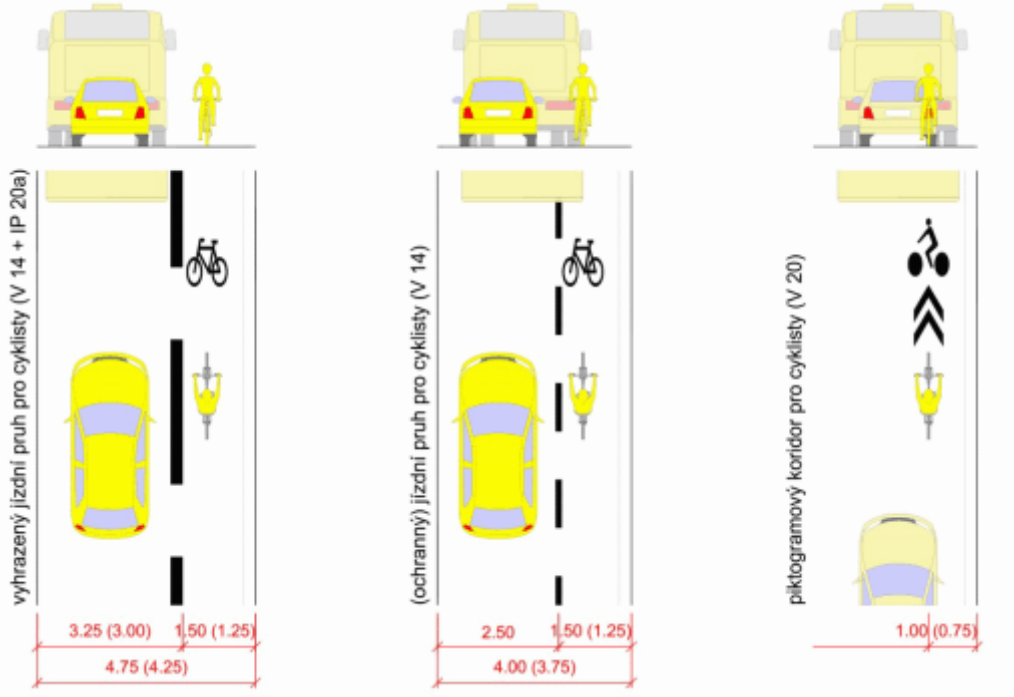
Principy navrhování vhodných integračních opatření jsou detailně popsány v TP 179 - Navrhování komunikací pro cyklisty. V technických podmínkách jsou zahrnuty evropské principy výstavby cyklistické infrastruktury, což umožňuje využití více prvků, které jsou účinné v zahraničí.

Integrační opatření mají výhody z několika hledisek:

- **psychologického** - působení těchto prvků na jednotlivé účastníky silničního provozu,

- **prostorového**, pokud se vybere vhodné integrační opatření a správně se zrealizuje,

- **stavebně technického** - nutné myslet na to, že ekonomicky účelné opatření budou jen tehdy, pokud se zrealizují na nepoškozeném povrchu vozovky, bez výtluků či propadlých uličních vpustí.



Obrázek 34 Základní (minimální) prostorové nároky integračních opatření pro cyklisty podél obruby nebo volného prostoru (zdroj: TP 179)

Je důležité, aby město využilo investované peníze do cyklistické infrastruktury rozumně. Měření úspěšnosti opatření může být například formou zkoušky zřízení opatření a následné sledování jeho účinnosti a efektivity, zda se díky němu zvýšil počet cyklistů, nebo formou přímé komunikace s obyvateli města, kteří pravidelně využívají kolo.

Realizováním tohoto opatření je možné očekávat zvýšené využití cyklistické dopravy, protože i nezkušení cyklisté se budou cítit bezpečněji a spíše se odhodlají použít kolo jako dopravní prostředek. Tato opatření upozorní řidiče na pohyb cyklistů po městě, a tedy na to, aby zvýšili opatrnost při své jízdě a byli tolerantnější vůči ostatním účastníkům silničního provozu. Cílem opatření je pomoci zvýšit podíl cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce zvýšit atraktivitu a bezpečnost tohoto dopravního módu.

Vazba na specifický cíl

- *Modernizace a rozvoj cyklistické infrastruktury pro každodenní dojížďku i rekreační funkci*

5.2.19 P/C19: Podpora realizace služby Cargobike

Popis opatření

Princip fungování služby Cargobike je jednoduchý. Náklad je přepravován na tzv. nákladním kole. Zásobovací auta ukončí svoji trasu na překladišti, která pro přivezené zboží poskytne své skladovací prostory. Odtud už pak distribuci v rámci pěší zóny zajistí zaměstnanci na nákladních kolech.

Nákladní kola mají ve srovnání s motorovými vozidly výhody jako například:

- nižší náklady na provoz - nižší pořizovací náklady, nižší provozní náklady (daně, pojištění, skladování) a žádné náklady na parkování,
- neomezenost dostupnosti pohonných hmot,
- rychlost navzdory dopravním zácpám,
- povolený vjezd do zón bez aut,
- nižší dopad na životní prostředí,
- sociální inkluze – příležitost pro zaměstnání, resp. začlenění nezaměstnaných na pracovním trhu - není nutný řidičský průkaz,
- lepší kvalita života - žádné hlukové emise, více místa pro lidi,
- apod.

Město může pro podporu cyklistické logistiky podniknout tyto kroky:

1) „Pronajmout provozovatelům Cargokol prostory, kde by mohla vzniknout nemotorová logostická centra (NLC). Tato centra by měla umožnit manipulaci a parkovaní nákladních kol před jejich naložením, dále třídit a dočasně skladovat zásilky. NLC by se měla vyskytovat na strategických místech, v blízkosti významných dopravních uzlů.

2) Zástupci měst by měli jít příkladem a sami využívat cyklistickou logistiku (CL). Buď používat svoje nákladní kola, pro chod jejich úřadů (denní transport interních zásilek mezi pobočkami, občerstvení, podpora venkovních akcí, propagační a reklamní činnosti atd.), případně využívat alespoň služby CL. Tzn: „Objednáme si pečivo (cokoli), ale musí být doručeno šetrným způsobem pro naše místo." Prodejcům pak doporučit služby CL, pokud nemají vlastní.

3) Budovat cyklistickou infrastrukturu s tím, že není pouze pro dopravu osob či sport. Veškeré bariéry a nekvalitní povrchy (jednosměrky, rozbitá dlažba apod.) v přímé cestě snižují konkurenceschopnost CL proti motorovým alternativám.“ (Zdroj: www.cyklomesta.cz)



Obrázek 35 Cargobike německé pošty (zdroj: lidovky.cz)

Tímto opatřením lze dosáhnout snížení intenzit dopravy motorovými vozidly v centrech města od zásobovacích vozidel, a tedy snížení emisí, hluku, prachu, zabírání místa v ulicích apod. Také je to možnost pro optimalizaci městské logistiky (vazba na **opatření M9, M11, M13**).

Vazba na specifický cíl

- *Modernizace a rozvoj cyklistické infrastruktury pro každodenní dojížďku i rekreační funkci*

5.2.20 P/C20: Modernizace stávajících cyklotras

Popis opatření

Modernizací cyklotras se vyřeší defekty na současné síti. Může jít o poškozené povrchy, poškozené/odcizené dopravní značení, nerovnosti, modernizace vodorovného dopravního značení, přizpůsobení se novým technickým podmínkám a podobně podle aktuální potřeby. Realizací opatření se stane infrastruktura bezpečnější pro každodenní i rekreační cesty a přiblíží se současným trendům ve světě.

Vazba na specifický cíl

- *Modernizace a rozvoj cyklistické infrastruktury pro každodenní dojížďku i rekreační funkci*

5.2.21 P/C21: Dobudování stávající páteřní cyklostezky č. 2 - Labská stezka

Popis opatření

V současné době není Labská cyklostezka na území města v celé své délce vedena jako cyklostezka. V místech, kde to nebylo možné, je cyklostezka Labská značena pouze jako cyklotrasa a vedena po místních komunikacích společně s motorovými vozidly. To může mít psychologický dopad na využívání této stezky. Celistvé propojení stezky by mohlo ještě více zvýšit její atraktivitu a bude mít i zásadní vliv na bezpečnost cyklistů v těchto úsecích.

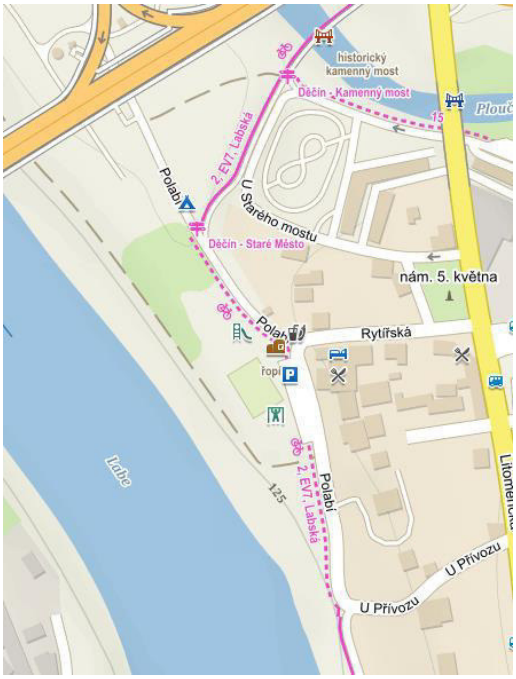
Jde převážně o tyto úseky, které jsou znázorněny na následujících obrázcích 36, 37, 38:

- Staroměstské nábřeží



Obrázek 36 Vedení cyklistické trasy Labská stezka po místní komunikaci Staroměstské nábř. (zdroj: mapy.cz)

- Polabí



Obrázek 37 Vedení cyklistické trasy Labská stezka po místní komunikaci Polabí (zdroj: mapy.cz)

- Labské nábřeží - po vybudování lávky přimknutému k železničnímu mostu (viz **opatření P/C13**) je třeba vyřešit propojení s existující cyklotrasou



Obrázek 38 Potřebné propojení Labské cyklostezky na nový most (zdroj: RHDHV, mapy.cz)

Je proto vhodné a žádoucí realizovat opatření, které zajistí propojení cyklostezky novou stopou. Tím vznikne ucelená a bezpečná páteřní trasa.

Vazba na specifický cíl

- *Modernizace a rozvoj cyklistické infrastruktury pro každodenní dojížďku i rekreační funkci*

5.2.22 P/C22: Dobudování stávající páteřní cyklotrasy č. 15 - Ploučnická stezka

Popis opatření

V současném stavu nemá cyklostezka Ploučnická na území města na všech svých úsecích charakter cyklostezky. Některé úseky jsou vedeny po stávajících komunikacích jako cyklotrasy. Z tohoto důvodu není tato cyklostezka dostatečně atraktivní pro cyklisty a její celistvé propojení by značně zvýšilo její atraktivitu a samozřejmě i bezpečnost cyklistů.

Jde primárně o úseky, které jsou znázorněny na následujících obrázcích 39, 40:

- za nákupním parkem Děčín



Obrázek 39 Potřebné propojení cyklostezky Ploučnice (zdroj: mapy.cz)

- směrem od vodní elektrárny Březiny u Děčína k silnici II. třídy Českolipská



Obrázek 40 Vedení cyklistické trasy Ploučnice po místní komunikaci (zdroj: mapy.cz)

Vazba na specifický cíl

- *Modernizace a rozvoj cyklistické infrastruktury pro každodenní dojížďku i rekreační funkci*

5.2.23 P/C23: Realizace míst pro sportovní cyklistiku - pumptrack, bike trail, bikepark

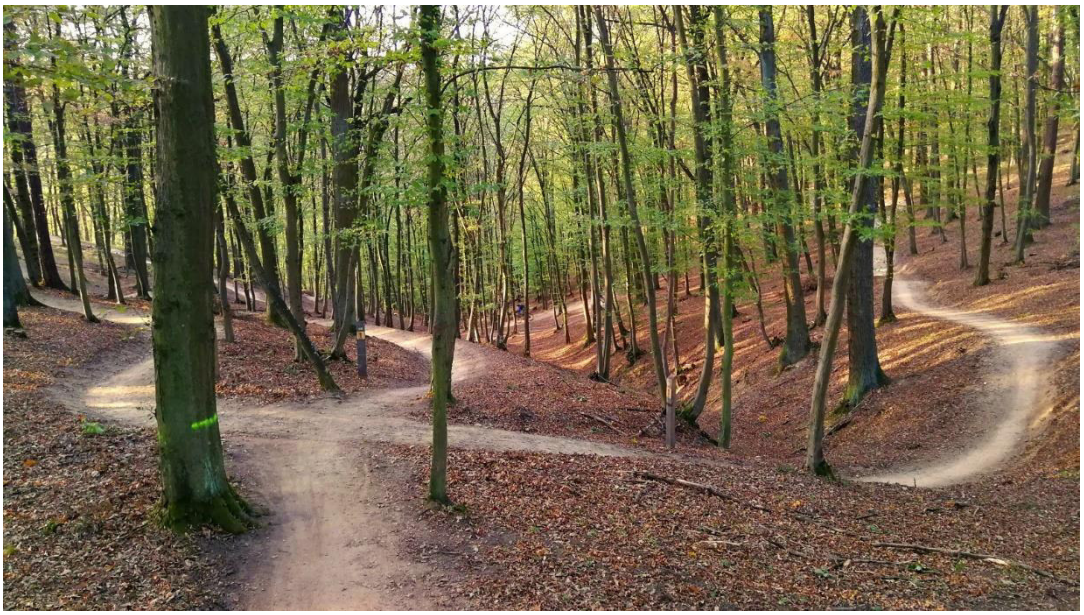
Popis opatření

K podpoře cyklistické dopravy patří i podpora cyklistických volnočasových aktivit, které jsou spíše zaměřeny na adrenalinové vyžití. Je proto nezbytné budovat a rozvíjet i takový typ infrastruktury. Bez přirozené podpory taková infrastruktura začne sama vznikat od jejich uživatelů, což není vždy bezpečné, a ne vždy je umístěna na vhodném místě. Výběr vhodného místa je také důležitý, aby zapadl do okolního prostředí a nebyl na obtíž okolním obyvatelům.

Pumptracková dráha je uzavřený, uměle vytvořený okruh pro jízdu prioritně na kole, který je možný projíždět bez šlapání. Okruh je tvořený vlnkami a klopenými zatáčkami, které umožňují udržovat nebo i zvyšovat rychlost. Principem pumptracku je, že kolo pohání setrvačnost a cyklista mu v tom pomáhá pohybem těla nahoru a dolů.

Dráha s asfaltovým povrchem je vhodná i pro skateboard, longboard, inline brusle, koloběžky a také i nejmenší děti na odrážedlech. Kromě toho snese následky nepříznivého počasí lépe než hlína nebo štěrk a je také méně náročný na údržbu.

Bike trail je přírodní trať s různými přírodními a umělými překážkami. Trať je široká přibližně na šíři řídítek kola.



Obrázek 41 Ilustrační obrázek Bike trail (zdroj: www.trailhunter.cz)

Bike park je areál s vlekem, který vyveze cyklisty na kopec a ti se po trasách různé obtížnosti mohou spustit dolů.

Vazba na specifický cíl

- *Modernizace a rozvoj cyklistické infrastruktury pro každodenní dojížďku i rekreační funkci*

5.2.24 P/C24: Realizace a rozvoj segregovaných komunikací pro cyklisty oddělených od automobilového provozu

Popis opatření

Oproti jiným opatřením, tento návrh komunikace pro cyklisty segreguje od ostatního provozu a vytváří jim tak bezpečnější a pohodlnější infrastrukturu. Na rozdíl od komunikací vedených ve společném prostoru, při takto oddělených dopravních módech nedochází ke konfliktům mezi cyklisty a chodci. Cyklista se takto psychicky cítí bezpečněji, a i ti méně zdatní cyklisté jsou takto ochotnější použít kolo jako každodenní dopravní prostředek.

Prioritou budování segregovaných komunikací pro cyklisty jsou již existující trasy budované odděleně a na nich chybějící úseky, které by tyto cyklostezky propojili do uceleného celku. Jmenovitě jde hlavně o Labskou a Ploučnickou cyklotrasu, případně i přebudování Kozí dráhy na segregovanou cyklostezku.

Vazba na specifický cíl

- *Modernizace a rozvoj cyklistické infrastruktury pro každodenní dojížďku i rekreační funkci*

5.2.25 P/C25: Modernizace a rozvoj značení cyklotras

Popis opatření

Modernizace značení cyklotras není o nic méně důležité jako realizace toho nového. Značení by mělo být funkční a aktuální. Mělo by být jednoduše čitelné i uživateli, kteří neovládají český jazyk, například formou piktogramů a symbolů. Mimo značení samotné cyklostezky je třeba i doplňkové značení, jako například pokud dochází ke křížení s jinou infrastrukturní komunikací.

Značení může informovat také o různých dalších cílech. Může jít o různé turistické cíle (vyhlídky, restaurace, muzea apod.) nebo obecné cíle místních obyvatel (úřady, školy, veřejné instituce atd.). Vhodné je také informovat o možnostech parkování jízdních kol na cyklotrasách. Značení by mělo také respektovat aktuální technické předpisy, a proto je potřebné zastaralé nebo jinak nevyhovující značení nahrazovat aktuálním, které splňuje všechny předpisy a požadavky.

Vazba na specifický cíl

- *Modernizace a rozvoj cyklistické infrastruktury pro každodenní dojížďku i rekreační funkci*

5.2.26 P/C26: Podpora pro zavedení bikesharingu

Popis opatření

Jak již bylo zmíněno, bikesharing nebo systém sdílení kol umožňuje půjčit kolo na jednom stanovišti a na jiném ho vrátit. Nejčastěji se používá k přepravě po městě na krátké vzdálenosti, resp. krátký čas.

Pro budoucí dostatečné využití tohoto doplňkového systému je nezbytná podpora města pro jeho realizaci.

Systém sdílení kol není levná záležitost, nicméně je třeba myslet na jeho přínosy ve formě zlepšení dopravy, zdraví, rozvoje komunitního života, přilákání turistů, zlepšení mobility apod. Město však musí nastavit vhodné podmínky pro jeho realizaci a provozování.

Je zřejmé, že systém má větší úspěch ve městech, kde je jízda na kole pohodlná, bezpečná a možnosti pro parkování jízdních kol jsou velké. Je proto potřeba, aby zavedení tohoto systému šlo ruku v ruce s rozvojem cyklistické infrastruktury.

Vzhledem k reliéfu města je vhodné uvažovat o bikesharingu ve formě klasických jízdních kol i elektrokol.

V návaznosti na toto opatření je třeba realizovat i **opatření P/C5**.

Vazba na specifický cíl

- *Rozvoj sítě doprovodné cyklistické infrastruktury*

5.2.27 P/C27: Rozvoj sítě stojanů pro jízdní kola (jako doprovodná infrastruktura ve veřejném prostoru)

Popis opatření

Každá jízda začíná u zaparkovaného kola. Je proto velmi důležité mít na správných místech funkční, atraktivní, bezpečné a dostatečně rozšířené parkovací kapacity. Nejvhodnější umístění stanovišť s koly je tam, kde se ve velké míře pohybují lidé, prioritně jde o centra města, pěší zóny, parky, sportoviště, v blízkosti škol, veřejné dopravy, pracovišť, obchodních zařízení nebo kulturních institucí.

Parkování pro cyklisty by mělo být zahrnuto v každém souvisejícím plánovacím a rozhodovacím procesu v příslušném čase. To platí například pro rekonstrukce, přestavby, modernizace, novostavby a podobně – otázka parkování pro kola by se měla zahrnout do procesu již od počátku.

Je důležité si také uvědomit, na jakou parkovací dobu bude stojan využíván a na základě toho vybrat vhodný typ a způsob parkování. Pro krátkou a střední parkovací dobu (několik minut až 4 hodiny) je vhodný stojan, který umožní bezpečně uzamknout přední, zadní kolo i rám ke stojanu.

Je proto vhodné postupně v rámci obnovy nahrazovat nevhodné cyklostojany, ve kterých není možné bezpečně kolo uzamknout, resp. hrozí riziko krádeže či poškození kola.



Obrázek 42 Stojany na kola při univerzitě v Žilině (zdroj: RHDHV)

Rozvojem sítě stojanů pro jízdní kola se podpoří a zatraktivní cyklistická doprava ve městě pro každodenní i rekreační cesty.

V souvislosti s tímto opatřením je vhodné vytvořit mapu/aplikaci nebo webový portál, kde bude vyznačena poloha stojanů ve městě.

Vazba na specifický cíl

- *Rozvoj sítě doprovodné cyklistické infrastruktury*

5.2.28 P/C28: Rozvoj sítě úschoven pro jízdní kola

Popis opatření

Úschovny by měly být uzamykatelné místnosti uvnitř budovy nebo oplocený a zastřešený parkovací prostor a měly by být vybavené pro parkování kol různými druhy závěsů nebo stojanů. Úschovny mají být pod dohledem fyzickým nebo elektronickým s tím, že kolo vydá obsluha úschovny nebo automatický systém.

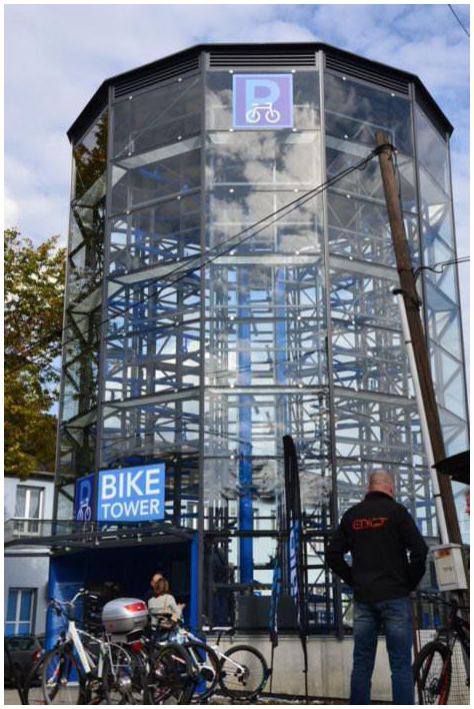
Vhodné jsou taky cyklistické boxy, které nabízí optimální ochranu před krádeží, vandalismem a povětrnostními podmínkami. Je to také vhodné řešení pro odstavování jízdních kol u obytných domů, které nenabízejí jinou bezpečnější možnost.

To, co bylo zmíněno v předešlém opatření, že parkování pro cyklisty by mělo být zahrnuto v každém souvisejícím plánovacím a rozhodovacím procesu v příslušném čase, platí i pro toto opatření. Je důležité brát na vědomí jinou parkovací dobu jako u klasických stojanů. Jedná se o dlouhou parkovací dobu, tj. doba delší než čtyři hodiny. Taková doba parkování se očekává

v místě práce, studia, ubytování, na nádražích, u památkových objektů, obchodních center a podobně. Kola by tedy měla být chráněna i před klimatickými vlivy.

V případě zpoplatnění úschoven je třeba myslet na pro uživatele přívětivou cenu. Od ceny za úschovu kola se bude odvíjet jejich využívanost a následně i návratnost investice do realizace úschoven.

Na následujících obrázcích 43 a 44 jsou vhodné příklady uschování kol.



Obrázek 43 Automatizovaný parkovací dům pro jízdní kola v Třinci (zdroj: msstavby.cz)



Obrázek 44 Cykloboxy instalované u děčínské knihovny (zdroj: RHDHV)

Rozvojem sítě úschoven pro jízdní kola se podpoří a zatraktivní cyklistická doprava ve městě pro každodenní i rekreační cesty.

V souvislosti s tímto opatřením je vhodné vytvořit mapu/aplikaci nebo webový portál, kde bude vyznačena poloha stojanů ve městě.

Vazba na specifický cíl

- *Rozvoj sítě doprovodné cyklistické infrastruktury*

5.2.29 P/C29: Realizace odpočinkových míst pro cyklisty

Popis opatření

Při budování a rozvíjení sítě cyklotras je třeba dbát i na doplňkovou infrastrukturu, jejíž součástí jsou i odpočinková místa. Je vhodné je budovat na cyklotrase v rozumných rozestupech mezi sebou. To znamená, že na rušných a frekventovaných cyklotrasách je vhodnější větší počet odpočinkových míst nebo méně míst, ale s vyšší kapacitou pro cyklisty toužící po odpočinku.

Odpočinkové místo by mělo být zastřešené, aby posloužilo jako úkryt cyklistům v případě nepříznivého počasí. Rovněž by mělo být vybaveno stolem a lavičkami na drobné občerstvení a posezení. Nevylučuje se ani rozšíření o ohniště. V případě zájmu soukromého investora je vhodný i stánkový prodej s nabídkou nápojů a jídel.

Odpočinkové místo může být také umístěno na místě s výhledem nebo v blízkosti zajímavé lokality, jakým může být vodopád, skály, zámek, hrad, zoo nebo jiný turistický cíl.

Odpočinkové místo již ve městě Děčín existuje pod zámkem. Další taková místa pro odpočinek je vhodné umístit i na jiných místech na cyklostezkách nebo v jejich blízkosti.



Obrázek 45 Odpočinkové místo na cyklostezce Labská v Děčíně (zdroj: RHDHV)

Vazba na specifický cíl

- *Rozvoj sítě doprovodné cyklistické infrastruktury*

5.2.30 P/C30: Realizace venkovních servisních míst pro jízdní kola na vytipovaných místech

Popis opatření

Provádět rutinní opravy kol je dnes možné i prostřednictvím veřejných servisních míst pro kola. V zahraničí již prakticky běžná věc, v Čechách existují zatím veřejné cyklopumpy.

Veřejné servisní stojany jsou samoobslužné a vybavené potřebnými nástroji pro běžnou údržbu a opravy kol, od utažení řídítek až po dohuštění kola. Na obrázku 46 je možné vidět jeden z mnoha typů takových veřejných servisních stojanů.



Obrázek 46 Veřejný servisní stojan pro kola v Belgii (zdroj: https://www.standaard.be)

Servisní stojany je vhodné osazovat na cyklisty frekventovaných místech, popřípadě v blízkosti zastavěných oblastí nebo v lokalitách s kamerovým dohledem, aby se minimalizovalo poškození stojanů.

Toto opatření zlepšuje a podporuje rozvoj cyklistické dopravy, aby se tento způsob dopravy stal běžnou součástí každodenních i rekreačních cest.

Vazba na specifický cíl

- *Rozvoj sítě doprovodné cyklistické infrastruktury*

5.2.31 P/C31: Podpora/realizace doprovodné infrastruktury ve školách, veřejných institucích a u významných zaměstnavatelů

Popis opatření

Kromě tlaku na instituce může město řešit realizaci infrastruktury a jejích doprovodných prvků s investory v rámci rekonstrukce nebo realizace nových projektů. Během projekce nových staveb může požadovat zakomponování do projektů komunikace pro cyklisty, vhodná parkoviště pro kola nebo zajištění prostoru pro kola u veřejných budov. Rovněž může podporovat nebo organizovat různé aktivity, jako např. Do práce/Do školy na kole, nebo vyjížďky na kole v rámci Evropského týdne mobility (viz **opatření M18, M19**).

Samotné město spravuje několik objektů a je zřizovatelem některých institucí. Mimo dvou budov magistrátu, jde o základní školy, městské muzeum, knihovnu, zoo, a další. Tedy je v jeho kompetenci možné zavedení takových opatření do praxe. Samozřejmě nestačí je jenom zavést, třeba je pak řádně kontrolovat a dodržovat.

Vazba na specifický cíl

- *Rozvoj sítě doprovodné cyklistické infrastruktury*

5.2.32 P/C32: Podpora cyklopůjčoven

Popis opatření

Základním prvkem cyklistiky jsou kola a město Děčín jako místní centrum cykloturistiky by mělo podporovat dostatečnou síť cyklopůjčoven. I když jde o soukromý sektor, město by jim mělo vytvářet dostatečně dobré podmínky tak, aby to přispělo k obecnému rozvoji.

Vhodně nastavená síť cyklopůjčoven dokáže také eliminovat problémy s nízkou kapacitou stanovišť pro kola ve vlacích. Během turistické špičky se často stává, že místa pro kola ve vlacích jsou již plně obsazená. Taková síť dokáže motivovat lidi, aby cestovali pohodlněji bez svých kol a v Děčíně si je vypůjčili.

Výhody ze sítě půjčoven kol mohou čerpat i samotní obyvatelé Děčína. Nemusí v domácnostech vlastnit horská kola, která pro denní dojíždění do práce nejsou tak pohodlná jako například městská kola. Horská nebo trekingová kola si tak mohou půjčit třeba jen na víkendovou turistiku.

Vazba na specifický cíl

- *Rozvoj sítě doprovodné cyklistické infrastruktury*

5.2.33 P/C33: Realizace infopanelů na vstupech cyklostezek do území, na křížení a významných místech

Popis opatření

Jde o poměrně jednoduché a dostupné opatření. Jeho záměrem je realizace infopanelů na konkrétních turistických místech, kde se turisté informují na zajímavé nebo potřebné údaje o dané lokalitě/cíli. Také na vstupu cyklostezky do města nebo křížení samotných cyklostezek by byla umístěna přehledná mapa cyklostezek protínajících město a turisticky zajímavých míst vhodných k navštívení. Vzhledem k tomu, že jde o panely zaměřené na cyklisty, byla by na ní vyznačena i doprovodná infrastruktura určená pro cyklisty. Jde například o úschovny na kola, terminály veřejné dopravy, místa určená pro sportovní cyklistiku, vnější servisní místa, cyklopůjčovny a podobně.

Vazba na specifický cíl

- *Rozvoj sítě doprovodné cyklistické infrastruktury*

5.2.34 P/C34: Výstavba parkovišť B+R u významných zastávek VHD

Popis opatření

„Smyslem systému Bike & Ride je vybudovat infrastrukturu umožňující bezpečné odstavení jízdního kola v prostorách stanice nebo zastávky veřejné dopravy, jež umožní cestujícímu pokračovat k cíli své cesty veřejnou hromadnou dopravou anebo naopak. Jízdní kolo v systému funguje jako dopravní prostředek na krátké vzdálenosti z místa bydliště (či zaměstnání) ke stanici. Vzhledem k tomu, že rádius dostupnosti stanice je na kole větší než pěšky, je podpora systému Bike & Ride v zájmu železničního dopravce, neboť tím výrazně stoupá počet potenciálních uživatelů.“ [zdroj: cyklodoprava.cz]

Pro rozvoj B+R je důležité budovat cyklistické parkoviště, která umožní bezpečné a pohodlné celodenní parkování kol i z toho důvodu, že v dopravní špičce je problematická přeprava jízdního kola v dopravním prostředku.

Poplatek za parkování bývá propojen s lístky na veřejnou dopravu ve formě zvýhodněného tarifu nebo je zdarma (vazba na **opatření M2**).

Síť parkovišť je vhodné budovat na celém území města na nejvýznamnějších zastávkách MAD a na zastávkách, které jsou spádové pro větší území (např. Folknáře, Březiny, Horní Oldřichov, Chrochvice, Krásný Studenec apod.) alespoň v nejjednodušší formě stojanů na kola. Parkoviště B+R je vhodné realizovat v návaznosti na **opatření A14, A18, V25, V48, V52** ad.

Příklady frekventovaných zastávek MAD:

- Autobusové nádraží
- Tyršova
- Myslbekova
- Bynov – U Zámečku
- Kaufland
- Pivovar
- Letná
- Kozinova
- Boletice – sídliště
- Liliová

A všechny železniční stanice a zastávky:

- Děčín, hl. nádraží
- Děčín, východ
- Březiny u Děčína
- Děčín – Staré Město
- Křešice u Děčína
- Boletice nad Labem
- Vilsnice
- Děčín – Přípeř
- Děčín – Prostřední Žleb
- Děčín – Čertova Voda
- Dolní Žleb

Vazba na specifický cíl

- *Rozvoj multimodálních opatření*

5.2.35 P/C35: Realizace bezbariérových úprav u center služeb a přístup do veřejných budov a institucí

Popis opatření

Tak, jak byl vytvořen dokument Generel bezbariérových tras pro místní část Podmokly, kde se mimo samotných tras řešil také bezbariérový přístup do budov občanské vybavenosti, je potřeba vytvořit obdobný dokument pro další místní části, aby vznikla ucelená síť těchto tras.

Základní principy bezbariérového přístupu do budov jsou:

- přístupy musí být bez schodů a vyrovnávacích stupňů,

- přístupy se musí vytyčit přirozenými nebo umělými vodicími liniemi,
- u budov se specializovanými službami pro osoby se zrakovým postižením, nemocnic, krajských úřadů, nádražních budov, odbavovacích terminálů veřejné dopravy musí být vybaveny akustickými prvky,
- musí být v úrovni komunikace pro chodce,
- brání-li tomuto řešení závažné územně technické nebo stavebně technické důvody, může být vyrovnání výškového rozdílu řešeno bezbariérovou rampou,
- v odůvodněných případech u dokončených staveb zdvihací plošinou.

(zdroj: Bezbariérová řešení staveb, prof. Ing. arch. Irena Šestáková)



Obrázek 47 Příklady bezbariérového vstupu do budovy (zdroj: Bezbariérová řešení staveb, prof. Ing. arch. Irena Šestáková)

Město má ve svém aktuálně platném Strategickém plánu rozvoje města Děčín obsažen „Zásobník projektů k zařazení do Akčního plánu strategického rozvoje města Děčín pro rok 2019“. V tomto zásobníku se nacházejí projekty v různém stádiu rozpracovanosti, s jejichž realizací se počítá v nejbližším období.

Projekty ze zásobníku projektů týkající se realizace bezbariérových úprav jsou uvedeny v tabulce 1. Uvedené projekty lze chápat jako vzorové a pro všechna návrhová období se předpokládá rozšíření tohoto zásobníku o další projekty.

Tabulka 1 Zásobník projektů na bezbariérové úpravy na nejbližší období (zdroj: MmD)

Školní jídelna (ŠJ) v Jungmannově ulici (Děčín IV-Podmokly) - výstavba venkovního výtahu	ZŠ a MŠ Vojanova (Děčín XVII - Jalůvčí) - komplexní bezbariérovost ZŠ Sv. Čecha
ŠJ Sládkova (Děčín I - Děčín) – komplexní bezbariérovost	ZŠ a MŠ Vojanova (Děčín VIII - Dolní Oldřichov) - komplexní bezbariérovost MŠ Saská
Dům dětí a mládeže (DDM) Teplická (Děčín IV - Podmokly) – komplexní bezbariérovost DDM Boletice	ZŠ a MŠ Vojanova (Děčín XVII - Jalůvčí) - komplexní bezbariérovost MŠ Srní – Jalůvčí
DDM Teplická (Děčín IV - Podmokly) – komplexní bezbariérovost DDM Divišova	ZŠ a MŠ Školní (Děčín VI - Letná) - komplexní bezbariérovost
ZŠ Kamenická (Děčín II - Nové Město) - komplexní bezbariérovost	ZŠ a MŠ Školní (Děčín VI - Letná) - komplexní bezbariérovost MŠ Weberova
ZŠ a MŠ Březová (Děčín III - Staré Město) - komplexní bezbariérovost ZŠ Březová	ZŠ Míru (Děčín XXXII - Boletice nad Labem) - komplexní bezbariérovost
ZŠ a MŠ Březová (Děčín III - Staré Město) - komplexní bezbariérovost MŠ Rakovnická a MŠ Březová	ZŠ Komenského nám. (Děčín I - Děčín) - komplexní bezbariérovost
ZŠ a MŠ Kosmonautů (Děčín XXVII - Březiny) - komplexní bezbariérovost	MŠ Klostermannova (Děčín VI - Letná) - komplexní bezbariérovost
ZŠ Vrchlického (Děčín II - Nové Město) - komplexní bezbariérovost	MŠ Klostermannova (Děčín VI - Letná) - komplexní bezbariérovost MŠ Moskevská
Školní družina (ŠD) Vrchlického (Děčín II - Nové Město) - komplexní bezbariérovost	MŠ Klostermannova (Děčín VI - Letná) - komplexní bezbariérovost MŠ Thunská
ZŠ a MŠ Na Pěšině (Děčín IX - Bynov) - komplexní bezbariérovost	MŠ Klostermannova (Děčín XXIV - Krásný Studenec) - komplexní bezbariérovost MŠ Krásný Studenec
ZŠ a MŠ Na Pěšině (Děčín IX - Bynov) - komplexní bezbariérovost MŠ Rudolfova	MŠ Liliová v Děčíně (Děčín II - Nové Město) - komplexní bezbariérovost
ZŠ a MŠ Máchovo nám. (Děčín IV - Podmokly) - komplexní bezbariérovost ZŠ Bezručova	DDM Teplická (Děčín IV - Podmokly) - komplexní bezbariérovost DDM Březiny
ZŠ a MŠ Máchovo nám. (Děčín IV - Podmokly) - komplexní bezbariérovost MŠ Chmelnická - Vilsnice	MŠ Liliová (Děčín II - Nové Město) - komplexní bezbariérovost MŠ Tylova
ZŠ Na Stráni (Děčín VI - Letná) - komplexní bezbariérovost	MŠ Riegrova (Děčín II - Nové Město) - komplexní bezbariérovost
ZŠ Na Stráni (Děčín VI - Letná) - komplexní bezbariérovost ŠD Klostermannova	MŠ Riegrova (Děčín II - Nové Město) - komplexní bezbariérovost MŠ Pohraniční
ZŠ Vojanova (Děčín VIII - Dolní Oldřichov) - komplexní bezbariérovost	a další

Vodítkem při řešení bezbariérových úprav může být i publikace Pohled na bezbariérovost v každodenním životě – příklady bezbariérových řešení z ČR a Švýcarska, kterou vydalo Občanské sdružení Život bez bariér. Publikace je dostupná na webových stránkách https://zbb.cz/sites/default/files/data-uzivatele/banyrova/PDF/analyha_final.pdf.

Realizací výše uvedených projektů se otevře cesta pro lepší začlenění dětí (osob) do života společnosti, kteří jsou handicapovaní anebo jsou po úrazu a bariérový přístup by jim znemožňoval přístup do školy.

Vazba na specifický cíl

- *Zvýšení bezpečnosti účastníků silničního provozu*

5.2.36 P/C36: Realizace bezbariérových úprav na veřejném prostoru

Popis opatření

V první řadě je třeba připomenout, že realizací bezbariérových bude ovlivněn pohyb poměrně široké skupiny obyvatel. Kromě osob na vozíku jsou to třeba senioři, rodiče s kočárky a malými dětmi, těhotné ženy, osoby malého/nadměrného vzrůstu, osoby po úrazu nebo osoby cestující s objemnými zavazadly.

K bezbariérovým úpravám na veřejném prostranství patří kromě odstranění překážek v podobě malých schůdků na náměstích či výměně nevyhovujících povrchů také bezbariérové úpravy chodníků a pobytového prostoru.

Venkovní bariéry představují kromě obrubníků a venkovních schodišť také příliš velký příčný či podélný sklon pozemních komunikací, které znemožňují pohyb osobám s omezenou schopností pohybu.

Všechna místa a zařízení, která jsou pro osoby na vozíku vyhrazena, je třeba označit pomocí piktogramů s mezinárodním symbolem přístupnosti a na viditelné místo nainstalovat orientační tabule s informacemi o jejich umístění a přístupové trase. Při instalaci informačních prvků nelze zapomínat hlavně na omezené zorné pole takových osob. Docílí se tím tak jejich bezproblémová orientace.

Informace jsou čerpány z již zmíněné publikace Pohled na bezbariérovost v každodenním životě – příklady bezbariérových řešení z ČR a Švýcarska, kterou vydalo Občanské sdružení Život bez bariér. Publikace je dostupná online na: https://zbb.cz/sites/default/files/data-uzivatele/banyrova/PDF/analyha_final.pdf.

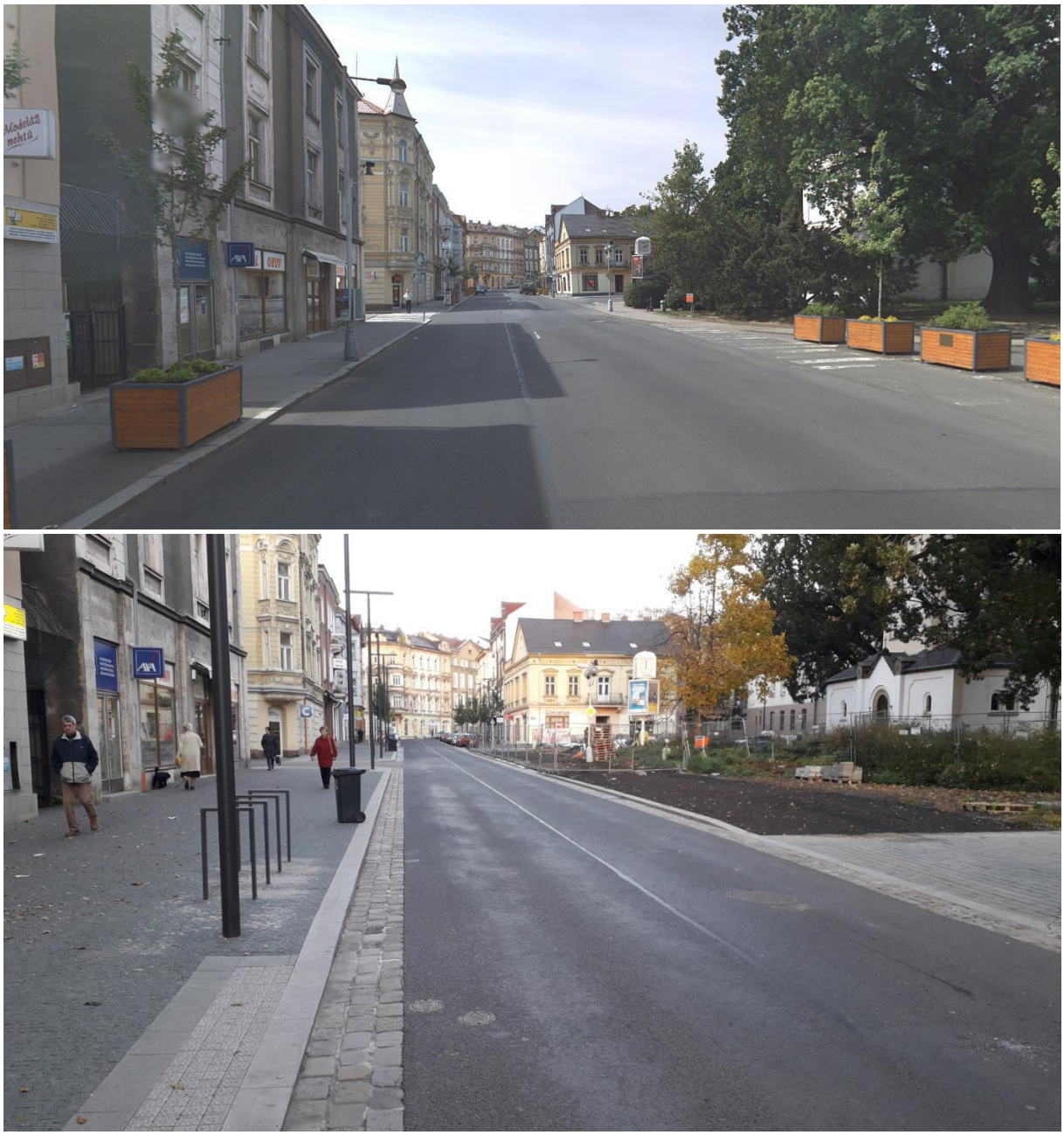
Vazba na specifický cíl

- *Zvýšení bezpečnosti účastníků silničního provozu*

5.2.37 P/C37: Realizace rozšíření chodníků a pobytových prostorů na úkor silnic pro motorová vozidla

Popis opatření

Na stávající síti chodníků, především v centrech města, je na mnoha místech nedostatečná šířka. Při větší koncentraci chodců jsou chodci jdoucí blíže k vozovce nuceni do ní vstoupit, aby se vyhnuli protijdoucímu proudu. Dle ČSN 736110 je minimální šířka chodníku pro obousměrný provoz chodců 1,5 m plus bezpečnostní odstup od vozovky. Proto je žádoucí v místech, kde je to možné a je větší výskyt chodců, rozšiřovat chodníky na úkor komunikace pro motorová vozidla. Jedním z již realizovaných řešení je například ulice Prokopa Holého.



Obrázek 48 Ulice Prokopa Holého před rekonstrukcí a v průběhu rekonstrukce (zdroj: mapy.cz, RHDHV)

Z výše uvedených fotografií je názorně vidět, jak se výrazně zkvalitnil pobytový prostor pro pěší a cyklistickou dopravu. Užší komunikace pro motorová vozidla bude podvědomně řidiče nutit jet maximální dovolenou rychlostí a cyklista se bude na komuniakci cítit bezpečněji. Širší chodníky, které jsou bezbariérové, umožní chodcům komfortnější a bezpečnější pohyb. Takto zrealizovaná úprava může být vzorem pro stavební úpravy dalších ulic na území města.

To samé platí i o pobytových prostorech. V lokalitách, kde se střetává více chodců na jednom místě je taktéž na místě řešit bezpečnost chodců na úkor automobilové dopravy. Příklady takových lokalit jsou uvedeny v **opatřeních P/C59** a **P/C60**.

Vazba na specifický cíl

- *Zvyšování podílu ploch v uličním prostoru pro pěší, cyklisty a pro pobytovou funkci*

5.2.38 P/C38: Zatraktivnění obou center města

Popis opatření

Stávající uspořádání veřejného prostoru v centrech města je v současné době spíše nakloněno automobilové dopravě. Komunikace a plochy jsou převážně využívány parkujícími vozidly. Intenzity automobilové dopravy na Masarykově náměstí jsou pro tuto centrální část Děčína I příliš vysoké. Z tohoto důvodu je potřeba provést taková opatření, která nejen sníží objem automobilové dopravy, ale i vytěsní část vozidel z náměstí a přilehlých ulic do vhodnějších lokalit jako např. parkovacích domů. Centra města je možné přiblížit lidem například pomocí **opatření A14, A15, A16, A17, A18, A19**, **P/C61**.

Vazba na specifický cíl

- *Zvyšování atraktivity veřejného prostoru pro pěší, cyklisty a pro pobytovou funkci*

5.2.39 P/C39: Realizace architektonických soutěží na úpravu veřejných prostor

Popis opatření

Je žádoucí, aby byly realizovány architektonické soutěže, které by svými návrhy transformovaly plochy veřejného prostoru a odbornými znalostmi a zkušenostmi architektů přispěly ke zkrášlení a zvýšení atraktivity a funkčnosti veřejných prostor města Děčína.

„Vypsání architektonické soutěže je jedinečnou příležitostí, jak zapojit obyvatele do architektonických a urbanistických plánů města či obce. Je nenahraditelným pojítkem mezi obcí a občany. S participací je proto vhodné začít co nejdříve a zohlednit ji již při přípravě zadání architektonické soutěže. O jejím průběhu pak vyhlašovatel informuje veřejnost a její propagací získává prostor nejen pro komunikaci s občany, ale i s médii. Vyhlášení výsledků pak doprovází výstava soutěžních návrhů, na níž se může veřejnost s každým z nich i s komentářem poroty obeznámit.“ (zdroj: Deník veřejné správy)

Zapojení místních obyvatel všech věkových kategorií jistě přispěje k různorodým požadavkům s nápady, jak upravit veřejný prostor. Mohly by tak vzniknout vzorové participační projekty.

Veřejný prostor (v závislosti na typu) by mohl být upraven tak, aby byl primárně určen pro pěší pohyb s výskytem cyklistů (a s občasným zásobováním okolních objektů vozidlem) a relaxaci (odpočinek, schůzky, hry dětí apod.), spolu s pořádáním různých krátkodobých akcí.

Vynaložené finanční prostředky na uspořádání takové soutěže se mnohokrát vracejí již ve stadiu realizace. Klíčem ke kvalitně vypracovaným projektům a následným návrhům je jasné formulování zadání, které eliminuje změny v průběhu stavby. Také správným výběrem ze série předložených řešení je možné dosáhnout zásadní úsporu.

Při přípravě architektonických a urbanistických soutěží by měl zadavatel spolupracovat se svým městským architektem, případně může využít služeb České komory architektů.

Vzorovým příkladem realizace takové akce je v minulosti realizovaná architektonická soutěž na podobu lávky pro pěší a cyklisty podél železničního mostu (**opatření P/C13**).

Vazba na specifický cíl

- *Zvyšování atraktivity veřejného prostoru pro pěší, cyklisty a pro pobytovou funkci*

5.2.40 P/C40: Realizace běžeckých tras

Popis opatření

Tak, jak byla realizována běžecká trasa se čtyřmi běžeckými okruhy na děčínském Kvádrberku, je přínosné v realizaci dalších tras pokračovat a vytvořit tak vhodné podmínky pro aktivní trávení volného času i na jiných místech v Děčíně. Zvýší se tím pro obyvatele a návštěvníky města nabídka trávit volný čas i jiným způsobem, který je mimo jiné spojen s fyzickou aktivitou na čerstvém vzduchu.

Trasy je vhodné navrhovat především v lesích, parcích, na loukách, na zpevněných i nezpevněných pěšinách s různými úrovněmi obtížnosti, které by zahrnovaly nejen mírné, ale i pro občany s vyšší kondicí větší terénní převýšení.

Tyto trasy je možné využít i na Nordic Walking, to znamená na dynamickou chůzi s holemi k tomu určenými. Město má v zásobníku projektů i rozšíření tras pro Nordic Walking v levobřežní části města (směr lokalita Děčínský Sněžník), který je aktuálně (08/2019) ve fázi záměru.

Vazba na specifický cíl

- *Zvyšování atraktivity veřejného prostoru pro pěší, cyklisty a pro pobytovou funkci*

5.2.41 P/C41: Realizace naučných stezek po turistických zajímavostech města

Popis opatření

Pomocí tohoto opatření dojde k zatraktivnění města a jeho historických a přírodních památek a ulehčí turistům orientaci, které nabízí město. Značení musí být jednoduché a srozumitelné i pro zahraniční turisty. To znamená, že je třeba se vyhnout nadbytečným a nepotřebným informacím, a raději se zaměřit na značky a orientační tabule s piktogramy

charakterizující danou památku, která bude srozumitelná všem návštěvníkům města. V souvislosti se značením je vhodné vytvořit i naučné tabule o konkrétních zajímavostech, které by se pak nacházely u turistických cílů.

Turistické trasy nemusí vést pouze po lesních a přírodních cestách, ale i po památkách, které se na území města a jeho blízkém okolí nachází.

Toto opatření podporuje revitalizaci náměstí a parků, aby reprezentovaly město Děčín a přispěly tak k jeho atraktivitě.

Vazba na specifický cíl

- *Zvyšování atraktivity veřejného prostoru pro pěší, cyklisty a pro pobytovou funkci*

5.2.42 P/C42: Revitalizace a obnova zeleně, parků a parčíků

Popis opatření

Při revitalizaci je třeba pamatovat na její základní princip, tj. zachování a podpora přírodního charakteru spolu s nerušivým začleněním aktivit.

Neudržované a znečištěné plochy městské zeleně je nutné upravit na celoměstské významné prostranství a podpořit v jednotlivých lokalitách význam těchto míst. Jednou z forem podpory může být vytvoření klidných center nebo víceúčelových prostorů pro konání sportovních a kulturních akcí.

Samozřejmou součástí parku by měl být mobiliář včetně veřejného osvětlení. Dále je možné na některých místech doplnit herní prvky, drobnou architekturu, workout či houpačky.

Realizováním opatření se dosáhne vrácení atraktivity veřejného prostoru a vrácení života na veřejná prostranství.

Vazba na specifický cíl

- *Rozšiřování zelených ploch a podpora výsadby zeleně*

5.2.43 P/C43: Realizace nových zelených ploch, parků a parčíků

Popis opatření

Aby bylo město Děčín příjemné, atraktivní a zdravé pro život obyvatel, ale i jeho návštěvníky, je žádoucí vytvářet nové zelené plochy, parky a parčíky s pravidelnou péčí o ně a docílit příjemnějšího a atraktivnějšího vzhledu města.

Je to také jeden ze způsobů jak bojovat se změnou klimatu a její následky, především se suchem. Zelené plochy jsou též atraktivnější pro sport ve srovnání s betonově-asfaltovou městskou zástavbou.

Samozřejmou součástí parku by měl být mobiliář včetně veřejného osvětlení. Dále je možné na některých místech doplnit herní prvky, drobnou architekturu, workout či houpačky.

Realizováním opatření se dosáhne vrácení atraktivity veřejného prostoru a vrácení života na veřejná prostranství.

Vazba na specifický cíl

- *Rozšiřování zelených ploch a podpora výsadby zeleně*

5.2.44 P/C44: Jednotný mobiliář na území města

Popis opatření

Do mobiliáře patří například odpadkové koše, autobusové zastávky, lavičky, kašny, pítka, stojany na kola, zahrazovací sloupky, veřejné osvětlení a mnoho dalších prvků. Je nepostradatelnou částí města a musí sloužit účelu, pro který byl vyroben. Do svého okolí by měl zapadnout designem a zároveň musí být odolný vůči vandalům i povětrnostním vlivům.

Styl a design mobiliáře ve městě odrážejí jeho charakter a atraktivitu a je vhodné mít ho sjednocený. Předejde se tím vizuálnímu smogu, který trápí mnoho měst. Je to zároveň i jeden z prvků regulace reklamy ve veřejném prostoru.

Vazba na specifický cíl

- *Rozvoj a údržba doplňkové infrastruktury ve veřejném prostoru*

5.2.45 P/C45: Realizace a modernizace mobiliáře a doprovodné infrastruktury

Popis opatření

Mobiliář, který je buď zastaralý, nebo neodpovídá současným potřebám, je nutné vyměnit a také doplnit do míst, kde je potřeba. Jde hlavně o lavičky a koše nejen na veřejných prostranstvích, ale také na vyhlídkových místech v lese. Nezbytná jsou pítka nejen pro lidi, ale také pro zvířata, která jsou v letních měsících velmi žádoucí. Na obrázku 49 je uveden vzor, jak by takové pítko mohlo vypadat.



Obrázek 49 Ilustrační obrázek pítek pro občany i zvířata v Ostravě – Porubě (zdroj: zelenaporube.cz)

V rámci veřejného osvětlení, které je rovněž součástí městského mobiliáře, je potřeba staré nevyhovující sloupy (lampy) nahradit novými, které budou zabírat méně prostoru na chodnících, budou esteticky vhodnější a zároveň budou energeticky méně náročné. Na obrázku 50 jsou fotky veřejného osvětlení v Děčíně, kde je možné vidět zastaralý a nevhodný sloup, který zabírá značnou část chodníku, ale také ten novější, který je vhodnější.

Na místech, kde chybí veřejné osvětlení, je potřeba jej doplnit. Jedná se hlavně o trasy, které využívají chodci pro své cesty, ale také například i na dětských hřištích.



Obrázek 50 Veřejné osvětlení v Děčíně – špatný a dobrý příklad

Město má ve svém aktuálně platném Strategickém plánu rozvoje města Děčín obsažen „Zásobník projektů k zařazení do Akčního plánu strategického rozvoje města Děčín pro rok 2019“. V tomto zásobníku se nacházejí projekty v různém stádiu rozpracovanosti, s jejichž realizací se počítá v nejbližším období.

Projekty ze zásobníku projektů týkající se realizace a modernizace mobiliáře a doprovodné infrastruktury jsou uvedeny v tabulce 2. Uvedené projekty lze chápat jako vzorové a pro všechna návrhová období se předpokládá rozšíření tohoto zásobníku o další projekty.

Tabulka 2 Zásobník projektů na úpravy VO na nejbližší období (zdroj: MmD)

Rozšíření sítě VO - MK p.p.č. 591/1 k.ú. Folknáře	Úprava rozvodů VO Děčín Křešice (část Klicperova, U Školy, Potoční a Lužní)
Rozšíření sítě VO - p.p.č. 786/20 k.ú. Pr. Žleb, Červený vrch	Úprava rozvodů VO Děčín Křešice (část Vítězství, Družinova, U Školy, Klicperova)
Rozšíření sítě VO - ul. Jílovská, Dč. 7	Úprava rozvodů VO Děčín - Dolní Oldřichov, ul. Na Hrázi
Rozšíření sítě VO - ul. Liberecká (panelová cesta k dopravnímu hřišti)	Úprava sítě VO Děčín-Dolní Žleb - (od zastávky ČD směr č.p. 107)
Rozšíření sítě VO vč. nového chodníku - p.p.č. 761/130 k.ú. Bynov	Úprava rozvodů VO Děčín - Dolní Žleb - (od zastávky ČD směr č.p. 48)
Úprava sítě VO - Maxičky (dokončení stavby)	VO - trasa Bynov - napojení do integrační platformy
VO v rámci výstavby - autobusové zálivy - Děčín, Březiny Reko silnice II/262 Starý Šachov - Děčín	VO - Děčín II, Škroupova
Úprava rozvodů sítě VO - Dč. 6, ul. Na Stráni, U Kaple	VO - Děčín VI, Slovanská
Úprava rozvodů sítě VO - Dč.- H. Oldřichov II. etapa	Úprava sítě VO – Děčín - Václavov, Ptačí, U Rybníka, část Václavovské
Úprava rozvodů sítě VO - H. Oldřichov III. etapa	Úprava sítě VO - Děčín XXXII, U Trati
Úprava rozvodů sítě VO - Dč. 7, V Hliništi	Úprava sítě VO - Děčín XII - Vilsnice, Šeříkova
Úprava rozvodů sítě VO - Dč. 7, Holubova, U Hřiště	VO - Děčín II, Lužická
Úprava rozvodů sítě VO - Dč. 7, Mendelova, Truhlářská	Úprava sítě VO - Děčín XXVII (část ul. Českolipské, MK ke hřbitovu)
Úprava rozvodů sítě VO - Dč. 23, Popovická	Úprava sítě VO – Děčín - Přípeř, směr Jalůvčí
Výměna sloupů a kabel. vedení, ul. Škroupova, Děčín II (koordinace s opravou chodníku)	Úprava sítě VO - Děčín VII, Mendelova, Truhlářská
a další	

Vazba na specifický cíl

- cíle *Rozvoj a údržba doplňkové infrastruktury ve veřejném prostoru*

5.2.46 P/C46: Realizace vodních prvků na veřejných prostorech

Popis opatření

Vodní prvky jsou skvělým estetickým a kompozičním prvkem, který zpříjemní pobyt v parku či na náměstí, v horkých dnech osvěží a celkově vytváří relaxační atmosféru v daném prostředí. Voda významně ovlivňuje mikroklima města podobně jako zeleň, to znamená, že zvyšuje vzdušnou vlhkost, snižuje extrémní teploty v horkých dnech a prvky využívající tryskající nebo padající vodu pročišťují vzduch od prašných nečistot.

Mezi vodní prvky patří fontány, kašny, pítka, rozprašovače či okrasná jezírka. Zajímavým designem či večerním nasvícením se rovněž docílí vyšší návštěvnost veřejných prostranství.

V rámci revitalizací náměstí by se nemělo zapomínat na tyto doplňky, které jsou zajímavým nástrojem na změnu estetického vzhledu města, a také přínosem pro život obyvatel města, jeho návštěvníků a další generace.

Vazba na specifický cíl

- *Rozvoj a údržba doplňkové infrastruktury ve veřejném prostoru*

5.2.47 P/C47: Realizace doprovodných prvků veřejného prostoru pro pobytové i sportovní aktivity (BBQ místa, altánky, pingpongové stoly, apod…)

Popis opatření

Tímto opatřením se docílí vyšší atraktivita veřejného prostranství, která bude motivovat lidi trávit volný čas venku a více se socializovat. Mohou to být např. barbeque místa, kde se může grilovat, altánky, pingpongové stoly a další různé doprovodné prvky veřejného prostoru pro pobytové a sportovní aktivity.

Vazba na specifický cíl

- *Rozvoj a údržba doplňkové infrastruktury ve veřejném prostoru*

5.2.48 P/C48: Realizace veřejných WC

Popis opatření

Slušné a čisté veřejné toalety jsou samozřejmou součástí každého moderního města. Dostupnost veřejných WC zajistí čistotu veřejného prostranství a předejde se tak nechtěnému znečištění veřejného prostoru, zejména parků a jiných zelených ploch.

Tato skutečnost je zároveň součástí vizitky města, kterou hodnotí turisté, ale také motivuje místní obyvatele trávit více času ve veřejném prostoru města, např. na Mariánské louce.

Vazba na specifický cíl

- *Rozvoj a údržba doplňkové infrastruktury ve veřejném prostoru*

5.2.49 P/C49: Odstranění bezpečnostních závad na stávající infrastruktuře pro pěší a cyklisty

Popis opatření

Odstraněním bezpečnostních závad se zvýší bezpečnost silničního provozu v řešeném území. Zvýšená bezpečnost znamená snížené externí náklady na IZS, léčebné náklady, ale i škody na majetku a infrastruktuře. Také to znamená méně nehod, které by znamenaly omezení silničního provozu, větší plynulost dopravy, menší časové ztráty a udržitelné dopravní chování ve městě Děčín. Bezpečnost dopravy je také řešena podrobně v analytické části dokumentu, kapitola 18.

Zvýšená bezpečnost pro pěší a cyklisty znamená také zvýšený komfort a pohodlí u těchto nejzranitelnějších účastníků silničního provozu. Zvyšováním tohoto pozitivního pocitu bude obyvatele jednodušší motivovat, aby začali tuto formu dopravy využívat každodenně jako primární. A to vše povede k zajištění udržitelné mobility ve městě Děčín.

Vazba na specifický cíl

- *Zvýšení bezpečnosti pěší a cyklistické infrastruktury, vč. křížení s ostatní infrastrukturou*

5.2.50 P/C50: Realizace bezpečných přechodů pro chodce a míst pro přecházení

Popis opatření

Přecházení chodců přes pozemní komunikace patří mezi nejrizikovější manévry pěšího pohybu. Proto je potřeba dbát na realizaci bezpečných přechodů a míst pro přecházení. Bezpečnost chodců je třeba primárně zajišťovat s ohledem na skupiny obyvatel v místech u škol, zdravotnických zařízení, zastávek veřejné dopravy, na průtazích silnic vyšších tříd, v místech vysokých intenzit motorové dopravy a v místech s vyšším pohybem chodců.

Aby přechody pro chodce plnily svoji funkci, musí být přehledné a splňovat dle norem určité parametry. U nedělených přechodů by měla být délka chodníku mezi obrubami maximálně 6,5 m (ve výjimečných případech na stávajících přechodech při rekonstrukcích 7 m). U přechodů pro chodce překonávajících širší komunikaci je třeba zřizovat ochranné ostrůvky. Rozhledová vzdálenost při rychlosti vozidla musí být minimálně 50 m. U škol se doporučuje maximální dovolená rychlost 30 km/h.

Každý přechod pro chodce by měl být zároveň vhodně nasvětlen pro zajištění maximální možné bezpečnosti chodců.

V rámci úprav či realizace přechodů pro chodce je třeba brát v úvahu i pohyb cyklistů, a tedy úpravy tomu adekvátně přizpůsobit.

Důležité je zajištění bezpečnosti nejen na přechodech pro chodce, ale i v místech pro přecházení.

Město má ve svém aktuálně platném Strategickém plánu rozvoje města Děčín obsažen „Zásobník projektů k zařazení do Akčního plánu strategického rozvoje města Děčín pro rok 2019“. V tomto zásobníku se nacházejí projekty v různém stádiu rozpracovanosti, s jejichž realizací se počítá v nejbližším období.

Projekty ze zásobníku projektů týkající se realizace bezbariérových úprav jsou uvedeny v tabulce 3. Uvedené projekty lze chápat jako vzorové a pro všechna návrhová období se předpokládá rozšíření tohoto zásobníku o další projekty.

Tabulka 3 Zásobník projektů na úpravy přechodů pro chodce a míst pro přecházení na nejbližší období (zdroj: MmD)

přechod pro chodce Březiny (Děčín XXVII - Březiny)	přechod pro chodce Sládkova x Nerudova (Děčín I - Děčín)
přechod pro chodce 28. října x Kaštanová (Děčín I - Děčín)	Mírové náměstí x Ruská (Děčín IV - Podmokly) - snížení obrub, provedení úpravy pro nevidomé
přechod pro chodce Boletice, Vítězství x Janáčkova (Děčín XXXII - Boletice nad Labem)	výstavba místa pro přecházení Litoměřická x Roudnická (Děčín III - Staré Město) - osvětlení, stavební úpravy
přechod pro chodce Boletice, Vítězství x Verneřická (Děčín XXXII - Boletice nad Labem)	přechod pro chodce Teplická x Oldřichovská (Děčín XXI - Horní Oldřichov) - osvětlení, stavební úpravy
přechod pro chodce Křešice, Vítězství x Na Točně (učiliště) (Děčín XXXI - Křešice)	osvětlení přechodů pro chodce - ul. Krokova, Benešovská (u Libverdy) (Děčín XXVII - Březiny)
přechod pro chodce Křešice, Vítězství x Potoční (škola) (Děčín XXXI - Křešice)	přechod pro chodce a rampa + VO v ul. Kamenická x Lužická, (Děčín II - Nové Město)
přechod pro chodce Labské nábřeží x Tyršův most (Děčín IV - Podmokly)	nové místo pro přecházení v ul. Kamenická x Brožíkova (Děčín II - Nové Město)
přechod pro chodce Litoměřická x Příčná (Děčín III - Staré Město)	nové místo pro přecházení v ul. Riegrova x Hluboká (Děčín II - Nové Město)
a další	



Obrázek 51 Nevyhovující přechod pro chodce před učilištěm v Křešicích (zdroj: maps.google.com)

Vazba na specifický cíl

- *Zvýšení bezpečnosti přechodů pro chodce a míst pro přecházení*

5.2.51 P/C51: Segregace chodců a cyklistů na samostatné stezky

Popis opatření

Toto opatření od sebe odděluje cyklisty a chodce. Vytváří tak samostatné komunikace pro obě skupiny a přispívá k zajištění větší bezpečnosti pro jednotlivé skupiny účastníků silničního provozu.

Nejasné vedení, případně vedení ve společném prostoru vytváří konfliktní situace mezi těmito účastníky provozu. Z praxe jsme často svědky až agresivního chování těchto účastníků mezi sebou. Takto budované komunikace tak přispějí k větší bezpečnosti všech skupin účastníků silničního provozu ve městě.



Obrázek 52 Oddělená stezka pro chodce a cyklisty v Žilině (zdroj: maps.google.com)

Vazba na specifický cíl

- cíle *Snížení nehodovosti pěších a cyklistů*

5.2.52 P/C52: Řešení kritických míst s nehodovostí chodců a cyklistů

Popis opatření

V rámci tohoto opatření se řeší zejména kritická, nehodová nebo jinak nevyhovující místa na komunikační síti s účastí chodců a cyklistů. Z pohledu udržitelné mobility je nezbytné, aby komunikační síť města byla plynulá a bezpečná pro všechny účastníky silničního provozu. Zvyšování bezpečnosti, nejen pocitově, ale i reálně, na dopravní infrastruktuře je důležité pro další rozvoj města a dopravy v něm pro všechny. Pouze pokud bude komunikační síť města bezpečná pro všechny módy dopravy, budou lidé ochotni cestovat a rozvíjet město do budoucna. Bezpečnost dopravy je také řešena podrobně v analytické části dokumentu, kapitola 18.

Vazba na specifický cíl

- *Zvýšení bezpečnosti účastníků silničního provozu*

5.2.53 P/C53: Rozvoj pěších zón

Popis opatření

Pěší zóna je místní komunikace s vyloučenou motorovou dopravou mimo obslužné motorové dopravy za stanovených podmínek provozu. Pěší zóny tvoří jedna nebo více zklidněných komunikací (ulic, náměstí, příp. další veřejné prostory), obvykle v obchodním nebo historickém centru města, nebo v centrech občanského vybavení. Prostor místní komunikace v této zóně je zpravidla řešen v jedné úrovni a stavebně upraven.

V současné době se nachází pěší zóna pouze v ulici Křížová. Zavádění režimu „Pěší zóna“ v dalších lokalitách bude závislé na vývoji zklidňování dopravy na území města (vazba na **opatření A24, A25, A48, A49, P/C59, P/C60**).

Další rozvoj pěších zón přinese další uklidněné území v Děčíně. Takové zóny přinášejí mnoho výhod, přitahují pěší dopravu a zvýšením pohybu chodců přinášejí i možné potenciální podnikatelské aktivity, čímž jako výsledný efekt pomáhají rozvíjet město. Město, které se stane atraktivním a bezpečným pro chodce.

Vazba na specifický cíl

- *Zklidnění komunikační sítě města*

5.2.54 P/C54: Rozvoj Obytných zón a Zón 30

Popis opatření

Obytná zóna je na vstupech a výstupech osazena dopravním značením IZ5a a IZ5b. Takto označená oblast výrazným způsobem preferuje chodce a omezuje provoz motorových vozidel. V obytné zóně smějí chodci užívat pozemní komunikaci v celé její šířce, přičemž se na ně nevztahuje § 53 (například chůze po chodníku – chodník v obytné zóně neexistuje, chodí se po celé šíři komunikace). Nejvyšší povolená rychlost na komunikacích je 20 km/h. Zóny se zřizují v oblasti obce, jejíž komunikace mají pobytovou funkci. V současné době se nacházejí zóny například v Boleticích nad Labem nebo ve východní části Masarykova náměstí a ulicích Myslbekova, Lázeňská a Pohraniční.

Oproti obytné zóně je v oblasti vyznačené jako „Zóna 30“ zachováno členění na vozovku a chodník. Minimální šířka jízdního pruhu je 2,5 m, respektive volná šířka pozemní komunikace by měla být minimálně 5 m. V zóně nejsou vyznačeny přechody pro chodce, ti mohou přecházet kdekoliv. Zóny se zřizují v části obce, jejíž komunikace mají pobytovou funkci a zároveň je potřeba zohlednit nároky hromadné dopravy.

Rozvoj těchto opatření může podpořit bezpečnost a komfort chodců, motivovat občany, aby méně využívali vozidla a preferovali dopravu pěšky či na kole. Spolu s dalšími opatřeními,

které rozvíjejí pěší a cyklistickou dopravu, mohou tyto zóny vhodně koexistovat na mnoha místech ve městě.

Realizace jednotlivých zón bude vycházet z potřeby zklidnění dopravy a zvýšení bezpečnosti pěší a cyklistické dopravy ve vybraných lokalitách města (s vazbou na **opatření A24, A25, A48, A49 a další**).

Vazba na specifický cíl

- *Zklidnění komunikační sítě města*

5.2.55 P/C55: Výstavba dobíjecích stanic pro elektrokola na vytipovaných místech

Výstavbou dobíjecích stanic pro elektrokola město podpoří jejich rozvoj na svém území a podpoří tak i udržitelnou mobilitu ve městě. Tyto stanice musí být vhodně rozmístěny a taktéž s vhodnou kapacitou a s výhledovou možností rozšíření v případě značného rozvoje elektromobility ve městě a jeho okolí. Je vhodné je umisťovat v blízkosti dalších cyklistických cílů, jakou jsou zaměstnání, školy, nákupní centra, stanice veřejné dopravy nebo ubytovací zařízení.



Obrázek 53 Nabíjecí stanice pro elektrokola (zdroj: bikester.at)

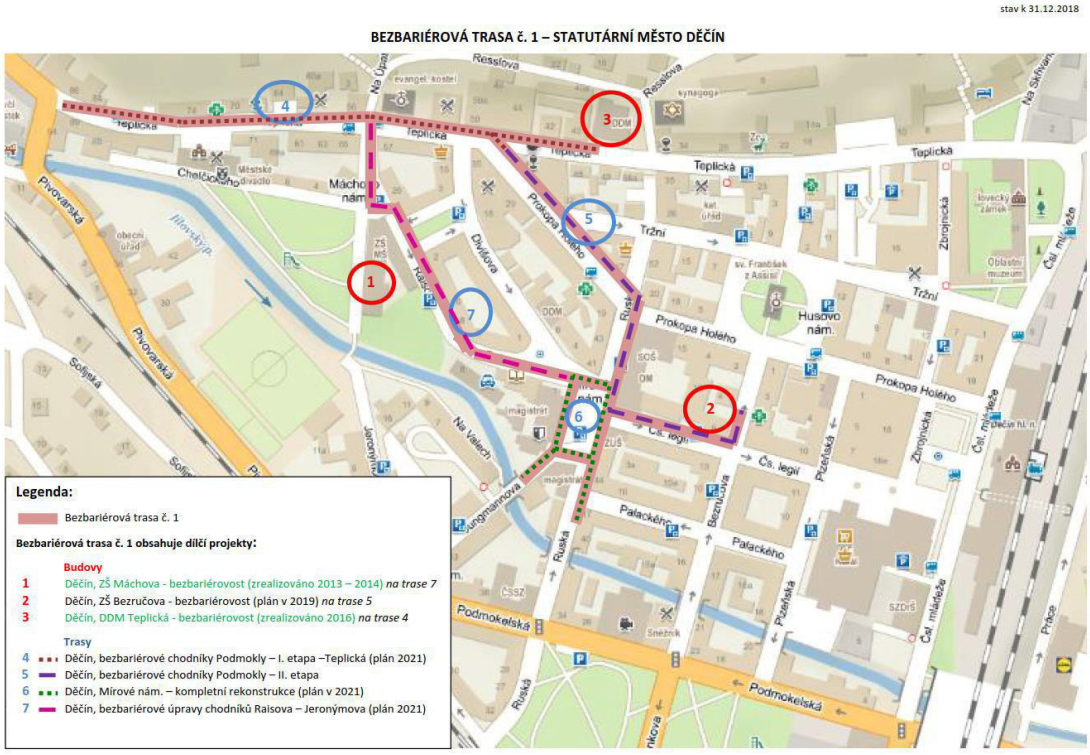
Vazba na specifický cíl

- *Podpora elektromobility*

5.2.56 P/C56: Realizace projektu Bezbariérová trasa č. 1

Popis opatření

V současné době jsou na navržené bezbariérové trase realizovány bezbariérové přístupy do objektů ZŠ Máchova, ZŠ Bezručova a Dům dětí a mládeže v ulici Teplická. Realizace bezbariérových chodníků včetně kompletní rekonstrukce Mírového náměstí je naplánována do roku 2022.



Obrázek 54 Bezbariérová trasa č. 1 (zdroj: město Děčín)

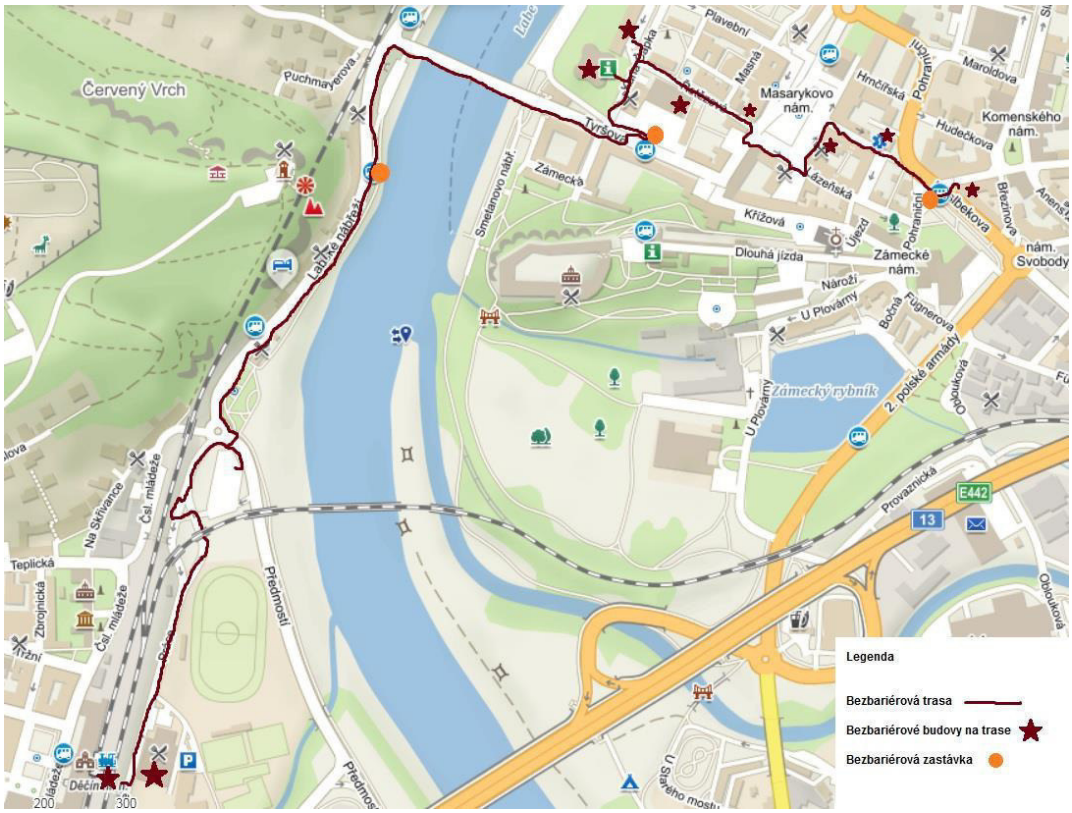
Vazba na specifický cíl

- *Zvyšování bezbariérovosti veřejného prostoru a veřejných budov*

5.2.57 P/C57: Realizace projektu Bezbariérová trasa č. 2

Popis opatření

Jak již bylo uvedeno v analytické části, je v současné době zpracována projektová dokumentace na část úseku trasy mezi hlavním nádražím a parkovištěm u okružní křižovatky Labské nábřeží x Čsl. mládeže. Bezbariérová trasa č. 2 je dále plánovaná po Labském nábřeží přes Tyršův most, ulici Karla Čapka, Řetězové ulici, Masarykovo náměstí a až po budovu pojišťovny v Myslbekově ulici.



Obrázek 55 Bezbariérová trasa č. 2 (zdroj: město Děčín)

Realizací této trasy dojde:

- k bezbariérovému propojení obou center města,
- ke zvýšení atraktivity území,
- k podpoře pěší dopravy,
- ke zvýšení bezpečnosti pěších.

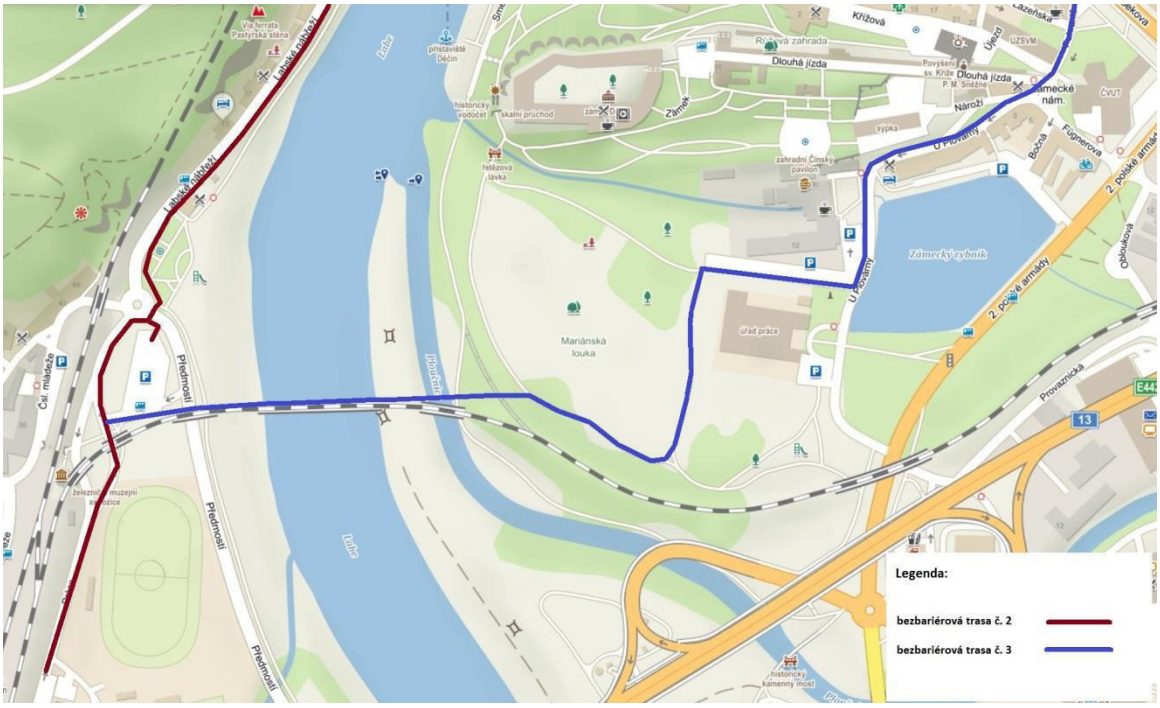
Vazba na specifický cíl

- *Zvyšování bezbariérovosti veřejného prostoru a veřejných budov*

5.2.58 P/C58: Bezbariérová trasa č. 3

Popis opatření

Realizací pěší a cyklistické lávky přimknuté ke stávajícímu železničnímu mostu (viz **opatření P/C13**) spojující vlakové zastávky Děčín hl.n. a Děčín východ vznikne další alternativa pro vybudování bezbariérové trasy mezi centry města. Navrhovaná trasa by navazovala na trasu č. 2 vedenou ulicí Práce. Z tohoto důvodu je potřeba při zpracování projektové dokumentace pěší a cyklistické lávky myslet na to, aby vstupní rampy na lávky splňovaly požadované parametry. Na pravém břehu Labe bude trasa vedena přes Mariánskou louku a Zámecké náměstí, kde se opět v ulic Myslbekova spojí s trasou č. 2.



Obrázek 56 Bezbariérová trasa č. 3 (zdroj: RHDHV)

Vazba na specifický cíl

- *Zvyšování bezbariérovosti veřejného prostoru a veřejných budov*

5.2.59 P/C59: Zklidnění Křížové ul. - pěší zóna s vyloučením provozu IAD, vč. zklidnění provozu v přilehlých ulicích

Popis opatření

V současné době je vjezd a výjezd do pěší zóny v ulici Křížová ze Zámeckého náměstí osazen dopravním značením IZ 6a a IZ 6b. Do pěší zóny mají povolen vjezd cyklisté a zásobování na dobu max. 30 minut. Z důvodu realizace inženýrských sítí a častým vjezdům vozidel, která nevykonávají zásobování provozoven, se daná lokalita nejeví jako pěší zóna. Pro zvýšení atraktivity pro pěší je potřeba provést jak stavební úpravy, tak organizačně dopravní

opatření, která budou vést k většímu využívání této pěší trasy. Důležitá je také větší kontrola ze strany policie (vazba na **opatření M32**).

Vazba na specifický cíl

- *Zklidnění komunikační sítě města*

5.2.60 P/C60: Zklidnění a revitalizace Zámeckého náměstí

Popis opatření

Stávající organizačně dopravní a stavební uspořádání Zámeckého náměstí je z pohledu současných pěších tras nevyhovující. Chodci směřující z pěší zóny nebo od zámku (a naopak), vstupují do komunikace mezi projíždějící vozidla jedoucí z ulice Lázeňská. Stávající plocha náměstí by měla být vhodnými stavebními úpravami přestavěna na veřejný prostor, který zvýší bezpečnost pěších, zkvalitní pobytový veřejný prostor, naváže na již plánované úpravy zeleně v okolí budovy ČVUT a potlačí individuální automobilovou dopravu. Upravené náměstí tak bude plynule navazovat na pěší zónu v ulici Křížová.



Obrázek 57 Zámecké náměstí (zdroj: RHDHV)

Vazba na specifický cíl

- *Zklidnění komunikační sítě města*

5.2.61 P/C61: Zklidnění a revitalizace Masarykova náměstí

Popis opatření

Stávající stav východní části Masarykova náměstí je v režimu „Obytná zóna“. Plochy komunikací a chodníků jsou v jedné úrovni (bezbariérové). Po obou stranách komunikace, po které projede za 24 hodin cca 12 tisíc osobních vozidel a která protíná náměstí, jsou vyhrazena parkovací místa pro vozidla rezidentů a návštěvníků. Tyto aspekty snižují kvalitu prostoru náměstí. Proto je žádoucí se pokusit zklidnit dopravu v této lokalitě a více ji přiblížit chodcům a cyklistům.

Jedním z kroků, jak snížit intenzity zdrojové a cílové dopravy, je přemístění části parkovacích kapacit do vhodnější lokality mimo náměstí (vazba na **opatření A20, A38**). Dalším krokem jsou stavební úpravy nejen na náměstí, ale i na návazných komunikacích (ulice Tyršova, Labské nábřeží) pomocí zvýšení povrchu komunikace na náměstí, snížení maximální dovolené rychlosti, popřípadě zúžení na minimálně povolenou šířku (ulice Tyršova a Labské nábřeží). Těmito úpravami dojde k prodloužení dojezdových časů přes Masarykovo náměstí mezi Podmokly a východní částí města. Řidiči tak budou hledat pro ně atraktivnější trasy, např. po mostě na silnici I/13.



Obrázek 58 Masarykovo náměstí (zdroj: RHDHV)

Vazba na specifický cíl

- *Zklidnění komunikační sítě města*

5.3 VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA

Jednou ze zásadních priorit Plánu udržitelné městské mobility je zastavit trend úbytku cestujících ve veřejné hromadné dopravě, ke kterému již několik let soustavně dochází. Podíl veřejné hromadné dopravy na dělbě přepravní práce v roce 2018 činil (pro vnější i vnitřní cesty) 25%. Cílem by v návrhových obdobích mělo být udržení stávajícího podílu na dělbě přepravní práce, tj. zastavení poklesu cestujících veřejnou dopravou, příp. při optimistickém pohledu jejich nárůst. Zejména vůči vysoce konkurenční individuální automobilové dopravě je navržena kombinace opatření, která pomohou zvýšit atraktivitu, komfort a konkurenceschopnost veřejné dopravy pro každodenní dojížďku i nepravidelné cesty.

5.3.1 V1: Revize spojů MAD, optimalizace nabídky, jejich vzájemná provázanost (realizace prokladů na společných úsecích)

Popis opatření

Na většině linek děčínské MAD funguje pravidelný intervalový provoz. Pro zachování kvality a atraktivity MAD je potřebné nadále ctít intervalový provoz, rozšiřovat jej na co nejvíce linek a všechna provozní období. Při použití intervalového provozu na jednotlivých linkách a při využití stejných intervalových hodin je poté snadné dosáhnout i synergického efektu ve formě vzájemných prokladů linek jedoucích ve stejných úsecích. Na tento aspekt je i do budoucna důležité brát důrazný zřetel při tvorbě jízdních řádů.

Vhodné je zároveň v dopravních uzlech dodržovat návaznosti různých linek z různých směrů pro pohodlné přestupy cestujících bez zbytečných časových ztrát.

Vazba na specifický cíl

- *Zvýšení počtu cest obyvatel města uskutečněných hromadnou, pěší a cyklistickou dopravou*

5.3.2 V2: Zkrácení intervalů na vybraných linkách MAD ve vytipovaných částech dne a týdne

Popis opatření

Z dopravních průzkumů, sociodopravního průzkumu a ze setkání s veřejností vyplynuly připomínky k hustotě provozu jednotlivých linek MAD v různých obdobích dne a týdne.

Nejvíce připomínek bylo směřováno k víkendovým intervalům, kdy většina páteřních linek je provozována v intervalu 30 minut, ostatní linky v intervalu 60 minut a delším. Páteřní linky v takto dlouhých intervalech jsou pro cestující neatraktivní a v těchto obdobích tak preferují jiný způsob dopravy. Neatraktivní intervaly se vyskytují i v sedlových a okrajových obdobích pracovního dne.

Zkrácením intervalů v těchto vytipovaných obdobích dne a na vytipovaných linkách je možné docílit zatraktivnění MAD, zvýšení počtu přepravených cestujících a zlepšení poměrů dělby přepravní práce ve prospěch udržitelných dopravních módů. Opatření je možné realizovat ve vazbě na **opatření V62**.

Vazba na specifický cíl

- *Zvýšení počtu cest obyvatel města uskutečněných hromadnou, pěší a cyklistickou dopravou*

5.3.3 V3: Optimalizace linkového vedení (sjednocení víkendového provozu s provozem v pracovní dny)

Popis opatření

Jedním z nástrojů, jak systém MAD více zatraktivnit pro pravidelné i nepravidelné cestující, je optimalizace linkového vedení. Pro větší přehlednost systému městské autobusové dopravy je vhodné provozovat stejné linky jak v pracovní dny, tak v nepracovní dny. Mnoho podnětů v socio-dopravním průzkumu se týkalo i tohoto problému, kdy některé linky MAD jsou v provozu pouze v pracovních dnech a některé pouze v nepracovních dnech. Tento problém se týká zejména linek č. 202 a č. 209 provozovaných pouze v pracovních dnech, které o víkendech nahrazuje sloučená linka č. 229. Při nalezení vhodných provozních parametrů lze zcela jistě sloučit provoz (ať již ve formě dvou nebo jedné linky) a zjednodušit tak linkové vedení a přehlednost celého systému.

I nadále je také potřebné pravidelně analyzovat trasování stávajících linek a přizpůsobovat je stávající poptávce, hlavním přepravním proudům i nově vzniknuvším přepravním potřebám.

Vazba na specifický cíl

- *Zvýšení počtu cest obyvatel města uskutečněných hromadnou, pěší a cyklistickou dopravou*

5.3.4 V4: Posílení provozu a optimalizace linkového vedení noční dopravy

Popis opatření

Obyvatelé města žijí nejen přes den, ale i v noci. Je proto na místě řešit i noční dopravu, která v současné době, jak vyplynulo z analytické části projektu, sociodopravního průzkumu i z jednání s veřejností, neodpovídá moderním požadavkům. Z dnešního pohledu není vhodné provozovat nahodilé spoje na okružních linkách protínajících celé město, kdy sice linky nabízí spojení do všech významných místních částí, ale cestující v prostředku hromadné dopravy tráví několikanásobně delší čas oproti přímému spojení. I v noci by měla být MAD přiměřeně konkurenceschopná k IAD.

Dnes provozované okružní linky je vhodné nahradit dvěma plnohodnotnými linkami s přímějšími trasami a s možností vzájemného přestupu do různých směrů. Jako přestupní uzel je vhodné zvolit zastávku Hlavní nádraží, kde se mohou odehrávat i významné přestupy ze železniční dopravy (poslední osobní vlaky, noční rychlík z Prahy, první ranní rychlík do Prahy). Je důležité, aby časové polohy nočních spojů byly zvoleny tak, aby bylo možné využít přestupů z/na výše zmíněné spoje železniční dopravy. Vhodné je také tyto linky provozovat v pravidelném intervalu (ideálně 60, 120 minut).

Vazba na specifický cíl

- *Zvýšení počtu cest obyvatel města uskutečněných hromadnou, pěší a cyklistickou dopravou*

5.3.5 V5: Zlevnění časového jízdného (měsíční, čtvrtletní kupony)

Popis opatření

Opatření řeší cenovou politiku časového jízdného v MAD. Snížení cen měsíčních a čtvrtletních časových jízdenek povede k růstu počtu prodaných kuponů a tím k nárůstu počtu cestujících, využívajících k dopravě MAD. V souvislosti s tím lze předpokládat navýšení cest a větší preferenci hromadné dopravy na úkor individuální automobilové a také navýšení procentuálního podílu dělby přepravní práce pro veřejnou hromadnou dopravu.

Vazba na specifický cíl

- *Zvýšení počtu cest obyvatel města uskutečněných hromadnou, pěší a cyklistickou dopravou*

5.3.6 V6: Zavedení MAD zdarma pro všechny rezidenty města

Popis opatření

Zavedení MAD zdarma pro všechny rezidenty města lze realizovat po důsledné analýze všech souvisejících skutečností, vč. zhodnocení potenciálních rizik. V současnosti již existují města s bezplatnou veřejnou dopravou jak v České republice, tak v zahraničí. Tato města mají s bezplatnou službou pro svoje občany vesměs pozitivní zkušenosti.

Zavedení bezplatné služby však s sebou nese nutnost navýšení finančních prostředků (kompenzací) poskytovaných dopravnímu podniku, příp. dalším provozovatelům veřejné dopravy, z rozpočtu města, či dalších objednatelů.

Při zavedení této bezplatné služby lze naopak predikovat významný nárůst přepravených cestujících v prostředcích hromadné dopravy i nárůst procentuálního podílu dělby přepravní práce pro veřejnou hromadnou dopravu.

Vazba na specifický cíl

- *Zvýšení počtu cest obyvatel města uskutečněných hromadnou, pěší a cyklistickou dopravou*

5.3.7 V7: Prodloužení časové platnosti jednorázové jízdenky ve dnech pracovního volna

Popis opatření

Dlouhé intervaly ve víkendových obdobích a okrajových obdobích pracovních dní, v souvislosti s nekoordinovanými vzájemnými odjezdy linek a nezajištěním přestupních vazeb v uzlových zastávkách, často způsobují potíže při cestování na delší vzdálenosti ve městě. Při takovéto cestě, kdy je cestující nucen použít několik linek s přestupem, často cestující tráví v přestupním bodě i několik desítek minut čekáním na navazující spoj a nepostačuje mu tak časově jedna jednorázová jízdenka. Tyto problémy se potvrdily i v sociodopravních průzkumech, kde se objevilo několik připomínek od respondentů k této problematice.

Řešením je prodloužení časové platnosti jednorázové jízdenky ve vybraných obdobích, např. ze současných 45 minut na minut 60 ve dnech pracovního klidu.

Vazba na specifický cíl

- *Zvýšení počtu cest obyvatel města uskutečněných hromadnou, pěší a cyklistickou dopravou*

5.3.8 V8: Zavedení nástupu všemi dveřmi v MAD

Popis opatření

Ve většině provozů MHD českých měst je do dopravních prostředků zavedený nástup všemi dveřmi (s výjimkou okrajových částí dne). Z různých důvodů (historických, odbavovacích, struktura obyvatelstva) je však v několika městech možný nástup pouze předními dveřmi s povinným odbavením cestujícího u řidiče. Mezi tyto města se řadí i Děčín.

Při správně zvoleném a fungujícím typu odbavování může být i nástup pouze předními dveřmi velmi rychlý. I toto však nelze říci o Děčínu. Paralelně zde funguje několik různých typů odbavování (hotovostní odbavování do kasičky, různé druhy dopravních karet, prodej jízdních dokladů DÚK, ad.), což výrazně zdržuje nástup cestujících do vozidla a vozidlo tak může trávit na každé zastávce dlouhou dobu prostojem. Celková cestovní doba se cestujícímu neúměrně prodlužuje.

Aby byla městská doprava atraktivní a konkurenceschopná, je potřeba, aby byla i rychlá, a na zastávkách i v dopravní síti trávila vozidla pouze nezbytně nutnou dobu. Pro zvýšení konkurenceschopnosti a atraktivity je tak nutné přehodnotit i povinný nástup předními dveřmi. Jako řešení tohoto problému se nabízí zavedení nástupu všemi dveřmi, je však nutné

počítat s dodatečnými náklady na vybavení vozidel dostatečným počtem odbavovacích zařízení, vyhradit finanční prostředky na revizorskou kontrolu ve vozidlech, příp. je nutné počítat s dalšími nutnými náklady.

Pokud by povolení nástupů cestujících všemi dveřmi do vozidel bylo pro zúčastněné strany z různých důvodů nepřijatelné, je nutné podniknout alespoň kroky ke zrychlení odbavování cestujících na zastávkách, např. sjednocením odbavování různých skupin cestujících do jednoho typu, zrychlením reakčních dob stávajícího odbavovacího systému, eliminaci hotovostních plateb, apod. Detailněji tento problém řeší **opatření V63**.

Vazba na specifický cíl

- *Zvýšení počtu cest obyvatel města uskutečněných hromadnou, pěší a cyklistickou dopravou*

5.3.9 V9: Zavedení standardů kvality obsluhy, kontrola jejich dodržování

Popis opatření

Pro optimální provoz MAD je potřeba definovat základní standardy kvality obsluhy. Díky nim je možné zavést pravidla a nástroje pro účelnou kontrolu a vyhodnocování objednávané služby v zajišťování dopravní obslužnosti. V důsledku vysokého počtu proměnných, které zasahují do této problematiky, však není snadné tyto standardy definovat. Nejvýhodnější řešení z hlediska ekonomické efektivnosti systému se navíc obvykle liší od představ a požadavků cestujících, proto je nutné vždy najít přijatelný kompromis jak pro objednatele, tak pro uživatele služby.

Standardy kvality obsluhy by měly být politicky nastavenou laťkou s jasnými pravidly, které určí jasné atributy objednávané dopravní obslužnosti, a to jednotně pro celé řešené území. Řeší se v nich plošné pokrytí území, časové pokrytí, kapacitní pokrytí, pokrytí kvalitou dalších služeb (bezbariérovost, přístupnost, apod.). Je vhodné tedy na základě stanovených standardů kvality nastavit v rámci integrovaného systému konkrétní kvalitu objednávaných služeb – provozní parametry jednotlivých linek vč. jejich maximálně přípustných intervalů pro různá provozní období (pracovní/nepracovní den, špičkové/sedlové/noční období), plošné pokrytí území jednotlivých místních částí (maximální přípustné docházková vzdálenost na zastávku), kvalitu nasazovaných vozidel (stáří, výbava, nízkopodlažnost) ad.

Zavedené standardy kvality je potřebné nastavit pro všechny dopravce zajišťující dopravní obslužnost na objednávku města, průběžně sledovat jejich plnění a následně je vhodně vyhodnocovat. Standardy kvality mohou sloužit jako nástroj pro zpětnou vazbu pro objednavatele ke vztahu k plnění služeb dopravci i jako nástroj použitelný pro zpětné sankcionování dopravců při neplnění objednávaných služeb.

Vazba na specifický cíl

- *Zvýšení počtu cest obyvatel města uskutečněných hromadnou, pěší a cyklistickou dopravou*

5.3.10 V10: Rozšíření nabídky spojů DÚK do okolních obcí

Popis opatření

Jako jedno z vhodných opatření k podpoře využívání veřejné dopravy i pro mimoměstské (vnější) cesty může být i rozšíření nabídky spojů DÚK (autobusových i železničních) do okolních obcí, kde převažuje silná vazba na město Děčín.

Vhodným nastavením linkové a kapacitní nabídky spojů DÚK lze předpokládat větší využití veřejné dopravy i pro mimoměstské (vnější) cesty. Pokud budou mít obyvatelé okolních obcí, kteří dojíždějí pravidelně i nepravidelně do Děčína, dostatečnou nabídku spojů, povede to k větší motivaci využívat hromadnou dopravu pro svoje cesty na úkor použití automobilů. Synergickým efektem poté bude i menší zátěž na komunikační síti ve městě, zlepšení životního prostředí a zlepšení životních podmínek pro obyvatele města.

Vhodným rozšířením stávajících linek DÚK (rozsahem provozu, prodloužením linek, zřízením nových zastávek), úpravou časových poloh a jejich koordinaci s dalšími linkami DÚK i MAD, zajištěním návazností mezi jednotlivými linkami v uzlových zastávkách i zřizováním linek nových lze dosáhnout viditelného zvýšení využití veřejné dopravy na úkor IAD.

Vazba na specifický cíl

- *Podpora využívání spojů IDS do okolních obcí*

5.3.11 V11: Řešení návazností jednotlivých linek a optimalizace časových poloh spojů VHD

Popis opatření

Vzájemnou koordinaci odjezdů jednotlivých linek je potřebné zajistit nejen mezi jednotlivými linkami MAD, ale i mezi spoji linek MAD a DÚK jedoucími stejnými směry a vzájemně mezi spoji různých linek DÚK. Díky koordinaci je možné zajistit efektivní obsazenost jednotlivých vozidel a efektivitu vynaložených prostředků na provoz. Linky MAD a linky DÚK v rámci města spolu dobře koexistují, byly však zjištěny dílčí problémy právě ve vzájemné koordinaci mezi těmito dvěma systémy. V určitých směrech, ve kterých jsou vedeny souběžně linky MAD i DÚK, nefunguje vzájemná časová koordinace a dochází k situacím, kdy v jeden okamžik (či v blízkém časovém rozmezí) odjíždějí spoje obou systémů ve stejný čas. Smyslem opatření je tak zajistit řešení tohoto problému (zajistit vzájemné časové proklady mezi spoji MAD a DÚK) a podpořit vzájemnou spolupráci mezi jednotlivými objednateli spojů VHD

(krajský úřad, město) a dopravci podílejícími se na tvorbě jízdních řádů (DPMD) k dosažení synergického efektu.

Vazba na specifický cíl

- *Podpora využívání spojů IDS do okolních obcí*

5.3.12 V12: Snížení docházkových vzdáleností na linky MAD v místní části IX - Bynov - lokalita ul. Na Vyhlídce

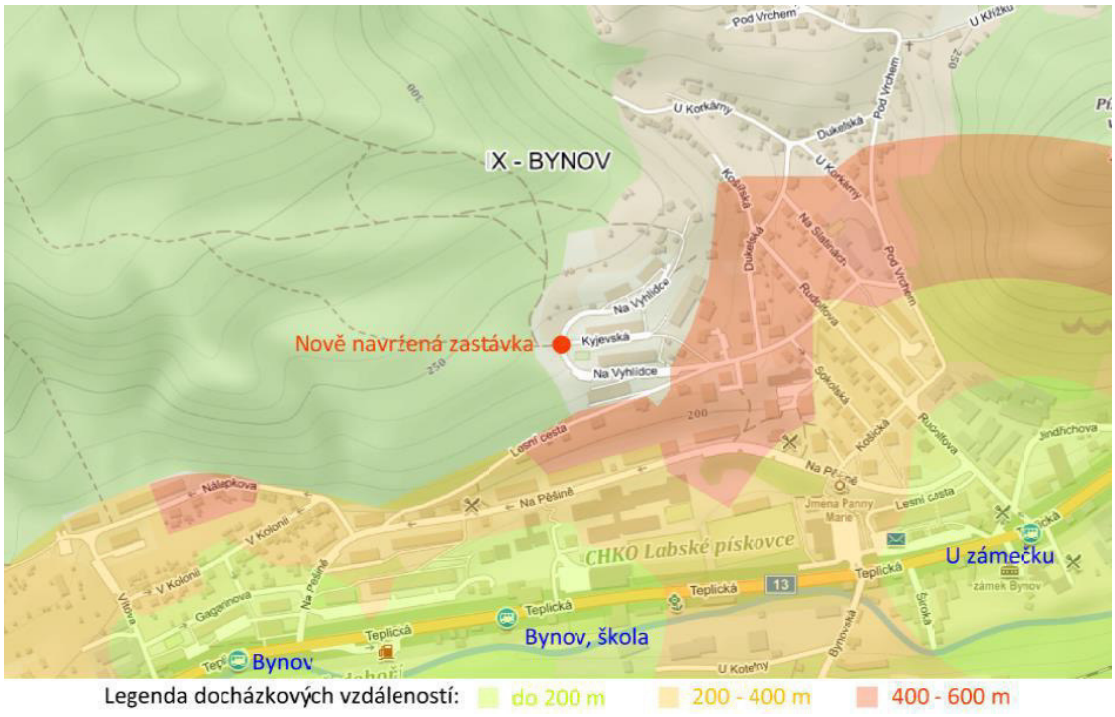
Popis opatření

Lokalita ul. Na Vyhlídce v místní části Bynov patří mezi ty, u kterých byly identifikovány dlouhé docházkové vzdálenosti na nejbližší zastávku MAD a nejsou tak zde splněny obecně platné požadavky na akceptovatelnou docházkovou vzdálenost. Z tohoto důvodu je navrženo opatření, které má napomoci snížit docházkové vzdálenosti na linky MAD v místní části Bynov v lokalitě ul. Na Vyhlídce a Kyjovská a zlepšit tak využitelnost MAD pro další skupiny obyvatelstva. V ulici Na Vyhlídce a v ul. Kyjevská se nachází vysokopodlažní zástavba s 15 panelovými šestipatrovými domy, ve kterých žije několik set obyvatel. Tito obyvatelé mají nejbližší zastávku MAD vzdálenou více než 600 m, přičemž je potřebné překonat významný výškový rozdíl, sídliště se nachází na kopci.

Pro vysokopodlažní, hustou zástavbu, pro lokality hromadného bydlení a pro lokality v centru a širším centru města, by docházkové vzdálenosti neměly přesáhnout 400 metrů.

Smyslem opatření je zavedení dopravní obslužnosti řešené lokality pomocí nové nebo stávající prodloužené linky MAD. Opatření zahrnuje všechny aktivity spojené s nutností zavedení dopravní obsluhy do uvedené lokality, může se tak jednat konkrétně o úpravu stávajících komunikací, výstavbu nových zastávek, výstavbu obratiště, zajištění finančního objemu na zajištění provozních nákladů, navýšení kompenzací pro dopravce apod. Všechny tyto aktivity zároveň mohou být nezbytné pro realizaci tohoto opatření (vazba na **opatření A52, V36, V62**).

Realizací tohoto opatření je možné zvýšit atraktivitu veřejné dopravy a zlepšit její dostupnost pro další část obyvatelstva, předpokládá se navýšení počtu cestujících v MAD, navýšení počtu obyvatel využívajících pro své každodenní cesty veřejnou dopravu na úkor individuální automobilové a navýšení podílu veřejné dopravy na celkové dělbě přepravní práce.



Obrázek 59 Mapa docházkových vzdáleností v místní části Bynov (zdroj: RHDHV, mapy.cz)

Vazba na specifický cíl

- *Zvýšení počtu cest obyvatel města uskutečněných hromadnou, pěší a cyklistickou dopravou*
- *Zvýšení a zlepšení dostupnosti území pomocí udržitelných forem dopravy*

5.3.13 V13: Snížení docházkových vzdáleností na linky MAD v místní části XXXII - Boletice nad Labem - lokalita ul. Verneřická - Kostelní - Pražská

Popis opatření

Lokalita ul. Verneřická – Kostelní – Pražská v místní části Boletice nad Labem patří mezi ty, u kterých byly identifikovány dlouhé docházkové vzdálenosti na nejbližší zastávku MAD a nejsou zde tak splněny obecně platné požadavky na akceptovatelnou docházkovou vzdálenost. Z tohoto důvodu je navrženo opatření, které má napomoci snížit docházkové vzdálenosti na linky MAD v místní části Boletice nad Labem v lokalitě ul. Verneřická, Kostelní, Pražská a zlepšit tak využitelnost MAD pro další skupiny obyvatelstva. V těchto ulicích se nachází vysokopodlažní zástavba s desítkami panelových několikapatrových domů, ve kterých žije několik tisíc obyvatel. Tito obyvatelé mají nejbližší zastávku MAD vzdálenou v průměru 400 až 600 m, přičemž je potřebné překonat významný výškový rozdíl, většina sídliště se nachází na kopci. Situaci na boletickém sídlišti také zhoršuje fakt, že pro většinu území nejbližší zastávka MAD Boletice n. L., sídliště je pouze jednosměrná, a to ve směru do centra města. Při jízdě z centra města je nutné využít zastávku Boletice n. L., Koruna

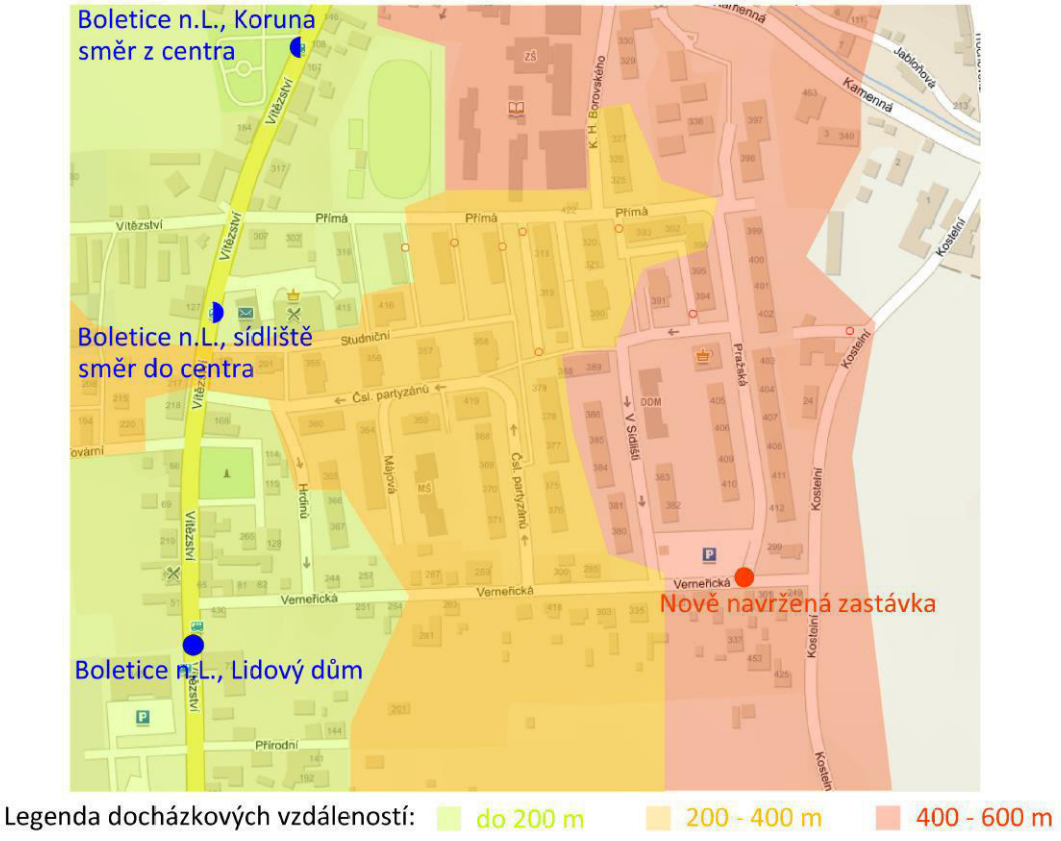
nebo Boletice n. L., Lidový dům, které jsou od centrální zastávky Boletice n. L., sídliště vzdáleny dalších 200 metrů.

Pro vysokopodlažní, hustou zástavbu, pro lokality hromadného bydlení a pro lokality v centru a širším centru města, by docházkové vzdálenosti neměly přesáhnout 400 metrů.

Smyslem opatření je zlepšení dopravní obslužnosti řešené lokality pomocí nové nebo stávající přetrasované linky MAD. Opatření zahrnuje všechny aktivity spojené s nutností zavedení dopravní obsluhy do uvedené lokality, může se tak jednat konkrétně o úpravu stávajících komunikací, výstavbu nových zastávek, výstavbu obratiště, zajištění finančního objemu na zajištění provozních nákladů, navýšení kompenzací pro dopravce apod. Všechny tyto aktivity zároveň mohou být nezbytné pro realizaci tohoto opatření (vazba na **opatření A52, V36, V62**).

Jako vhodné řešení se kromě výše vyjmenovaných jeví také zřízení párové zastávky Boletice n. L., sídliště ve směru z centra města, která by v tomto směru významné části sídliště snížila docházkové vzdálenosti při návratu domů.

Realizací tohoto opatření je možné zvýšit atraktivitu veřejné dopravy a zlepšit její dostupnost pro další část obyvatelstva, předpokládá se navýšení počtu cestujících v MAD, navýšení počtu obyvatel využívajících pro své každodenní cesty veřejnou dopravu na úkor individuální automobilové a navýšení podílu veřejné dopravy na celkové dělbě přepravní práce.



Obrázek 60 Mapa docházkových vzdáleností v místní části Boletice nad Labem (zdroj: RHDHV, mapy.cz)

Vazba na specifický cíl

- *Zvýšení počtu cest obyvatel města uskutečněných hromadnou, pěší a cyklistickou dopravou*
- *Zvýšení a zlepšení dostupnosti území pomocí udržitelných forem dopravy*

5.3.14 V14: Snížení docházkových vzdáleností na linky MAD v místní části XXVII - Březiny - lokalita ul. Kosmonautů

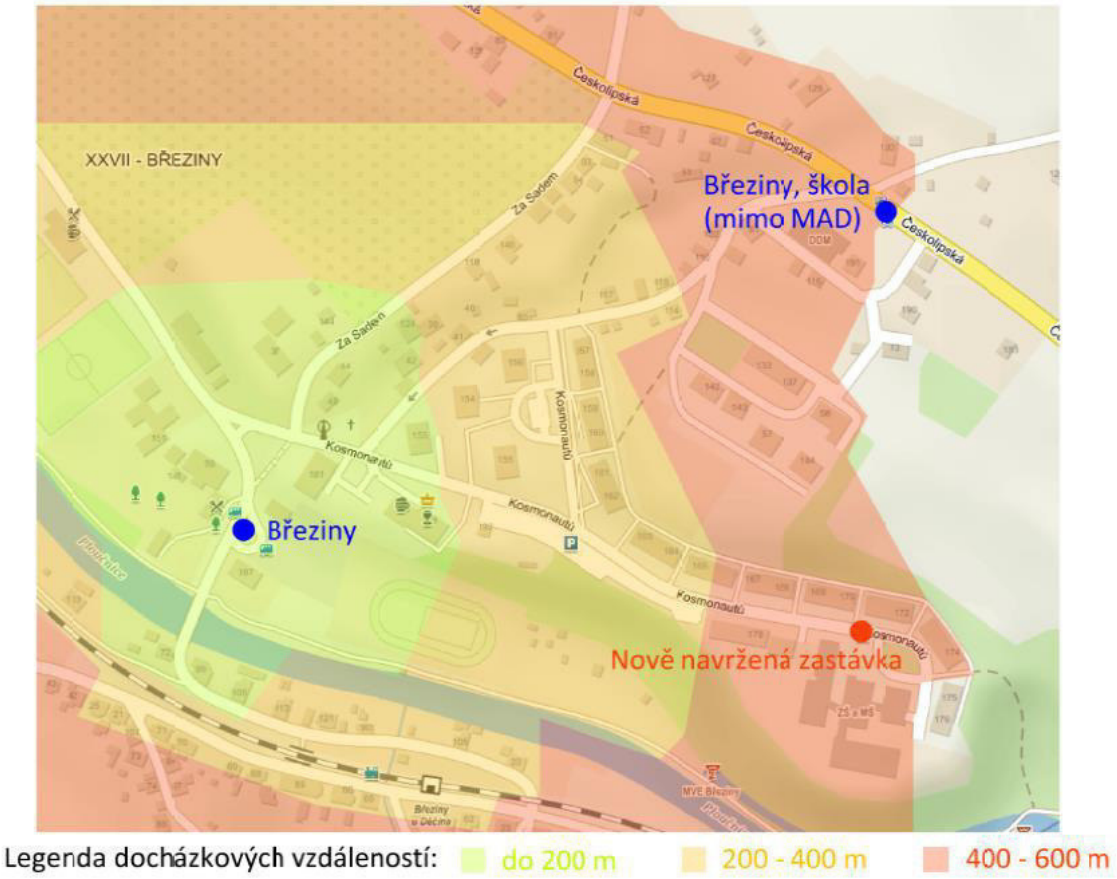
Popis opatření

Lokalita ul. Kosmonautů v místní části Březiny patří mezi ty, u kterých byly identifikovány dlouhé docházkové vzdálenosti na nejbližší zastávku MAD a nejsou zde tak splněny obecně platné požadavky na akceptovatelnou docházkovou vzdálenost. Z tohoto důvodu je navrženo opatření, které má napomoci snížit docházkové vzdálenosti na linky MAD v místní části Březiny v lokalitě ul. Kosmonautů a zlepšit tak využitelnost MAD pro další skupiny obyvatelstva. V této ulici se nachází vysokopodlažní zástavba s několika panelovými osmipatrovými domy, ve kterých žije několik set obyvatel. Na konci ulice se nachází navíc ZŠ a MŠ Kosmonautů. Tito obyvatelé mají nejbližší zastávku MAD vzdálenou 400 až 800 m.

Pro vysokopodlažní, hustou zástavbu, pro lokality hromadného bydlení a pro lokality v centru a širším centru města, by docházkové vzdálenosti neměly přesáhnout 400 metrů.

Smyslem opatření je zlepšení dopravní obslužnosti řešené lokality pomocí nové nebo stávající prodloužené linky MAD. Opatření zahrnuje všechny aktivity spojené s nutností zavedení dopravní obsluhy do uvedené lokality, může se tak jednat konkrétně o úpravu stávajících komunikací, výstavbu nových zastávek, výstavbu obratiště, zajištění finančního objemu na zajištění provozních nákladů, navýšení kompenzací pro dopravce apod. Všechny tyto aktivity zároveň mohou být nezbytné pro realizaci tohoto opatření (vazba na **opatření A52, V36, V62**).

Realizací tohoto opatření je možné zvýšit atraktivitu veřejné dopravy a zlepšit její dostupnost pro další část obyvatelstva, předpokládá se navýšení počtu cestujících v MAD, navýšení počtu obyvatel využívajících pro své každodenní cesty veřejnou dopravu na úkor individuální automobilové a navýšení podílu veřejné dopravy na celkové dělbě přepravní práce.



Obrázek 61 Mapa docházkových vzdáleností v místní části Březiny (zdroj: RHDHV, mapy.cz)

Vazba na specifický cíl

- *Zvýšení počtu cest obyvatel města uskutečněných hromadnou, pěší a cyklistickou dopravou*
- *Zvýšení a zlepšení dostupnosti území pomocí udržitelných forem dopravy*

5.3.15 V15: Snížení docházkových vzdáleností na linky MAD v místní části IV - Podmokly, část Žlíbek - ul. Bělská, Červený Vrch

Lokalita Žlíbek - ul. Bělská, Červený Vrch v místní části Podmokly patří mezi ty, u kterých byly identifikovány dlouhé docházkové vzdálenosti na nejbližší zastávku MAD a nejsou zde tak splněny obecně platné požadavky na akceptovatelnou docházkovou vzdálenost. Z tohoto důvodu je navrženo opatření, které má napomoci snížit docházkové vzdálenosti na linky MAD v lokalitě Žlíbek a zlepšit tak využitelnost MAD pro další skupiny obyvatelstva. V této ulici se nachází nízkopodlažní řídká zástavba, do budoucna se však jedná o rozvojovou plochu a předpokládá se zde výstavba dalších rodinných domů.

Pro nízkopodlažní, řídkou zástavbu s rodinnými domy v okrajových částech území je přípustná docházková vzdálenost do 600 metrů.

Smyslem opatření je zlepšení dopravní obslužnosti řešené lokality pomocí nové nebo stávající přetrasované linky MAD. Opatření zahrnuje všechny aktivity spojené s nutností zavedení dopravní obsluhy do uvedené lokality, může se tak jednat konkrétně o úpravu stávajících komunikací, výstavbu nových zastávek, výstavbu obratiště, zajištění finančního objemu na zajištění provozních nákladů, navýšení kompenzací pro dopravce apod. Všechny tyto aktivity zároveň mohou být nezbytné pro realizaci tohoto opatření (vazba na **opatření A52, V36, V62**). U této lokality se předpokládá zavedení dopravní obslužnosti pomocí malokapacitních vozidel.

Realizací tohoto opatření je možné zvýšit atraktivitu veřejné dopravy a zlepšit její dostupnost pro další část obyvatelstva, předpokládá se navýšení počtu cestujících v MAD, navýšení počtu obyvatel využívajících pro své každodenní cesty veřejnou dopravu na úkor individuální automobilové a navýšení podílu veřejné dopravy na celkové dělbě přepravní práce.

Vazba na specifický cíl

- *Zvýšení počtu cest obyvatel města uskutečněných hromadnou, pěší a cyklistickou dopravou*
- *Zvýšení a zlepšení dostupnosti území pomocí udržitelných forem dopravy*

5.3.16 V16: Snížení docházkových vzdáleností na linky MAD v místní části XXXIII - Nebočady, část Jakuby

Popis opatření

V lokalitě Jakuby v místní části Nebočady je stávajícím platným územním plánem města Děčína vymezena výstavba obratiště jako podmínka pro zavedení dopravní obslužnosti této okrajové lokality pomocí linky MAD.

V současné době je však tato lokalita obsluhována linkou DÚK (č. 450) v pravidelném intervalovém provozu (60 minut v pracovní dny, 120 minut ve dnech pracovního klidu). Při předpokladu zachování stávající dopravní obslužnosti pomocí linky DÚK se tak nejeví jako nutné ani účelné trasovat do této lokality i linku MAD.

Navržená výstavba obratiště a zavedení provozu nové linky MAD do této lokality by tak byla v budoucnu nutná pouze za předpokladu změny provozního konceptu linek DÚK, které by tuto oblast přestaly obsluhovat.

Vazba na specifický cíl

- *Zvýšení počtu cest obyvatel města uskutečněných hromadnou, pěší a cyklistickou dopravou*
- *Zvýšení a zlepšení dostupnosti území pomocí udržitelných forem dopravy*

5.3.17 V17: Snížení docházkových vzdáleností na linky MAD v rozvojových oblastech - řešení zastávek a vytvoření rezerv pro vybudování obratišť

Popis opatření

V případě rozvojových oblastí daných územním plánem je třeba reflektovat a dynamicky reagovat i na potřebu obsluhy těchto území pomocí veřejné dopravy, a to již v prvotních úvahách či prvotních fází projektů řešících zastavování území. I při výstavbě (rezidenční, komerční i průmyslové) v rozvojových lokalitách je nutné vždy brát zřetel na docházkové vzdálenosti na zastávky a při nesplnění akceptovatelných docházkových vzdáleností ke stávajícím zastávkám je potřebné a účelné podmiňovat výstavbu projektů jak výstavbou dostatečné silniční infrastruktury vhodné pro provoz prostředků veřejné dopravy, tak výstavbou potřebných zastávek či obratišť.

Vazba na specifický cíl

- *Zvýšení počtu cest obyvatel města uskutečněných hromadnou, pěší a cyklistickou dopravou*
- *Zvýšení a zlepšení dostupnosti území pomocí udržitelných forem dopravy*

5.3.18 V18: Realizace bezbariérových úprav na stávajících zastávkách HD, vč. zajištění bezbariérového přístupu na zastávku

Popis opatření

Opatření řeší postupnou modernizaci stávajících zastávek a jejich rekonstrukci do normové podoby. Důraz musí být při rekonstrukcích a modernizacích kladen nejen na bezbariérovou podobu samotné zastávky (zastávkové hrany/nástupiště), ale i na bezbariérový přístup na samotnou zastávku. Z dnešního pohledu, i v souvislosti s tím, že vozový park děčínského dopravního podniku je již plně nízkopodlažní a bezbariérový, je nepřípustný nástup do vozidel z úrovně zastávky.

Každá zastávka musí ctít technické a právní předpisy (s ohledem na provozní parametry, typ vozidel a místní poměry). Každou zastávku i každé nástupiště by měla tvořit vyvýšená nástupní hrana ve standardní normové výšce, nástupiště by mělo být vybaveno prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace (signální a varovné pásy). Nedílnou součástí každé zastávky je poté i její inventář, vhodně zvolený dle charakteru dané zastávky (zastávkový sloupek s jízdními řády a základními informacemi, odpadkový koš, lavička, přístřešek apod.).

Na každou zastávku či nástupiště je nutné přivedení cestujících pomocí chodníku v bezbariérové podobě, ve vhodných případech je také žádoucí v blízkosti zastávek zřizovat přechody pro chodce, příp. místa pro přecházení (vazba na **opatření P/C1, P/C50**).

Stavební řešení zastávek spolu s existujícím nízkopodlažním vozovým parkem autobusů má následně pozitivní efekt na zkrácení doby pobytu vozidla v zastávce (výstup i nástup cestujících probíhá rychleji) a zároveň tak i na zkrácení celkové cestovní doby.



Obrázek 62 Nevhodně a nebezpečně řešená zastávka Křešice ČSPL učiliště (zdroj: maps.google.com)

Na obrázku 62 lze vidět příklad zcela nevyhovující řešení zastávky. Zastávka nedisponuje nástupní hranou, cestující tak nastupují do bezbariérových vozidel z úrovně vozovky, což zcela popírá celkový smysl bezbariérovosti. Z hlediska bezpečnosti lze tuto zastávku vyhodnotit jako zcela nevyhovující, cestující vyčkává v prostoru vozovky, není sem přiveden pomocí chodníku, přechod pro chodce ústí „odnikud nikam“. Tato zastávka se navíc nachází v těsné blízkosti střední školy, představuje tak velmi velké riziko pro rizikovou skupinu obyvatelstva.



Obrázek 63 Nevhodně řešená výstupní zastávka Nemocnice (zdroj: RHDHV)

Na obrázku 63 lze pak vidět výstupní zastávku u děčínské nemocnice. Zastávka je umístěna v oblouku, autobus tak není schopen zastavit u chodníku a cestující jsou nuceni vystupovat do vozovky. Zvláště v těchto typických příkladech, kdy zastávka obsluhuje místa s velmi vysokým výskytem lidí se sníženou schopností pohybu či orientace, je nutné dbát na vhodné úpravy do použitelné podoby pro cestující.

Vazba na specifický cíl

- *Realizace bezbariérových úprav na stávající i výhledové dopravní infrastruktuře*

5.3.19 V19: Obnovení pravidelné a rekreační železniční dopravy na železniční trati č. 132 „Kozí dráha“

Popis opatření

Železniční trať č. 132, tzv. „Kozí dráha“ představuje v současnosti nepoužívanou trať, na které je zastaven veškerý provoz. Provoz pravidelné osobní dopravy zde byl zastaven v roce 2004.

Opatření řeší další využití této dráhy v návrhových obdobích, a to ve smyslu možného obnovení pravidelné železniční dopravy, či rekreační železniční dopravy po této trati. Rekreační doprava zde má vysoký potenciál, a to zejména z důvodu několika významných turistických cílů ležících v těsné blízkosti železničních stanic a zastávek na této trati.

Opatření může zahrnovat veškeré aktivity, které budou muset být vyvíjeny pro realizaci obnovení železniční dopravy na trati, vč. rekonstrukce samotné trati, zabezpečovacího

zařízení, rekonstrukce či výstavby zastávek a stanic, revitalizace okolí trati, zajištění finančních prostředků na provoz apod.

Po realizaci opatření se předpokládá nárůst počtu přepravených cestujících ve veřejné dopravě, opatření podpoří zlepšení životního prostředí i může přispět ke zlepšení podílu veřejné dopravy na celkové dělbě přepravní práce.

Vazba na specifický cíl

- *Využití potenciálu železniční dopravy na území města*

5.3.20 V20: Zakonzervování současné podoby železniční trati č. 132 „Kozí dráha“ (bez využití)

Popis opatření

Železniční trať č. 132, tzv. „Kozí dráha“ představuje v současnosti nepoužívanou trať, na které je zastaven veškerý provoz. Provoz pravidelné osobní dopravy zde byl zastaven v roce 2004.

Opatření řeší další využití této dráhy v návrhových obdobích, a to ve smyslu zakonzervování stávajícího stavu, kdy je tato liniová stavba bez využití. Z celkového pohledu se však tato varianta jeví jako nejméně vhodná.

Vazba na specifický cíl

- *Využití potenciálu železniční dopravy na území města*

5.3.21 V21: Podpora modernizace I. železničního koridoru - Břeclav - Praha - Děčín - Německo

Popis opatření

Opatření řeší realizaci dílčích kroků vedoucích k podpoře modernizace I. železničního koridoru. Tento železniční koridor je v současné době využíván hustým provozem jak pravidelné osobní, tak pravidelné i nepravidelné nákladní železniční dopravy. Z hlediska vlivu na životní prostředí je tak tato trať vysokým zdrojem hlukové zátěže.

V návrhových obdobích bude potřebné tuto zatíženou trať modernizovat a vhodné bude i realizovat aktivity na snížení hlukové zátěže z železničního provozu. Cílem je zkrátit cestovní doby, zvýšit traťovou rychlost a zvýšit kapacitu přepravených cestujících. Na toto opatření však nemá zásadní vliv město, jelikož opatření bude v gesci zejména správce tratě, zde SŽDC. Město však může dílčími kroky prosazovat realizaci či aktivity spojené s tímto opatřením.

Vazba na specifický cíl

- *Využití potenciálu železniční dopravy na území města*

5.3.22 V22: Zdvojkolejnění železniční spojky Děčín hl.n. - Děčín východ

Popis opatření

Opatření řeší přestavbu železničního uzlu Děčín a to zejména z pohledu nákladní železniční dopravy. Dle územního plánu je předpokládána přestavba železničního uzlu Děčín za účelem maximálního využití kapacitních možností železniční sítě na území města. Z hlediska funkce železničního uzlu Děčín jako hlavního přechodového místa mezi Spolkovou republikou Německo a Českou republikou je potřebné realizovat aktivity, které by v krátké době a co nejefektivněji přinesly výrazné zkvalitnění přepravy nákladu a odstranilo stávající problémy. Jednou z těchto aktivit je i zdvojkolejnění železniční spojky mezi stanicemi Děčín hl.n. a Děčín východ. U tohoto opatření je však rizikem navýšení hlukové zátěže ze železniční dopravy.

Vazba na specifický cíl

- *Využití potenciálu železniční dopravy na území města*

5.3.23 V23: Přestavba a rozšíření kolejiště v Prostředním Žlebu

Popis opatření

Opatření řeší přestavbu železničního uzlu Děčín a to zejména z pohledu nákladní železniční dopravy. Dle územního plánu je předpokládána přestavba železničního uzlu Děčín za účelem maximálního využití kapacitních možností železniční sítě na území města. Z hlediska funkce železničního uzlu Děčín jako hlavního přechodového místa mezi Spolkovou republikou Německo a Českou republikou je potřebné realizovat aktivity, které by v krátké době a co nejefektivněji přinesly výrazné zkvalitnění přepravy nákladu a odstranilo stávající problémy. Jednou z těchto aktivit je i přestavba a rozšíření kolejiště v Prostředním Žlebu. U této aktivity je však rizikem navýšení hlukové zátěže ze železniční dopravy.

Vazba na specifický cíl

- *Využití potenciálu železniční dopravy na území města*

5.3.24 V24: Rekonstrukce železniční stanice a přestavba železničního uzlu Děčín východ

Popis opatření

Opatření řeší přestavbu železničního uzlu Děčín a to zejména z pohledu nákladní železniční dopravy. Dle územního plánu je předpokládána přestavba železničního uzlu Děčín za účelem maximálního využití kapacitních možností železniční sítě na území města. Z hlediska funkce železničního uzlu Děčín jako hlavního přechodového místa mezi Spolkovou republikou Německo a Českou republikou je potřebné realizovat aktivity, které by v krátké době a co nejefektivněji přinesly výrazné zkvalitnění přepravy nákladu a odstranilo stávající problémy. Jednou z aktivit je i přestavba kolejiště v obvodu stanice Děčín východ.

V návaznosti na přestavbu kolejiště bude nutné řešit celý obvod stanice. Obvod železniční stanice je v současné době velmi rozsáhlý. Do budoucna je počítáno se zmenšením této plochy a začlenění nevyužitých ploch do rozvojového území.

Opatření může zahrnovat veškeré aktivity související s přestavbou železničního uzlu Děčín východ.

Vazba na specifický cíl

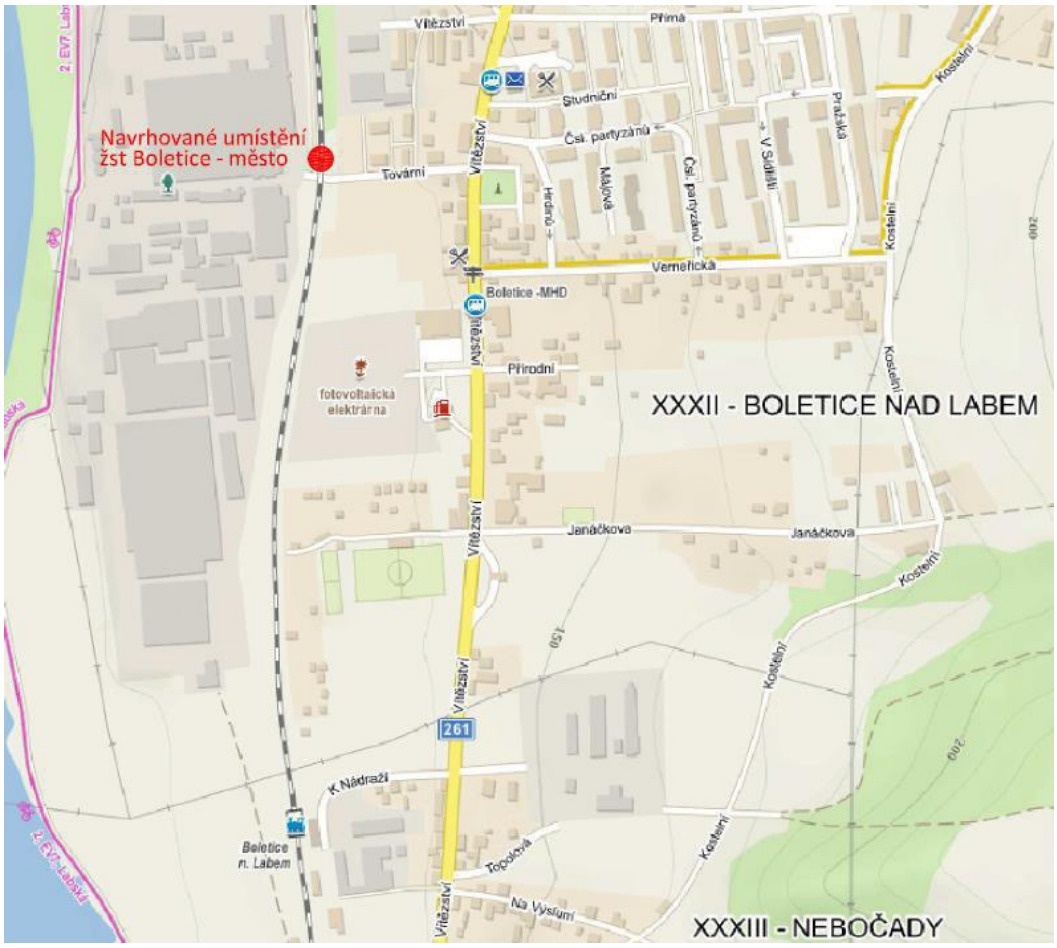
- *Využití potenciálu železniční dopravy na území města*

5.3.25 V25: Realizace železniční zastávky Boletice – město

Popis opatření

Opatření řeší realizaci nové železniční zastávky Boletice město, ležící blíže stávající zástavbě a samotnému přirozenému centru místní části Boletice. Železniční stanice Boletice nad Labem v současné podobě neplní obslužnou funkci této místní části a je využívána jednotkami cestujících, zejm. z místní části Nebočady. Realizací nové železniční zastávky v těsné blízkosti ul. Tovární lze dosáhnout velmi příznivých docházkových vzdáleností na zastávku železniční zastávky z husté zástavby Boletic, kdy by se docházková vzdálenost pohybovala mezi 300 až 800 metry (oproti současným 1000 až 1500 metrům).

Realizací tohoto opatření je možné zvýšit atraktivitu veřejné dopravy a zlepšit její dostupnost pro další část obyvatelstva, předpokládá se navýšení počtu cestujících přepravených železnicí, navýšení počtu obyvatel využívajících veřejnou dopravu na úkor individuální automobilové a navýšení podílu veřejné dopravy na celkové dělbě přepravní práce.



Obrázek 64 Navrhované umístění žel. zastávky Boletice – město (zdroj: mapy.cz)

Město Děčín by mělo být iniciátorem a podporovatelem realizace tohoto opatření, samotná realizace a odpovědnost za opatření bude spadat pod organizaci SŽDC.

Vazba na specifický cíl

- *Využití potenciálu železniční dopravy na území města*

5.3.26 V26: Realizace eshopu DÚK

Popis opatření

V rámci aktuálních trendů není možné zapomínat ani na moderní způsoby odbavování cestujících. Jedním z těchto způsobů je i možnost nákupu elektronického jízdného na veřejnou dopravu. Městský dopravce DPMD již tuto službu přes svůj eshop poskytuje, pořídit si zde lze časovou jízdenku či si dobít kredit na elektronickou peněženku.

Službu, kde si cestující bude moci koupit dlouhodobé časové jízdenky, jednorázové jízdenky či další služby je vhodné zrealizovat i v rámci integrovaného systému Doprava Ústeckého kraje. Jako vhodné platformy se v současné době jeví eshop nebo aplikace do mobilního telefonu.

Realizace této služby může pomoci zvýšit atraktivitu veřejné dopravy a může také přivést více uživatelů veřejné dopravy. Díky rostoucí atraktivitě a větším možnostem pro odbavení cestujících je možné předpokládat nárůst počtu přepravených cestujících ve veřejné dopravě a zvýšení podílu veřejné dopravy na celkové dělbě přepravní práce.

Odpovědnost za toto opatření spadá pod Ústecký kraj, resp. organizátora Dopravy Ústeckého kraje.

Vazba na specifický cíl

- *Podpora integrovaného dopravního systému*

5.3.27 V27: Pořízení vozidlového parku DÚK a jeho obnova

Popis opatření

V roce 2017 byla Ústeckým krajem zřízena Dopravní společnost Ústeckého kraje, příspěvková organizace, jakožto dopravce vlastněný krajem, který na jeho území zajišťuje regionální dopravní obslužnost v rámci integrovaného dopravního systému Doprava Ústeckého kraje. Vybrané regionální autobusové linky jsou vedeny i po území města Děčína, a vedle MAD tak na jeho území zajišťují dopravní obslužnost (byť marginálně ve vztahu k MAD).

V rámci zajišťování dopravní obslužnosti krajským dopravcem je nutné pořídit nová vozidla a docílit takového stavu vozidlového parku, který bude plně pokrývat potřeby smluvené dopravní obslužnosti. Po skončení životnosti jednotlivých vozidel bude nutné vozidlový park obnovovat o nová vozidla.

Z dostupných podkladů byl potřebný rozsah vozidlového parku stanoven na cca 220 vozidel.

Vazba na specifický cíl

- *Podpora integrovaného dopravního systému*

5.3.28 V28: Podpora a zajištění turistických linek do turistických cílů

Popis opatření

V rámci podpory udržitelného dopravního chování na území města a v jeho přilehlém okolí je také vhodné řešit nejen každodenní cesty obyvatel, ale i nepravidelné cesty s turistickým cílem. V rámci budování kapacitních parkovišť na vybraných místech ve městě či budování parkovišť typu P+R je vhodné od těchto míst zřizovat návazné linky hromadné dopravy do významných turistických cílů či lokalit jak ve městě, tak v jeho okolí.

Cílem opatření je podpořit udržitelné dopravní chování, zvýšit počet cest uskutečněných prostředky hromadné dopravy na úkor individuální automobilové a podpořit zlepšení životního prostředí ve městě.

Vazba na specifický cíl

- *Podpora turistických linek VHD*

5.3.29 V29: Pořízení malokapacitních vozidel MAD

Popis opatření

V rámci zajišťování dopravní obslužnosti do míst s malou poptávkou, míst méně či řidčeji obydlených, příp. do vzdálenějších okrajových lokalit nebo do lokalit, kde stávající komunikační infrastruktura neumožňuje provoz vozidel standardní délky 12 metrů, je vhodné zajistit obsluhu nízkokapacitními vozidly (vozidly kratšími než 12 metrů).

V současné době disponuje dopravní podnik 5 nízkokapacitními vozidly, v návrhových obdobích se předpokládá nákup dalších těchto vozidel (s preferencí pohonu na CNG), která by zajistila obsluhu dalších výše popsaných vytipovaných lokalit.

Vazba na specifický cíl

- *Dopravní obslužnost vybraných lokalit alternativními způsoby VHD*

5.3.30 V30: Realizace "dopravy na zavolání" obsluhující řídce obydlené místní části města

Popis opatření

Do méně obydlených, či řídčeji obydlených míst, či do vzdálenějších lokalit je vhodné prověřit možnosti dopravní obslužnosti pomocí alternativních způsobů. Jedním z těchto způsobů je i tzv. „doprava na zavolání“. Doprava na zavolání (někdy také označovaná jako radiobus), je způsob linkové autobusové dopravy, kdy jsou standardně definovány linky vč. jízdních řádů. Spoj z jízdního řádu však vyjíždí až ve chvíli, kdy alespoň jeden cestující projeví zájem o přepravu (např. telefonicky, emailem, pomocí aplikace, apod.). Spoje jsou tak realizovány pouze na základě reálné poptávky a jsou zcela vyloučeny jízdy naprázdno. Doprava na zavolání je často realizována pomocí malokapacitních vozidel (minibusů).

Vazba na specifický cíl

- *Dopravní obslužnost vybraných lokalit alternativními způsoby VHD*

5.3.31 V31: Zavedení dopravní obsluhy místní části XX - Nová Ves pomocí linky MAD

Popis opatření

Místní část Nová Ves se řadí mezi lokality, které v současné době nemají zajištěnou dopravní obslužnost pomocí hromadné dopravy. Tuto místní část tvoří řídká a rozptýlená nízkopodlažní zástavba, kde žije přibližně 200 obyvatel. Docházková vzdálenost na nejbližší

zastávku MAD se zde pohybuje mezi cca 600 až 1300 metry kopcovitým terénem. V této místní částí je zároveň územním plánem vymezená rozvojová plocha pro rezidenční bydlení.

Smyslem opatření je zlepšení dopravní obslužnosti řešené lokality pomocí nové linky MAD. Opatření zahrnuje všechny aktivity spojené s nutností zavedení dopravní obsluhy do uvedené lokality, může se tak jednat konkrétně o úpravu stávajících komunikací, výstavbu nových zastávek, výstavbu obratiště, zajištění finančního objemu na zajištění provozních nákladů, navýšení kompenzací pro dopravce apod. Všechny tyto aktivity zároveň mohou být nezbytné pro realizaci tohoto opatření (vazba na **opatření A52, V36, V62**). U této lokality se předpokládá zavedení dopravní obslužnosti pomocí malokapacitních vozidel.

Nutnou podmínkou pro realizaci tohoto opatření je v tomto případě modernizace nevyhovující komunikace vedoucí do této místní části, která po modernizaci umožní bezproblémový provoz vozidel MAD.

Realizací tohoto opatření je možné zvýšit atraktivitu veřejné dopravy a zlepšit její dostupnost pro další část obyvatelstva, předpokládá se navýšení počtu cestujících v MAD, navýšení počtu obyvatel využívajících pro své každodenní cesty veřejnou dopravu na úkor individuální automobilové a navýšení podílu veřejné dopravy na celkové dělbě přepravní práce.

Vazba na specifický cíl

- *Dopravní obslužnost vybraných lokalit alternativními způsoby VHD*

5.3.32 V32: Zavedení dopravní obsluhy místní části XXIX - Hoštice nad Labem pomocí linky MAD

Popis opatření

Místní část Hoštice nad Labem se řadí mezi lokality, které v současné době nemají zajištěnou dopravní obslužnost pomocí hromadné dopravy. Tuto místní část tvoří řídká a rozptýlená nízkopodlažní zástavba, kde žije přibližně 30 obyvatel. Docházková vzdálenost na nejbližší zastávku MAD je cca 2000 metrů kopcovitým terénem.

Smyslem opatření je zlepšení dopravní obslužnosti řešené lokality pomocí nové linky MAD. Opatření zahrnuje všechny aktivity spojené s nutností zavedení dopravní obsluhy do uvedené lokality, může se tak jednat konkrétně o úpravu stávajících komunikací, výstavbu nových zastávek, výstavbu obratiště, zajištění finančního objemu na zajištění provozních nákladů, navýšení kompenzací pro dopravce apod. Všechny tyto aktivity zároveň mohou být nezbytné pro realizaci tohoto opatření (vazba na **opatření A52, V36, V62**). U této lokality se předpokládá zavedení dopravní obslužnosti pomocí malokapacitních vozidel. Vhodné je také zvážit obsluhu této lokality pomocí „dopravy na zavolání“ (vazba na **opatření V30, V52**).

Nutnou podmínkou pro realizaci tohoto opatření je v tomto případě modernizace nevyhovující komunikace vedoucí do této místní části, která po modernizaci umožní bezproblémový provoz vozidel MAD (vazba na **opatření A52**).

Realizací tohoto opatření je možné zvýšit atraktivitu veřejné dopravy a zlepšit její dostupnost pro další část obyvatelstva, předpokládá se navýšení počtu cestujících v MAD, navýšení počtu obyvatel využívajících pro své každodenní cesty veřejnou dopravu na úkor individuální automobilové a navýšení podílu veřejné dopravy na celkové dělbě přepravní práce.

Vazba na specifický cíl

- *Dopravní obslužnost vybraných lokalit alternativními způsoby VHD*

5.3.33 V33: Zavedení dopravní obsluhy místní části XXXIV - Chlum pomocí linky MAD

Popis opatření

Místní část Chlum se řadí mezi lokality, které v současné době nemají zajištěnou dopravní obslužnost pomocí hromadné dopravy. Tuto místní část tvoří řídká a rozptýlená nízkopodlažní zástavba, kde žije přibližně 70 obyvatel. Docházková vzdálenost na nejbližší zastávku MAD je více než 3500 metrů kopcovitým terénem. Dopravní obsluha Chlumu byla jedním z nejčastějších požadavků v rámci dotazování v sociodopravního průzkumu.

Smyslem opatření je zlepšení dopravní obslužnosti řešené lokality pomocí nové linky MAD. Opatření zahrnuje všechny aktivity spojené s nutností zavedení dopravní obsluhy do uvedené lokality, může se tak jednat konkrétně o úpravu stávajících komunikací, výstavbu nových zastávek, výstavbu obratiště, zajištění finančního objemu na zajištění provozních nákladů, navýšení kompenzací pro dopravce apod. Všechny tyto aktivity zároveň mohou být nezbytné pro realizaci tohoto opatření (vazba na **opatření A52, V36, V62**). U této lokality se předpokládá zavedení dopravní obslužnosti pomocí malokapacitních vozidel. Vhodné je také zvážit obsluhu této lokality pomocí „dopravy na zavolání“ (vazba na **opatření V30, V52**).

Nutnou podmínkou pro realizaci tohoto opatření je v tomto případě modernizace nevyhovující komunikace vedoucí do této místní části, která po modernizaci umožní bezproblémový provoz vozidel MAD (vazba na **opatření A52**).

Realizací tohoto opatření je možné zvýšit atraktivitu veřejné dopravy a zlepšit její dostupnost pro další část obyvatelstva, předpokládá se navýšení počtu cestujících v MAD, navýšení počtu obyvatel využívajících pro své každodenní cesty veřejnou dopravu na úkor individuální automobilové a navýšení podílu veřejné dopravy na celkové dělbě přepravní práce.

Vazba na specifický cíl

- *Dopravní obslužnost vybraných lokalit alternativními způsoby VHD*

5.3.34 V34: Zavedení dopravní obsluhy místní části XV - Prostřední Žleb pomocí linky MAD

Popis opatření

Místní část Prostřední Žleb se řadí mezi lokality, které v současné době nemají zajištěnou dopravní obslužnost pomocí městské autobusové dopravy. Dopravní obslužnost je zajištěna pouze veřejnou osobní drážní dopravou. Docházková vzdálenost na nejbližší železniční zastávku je až 1500 metrů. Nejbližší zastávka MAD se nachází dalších 2000 metrů od železniční stanice. Tuto místní část tvoří řídká a rozptýlená nízkopodlažní zástavba.

Smyslem opatření je zlepšení dopravní obslužnosti řešené lokality pomocí nové linky MAD. Opatření zahrnuje všechny aktivity spojené s nutností zavedení dopravní obsluhy do uvedené lokality, může se tak jednat konkrétně o úpravu stávajících komunikací, výstavbu nových zastávek, výstavbu obratiště, zajištění finančního objemu na zajištění provozních nákladů, navýšení kompenzací pro dopravce apod. Všechny tyto aktivity zároveň mohou být nezbytné pro realizaci tohoto opatření (vazba na **opatření A52, V36, V62**). U této lokality se předpokládá zavedení dopravní obslužnosti pomocí malokapacitních vozidel. Vhodné je také zvážit obsluhu této lokality pomocí „dopravy na zavolání“ (vazba na **opatření V30, V52**).

Nutnou podmínkou pro realizaci tohoto opatření je v tomto případě modernizace nevyhovující komunikace vedoucí do této místní části, která po modernizaci umožní bezproblémový provoz vozidel MAD (vazba na **opatření A52**).

Realizací tohoto opatření je možné zvýšit atraktivitu veřejné dopravy a zlepšit její dostupnost pro další část obyvatelstva, předpokládá se navýšení počtu cestujících v MAD, navýšení počtu obyvatel využívajících pro své každodenní cesty veřejnou dopravu na úkor individuální automobilové a navýšení podílu veřejné dopravy na celkové dělbě přepravní práce.

Vazba na specifický cíl

- *Dopravní obslužnost vybraných lokalit alternativními způsoby VHD*

5.3.35 V35: Zavedení dopravní obsluhy místní části XXV - Chmelnice pomocí linky MAD

Popis opatření

Místní část Chmelnice se řadí mezi lokality, které v současné době nemají zajištěnou dopravní obslužnost pomocí hromadné dopravy. Tuto místní část tvoří řídká a rozptýlená nízkopodlažní zástavba. Docházková vzdálenost na nejbližší zastávku MAD je cca 800 – 1500 metrů. V této místní částí je zároveň územním plánem vymezená rozvojová plocha pro rezidenční bydlení.

Smyslem opatření je zlepšení dopravní obslužnosti řešené lokality pomocí nové linky MAD. Opatření zahrnuje všechny aktivity spojené s nutností zavedení dopravní obsluhy

do uvedené lokality, může se tak jednat konkrétně o úpravu stávajících komunikací, výstavbu nových zastávek, výstavbu obratiště, zajištění finančního objemu na zajištění provozních nákladů, navýšení kompenzací pro dopravce apod. Všechny tyto aktivity zároveň mohou být nezbytné pro realizaci tohoto opatření (vazba na **opatření A52, V36, V62**). U této lokality se předpokládá zavedení dopravní obslužnosti pomocí malokapacitních vozidel.

Nutnou podmínkou pro realizaci tohoto opatření je v tomto případě modernizace nevyhovující komunikace vedoucí do této místní části, která po modernizaci umožní bezproblémový provoz vozidel MAD (vazba na **opatření A52**).

Realizací tohoto opatření je možné zvýšit atraktivitu veřejné dopravy a zlepšit její dostupnost pro další část obyvatelstva, předpokládá se navýšení počtu cestujících v MAD, navýšení počtu obyvatel využívajících pro své každodenní cesty veřejnou dopravu na úkor individuální automobilové a navýšení podílu veřejné dopravy na celkové dělbě přepravní práce.

Vazba na specifický cíl

- *Dopravní obslužnost vybraných lokalit alternativními způsoby VHD*

5.3.36 V36: Realizace nových zastávek MAD na prodloužených trasách

Popis opatření

Při rozvoji sítě hromadné dopravy do doposud neobsluhovaných částí je podmínkou výstavba nových zastávek a obratišť. V analytické části dokumentu bylo vytipováno několik míst s dlouhými docházkovými vzdálenostmi a několik míst s rozvojovým potenciálem. Dle případných studií či projektů na zavedení linek hromadné dopravy do takovýchto lokalit je potřebné realizovat vytipované zastávky a obratiště. S případnými změnami linkového vedení či realizacemi třetích stran může vyvstat potřeba přesunu stávajících, či výstavba nových.

V rezidenčních rozvojových oblastech, či u případných větších komerčních i rezidenčních projektů, je potřebné již v raných fázích projektování těchto staveb dohlížet na řádné vyřešení potřebné infrastruktury pro hromadnou dopravu.

Vazba na specifický cíl

- *Dopravní obslužnost vybraných lokalit alternativními způsoby VHD*

5.3.37 V37: Realizace přívozu Rozbělesy - Staré Město

Popis opatření

Realizací přívozu Rozbělesy - Staré Město vznikne další místo, kde bude možné překonat liniovou bariéru – řeku Labe. Nový přívoz podpoří mobilitu obyvatel i návštěvníků města a díky němu dojde ke zkrácení tras pro pěší i cyklisty. Na obou březích je zamýšlena vazba na chodníky a cyklistické trasy (vazba na **opatření A40, P/C9, P/C17**). Vhodné je provozovat vozidla s ekologickými a šetrnými druhy pohonu (např. elektropohon).

Vazba na specifický cíl

- *Využití potenciálu řeky Labe*

5.3.38 V38: Rozvoj a podpora turistických lodních linek

Popis opatření

V rámci opatření rozvoj a podpora turistických linek je zamýšlena podpora lodní dopravy jako ekologická forma dopravy spojující přístaviště u významných cílů ve městě s přístavišti u významných cílů v okolí. Potenciál je kladen zejména na turistický charakter. Smyslem opatření je podpořit změnu dopravního chování návštěvníků města a jeho okolí, kdy je předpoklad využití turistických linek na úkor použití motorové individuální dopravy. Důležité je realizovat opatření v návaznosti na parkoviště P+R či blízké stanice a zastávky hromadné dopravy (vazba na **opatření A40, P/C9, P/C17**). Vhodné je provozovat vozidla s ekologickými a šetrnými druhy pohonu (např. elektropohon).

Vazba na specifický cíl

- *Využití potenciálu řeky Labe*

5.3.39 V39: Realizace přívozu Předmostí - Tyršův most/Zámek

Popis opatření

Realizací přívozu od Předmostí k Tyršovu mostu, resp. zámku vznikne další místo, kde bude možné překonat liniovou bariéru – řeku Labe. Nový přívoz podpoří mobilitu obyvatel i návštěvníků města a díky němu dojde ke zkrácení tras pro pěší i cyklisty. Na obou březích je zamýšlena vazba na chodníky a cyklistické trasy. Tento přívoz je vhodné realizovat v nejbližším horizontu jako náhradu dosud nerealizované lávky pro pěší a cyklisty podél železničního mostu. Vhodné je provozovat vozidla s ekologickými a šetrnými druhy pohonu (např. elektropohon).

Vazba na specifický cíl

- *Využití potenciálu řeky Labe*

5.3.40 V40: Realizace přívozu Křešice – Chrochvice

Popis opatření

Realizací přívozu Křešice - Chrochvice vznikne další místo, kde bude možné překonat liniovou bariéru – řeku Labe. Nový přívoz podpoří mobilitu obyvatel i návštěvníků města a díky němu dojde ke zkrácení tras pro pěší i cyklisty. Na obou březích je zamýšlena vazba na chodníky a cyklistické trasy (vazba na **opatření P/C9, P/C17**). Vhodné je provozovat vozidla s ekologickými a šetrnými druhy pohonu (např. elektropohon).

Vazba na specifický cíl

- *Využití potenciálu řeky Labe*

5.3.41 V41: Rozvoj vyhrazených jízdních pruhů pro autobusy VHD na vybraných místech komunikační sítě

Popis opatření

Jedním ze způsobů preference vozidel HD před ostatní motorovou dopravou je zřizování vyhrazených jízdních pruhů. Jejich zřizování je vhodně v místech se silnou individuální dopravou, v místech tvorby kongescí či náchylných k tvorbě kongescí. Při zřizování je však nutné přihlížet k místním poměrům, šířkovým uspořádáním daných komunikací apod. Vyhrazené jízdní pruhy jsou určeny většinou výhradně pro provoz vozidel hromadné dopravy (pokud není povolena jízda dalších vybraných skupin vozidel), zároveň je možná i časová restrikce tohoto opatření (platnost v době přepravních špiček, v pracovní dny, apod.). Vyhrazené jízdní pruhy mají pozitivní vliv na přesnější, plynulejší a rychlejší pohyb po komunikační síti.

U vytipovaných zastávek je vhodné realizovat upřednostnění vozidel při výjezdu ze zastávek a usnadnění zařazení do jízdního pruhu (pomocí dopravního značení, v kombinaci se světelným signalizačním zařízením, apod.). V následujících obdobích je vhodné detailně analyzovat situaci a na vytipovaných kritických úsecích a místech zahájit trend preferování vozidel HD pomocí vyhrazených jízdních pruhů. Zároveň je účelné průběžně monitorovat stav provozu na komunikační síti a sledovat možné další úseky k realizaci tohoto opatření.

Vazba na specifický cíl

- *Modernizace a rozvoj infrastruktury pro VHD*

5.3.42 V42: Realizace preferenčních opatření pro autobusy VHD na křižovatkách vybavených SSZ

Popis opatření

Dalším ze způsobů preference vozidel HD je preference na světelně signalizovaných křižovatkách. Tento typ preference umožňuje preferenci vozidla na křižovatce, kdy nejsou vozidla zdržována ostatními účastníky silničního provozu, mají zajištěný plynulý průjezd přes tato kritická místa a lze docílit zvýšení jízdní rychlosti, snížení jízdních dob a snížení celkové cestovní doby. V rámci možné realizace a správného fungování je potřebné zejména hardwarové vybavení všech zúčastněných komponentů, tj. vybavení světelně řízených křižovatek novými řadiči, radiovými moduly, vybavení vozidel novými palubními přístroji a vybudování nové přenosové sítě.

Preferenci na světelně řízených křižovatkách je vhodné koncipovat jako celistvou, tj. zařadit a vybavit technologiemi všechny světelně řízené křižovatky (resp. světelně řízená místa) ve městě.

Konečným důsledkem zavedení preference vozidel na křižovatkách je spolehlivá a přesná přeprava cestujících. Výhledově je vhodné technologiemi vybavit i všechna další vozidla zajišťující dopravní obslužnost v rámci IDS.

Vazba na specifický cíl

- *Modernizace a rozvoj infrastruktury pro VHD*

5.3.43 V43: Modernizace zastávek (nástupní hrany, prvky pro nevidomé a slabozraké, bezbariérový přístup)

Popis opatření

Opatření související s modernizací stávajících zastávek, předpokládá jejich modernizaci rekonstrukcí do normové podoby, a to vč. bezbariérovosti a doplnění standardních hmatových úprav pro nevidomé a slabozraké. Bezbariérová podoba zastávky je důležitá pro bezproblémový přístup cestujícího do vozidla.

V analytické části dokumentu byl zjištěn neuspokojivý stav prostor zastávek. Nepřípustný je například nástup a výstup do vozidla z úrovně vozovky. Každá zastávka musí mít zajištěn bezpečný přístup, musí být zřízena nástupní plocha a na každou zastávku by měl být zajištěn přístup pomocí bezbariérového chodníku. Ve vhodných případech je poté žádoucí v blízkosti zastávek zřizovat přechody pro chodce či místa pro přecházení.

Vazba na specifický cíl

- *Modernizace a rozvoj infrastruktury pro VHD*

5.3.44 V44: Modernizace a rozšíření doprovodné infrastruktury na zastávkách MAD a DÚK (zastávkové přístřešky, lavičky, koše)

Popis opatření

Z hlediska inventáře zastávky je důležité postupně dovybavovat jednotlivé vybrané zastávky inventářem. Inventář zastávky by měl tvořit zejména: označník, osvětlení nástupního prostoru i označníku, jízdní řády a informace o službách, přístřešek před nepříznivým počasím, lavička, odpadkový koš, nelze zapomínat i na elektronické informační prvky (vazba na **opatření V55**).

Vazba na specifický cíl

- *Modernizace a rozvoj infrastruktury pro VHD*

5.3.45 V45: Modernizace zázemí dopravního podniku (odstavné plochy, haly, technologie)

Popis opatření

Jednou z podmínek pro bezpečné a bezproblémové zajišťování dopravní obslužnosti veřejnou dopravou je i zajištění moderního a kvalitně fungujícího provozního zázemí. Opatření řeší možnou modernizaci těchto míst či jejich doplnění výstavbou nových prvků. V rámci provozního zázemí se může jednat např. o odstavné plochy, haly, garáže, mycí linky či další různé potřebné technologie.

Vazba na specifický cíl

- *Modernizace a rozvoj infrastruktury pro VHD*

5.3.46 V46: Optimalizace počtu zastávek a jejich doplnění na stávajících trasách MAD

Popis opatření

V rámci území města se i na stávajících trasách linek MAD nacházejí zastávky, které jsou pouze jednosměrné, nebo místa, kde je mezi stávajícími zastávkami dlouhá vzdálenost. Typickým příkladem jednosměrné zastávky je v Děčíně např. zastávka Boletice nad Labem sídliště, zastávka U divadla či zastávka Vojanova. Tyto zastávky jsou zřízeny pouze ve směru do centra města, opačný směr zcela chybí a cestující musí využívat okolní zastávky.

V návrhových horizontech je doporučeno komplexně analyzovat zastávky na území města, docházkovou vzdálenost na ně a jednotlivé mezi zastávkové úseky. Ve vybraných případech je poté vhodné doplnit protisměrné zastávky či doplnit zcela nové zastávky do sítě MAD.

Vazba na specifický cíl

- *Modernizace a rozvoj infrastruktury pro VHD*

5.3.47 V47: Modernizace vozového parku MAD (obnova vozidel)

Popis opatření

Moderní a ekologický vozidlový park je primárním předpokladem pro vytvoření atraktivní a kvalitní služby dopravní obslužnosti. Pro tyto potřeby je potřebná kontinuální a trvalá obměna vozidlového parku. Dopravnímu podniku se v posledních obdobích daří vozidla obměňovat průběžně, v současné době, jak vzešlo z analytické části projektu, jsou všechny provozovaná vozidla nízkopodlažní a relativně nová.

V návrhových obdobích 2022, 2030 i 2050 však bude nutné soustředit se na postupnou obnovu vozidlového parku pořizováním nových vozidel splňujících moderní požadavky, jakými jsou zejména stoprocentní bezbariérovost, celovozová klimatizace pro cestující, informační prvky, kamerový systém ad. A nahrazovat jimi dosluhující vozidla. Zároveň je důležité při pořizování nových vozidel dbát na jejich snadnou údržbu a čištění vozidel, komfort interiéru, hygieničnost sedadel a madel.

Stávající vozidlový park je tvořen různými vozidly (různé délky, různé kapacity, různého stáří i různého pohonu), avšak počty disponibilních vozidel jsou dlouhodobě stabilní a optimalizované pro potřebu stávajícího linkového vedení. Ve výhledových horizontech se nepředpokládá výraznější rozšiřování ani snižování dopravních výkonů, nepředpokládají se ani výraznější změny v linkovém vedení, proto se stávající počty disponibilních vozidel jeví jako dostatečné i pro tato výhledová období.

V zájmu trvalé udržitelnosti dopravy, životního prostředí, otázky ekologie i energetických úspor je však vhodné postupně nahrazovat vozidla se vznětovým motorem ekologičtějšími typy, tj. vozidly na stlačený zemní plyn (CNG), elektrovozidly či vozidly na vodíkový pohon (vazba na **opatření V56, V57, V58**).

Vazba na specifický cíl

- *Modernizace a rozvoj infrastruktury pro VHD*

5.3.48 V48: Realizace dopravního terminálu u železniční stanice Děčín hl.n. (přesun autobusového nádraží)

Popis opatření

Opatření sleduje možnou realizaci dopravního terminálu u železniční stanice Děčín hl.n. V současné době je v tomto místě možné kombinovat železniční spoje se spoji MAD a částečně i s vybranými spoji DÚK. Samotné autobusové nádraží je vzdálené 400 metrů od železniční stanice.

Samotná komunikace Čsl. mládeže v místě před nádražní budovou je dnes navíc pro chodce i cestující velmi nepřehledná, nekanalizovaná a s nenormovými délkami přechodů pro chodce. Komunikace zde plní několik dopravních funkcí, které mezi sebou nepříliš dobře koexistují.

Prostorové (šířkové) uspořádání přednádraží v současné podobě dovoluje v koordinaci s jeho zklidněním možnost realizace dopravního terminálu na ploše samotné komunikace Čsl. mládeže.



Obrázek 65 Přednádražní prostor před hlavním nádražím v Děčíně (zdroj: RHDHV)

Cílem je vytvořit jednotné přestupní místo pro všechny dopravní módy – železnici, linkovou dopravu, městskou dopravu, cyklistickou dopravu, pěší dopravu i automobilovou dopravu ve formě parkoviště a podpořit tak multimodální udržitelné dopravní chování, umožňující kombinaci jednotlivých dopravních módů na jednom místě. Přesunutím autobusového nádraží do prostoru přednádraží a vytvořením terminálu dojde ke značnému zpřehlednění

odjezdových stání jednotlivých linek MAD a DÚK, jejich koncentraci do jednoho místa a ke zkrácení přestupních vzdáleností mezi jednotlivými dopravními módy. Je zde vazba na několik dalších opatření z různých kategorií, zejména na **opatření A1, A24, A40, P/C13**).

S realizací se předpokládá navýšení počtu cestujících ve veřejné dopravě, zvýšení atraktivity a využitelnosti udržitelných dopravních módů a zvýšení podílů těchto módů na celkové dělbě přepravní práce.



Obrázek 66 Přednádražní prostor v Hradci Králové (Zdroj: maps.google.com)

Vazba na specifický cíl

- *Řešení přestupních vazeb v dopravních uzlech*

5.3.49 V49: Řešení vzájemných návazností jednotlivých linek MAD v dopravních uzlech či ve významných stykových zastávkách

Popis opatření

Ve významných dopravních uzlech či na významných zastávkách, kde se stýkají alespoň 2 linky MAD, je vhodné dodržovat návaznosti různých linek z různých směrů pro pohodlné přestupy cestujících bez zbytečných časových ztrát.

Vazba na specifický cíl

- *Řešení přestupních vazeb v dopravních uzlech*

5.3.50 V50: Řešení návazností jednotlivých linek MAD na spoje železniční dopravy a autobusové spoje DÚK v dopravním uzlu Hlavní nádraží

Popis opatření

V dopravním uzlu Hlavní nádraží, kde se v současné době stýkají spoje linek vlaků, autobusů DÚK a autobusů MAD je vhodné řešit i vzájemnou koordinaci odjezdů jednotlivých spojů uvedených linek. Vhodné je časově navazovat autobusové spoje k vlakovým spojům (a naopak) tak, aby například cestující po příjezdu vlakem mohl pohodlně a bez přiměřených časových ztrát přestoupit na návaznou autobusovou linku a pokračovat do cíle své cesty.

Zejména návaznosti na vlakové spoje jsou důležité pro eliminaci zbytných cest individuální dopravou do lokality hlavního nádraží. Cestující by měli mít možnost se dostat spoji MAD ke všem spojům drážní dopravy a zároveň by měla být zajištěna návaznost autobusů do významných směrů od všech spojů drážní dopravy (včetně spojů v okrajových částech dne – návozné spoje na první ranní vlaky a naopak rozvozné spoje od posledních večerních (nočních) vlaků.

Vazba na specifický cíl

- *Řešení přestupních vazeb v dopravních uzlech*

5.3.51 V51: Sjednocení nástupních míst pro linky MAD a DÚK jedoucích stejným směrem

Popis opatření

Pro zajištění lepší vzájemné využitelnosti linek MAD a DÚK jedoucích do stejných směrů, je důležité pro oba tyto systémy zajistit společná nástupiště. Vzájemná kombinace a využitelnost spojů MAD a DÚK je smyslem integrovaného dopravního systému. Cestujícímu je v ideálním případě umožněno cestovat z jedné zastávky jakýmkoli dopravním prostředkem jedoucím zamýšleným směrem. Sjednocení zastávek k jednomu nástupnímu místu je důležité i pro zlepšení přestupních vazeb mezi linkami MAD a DÚK.

Vazba na specifický cíl

- *Řešení přestupních vazeb v dopravních uzlech*

5.3.52 V52: Realizace dopravního terminálu u železniční stanice Děčín východ

Popis opatření

Lokalita děčínského východního nádraží má do budoucna velmi vysoký rozvojový potenciál a předpokládají se zde významné urbanistické změny. V návrhových obdobích je vhodné sledovat a připravovat možnou realizaci dopravního terminálu u železniční stanice Děčín východ, u které je navržena komplexní přeměna (redukce obvodu stanice, redukce kolejí,

rekonstrukce železniční stanice a přilehlých budov, viz samostatné opatření). Předpokládá se zároveň výstavba parkoviště P+R v návaznosti na tyto aktivity (vazba na **opatření A18**).

Cílem je vytvořit jednotné přestupní místo pro více dopravních módů – železnici, linkovou dopravu, městskou dopravu, cyklistickou dopravu i automobilovou dopravu ve formě parkoviště a podpořit tak multimodální udržitelné dopravní chování, umožňující kombinaci jednotlivých dopravních módů na jednom místě.

S realizací se předpokládá navýšení počtu cestujících ve veřejné dopravě, zvýšení atraktivity a využitelnosti udržitelných dopravních módů a zvýšení podílů těchto módů na celkové dělbě přepravní práce.

Vazba na specifický cíl

- *Řešení přestupních vazeb v dopravních uzlech*

5.3.53 V53: Realizace stanovišť "dopravy na zavolání"

Popis opatření

Opatření řeší realizaci infrastruktury potřebné k zavedení tzv. „dopravy na zavolání“ (vazba na **opatření V30**). V rámci možného zavedení této služby bude potřebné vyřešit zejména stání pro vozidla zajišťující tuto službu, nácestné zastávky na trase linky či obratiště.

Vazba na specifický cíl

- *Řešení přestupních vazeb v dopravních uzlech*

5.3.54 V54: Revitalizace okolí míst zastávek HD a železničních stanic

Popis opatření

Opatření zahrnuje aktivity řešící revitalizaci okolí míst zastávek HD a železničních stanic. Mezi aktivity lze zařadit zlepšení údržby a stavu prostor přestupních uzlů, zastávek, zastávkových hran a jejího mobiliáře, návrh a přijmutí standardů souvisejících s údržbou, stanovení kompetencí zúčastněných stran v otázce údržby zastávek, přestupních uzlů, mobiliáře a přístupových cest, přijetí těchto standardů a zpětná kontrola jejich dodržování. Potřebné je vyčlenit dostatečné finanční prostředky na průběžnou realizaci těchto aktivit.

Vazba na specifický cíl

- *Zvyšování atraktivity veřejného prostoru pro pěší, cyklisty a pro pobytovou funkci*

5.3.55 V55: Rozšiřování inteligentních zastávek na zastávkách MAD

Popis opatření

V dnešní době je nezpochybnitelnou součástí každé moderně vybavené zastávky elektronická informační tabule, která zobrazuje informace o nejbližších odjezdech spojů linek MAD a zároveň informuje o reálné poloze vozidla v síti a reálném příjezdu vozidla do zastávky. Cestující má tak k dispozici informaci, kdy mu nejbližší spoj opravdu přijede. Systém inteligentních zastávek je založen na spolupráci elektronických tabulí s dopravním dispečinkem, který je zdrojem dat zobrazujících se na tabulích (vazba na **opatření A51**). Důležitý je také přístup do systému inteligentních zastávek ostatními dopravci, tabule by měla být schopna zobrazovat informace o všech odjezdech všech dopravců z dané zastávky. Kvalitní a přesné informace o provozu HD, systému, jízdních řádech, tarifu ad. jsou pro cestujícího velmi důležité.

V současnosti je elektronickými tabulemi osazeno několik označníků na významných zastávkách v centru města. V návrhových obdobách je vhodné v osazování zastávek těmito prvky pokračovat. Cílem je vybavit elektronickými inteligentními prvky co nejvíce zastávek v rámci celé sítě MHD.

Vazba na specifický cíl

- *Realizace inteligentního dopravního systému*

5.3.56 V56: Využití vodíkové technologie jako pohon pro vozidla MAD, s nutností vybudování infrastruktury spojené s provozem, vč. nákupu nových vozidel (autobusů) na vodíkový pohon

Popis opatření

Využití vodíkových technologií v dopravě jako pohon dopravních prostředků má do budoucna velmi vysoký potenciál. Vodíková technologie se řadí mezi do tzv. čisté mobility, je bezemisní technologií, při které je do ovzduší uvolňována pouze vodní pára, a je podporovaná na národní i nadnárodní úrovni. Využití vodíkové technologie pro silniční dopravu je mimo jiné zahrnuto i v Národním akčním plánu čisté mobility.

Technologie vodíkových pohonů je dostatečně zralá pro nasazení na trh. Evropskými lídry jsou Německo, Skandinávie, Velká Británie, ve veřejné dopravě jsou vodíkové autobusy zapojeny v Londýně, Hamburgu, Miláně, Oslu a dalších městech, v celkovém počtu několika desítek vozidel. Zkušenosti s vodíkem v hromadné dopravě již má i Česká republika, v roce 2009 byl vyroben první prototyp českého vodíkového autobusu s názvem TriHyBus, který byl realizován konsorciem ÚJV Řež, a. s., Škodou Electric a společností Proton Motor. Autobus byl několik let v provozu na městské lince v Neratovicích.

Zahraniční zkušenosti s provozem vodíkových autobusů ve veřejné dopravě:

- *dojezd: více než 350 km*
- *tankovací časy: nižší než 10 minut*
- *průměrná spotřeba vodíku pro 12metrový autobus: 8 - 9 kg/100 km*
- *úspora oproti naftovým autobusům: cca. 26% (9 kg vodíku odpovídá cca. 30 l nafty, průměrná spotřeba u dieselových autobusů se uvádí asi 40,9 l/100 km)*
- *cena vodíku: 5-10 EUR/1 kg*

Zkušenosti s provozem vodíkové plnicí stanice Neratovice:

- *zásobník: 125 kg stlačeného plynného vodíku (40 bar)*
- *plnící tlak: 400 bar*
- *doba plnění: cca. 10 min*
- *čistota vodíku: nutnost dočišťování vodíku (požadovaná čistota 99,999%)*

V souvislosti s dostupností vodíku na území Ústeckého kraje a jeho vnímáním jako udržitelného způsobu pohánění vozidel je velmi vhodné a zároveň žádoucí se vodíkové technologii začít věnovat již v současném období a postupně začít vyvíjet aktivity pro podporu a zavedení tohoto alternativního pohonu ve vozidlech MAD v Děčíně (v souvislosti s **opatřeními V27, V29 a V47**).

V případě přechodu na vodíkové palivo je nutné v první fázi zajistit výstavbu vodíkové plnící stanice a zajistit její efektivní zásobování vodíkem. V druhé fázi je nutné zajistit nákupy vozidel společně s dobudováním infrastruktury spojené s provozem těchto vozidel vč. modernizace zázemí údržby, odstavných ploch ad. Jednotlivé fáze jsou detailněji popsány níže:

- Vybudování vodíkové plnicí stanice (důležité je vhodné umístění stanice, důraz na kvalitní parametry stanice – stlačení vodíku, požadovaná čistota, zajištění zásobování)
- Navázání spolupráce s chemickými závody v regionu (Spolchemie Ústí nad Labem, příp. další chemické závody) – možnosti odkupu vodíku, jeho cena, zajištění zásobování apod.
- Zahájení pilotního projektu – pořízení minimálního počtu vodíkových autobusů (minimum je 3 – 5 ks vozidel, aby měl projekt dopravní i ekonomický smysl), zasazení do strategického rámce obnovy vozidlového parku autobusů (tj. náhrada vozidel se vznětovými motory), s možností jejich nasazení na libovolnou autobusovou linku MHD.

- S případným pořízením autobusů s pohonem na vodík je nutné počítat také s vybavením a rekonstrukcí servisních prostorů, které musí splňovat přísná kritéria dle platné legislativy, dále s vybavením dílen servisním hardwarem a softwarem a s další nutnou doplňkovou infrastrukturou.
- Dalším důležitým aspektem je vybavení Stanic technické kontroly (STK) a měření emisí zařízením pro kontrolu vozidel s vodíkovým pohonem. Pro co nejhospodárnější provozování vozidel a ekonomickou efektivitu je důležité vybudování plnících stanic, stanic měření emisí, STK apod. v co nejmenší dojezdové vzdálenosti od areálů DPMD.

Jako obecné požadavky pro rozvoj vodíkové mobility lze pak uvést nutnost silného PR a marketingu, protože musí dojít k povzbuzení poptávky po nových vodíkových autobusech, tj. musí být poptáváno signifikantně větší množství vozidel, aby u výrobců došlo k efektu rozpouštění fixních nákladů (zejména na výzkum a vývoj) a tím vytvoření prostoru pro výrazné snížení jejich ceny.

Vazba na specifický cíl

- *Podpora zavádění alternativních pohonů vozidel*

5.3.57 V57: Rozvoj elektromobility v MAD - nákup a provoz elektrobusů, vč. realizace související infrastruktury

Popis opatření

S ohledem na aktuální trendy v zajišťování dopravní obslužnosti, na vývoj dopravních prostředků a s ohledem na vliv na životní prostředí se do budoucna počítá s přechodem na alternativní druhy pohonů vozidel a úplné vymístění neekologických vozidel se vznětovými motory.

Jedním z typů do budoucna udržitelných pohonů pro vozidla hromadné dopravy je elektrický pohon. Bude proto vhodné jako jednu z možností pro obnovu vozidel MAD zvolit i tento způsob pohonu (v souvislosti s **opatřeními V27, V29 a V47**).

Opatření může zahrnovat aktivity související s pořízením samotných vozidel na elektrický pohon, tak aktivity související s pořízením a výstavbou související potřebné infrastruktury (vybavení zázemí, dobíjecí stanice, apod.).

Vazba na specifický cíl

- *Podpora zavádění alternativních pohonů vozidel*

5.3.58 V58: Podpora provozování vozidel na CNG

Popis opatření

S ohledem na aktuální trendy v zajišťování dopravní obslužnosti, na vývoj dopravních prostředků a s ohledem na vliv na životní prostředí se do budoucna počítá s přechodem na alternativní druhy pohonů vozidel a úplné vymístění neekologických vozidel se vznětovými motory.

Jedním z typů v současné době udržitelných pohonů pro vozidla hromadné dopravy je pohon na stlačený zemní plyn CNG. Bude proto vhodné jako jednu z možností pro obnovu vozidel MAD zvolit i tento způsob pohonu (v souvislosti s **opatřeními V27, V29 a V47**).

Vazba na specifický cíl

- *Podpora zavádění alternativních pohonů vozidel*

5.3.59 V59: Modernizace železničního svršku

Popis opatření

Opatření řeší realizaci dílčích kroků vedoucích k podpoře modernizace železničního svršku, která je vysokým zdrojem hlukové zátěže pro přiléhající lokality ve městě.

V návrhových obdobích bude potřebné podnikat dílčí kroky vedoucí ke snížení hlukové zátěže z železničního provozu. Na toto opatření však nemá zásadní vliv město, jelikož opatření bude v gesci zejména správce tratě, zde SŽDC. Město však může dílčími kroky prosazovat realizaci či aktivity spojené s tímto opatřením.

Vazba na specifický cíl

- *Snížení negativních vlivů z motorové dopravy*

5.3.60 V60: Zavedení služby typu "Seniorbus" či "svoz dětí na aktivity"

Popis opatření

Pro specifické skupiny obyvatelstva (senioři, zdravotně znevýhodnění obyvatelé, osoby se sníženou schopností pohybu a orientace apod.) může být služba MAD (či další systémy hromadné dopravy) zcela nedostupná. Ať již z hlediska fyzické kondice, bariér, tak z hlediska dostupnosti zastávek. Tyto skupiny obyvatelstva tak mohou být v tomto směru často znevýhodněni od ostatních skupin obyvatel, kteří mohou bez problému pro své cesty hromadnou dopravu využívat.

U těchto skupin je proto vhodné počítat s určitou alternativou k MAD hrazenou z městského rozpočtu. Mezi typové alternativní způsoby takové dopravy lze zařadit tzv. „seniorbus“,

službu „svoz dětí na aktivity“, „školní autobus“ apod. Každá ze služeb může být určena pro specifickou skupinu a pro specifický účel.

U „seniorbusů“ se často počítá s přepravou seniorů nad určitý věk nebo zdravotně znevýhodněných osob, jejichž jízdu si mohou zákazníci předem objednat z libovolného místa do libovolného místa na území města (typicky pro jízdu z trvalého bydliště k lékaři, na úřad, příp. na nákup, za kulturou apod. a za níž se platí paušální poplatek bez ohledu na ujetou vzdálenost. Zjednodušeně řečeno se jedná o tzv. městský taxík, který je dotovaný městskou samosprávou, a zákazník za jízdu obvykle platí podobnou sazbu jako za využití prostředku MHD.

U služeb typu „svoz dětí na aktivity“, „svoz dětí do/ze školy“ se jedná o podobný koncept služby, ta je však v tomto případě zaměřená na žáky či studenty, kterým je hromadně organizován odjezd do/ze školy či na jejich aktivity/kroužky apod. Služba má smysl již od dvou dětí, které pojedou společně.

Tyto služby mohou vhodně doplňovat systém hromadné dopravy na území města, zvyšovat mobilitu znevýhodněných skupin obyvatelstva a zároveň odlehčit dopravě ve městě od zbytných jízd individuální automobilovou dopravou. Zejména individuální cesty žáků automobily do školy a ze školy a z toho plynoucí dopravní situace před školami začínají být vážným a neúnosným problémem u všech typů škol v rámci celé republiky.

Vazba na specifický cíl

- *Dopravní obslužnost vybraných lokalit alternativními způsoby VHD*

5.3.61 V61: Výstavba a modernizace zázemí pro řidiče vozidel HD a další provozní personál (zejm. na konečných zastávkách)

Popis opatření

Pro bezproblémové zajištění dopravní obslužnosti území je nutné počítat i s modernizacemi stávajících provozních zázemí sloužících řidičům či dalším provozním pracovníkům nebo s výstavbou zcela nových. Jedná se zejména o provozní zázemí na konečných zastávkách, kde řidiči čerpají zákonné bezpečností přestávky, na střídacích místech, v garážích či sídle dopravce. Tato zázemí mohou tvořit místnosti pro odpočinek vč. vybavení, kuchyňky vč. vybavení, toalety vč. vybavení apod.

Vazba na specifický cíl

- *Modernizace a rozvoj infrastruktury pro VHD*

5.3.62 V62: Podpora zajištění dostatečné dopravní obslužnosti (vč. zajištění a navýšení finančních prostředků/kompenzací)

Popis opatření

Vyplácené kompenzace pro zajištění dopravní obslužnosti se odrážejí i v atraktivitě a kvalitě městské autobusové dopravy, zvýšení těchto atributů je významným předpokladem pro nastavení udržitelného dopravního systému ve městě. Jak již vyplynulo z předcházejících částí projektu, zajištění dopravní obslužnosti území města minimálně ve stávající míře by nepřineslo žádoucí efekt ve změně dopravního chování obyvatel. Proto bylo ve výše navržených opatřeních mimo jiné několik navrženo několik dílčích aktivit, které by měly dopravní obslužnost na území města (ať MAD, tak linek v systému DÚK) zlepšovat či rozvíjet. Navrženo bylo zejména rozšíření dopravní obslužnosti pomocí MAD do dalších lokalit ve městě s dlouhými docházkovými vzdálenosti či tak, kdy tato služba doposud není zajišťována vůbec. Zřetel bude nutné do budoucna brát i na rozvojové lokality, kde se předpokládá rezidenční i komerční výstavba a i zde bude nutné zajišťovat dopravní obslužnost pomocí MAD.

V souvislosti s tím tak bude nutné myslet i na finanční prostředky nutné pro zajištění této služby. Ty bude nutné pro budoucí období navyšovat zejména ve formě vyplácených kompenzací dopravci tak, aby pokryly objednávanou (a nově rozšířenou) službu. S ohledem na tyto fakta je tedy důležité již v rozpočtových návrzích počítat s postupným navyšováním kompenzací a příspěvků na provoz pro dopravce.

Opatření má vazbu na několik dalších **opatření**, zejména **V1, V2, V3, V4, V12, V13, V14, V15, V17, V31, V32, V33, V34, V35**).

Vazba na specifický cíl

- *Zvýšení a zlepšení dostupnosti území pomocí udržitelných forem dopravy*

5.3.63 V63: Modernizace odbavovacího systému

Popis opatření

V návrhovém období se předpokládá modernizace dosavadního odbavovacího systému ve vozidlech MAD. Současně používaný systém je již zastaralý, odbavení cestujících probíhá navíc několika různými způsoby (různé typy čipových karet, bezhotovostní platba, hotovostní platba). Potřebné je tak způsob odbavení sjednotit pro všechny skupiny cestujících a odbavení na zastávkách tak maximálně urychlit. Opatření má částečně vazbu na **opatření V8**.

Je také nutné dodržet kompatibilitu odbavovacích zařízení v rámci integrovaného dopravního systému DÚK.

Vazba na specifický cíl

- *Modernizace a rozvoj infrastruktury pro VHD*

5.3.64 V64: Modernizace, příp. rozšíření kapacit čerpacích stanic pro vozidla MAD

Popis opatření

V rámci předpokládané obnovy vozidlového parku (viz **opatření V29, V47**) dojde k navýšení počtu vozidel s pohonem na alternativní paliva (CNG, vodík, elektro). V této souvislosti bude nutné v určité míře navýšit kapacity čerpacích stanic na tyto paliva, případně modernizovat stávající. Konkrétní požadavky na typ a kapacitu čerpacích stanic bude upřesněna dle konkrétní obnovy vozidlového parku. Opatření veškeré související aktivity, tj. aktivity řešící výstavbu nových čerpacích stanic pro vozidla na vodík, výstavbu nových čerpacích stanic pro vozidla na CNG, modernizaci stávající čerpací stanice pro vozidla na CNG, výstavbu dobíjecí stanice pro vozidla na elektrický pohon apod.

Vazba na specifický cíl

- *Modernizace a rozvoj infrastruktury pro VHD*

5.4 NÁKLADNÍ DOPRAVA, CITYLOGISTIKA, SDÍLENÁ MOBILITA, MANAGEMENT MOBILITY

Poslední kategorie opatření patří zejména mezi tzv. měkká opatření, v rámci kterých se řeší problematika nákladní dopravy, citylogistiky, sdílené mobility a managementu mobility.

Nákladní doprava převážně v centrech města je hlavním zdrojem hluku a znečištění. Z toho důvodu je potřeba na území města nejen snižovat počet jejich cest, ale i optimalizovat jejich trasy. S nákladní dopravou souvisí problematika citylogistiky ve městě. Cílem citylogistiky je minimalizace pohybu zásobovacích vozidel v centru města a tím i minimalizace znečištění ovzduší díky přidané hodnotě služby, kterou je sdružení zásilek v místě překladiště a rozvoz těchto zásilek podle časových plánů.

Pro podporu udržitelné dopravy ve městě je důležitý rozvoj sdílené mobility. Zvýšením využívání služeb carsharing a carpooling dojde ke snížení intenzit dopravy na komunikační síti města. Pokles motorové dopravy podpoří také rozvoj a využívání bikesharingu.

V rámci managementu mobility se město pomocí regulačních opatření a osvětou mezi občany a zaměstnavateli snaží o snížení dopadu motorové dopravy na životní prostředí a zajištění udržitelné mobility ve městě.

5.4.1 M1: Zavedení kombinované jízdenky na MAD (DÚK) a P+R

Popis opatření

V současné době není na území města Děčín zavedena pro obyvatele a návštěvníky města služba, která by podporovala větší využívání městské autobusové dopravy a ostatních spojů veřejné hromadné dopravy. Jedním z možných řešení je zavedení kombinované jízdenky. Uživatelé by po zaplacení parkovného mohli využít zlevněného jízdného na prostředky veřejné hromadné dopravy nebo by jízdné bylo již zahrnuto v ceně parkovného. Cílem tohoto opatření je snížení intenzit dopravy individuální automobilové dopravy, emisí, hluku. Toto opatření je vhodné realizovat spolu s **opatřeními A14, A18, P/C34**.

Vazba na specifický cíl

- *Podpora multimodality*

5.4.2 M2: Zavedení kombinovaného předplatného na MAD (DÚK), P+R, bikesharing, příp. další související služby

Popis opatření

Na území města není v současné době zavedena služba, která by umožňovala využívat služeb MAD, P+R a bikesharingu za zvýhodněnou cenu. Jednou z možností je zavedení předplacené služby, která by umožňovala využívání zmíněných služeb za zvýhodněnou cenu. Realizací

tohoto kroku by došlo k podpoře snížení využívání IAD na území města a naopak k posílení využívání služeb veřejné dopravy a jízdy na sdílených kolech. Toto opatření bude mít vliv na zlepšení životního prostředí ve městě. Toto opatření je vhodné realizovat spolu s **opatřeními A14, A18, P/C26, P/C34**.

Vazba na specifický cíl

- *Podpora multimodality*

5.4.3 M3: Zvýhodnění parkování pro carsharingová (sdílená) vozidla

Popis opatření

V centrech místních částí Děčín I a Děčín IV je v současné době parkování na komunikacích zpoplatněno. V současné době se plánuje rozšíření placeného stání do dalších ulic části města Děčín I. Cílem placeného stání je snížení zbytné dopravy do center města. Jedním z kroků, jak snížit počet parkujících vozidel v těchto oblastech, je podpora sdílených vozidel, jejichž využívání se sníží poptávka po parkovacích místech. Z toho důvodu je možné pro podporu carsharingu zavést zvýhodněnou cenu za parkování pro tyto vozidla. Zvýšením zájmu obyvatel o sdílená vozidla může dojít k poklesu počtu motorových vozidel na území města.

Vazba na specifický cíl

- *Podpora sdílené mobility*

5.4.4 M4: Realizace motivačních aktivit pro využívání veřejného carsharingu privátními společnostmi

Popis opatření

Zejména finančním zvýhodněním je možné motivovat privátní společnosti k využívání veřejného carsharingu. Realizací opatření a správným nastavením fungování je možné docílit snížení počtu motorových vozidel ve městě a podpořit tak moderní udržitelné dopravní chování.

Vazba na specifický cíl

- *Podpora sdílené mobility*

5.4.5 M5: Realizace platformy pro sdílení informací o sdílené mobilitě ve městě

Popis opatření

Rozvoj a správnou funkci sdílených forem dopravy na území města je nutné podporovat také pomocí sdílených informací občanům. Informace o možnosti využívání jednotlivých prostředků sdílené mobility je potřeba mezi občany šířit médii, letáky, přes webové stránky, mobilní aplikace, informační tabule ad. Důležité jsou i sdílet informace např. o aktuálním stavu volných parkovacích kapacit, hustotě provozu na komunikační síti města, pravidelnosti provozu spojů MAD i DÚK, volných sdílených kolech, příp. další informace týkající se sdílené mobility a dopravní situace ve městě.

Vazba na specifický cíl

- *Podpora sdílené mobility*

5.4.6 M6: Realizace vyhrazených parkovacích stání pro carsharing ve vytipovaných lokalitách města

Popis opatření

Pro správné fungování služby carsharing je potřeba v prvním kroku vytipovat lokality, které budou vhodné pro tuto službu. Následně je možné v daných lokalitách vyhradit pro tato vozidla příslušný počet parkovacích míst, který by byl závislý na počtu využívaných vozidel. Opatření může podpořit zájem obyvatel o tuto službu a může dojít k poklesu počtu motorových vozidel na území města.

Vazba na specifický cíl

- *Rozvoj stanovišť pro sdílenou mobilitu*

5.4.7 M7: Realizace vyhrazených parkovacích stání pro carpooling ve vytipovaných lokalitách města

Popis opatření

Vyhrazená stání pro vozidla se sdílenými místy v rámci jedné jízdy je vhodné zřizovat v místech s velkou poptávkou po pracovních místech (velkých zaměstnavatelů) nebo u multimodálních přestupních uzlů. V takových to lokalitách je největší pravděpodobnost využití vyhrazených stání. Opatření může podpořit zájem obyvatel o tuto službu a může dojít k poklesu počtu motorových vozidel na území města.

Vazba na specifický cíl

- *Rozvoj stanovišť pro sdílenou mobilitu*

5.4.8 M8: Sdílení dopravních informací v zavedených platformách

Popis opatření

V rámci udržitelné mobility je mimo jiné nutné dbát na snižování intenzit vyvolané zbytnou dopravou. Jednou z možností, jak lze ovlivnit dopravní chování řidičů je využívání sdílených dopravních informací pomocí informačních tabulí, webových stránek nebo vhodných mobilních aplikací. Pokud bude mít řidič vozidla včas informaci o vhodných volných parkovacích kapacitách, sníží se tím zbytečné cesty po městě. Realizace opatření bude mít vliv nejen na intenzitu dopravy, ale i na životní prostředí.

Vazba na specifický cíl

- *Realizace inteligentního dopravního systému*

5.4.9 M9: Zpracování studie na optimalizaci zásobování v centrech města (časové omezení, omezení typu vozidla,…)

Popis opatření

Mezi další opatření, která mají vliv na dynamickou i statickou dopravu, je optimalizace zásobování jednotlivých obchodů a provozů, převážně v centrech města. Vhodný čas k zásobování a typ vozidla, kterým je prováděno zásobování mají dopad jak na dopravu, tak i na životní prostředí. Toto opatření má vazbu na **opatření A26, P/C19, M13**.

Vazba na specifický cíl

- *Optimalizace citylogistiky*

5.4.10 M10: Optimalizace tras nákladní dopravy do významných společností ve městě

Popis opatření

Vhodnou optimalizací tras nákladních vozidel, která zásobují významné společnosti na území města, nebo naopak z nich odváží hotové výrobky, se docílí toho, že tyto nákladní vozidla nebudou zpomalovat dopravu na komunikacích, která jsou již tak zatížená individuální dopravou. Realizace tohoto opatření bude mít pozitivní dopad na životní prostředí.

Vazba na specifický cíl

- *Optimalizace citylogistiky*

5.4.11 M11: Realizace parkovacích a odstavných ploch pro vozidla nákladní dopravy

Popis opatření

Na opatření optimalizace tras nákladní dopravy (viz **opatření M10**) navazuje realizace parkovacích a odstavných stání pro tato vozidla. Vybudováním těchto ploch ve vhodných lokalitách, jako například na okraji města, u velkých podniků nebo v rámci stávajícího brownfieldu, se vymístí nákladní vozidla z ploch, která k tomu nejsou vhodná a určená. Realizací tohoto opatření dojde ke snížení počtu zaparkovaných vozidel na komunikacích, která by mohla bránit plynulému provozu, a mohlo by docházet k nebezpečným dopravním situacím.

Vazba na specifický cíl

- *Optimalizace citylogistiky*

5.4.12 M12: Zlepšení a optimalizace napojení překladišť kombinované dopravy na komunikační síť města

Popis opatření

V rámci opatření je potřeba nalézt způsob nejen jak optimalizovat, ale především zlepšit napojení stávajících překladišť na komunikační síť. Komunikace, které budou spojovat kombinovaná překladiště s hlavními tahy do/z města by neměly být vedeny obytnou zástavbou. V případě, že by došlo ke vzniku překladiště v rozvojové zóně Děčín východ, mělo by být napojeno tak, aby byla doprava vedena mimo obytnou zástavbu.

Vazba na specifický cíl

- *Optimalizace citylogistiky*

5.4.13 M13: Omezení vjezdu nákladní dopravy do center města

Popis opatření

Z důvodu nárůstu dopravy a zhoršujícímu se ovzduší je vhodné omezení nákladní dopravy v centrech města. Z velkých nákladních vozidel „např. kamionů“ je nutné přeložení nákladu do menších vozidel, která budou mít menší negativní dopad na plynulost dopravy ve městě, a jejich provoz bude vůči životnímu prostředí šetrnější.

Vazba na specifický cíl

- *Redukce tranzitní dopravy*

5.4.14 M14: Omezení vjezdu tranzitní dopravy do center města

Popis opatření

Jedním ze způsobů, jak snížit objem dopravy v centrech města je přesměrování tranzitní dopravy na komunikace vyšší kategorie. Toto opatření je možné naplnit vhodným dopravním značením nebo staveními úpravami na komunikacích v jednotlivých místech. Pro řidiče, kteří konají tranzitní cestu přes město, pak bude časově i ekonomicky výhodnější zvolit trasu mimo centrum.

Vazba na specifický cíl

- *Redukce tranzitní dopravy*

5.4.15 M15: Realizace marketingových aktivit na podporu využívání páteřních cyklostezek

Popis opatření

Cílem tohoto opatření je systematickou marketingovou strategii získat co největší zájem obyvatel a návštěvníků města o využívání cyklostezek. Marketingové aktivity by měly být šířeny takovými kanály, aby se dostaly do podvědomí co nejširší veřejnosti. Jednou z možností jsou webové stránky nebo mobilní aplikace, kde jsou na různých cykloserverech či aplikacích vyznačeny mimo jiné cyklistické trasy vedené přes město. Další možností jsou tištěné letáčky v informačních centrech nebo tisku.

Vazba na specifický cíl

- *Marketingová podpora udržitelné mobility města*

5.4.16 M16: Realizace marketingových aktivit na podporu turistických cílů ve městě a okolí

Popis opatření

Na podporu většího povědomí o turistických cílech ve městě a jeho okolí je potřeba zvolit vhodné marketingové aktivity a distribuční kanály. Marketing v rámci tohoto opatření je zaměřen více na získání zájmu o město z řad návštěvníků. Proto by měl být marketing směřován na různé veletrhy a výstavy cestovního ruchu, webové portály nebo denní tisk.

Vazba na specifický cíl

- *Marketingová podpora udržitelné mobility města*

5.4.17 M17: Realizace marketingových aktivit na podporu cestovního ruchu s využitím udržitelných dopravních módů

Popis opatření

Marketingové aktivity na podporu cestovního ruchu s využitím udržitelných dopravních módů navazuje na předchozí **opatření M16**. V rámci marketingu je vhodné potencionální návštěvníky upozornit na výbornou dopravní dostupnost města a jeho okolí veřejnou hromadnou dopravou, případně poskytnout informace o záchytných parkovištích, která jsou dostupná na příjezdových komunikacích do města (vazba na **opatření A14, A18, A40**). Záchytná parkoviště jsou pak v docházkové vzdálenosti turistických cílů i návazné veřejné dopravy.

Vazba na specifický cíl

- *Marketingová podpora udržitelné mobility města*

5.4.18 M18: Zapojení města do aktivity Do práce na kole

Popis opatření

Marketingovým cílem je zapojení města do akce „Do práce na kole“. Město by mělo zapojit do této aktivity jak velké zaměstnavatele, tak i drobné zaměstnavatele a v neposlední řadě i zaměstnance veřejných institucí. Výsledkem by mělo být co největší zapojení obyvatel do této akce, kdy obyvatelé použijí pro svou cestu do/z práce jízdní kolo. Tento druh dopravy patří k nejšetrnějším způsobům dopravy po městě. Při jízdě na kole si obyvatelé zlepší svoji kondici, zdraví a náladu. Realizací tohoto cíle podpoří město rozvoj udržitelné dopravy ve městě.

Vazba na specifický cíl

- *Marketingová podpora udržitelné mobility města*

5.4.19 M19: Zapojení města do aktivity Do školy pěšky

Popis opatření

Cílem kampaně „Pěšky do školy“ je zvýšit počet dětí, které se budou pravidelně dopravovat do školy pěšky, a tím snížit dopravní zátěž před školami. V současné době je dopravní situace v ranním období před začátkem vyučování u velké většiny školských zařízení již neúnosná a je třeba intenzivně řešit i tuto problematiku. Důležité je naučit děti, že normální je chodit do školy pěšky, jezdit na kole nebo veřejnou dopravou. Tuto problematiku řeší i projekt „Generace U“, který je vhodné podporovat i na území města Děčína.

Jako součást kampaní by měly být provedeny osvěty ve školách o každodenních cestách dětí a o jejich udržitelném dopravním chování.

Vazba na specifický cíl

- *Marketingová podpora udržitelné mobility města*

5.4.20 M20: Podpora destinační turistiky

Popis opatření

Vzhledem k velkému rozsahu turistických i historických památek na území města i v jeho přilehlém okolí je možné v rámci marketingu „lákat“ turisty na konkrétní cíle či realizované akce.

Vazba na specifický cíl

- *Marketingová podpora udržitelné mobility města*

5.4.21 M21: Zajištění prezentace města jako podporovatele udržitelných dopravních módů

Popis opatření

Město Děčín má rozvinutou síť linek MAD, leží na železničním koridoru Praha – Berlín, dvou významných cyklostezkách Labská a Ploučnice. Tyto ukazatele spolu s další podporou rozvoje veřejné a nemotorové dopravy předurčují město k širokému využívání udržitelných forem dopravy. Tyto aktivity je potřeba vhodně prezentovat v médiích, na webových stránkách či v mobilních aplikacích.

Vazba na specifický cíl

- *Marketingová podpora udržitelné mobility města*

5.4.22 M22: Průběžné vzdělávání a osvěta v otázce docházky dětí do školských zařízení

Popis opatření

V rámci přednášek a různých akcí pořádaných pro děti je potřeba provádět mezi dětmi osvětu o výhodách docházky do školy pěšky, na kole nebo dojíždění veřejnou dopravou. V současné době je dopravní situace v ranním období před začátkem vyučování u velké většiny školských zařízení již neúnosná a je třeba intenzivně řešit i tuto problematiku. Důležité je naučit děti, že normální je chodit do školy pěšky, jezdit na kole nebo veřejnou dopravou. Tuto problematiku řeší i projekt „Generace U“, který je vhodné podporovat i na území města Děčína. Vazba na **opatření M19**.

Vazba na specifický cíl

- *Poskytování informací o dopadech dopravy a mobilitě ve městě*

5.4.23 M23: Realizace vzdělávacích a výchovných aktivit k otázkám městské mobility

Popis opatření

Pro zvyšování povědomí k otázkám udržitelné městské mobility je vhodné pro občany pořádat vzdělávací semináře nebo výchovné akce, které poukáží na důležitost využívání všech módů dopravy, resp. prezentovat jim výhody plynoucí z udržitelného dopravního chování.

Vazba na specifický cíl

- *Poskytování informací o dopadech dopravy a mobilitě ve městě*

5.4.24 M24: Realizace participačních aktivit s veřejností a zjišťování zpětné vazby od občanů k otázkám městské mobility

Popis opatření

Participační aktivity jsou žádoucí pro zapojení občanů do řešení problematiky městské mobility. Aktivity fungují jako zpětná vazba pro politiky a úřad a pomáhají orientovat priority směrem ke skutečným potřebám obyvatel. Jednak se snaží přirozeně a nezprostředkovaně informovat obyvatele o řešených problémech a probíhajících projektech týkajících se městské mobility a dávají jim možnost se podílet na hledání řešení.

Vazba na specifický cíl

- *Participace s veřejností v otázkách mobility města*

5.4.25 M25: Realizace a podpora realizace firemních a institucionálních plánů mobility

Popis opatření

Na plánu udržitelné mobility ve městě je potřeba také úzce spolupracovat se zaměstnavateli na území města. Město se bude se zaměstnavateli a institucemi podílet na návrzích a realizaci motivačních opatření pro využívání udržitelných forem dopravy. Důležité je však také zpracování plánů mobility u jednotlivých zaměstnavatelů, aby i ti dokázali podpořit a motivovat své zaměstnance v otázce dojížďky do/ze zaměstnání udržitelnými dopravními módy. Motivace zaměstnanců k využívání udržitelných forem dopravy může probíhat příspěvkem na veřejnou dopravu, zřizováním stojanů na jízdní kola (vazba na **opatření P/C31**), míst pro vysprchování a převlečení apod.

Vazba na specifický cíl

- *Realizace a podpora plánů mobility pro významné subjekty a společnosti ve městě*

5.4.26 M26: Realizace motivačních opatření pro společnosti/investory/developery v otázce udržitelné městské mobility

Popis opatření

Zejména finančním zvýhodněním lze privátní společnosti, investory či developery motivovat v otázkách udržitelné městské mobility. I dojížďka do práce či přeprava po městě v rámci služebních cest a dalších povinností může probíhat v rámci udržitelného dopravního chování. Je tak velmi důležité podnikat kroky i tímto směrem.

Vazba na specifický cíl

- *Realizace a podpora plánů mobility pro významné subjekty a společnosti ve městě*

5.4.27 M27: Školení pracovníků magistrátu města

Popis opatření

Zajištění školení a účasti na konferencích týkající zavádění jednotlivých opatření do praxe. V rámci těchto aktivit budou pracovníci magistrátu školeni jak postupovat při naplňování úkolů daných plánem udržitelné mobility a dále jej rozvíjet.

Vazba na specifický cíl

- *Podpora managementu mobility a uplatňování jejích principů ve veřejné správě*

5.4.28 M28: Zajištění implementace opatření z PUMM

Popis opatření

V rámci projektu plánu udržitelné mobility byla navržena opatření, která při jejích plnění podpoří udržitelnou dopravu ve městě. Proto je potřeba průběžně zajišťovat implementaci jednotlivých opatření. Na jejich plnění by měli dohlížet zaměstnanci magistrátu, kteří byli pro tuto činnost proškoleni (vazba na **opatření M31**).

Vazba na specifický cíl

- *Podpora managementu mobility a uplatňování jejích principů ve veřejné správě*

5.4.29 M29: Zajištění pravidelné aktualizace PUMM

Popis opatření

Dle metodiky pro přípravu plánů udržitelné mobility měst České republiky by mělo město každý rok aktualizovat akční plán a každých 5 let celý plán udržitelné mobility. V rámci aktualizace provádět případné úpravy ve spolupráci s příslušnými organizacemi v závislosti na vývoji situace ve městě a případných neplánovaných situacích.

Vazba na specifický cíl

- *Podpora managementu mobility a uplatňování jejích principů ve veřejné správě*

5.4.30 M30: Zajištění realizace dalších projektů souvisejících s udržitelnou dopravou

Popis opatření

V průběhu naplňování cílů plánu udržitelné mobility mohou nastat situace, kdy je zapotřebí realizace projektů, které budou mít pozitivní dopady na dopravu ve městě, ale nejsou ve stávajícím zásobníku opatření. Návrhy je potřeba nejdříve prověřit a následně je realizovat.

Vazba na specifický cíl

- *Podpora managementu mobility a uplatňování jejích principů ve veřejné správě*

5.4.31 M31: Zřízení pozice městského koordinátora mobility

Popis opatření

Zřízením pozice koordinátora mobility získá město nástroj, jak dohlížet na realizaci navržených projektů a zároveň jejich koordinaci (vazba na **opatření M28**). Případně koordinátor ve spolupráci s dalšími zainteresovanými stranami začlení do realizace plánu udržitelné mobility další projekty, které se v průběhu naplňování udržitelné mobility objevily. Stará se také a pravidelné aktualizace PUMM (vazba na **opatření M29**).

Vazba na specifický cíl

- *Podpora managementu mobility a uplatňování jejích principů ve veřejné správě*

5.4.32 M32: Přísnější dohled Policie ČR a městské policie na dodržování pravidel silničního provozu

Popis opatření

V průběhu zpracování projektu udržitelné mobility byla navržena opatření vycházející z nadřazených a městských dokumentů, ze strany odborníků i široké veřejnosti. Aby byla tato opatření funkční, je také potřeba přísnější dohled Policie ČR a městské policie na dodržování pravidel silničního provozu. Pokud navržená opatření nebudou podpořena ze strany policie, bude plnění jejich cílů velmi obtížné.

Vazba na specifický cíl

- *Podpora managementu mobility a uplatňování jejích principů ve veřejné správě*

5.4.33 M33: Zajištění spolupráce mezi městskými a ostatními zainteresovanými subjekty v mobilitě

Popis opatření

V rámci zajištění správné implementace navržených opatření je potřeba, aby správně fungovala spolupráce mezi městskými a ostatními zainteresovanými subjekty. Jednotlivé subjekty by se měly pravidelně informovat o stavu mobility ve městě a případně organizovat setkání, na kterých by řešili návrhy a opatření vedoucí k naplnění cílů udržitelné mobility.

Vazba na specifický cíl

- *Podpora managementu mobility*

5.4.34 M34: Realizace věrnostních programů pro obyvatele využívající udržitelné formy dopravy po městě

Popis opatření

Udržitelnou dopravu ve městě je vhodné podpořit i věrnostními programy pro obyvatele. Může se jednat o formy slev na akce pořádané městem, sleva na veřejnou dopravu, zlevněný vstup do turistických cílů, na zámek nebo jiných zařízení.

Vazba na specifický cíl

- *Podpora multimodality*

6 SCÉNÁŘE MOBILITY

V rámci návrhové části plánu udržitelné městské mobility byly na základě zadávací dokumentace a předložených opatření, která byla projednána u kulatých stolů během workshopů jak s odbornou tak i s širokou veřejností, navrženy tři scénáře mobility. Scénáře 1 a 3 byly modelovány pro jednotlivé výhledové horizonty, tj. krátkodobý (rok 2022), střednědobý (rok 2030) a dlouhodobý horizont (rok 2050).

6.1 SCÉNÁŘ 1 – ZACHOVÁNÍ STÁVAJÍCÍCH PODMÍNEK

Scénář představuje vývoj dopravy při zachování stávajících podmínek dopravní infrastruktury a využívání jednotlivých módů dopravy při předpokládaném růstu dopravy. Tomuto vývoji je potřeba předejít.

Očekávaný trend růstu automobilizace a poměrně vstřícná automobilová síť včetně snadné možnosti bezplatně a jednoduše zaparkovat povede k vyššímu využití automobilů z důvodu vyšší rychlosti a vyšší pohodlnosti. Nárůst automobilové dopravy povede vedle vzniku kongescí na úzkých hrdlech sítě také k růstu hluku a emisí. Inovace automobilů eliminují emise jen z části s ohledem na emise z otěrů. Od růstu dopravy zůstanou ochráněny především oblasti s regulovaným parkováním a lokality, které neumožňují tranzitní dopravu.

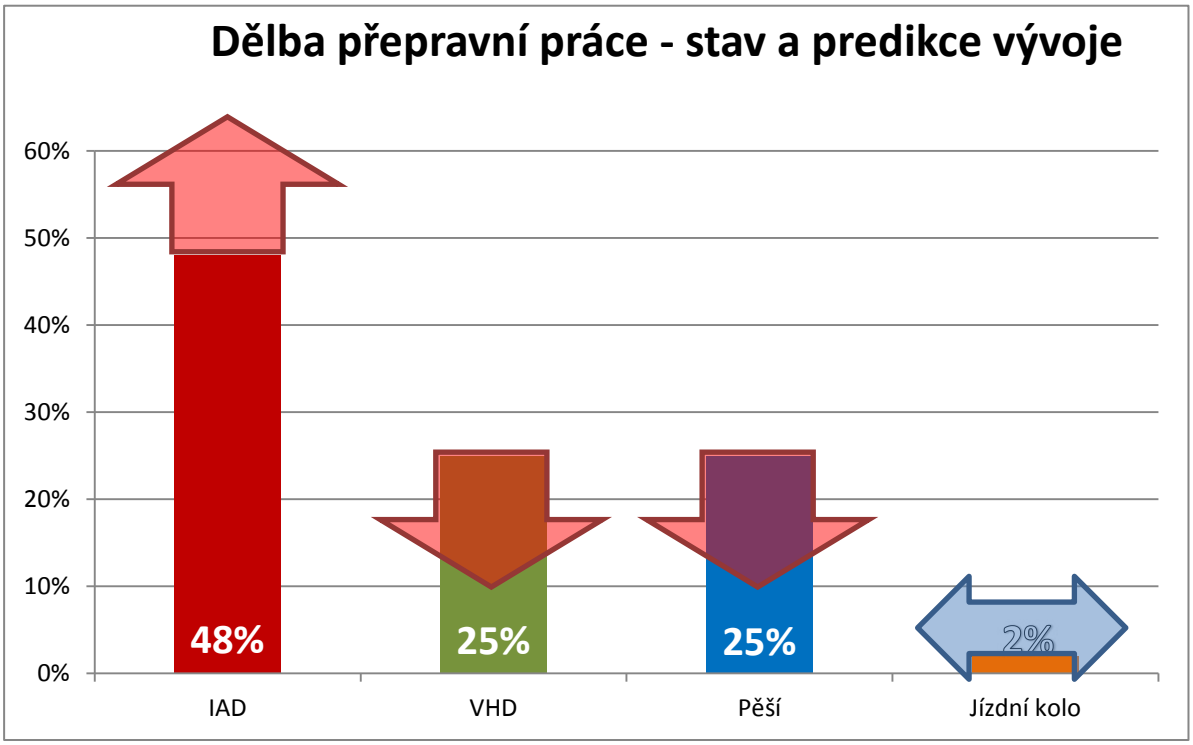
Pokud nedojde ke zvýšení konkurenceschopnosti a atraktivity veřejné dopravy, především ke zkrácení cestovních dob, zvýšení a zlepšení dopravní nabídky, lze očekávat další úbytek přepravených cestujících. Z grafu na Obrázek 68 je možné vyčíst dosavadní vývoj přepravených cestujících a dopravní výkon pomocí MAD Děčín. Počet přepravených cestujících spolu s dopravním výkonem soustavně od roku 2010 klesá v řádech statisíců cestujících ročně, resp. v řádech statisíců vozkm ročně. Statistické údaje byly publikovány ve výročních zprávách Sdružení dopravních podniků ČR.

Vlivem růstu automobilizace budou cesty pro pěší a cyklisty méně bezpečné a komfortní. Bude vzrůstat neochota obyvatelstva využívat tyto módy dopravy pro každodenní cesty. Cesty automobily budou postupně nahrazovat dosavadní pěší cesty na krátké vzdálenosti.

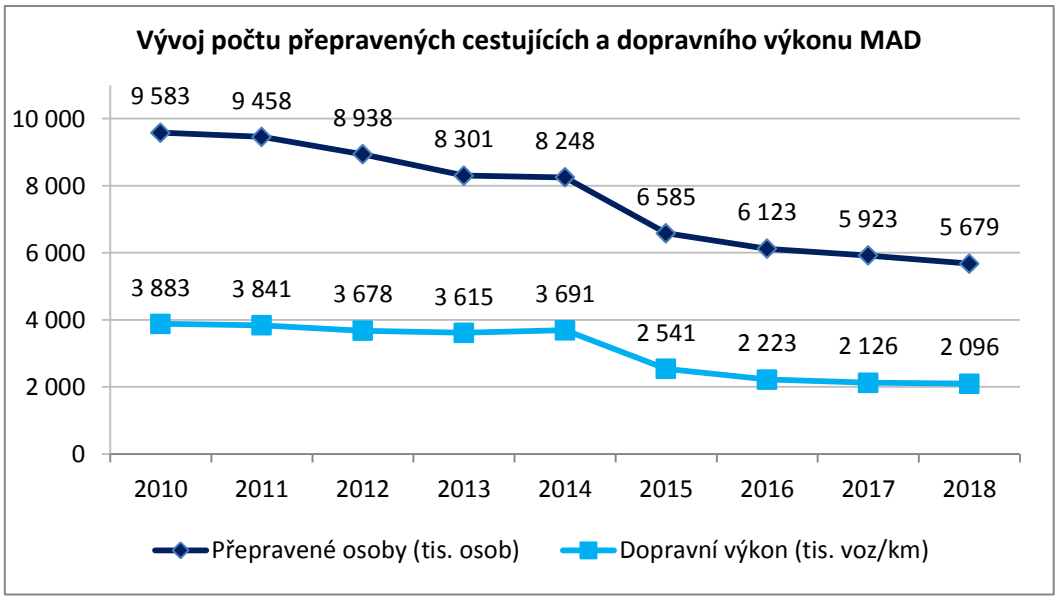
Očekávané dopady v dopravním systému:

- pokračování trendu nárůstu intenzity automobilové dopravy (viz Obrázek 69 a Obrázek 70 - trend CSD 2010, 2016)
- další úbytek počtu odbavených cestujících v MAD (viz Obrázek 68)
- stagnace, případně pokles využívání jízdního kola pro každodenní cesty
- stagnace, případně pokles využívání pěší dopravy

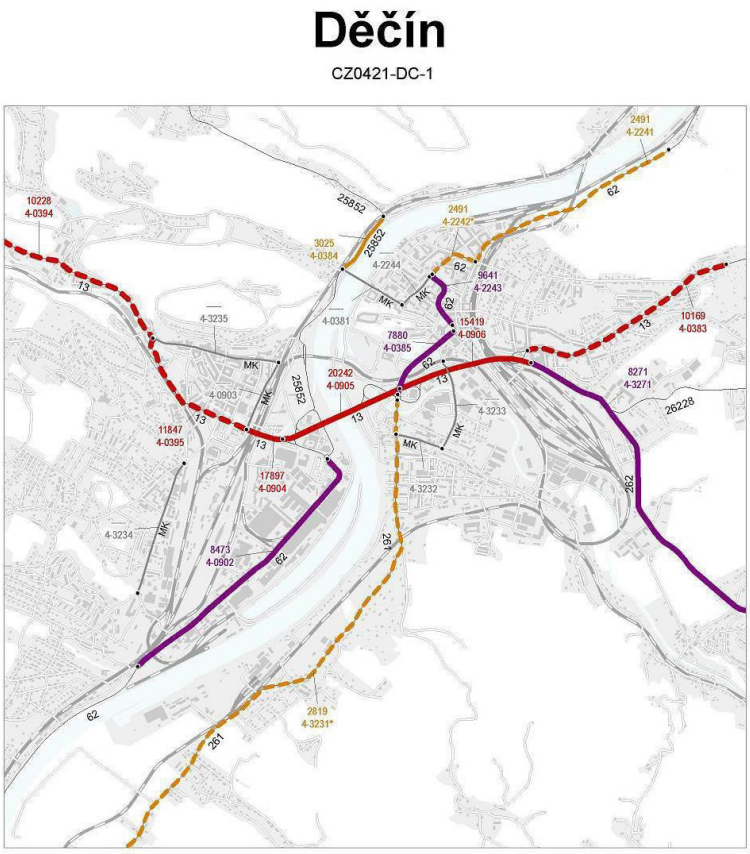
Obrázek 67 graficky znázorňuje očekávané dopady na dělbu přepravní práce. Na obrázku je predikován možný vývoj dělby přepravní práce pro vnitřní cesty v Děčíně, pokud by se dopravní chování obyvatelstva ubíralo v návrhových obdobích podle scénáře 1. Procentuální vyjádření využití jednotlivých dopravních módů je platné k roku 2018, kdy byla tato data získána. Jednotlivé šipky poté naznačují trend vývoje. Šipka směrem nahoru označuje nárůst, šipka směrem dolů pokles, vodorovná modrá šipka poté stagnaci. Červená šipka zároveň znamená nežádoucí trend, zelená žádoucí trend.



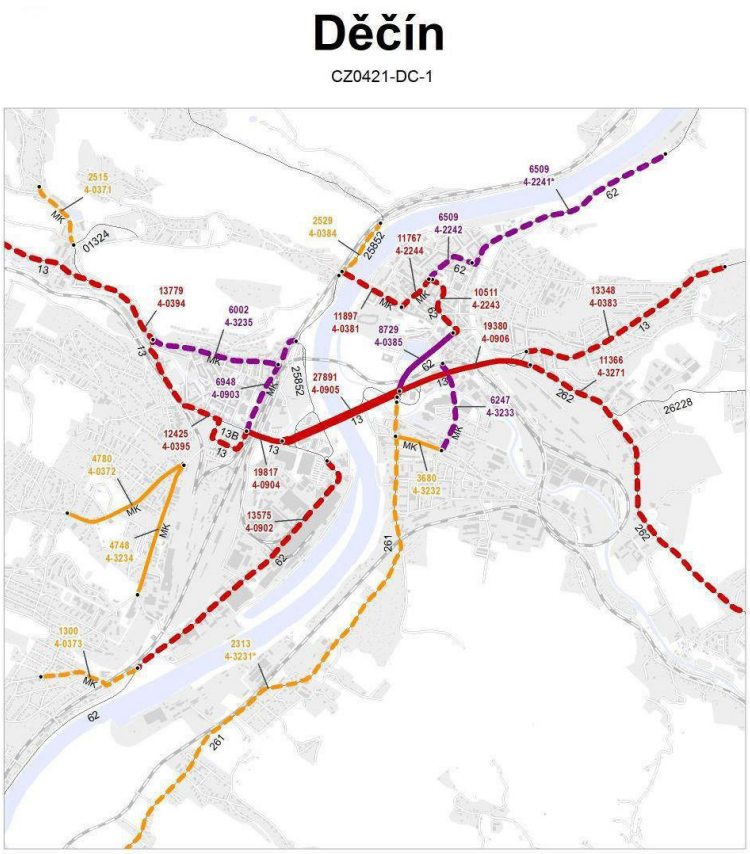
Obrázek 67 Predikce vývoje dělby přepravní práce pro scénář 1 - zachování stávajících podmínek



Obrázek 68 Vývoj počtu přepravených osob a dopravního výkonu v MAD v Děčíně (zdroj: DPMD a.s.)



Obrázek 69 Intenzity automobilové dopravy z CSD 2010 (zdroj: ŘSD ČR)



Obrázek 70 Intenzity automobilové dopravy z CSD 2016 (zdroj: ŘSD ČR)

6.1.1 Opatření zahrnutá do scénáře č. 1

Z popisu tohoto scénáře vyplývá, že se předpokládá zachování stávajících podmínek dopravní infrastruktury a využívání jednotlivých dopravních módů, přičemž se pouze předpokládá podle technických podmínek růst dopravy. Tento scénář tak nezahrnuje žádná navržená opatření.

6.1.2 SWOT analýza

SILNÉ STRÁNKY

- Finančně nenáročné řešení

SLABÉ STRÁNKY

- Pokles cest vykonaných pěšky a na jízdním kole
- Vznik kongescí na komunikační síti, špatně průjezdné město
- IAD převažuje nad ostatními módy dopravy
- Pokles cestujících ve veřejné dopravě
- Průtah silnic vyšší kategorie centrem města

PŘÍLEŽITOSTI

- nejsou

HROZBY

- Trvalý růst intenzit IAD
- Saturace dopravní sítě
- Tvorba kongescí
- Zahlcení města automobily
- Špatná dostupnost IZS
- Růst nehod
- Nefunkční MAD
- Neatraktivní prostředí pro pěší a cyklistickou dopravu
- Růst znečištění životního prostředí

6.2 SCÉNÁŘ 2 – S AKTIVNÍ POLITIKOU ZAMĚŘENÝ NA PODPORU VYUŽÍVÁNÍ VŠECH MÓDŮ BEZ CYKLISTICKÉ DOPRAVY

Scénář předpokládá rozvoj dopravní infrastruktury a dopravní politiky zaměřené na podporu využívání veřejné a pěší dopravy. Zásadními kroky scénáře je rozvoj infrastruktury pro automobilovou a pěší dopravu a rozvoj a optimalizace systému veřejné dopravy. Proveditelnost opatření v rámci scénáře se předpokládá pro krátkodobý, střednědobý i dlouhodobý horizont.

V automobilové dopravě bude omezování vjezdů a rozšiřování placeného parkování probíhat v současném trendu. Při rozhodování o volbě dopravního prostředku bude pro mnoho tras automobil minimálně stejně časově výhodný jako veřejná doprava. Ve vztahu k intervenci dopravní politiky vedoucí k vyšší kvalitě veřejné dopravy se zastaví růst intenzit automobilové dopravy, přinejlepším dojde k mírnému poklesu stávajících intenzit dopravy.

Ve veřejné dopravě se předpokládá rozšíření a optimalizace spojů MAD. Dalšími kroky jsou pak aktivní zvyšování standardů kvality veřejné dopravy a přizpůsobování systému rozvoji města. Touto intervencí by měl být zastaven trend úbytku přepravených cestujících, v optimálním případě dosažen jejich mírný nárůst.

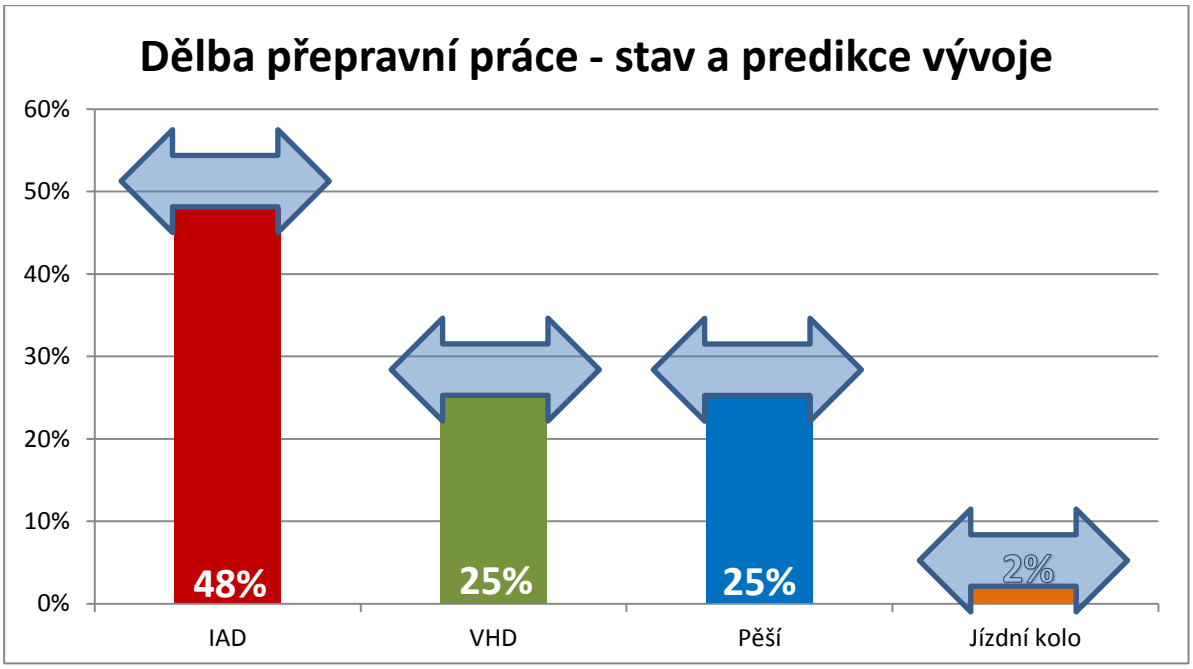
Postupné budování bezbariérových tras a vytváření atraktivnějšího prostředí pro pobytový prostor ve městě pak povede k vyšší atraktivitě pěší dopravy.

V souvislosti se zaměřením scénáře na pěší, veřejnou a automobilovou dopravu dojde k potlačení významu cyklistické dopravy využívané ke každodenním cestám. Cyklistická doprava bude mít vzhledem k současné infrastruktuře pouze velmi omezený rekreační charakter.

Očekávané dopady v dopravním systému:

- Zastavení růstu, případně mírný pokles intenzity automobilové dopravy
- Zachování, případně mírný nárůst počtu přepravených cestujících ve veřejné dopravě
- Mírný nárůst podílu pěší dopravy
- Stagnace, případně pokles využívání jízdního kola pro každodenní cesty

Obrázek 71 graficky znázorňuje očekávané dopady na dělbu přepravní práce. Na obrázku je predikován možný vývoj dělby přepravní práce pro vnitřní cesty v Děčíně, pokud by se dopravní chování obyvatelstva ubíralo v návrhových obdobích podle scénáře 2. Procentuální vyjádření využití jednotlivých dopravních módů je platné k roku 2018, kdy byla tato data získána. Jednotlivé šipky poté naznačují trend vývoje. Šipka směrem nahoru označuje nárůst, šipka směrem dolů pokles, vodorovná modrá šipka poté stagnaci. Červená šipka zároveň znamená nežádoucí trend, zelená žádoucí trend.



Obrázek 71 Predikce vývoje dělby přepravní práce pro scénář 2 – s aktivní politikou zaměřený na podporu využívání všech módů bez cyklistické dopravy

6.2.1 Opatření zahrnutá do scénáře č. 2

Do scénáře č. 2 byla zařazena opatření zařazená v jednotlivých kategoriích, které jsou uvedeny v tabulkách č. 4, č. 5, č. 6 a č. 7.

Tabulka 4 Navržená opatření pro scénář č. 2 v kategorii automobilová doprava, parkování

KATEGORIE OPATŘENÍ: AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA, PARKOVÁNÍ	
Č. OPATŘENÍ	**NÁZEV OPATŘENÍ**
A1	Realizace vyhrazených míst pro krátkodobé zastavení typu K+R
A2	Modernizace a rekonstrukce Teplické ul.
A4	Řešení komunikační smyčky Podmokelská - Hankova - Uhelná - Poštovní (zobousměrnění Podmokelské ul.)
A6	Realizace komunikačního propojení místních částí Horní Oldřichov a Letná
A7	Realizace komunikačního propojení místních částí Letná a Václavov
A8	Napojení ulice Oblouková na ul. 2. polské armády
A9	Rekonstrukce komunikace (lesní cesty) spojující místní části Maxičky a Dolní Žleb
A10	Realizace a modernizace vybraných místních a obslužných komunikací
A11	Průběžná modernizace vybraných komunikací I., II. a III. třídy
A14	Výstavba kapacitního parkoviště P+R u autobusového nádraží
A15	Výstavba parkovacího domu v ulici Maroldova
A16	Výstavba parkovacího domu v ulici Labská
A17	Výstavba parkovacího domu v ulici U Plovárny
A18	Výstavba kapacitního parkoviště P+R u železniční stanice Děčín východ
A19	Výstavba garážového domu v ulici Kamenická
A20	Omezení parkovacích kapacit na Masarykově nám. a v jeho okolí
A21	Rekonstrukce/modernizace vybraných křižovatek na komunikační síti za účelem zvýšení jejich bezpečnosti
A22	Rekonstrukce/modernizace vybraných komunikací za účelem zvýšení jejich bezpečnosti
A23	Řešení kritických míst na komunikační síti s velkou nehodovostí za účelem zvýšení bezpečnosti
A24	Omezení, příp. vyloučení IAD z části ul. Čsl. mládeže (prostor přednádraží)
A25	Realizace zklidňujících opatření na komunikační síti
A26	Snížení rychlostí a restrikce v obou centrech města
A27	Realizace jednosměrných ulic na vytipovaných úsecích komunikační sítě
A28	Odstranění bezpečnostních závad na stávající infrastruktuře
A29	Realizace dynamického řízení provozu na křižovatkách vybavených SSZ
A30	Modernizace řídících jednotek křižovatek vybavených SSZ, jejich vzájemná koordinace

KATEGORIE OPATŘENÍ: AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA, PARKOVÁNÍ	
Č. OPATŘENÍ	**NÁZEV OPATŘENÍ**
A31	Rozvoj a realizace inteligentních navigačních prvků na komunikační síti, vč. proměnného dopravního značení
A32	Rozvoj a realizace inteligentních navigačních prvků pro parkování
A33	Realizace inteligentního systému pro čtení RZ vozidel na vybraných místech ve městě
A34	Modernizace stávajícího kamerového systému
A35	Zvýšení počtu míst s kamerovým systémem
A36	Cenová politika parkování
A38	Omezení parkovacích kapacit v centru Děčína
A39	Omezení parkovacích kapacit v centru Podmokel
A40	Výstavba kapacitního parkoviště v lokalitě Předmostí mezi žel. mostem a okružní křižovatkou
A41	Výstavba dobíjecích stanic pro elektromobily na vytipovaných místech
A42	Realizace vyhrazených parkovacích stání pro elektromobily ve vytipovaných lokalitách města
A43	Realizace bezplatného parkování pro elektromobily na zpoplatněných parkovištích
A44	Modernizace povrchů vozovek
A45	Realizace protihlukových opatření
A46	Podpora vozidel s alternativními druhy pohonu
A47	Řešení křižovatky ul. Litoměřická × Rytířská × Březová ("u Corsa")
A48	Omezení vjezdu IAD do ul. Labské nábřeží, resp. jeho zklidnění od motorové dopravy
A49	Omezení vjezdu IAD na Tyršův most, ul. Tyršova, Radniční, Masarykovo náměstí
A50	Elektronický sběr dat intenzit dopravy na vybraných komunikacích
A51	Zřízení dopravního dispečinku
A52	Zajištění průjezdnosti vozidel na komunikační síti

Tabulka 5 Navržená opatření pro scénář č. 2 v kategorii pěší a cyklistická doprava

KATEGORIE OPATŘENÍ: PĚŠÍ DOPRAVA	
Č. OPATŘENÍ	**NÁZEV OPATŘENÍ**
P/C1	Realizace bezbariérových úprav na stávající pěší infrastruktuře (průběžně)
P/C3	Revitalizace nábřeží řeky Labe, vytvoření pobytového prostoru a komunikačních propojení
P/C7	Realizace pěšího a cyklistického tahu podél břehu Labe od navrhovaného přívozu v Rozbělesech po Tyršův most
P/C8	Dobudování sítě komunikací pro pěší
P/C9	Realizace propojení obou center města vč. řešení návazností
P/C10	Modernizace komunikací pro pěší
P/C11	Realizace a rozvoj sítě doprovodné infrastruktury pro pěší
P/C12	Modernizace stávající sítě doprovodné infrastruktury pro pěší
P/C13	Realizace lávky Děčín - Podmokly (pro pěší a cyklisty)
P/C31	Podpora/realizace doprovodné infrastruktury ve školách, veřejných institucích a u významných zaměstnavatelů
P/C35	Realizace bezbariérových úprav u center služeb a přístup do veřejných budov a institucí
P/C36	Realizace bezbariérových úprav na veřejném prostoru
P/C37	Realizace rozšíření chodníků a pobytových prostorů na úkor silnic pro motorová vozidla
P/C38	Zatraktivnění obou center města
P/C39	Realizace architektonických soutěží na úpravu veřejných prostor
P/C40	Realizace běžeckých tras
P/C41	Realizace naučných stezek po turistických zajímavostech města
P/C42	Revitalizace a obnova zeleně, parků a parčíků
P/C43	Realizace nových zelených ploch, parků a parčíků
P/C45	Realizace a modernizace mobiliáře a doprovodné infrastruktury
P/C46	Realizace vodních prvků na veřejných prostorech
P/C47	Realizace doprovodných prvků veřejného prostoru pro pobytové i sportovní aktivity (BBQ místa, altánky, pingpongové stoly, apod…)
P/C48	Realizace veřejných WC
P/C49	Odstranění bezpečnostních závad na stávající infrastruktuře pro pěší a cyklisty
P/C50	Realizace bezpečných přechodů pro chodce a míst pro přecházení
P/C51	Segregace chodců a cyklistů na samostatné stezky
P/C52	Řešení kritických míst s nehodovostí chodců a cyklistů
P/C53	Rozvoj pěších zón
P/C54	Rozvoj Obytných zón a Zón 30
P/C56	Realizace projektu Bezbariérová trasa č. 1

KATEGORIE OPATŘENÍ: PĚŠÍ DOPRAVA	
Č. OPATŘENÍ	**NÁZEV OPATŘENÍ**
P/C57	Realizace projektu Bezbariérová trasa č. 2
P/C58	Bezbariérová trasa č. 3
P/C59	Zklidnění Křížové ul. - pěší zóna s vyloučením provozu IAD, vč. zklidnění provozu v přilehlých ulicích
P/C60	Zklidnění a revitalizace Zámeckého náměstí
P/C61	Zklidnění a revitalizace Masarykova náměstí

Tabulka 6 Navržená opatření pro scénář č. 2 v kategorii veřejná hromadná doprava

KATEGORIE OPATŘENÍ: VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA	
Č. OPATŘENÍ	**NÁZEV OPATŘENÍ**
V1	Revize spojů MAD, optimalizace nabídky, jejich vzájemná provázanost (realizace prokladů na společných úsecích)
V2	Zkrácení intervalů na vybraných linkách MAD ve vytipovaných částech dne a týdne
V3	Optimalizace linkového vedení (sjednocení víkendového provozu s provozem v pracovní dny)
V4	Posílení provozu a optimalizace linkového vedení noční dopravy
V7	Prodloužení časové platnosti jednorázové jízdenky ve dnech pracovního volna
V8	Zavedení nástupu všemi dveřmi v MAD
V10	Rozšíření nabídky spojů DÚK do okolních obcí
V11	Řešení návazností jednotlivých linek a optimalizace časových poloh spojů VHD
V12	Snížení docházkových vzdáleností na linky MAD v místní části IX - Bynov - lokalita ul. Na Vyhlídce
V13	Snížení docházkových vzdáleností na linky MAD v místní části XXXII - Boletice nad Labem - lokalita ul. Verneřická - Kostelní - Pražská
V14	Snížení docházkových vzdáleností na linky MAD v místní části XXVII - Březiny - lokalita ul. Kosmonautů
V15	Snížení docházkových vzdáleností na linky MAD v místní části IV - Podmokly, část Žlíbek - ul. Bělská, Červený Vrch
V17	Snížení docházkových vzdáleností na linky MAD v rozvojových oblastech - řešení zastávek a vytvoření rezerv pro vybudování obratišť
V18	Realizace bezbariérových úprav na stávajících zastávkách HD, vč. zajištění bezbariérového přístupu na zastávku
V25	Realizace železniční zastávky Boletice - město
V27	Pořízení vozidlového parku DÚK a jeho obnova
V28	Podpora a zajištění turistických linek do turistických cílů
V29	Pořízení malokapacitních vozidel MAD
V30	Realizace "dopravy na zavolání" obsluhující řídce obydlené místní části města
V31	Zavedení dopravní obsluhy místní části XX - Nová Ves pomocí linky MAD
V32	Zavedení dopravní obsluhy místní části XXIX - Hoštice nad Labem pomocí linky MAD
V33	Zavedení dopravní obsluhy místní části XXXIV - Chlum pomocí linky MAD
V34	Zavedení dopravní obsluhy místní části XV - Prostřední Žleb pomocí linky MAD
V35	Zavedení dopravní obsluhy místní části XXV - Chmelnice pomocí linky MAD
V36	Realizace nových zastávek MAD na prodloužených trasách
V37	Realizace přívozu Rozběsesy - Staré Město
V41	Rozvoj vyhrazených jízdních pruhů pro autobusy VHD na vybraných místech komunikační sítě

KATEGORIE OPATŘENÍ: VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA	
Č. OPATŘENÍ	**NÁZEV OPATŘENÍ**
V42	Realizace preferenčních opatření pro autobusy VHD na křižovatkách vybavených SSZ
V43	Modernizace zastávek (nástupní hrany, prvky pro nevidomé a slabozraké, bezbariérový přístup)
V44	Modernizace a rozšíření doprovodné infrastruktury na zastávkách MAD a DÚK (zastávkové přístřešky, lavičky, koše)
V45	Modernizace zázemí dopravního podniku (odstavné plochy, haly, technologie)
V46	Optimalizace počtu zastávek a jejich doplnění na stávajících trasách MAD
V47	Modernizace vozového parku MAD (obnova vozidel)
V48	Realizace dopravního terminálu u železniční stanice Děčín hl.n. (přesun autobusového nádraží)
V49	Řešení vzájemných návazností jednotlivých linek MAD v dopravních uzlech či ve významných stykových zastávkách
V50	Řešení návazností jednotlivých linek MAD na spoje železniční dopravy a autobusové spoje DÚK v dopravním uzlu Hlavní nádraží
V51	Sjednocení nástupních míst pro linky MAD a DÚK jedoucích stejným směrem
V52	Realizace dopravního terminálu u železniční stanice Děčín východ
V53	Realizace stanovišť "dopravy na zavolání"
V55	Rozšiřování inteligentních zastávek na zastávkách MAD
V56	Využití vodíkové technologie jako pohon pro vozidla MAD, s nutností vybudování infrastruktury spojené s provozem, vč. nákupu nových vozidel (autobusů) na vodíkový pohon
V57	Rozvoj elektromobility v MAD - nákup a provoz elektrobusů, vč. realizace související infrastruktury
V58	Podpora provozování vozidel na CNG
V60	Zavedení služby typu "Seniorbus" či "svoz dětí na aktivity"
V61	Výstavba a modernizace zázemí pro řidiče vozidel HD a další provozní personál (zejm. na konečných zastávkách)
V62	Podpora zajištění dostatečné dopravní obslužnosti (vč. zajištění a navýšení potřebných finančních prostředků/kompenzací)
V63	Modernizace odbavovacího systému
V64	Modernizace, příp. rozšíření kapacit čerpacích stanic pro vozidla MAD

Tabulka 7 Navržená opatření pro scénář č. 2 v kategorii nákladní doprava, citylogistika, sdílená mobilita, management mobility

KATEGORIE OPATŘENÍ: NÁKLADNÍ DOPRAVA, CITYLOGISTIKA, SDÍLENÁ MOBILITA, MANAGEMENT MOBILITY	
Č. OPATŘENÍ	**NÁZEV OPATŘENÍ**
M1	Zavedení kombinované jízdenky na MAD (DÚK) a P+R
M2	Zavedení kombinovaného předplatného na MAD (DÚK), P+R, příp. další související služby
M5	Realizace platformy pro sdílení informací o sdílené mobilitě ve městě
M8	Sdílení dopravních informací v zavedených platformách
M9	Zpracování studie na optimalizaci zásobování v centrech města (časové omezení, omezení typu vozidla,…)
M11	Realizace parkovacích a odstavných ploch pro vozidla nákladní dopravy
M12	Zlepšení a optimalizace napojení překladišť kombinované dopravy na komunikační síť města
M13	Omezení vjezdu nákladní dopravy do center města
M14	Omezení vjezdu tranzitní dopravy do center města
M16	Realizace marketingových aktivit na podporu turistických cílů ve městě a okolí
M17	Realizace marketingových aktivit na podporu cestovního ruchu s využitím udržitelných dopravních módů
M19	Zapojení města do aktivity Do školy pěšky
M20	Podpora destinační turistiky
M21	Zajištění prezentace města jako podporovatele udržitelných dopravních módů
M22	Průběžné vzdělávání a osvěta v otázce použitého dopravního prostředku při docházce dětí do školských zařízení
M23	Realizace vzdělávacích a výchovných aktivit k otázkám městské mobility
M24	Realizace participačních aktivit s veřejností a zjišťování zpětné vazby od občanů k otázkám městské mobility
M25	Realizace a podpora realizace firemních a institucionálních plánů mobility
M26	Realizace motivačních opatření pro společnosti/investory/developery v otázce udržitelné městské mobility
M27	Školení pracovníků magistrátu města
M28	Zajištění implementace opatření z PUMM
M29	Zajištění pravidelné aktualizace PUMM
M30	Zajištění realizace dalších projektů souvisejících s udržitelnou dopravou
M31	Zřízení pozice městského koordinátora mobility
M32	Přísnější dohled Policie ČR a městské policie na dodržování pravidel silničního provozu
M33	Zajištění spolupráce mezi městskými a ostatními zainteresovanými subjekty v mobilitě
M34	Realizace věrnostních programů pro obyvatele využívající udržitelné formy dopravy po městě

6.2.2 SWOT analýza

Z popisu tohoto scénáře vyplývá, že se předpokládá rozvoj dopravní infrastruktury a dopravní politiky zaměřené na podporu využívání veřejné a pěší dopravy a zároveň rozvíjí automobilovou infrastrukturu.

SILNÉ STRÁNKY

- Zvyšování standardů kvality veřejné dopravy
- Modernizace komunikační sítě
- Rozvoj pěší dopravy, budování bezbariérových tras
- Vytváření atraktivního veřejného prostoru
- Zastavení růstu, případně mírný pokles intenzity IAD
- Vyhne se obtížným řešením v oblasti cyklodopravy

SLABÉ STRÁNKY

- Malá podpora cyklistické dopravy
- Průtah silnic vyšší kategorie centrem města

PŘÍLEŽITOSTI

- Zkvalitnění životního prostoru
- Revitalizace stávajících veřejných prostor
- Rozvoj dopravní obslužnosti do dosud neobsluhovaných částí města (i alternativními způsoby)
- Odstranění dopravně-bezpečnostních rizik na stávající infrastruktuře
- Financování infrastrukturních projektů SFDI
- Čerpání dotací na realizaci pro projekty bezbariérových tras
- Rozvoj a modernizace infrastruktury pro lodní dopravu

HROZBY

- Nedostatek financí na realizaci opatření
- Neochota realizace opatření ze strany politické nebo širší veřejnosti

6.3 SCÉNÁŘ 3 – S AKTIVNÍ POLITIKOU ZAMĚŘENÝ NA PODPORU VYUŽÍVÁNÍ VŠECH MÓDŮ DOPRAVY (SE ZAHRNUTÍM OPATŘENÍ I PRO IAD)

Ve scénáři se předpokládá aktivní politika zaměřená komplexně na všechny druhy dopravy a rozvoj dopravní infrastruktury. Cílem je pomocí synergických opatření v jednotlivých druzích dopravy dosáhnout změny v dopravním chování obyvatel ve prospěch veřejné, pěší a cyklistické dopravy. Zásadními kroky scénáře je optimalizace sítě infrastruktury pro automobilovou dopravu, omezení automobilové dopravy v centrech města, rozvoj cyklistické a pěší infrastruktury, rozvoj a optimalizace systému veřejné dopravy, rozvoj multimodálních opatření umožňující snadnou kombinaci jednotlivých dopravních módů.

Cílem scénáře je získat více pobytového prostoru, vytvořit uživatelsky přívětivější infrastrukturu pro pěší, rozšířit cyklistickou infrastrukturu na úkor prostoru pro automobily, omezit parkovací kapacity a zpoplatnit parkování automobilů, vytvořit záchytná parkoviště včetně parkovišť P+R se zajištěním návazné a atraktivní veřejné dopravy. Důraz je kladen na zajištění a zvýšení bezpečnosti všech dopravních módů a účastníků silničního provozu. Proveditelnost opatření v rámci scénáře se předpokládá v horizontu let 2022 až 2050.

V automobilové dopravě bude omezování vjezdů a rozšiřování placeného parkování probíhat velmi intenzivně. Při rozhodování o volbě dopravního prostředku bude pro mnoho tras výhodnější použít jiný dopravní prostředek než automobil. Ve výsledku dojde k významnému poklesu podílu automobilové dopravy na dělbě přepravní práce.

Ve veřejné dopravě se předpokládá shodně se „scénářem 2“ rozšíření a optimalizace spojů MAD, rozvoj její sítě a další kroky ke zvyšování standardů kvality veřejné dopravy a přizpůsobování systému rozvoji města. Touto intervencí a v souvislosti s relevantním omezením automobilové dopravy dojde k růstu podílu cest veřejnou dopravou na celkové dělbě přepravní práce.

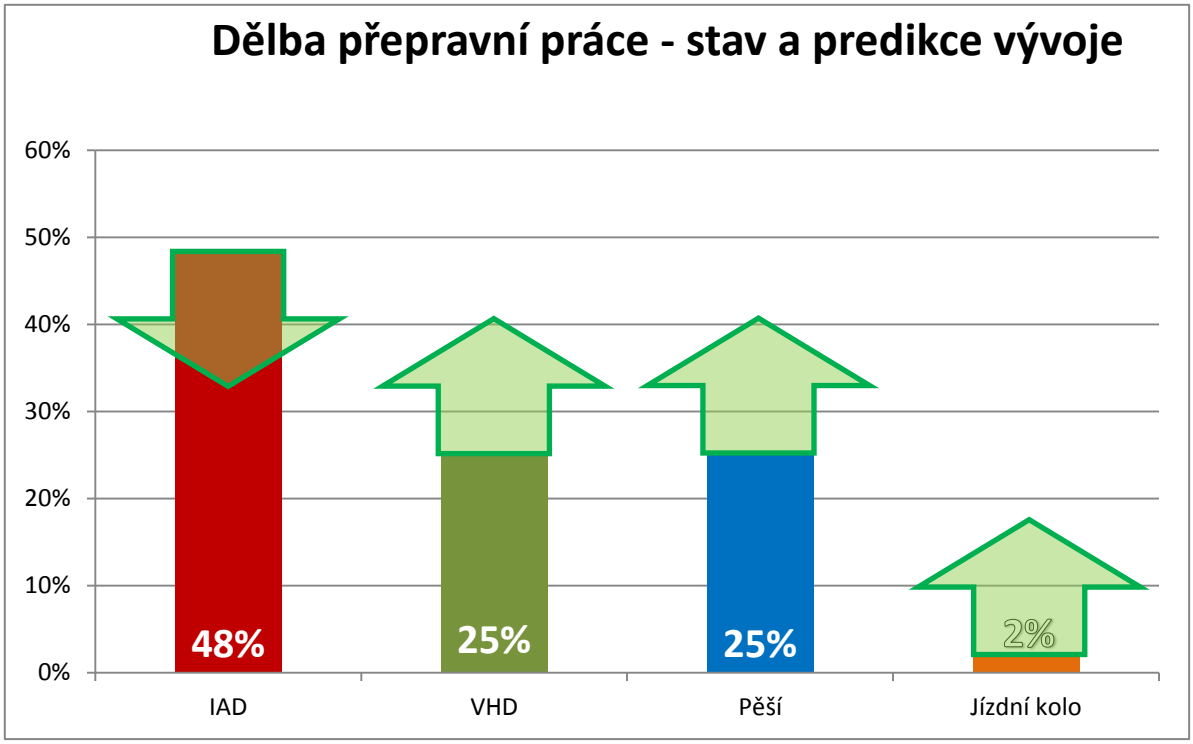
Budováním cyklistických tras podpořené aktivní politikou podporující tuto dopravu (aktivní komunikační strategie) lze očekávat významný nárůst podílu cest na dělbě přepravní práce.

Postupné budování bezbariérových tras a vytváření atraktivnějšího prostředí pro pobytový prostor ve městě povede k vyšší atraktivitě pěší dopravy. V konkurenci s cyklistickou a veřejnou dopravou by neměl podíl na dělbě přepravní práce klesat, přinejlepším by mohl mírně růst.

Očekávané dopady v dopravním systému:

- pokles intenzit automobilové dopravy
- nárůst počtu přepravených cestujících ve veřejné dopravě
- růst využívání jízdního kola pro každodenní cesty
- růst podílu pěší dopravy

Obrázek 72 graficky znázorňuje očekávané dopady na dělbu přepravní práce. Na obrázku je predikován možný vývoj dělby přepravní práce pro vnitřní cesty v Děčíně, pokud by se dopravní chování obyvatelstva ubíralo v návrhových obdobích podle scénáře 3. Procentuální vyjádření využití jednotlivých dopravních módů je platné k roku 2018, kdy byla tato data získána. Jednotlivé šipky poté naznačují trend vývoje. Šipka směrem nahoru označuje nárůst, šipka směrem dolů pokles, vodorovná modrá šipka poté stagnaci. Červená šipka zároveň znamená nežádoucí trend, zelená žádoucí trend.



Obrázek 72 Predikce vývoje dělby přepravní práce pro scénář 3 – s aktivní politikou zaměřený na podporu využívání všech módů dopravy

6.3.1 Opatření zahrnutá do scénáře č. 3

Do scénáře č. 3 byla zařazena opatření v níže uvedených tabulkách 8, 9, 10, 11.

Opatření v tomto scénáři jsou zároveň rozdělena do 3 variant dle možností realizovatelnosti. Jedná se o variantu minimální, variantu střední a variantu maximální.

Minimální varianta zahrnuje opatření, která byla odbornou a širší veřejností ohodnocena v rámci workshopů jako nejpřínosnější pro zachování udržitelné mobility ve městě.

Maximální varianta zahrnuje ta opatření, která se podařilo sestavit z nadřazených dokumentů a podnětů od odborné a širší veřejnosti, a která zároveň byla shledána jako reálná a aplikovatelná pro město Děčín v návrhových horizontech.

Střední varianta, na rozdíl od maximální, nezahrnuje ta opatření, která byla odbornou a širší veřejností hodnocena v rámci workshopů jako ne příliš přínosná pro zachování udržitelné mobility ve městě

Tabulka 8 Navržená opatření pro scénář č. 3 v kategorii automobilová doprava, parkování

KATEGORIE OPATŘENÍ: AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA, PARKOVÁNÍ					
Č. OPATŘENÍ	NÁZEV OPATŘENÍ	VARIANTA			ČASOVÝ HORIZONT
		Minimální	Střední	Maximální	
A1	Realizace vyhrazených míst pro krátkodobé zastavení typu K+R	●	●	●	2022
A2	Modernizace a rekonstrukce Teplické ul.		●	●	2030
A4	Řešení komunikační smyčky Podmokelská - Hankova - Uhelná - Poštovní (zobousměrnění Podmokelské ul.)	●	●	●	2022
A6	Realizace komunikačního propojení místních částí Horní Oldřichov a Letná	●	●	●	2030
A7	Realizace komunikačního propojení místních částí Letná a Václavov			●	2030
A8	Napojení ulice Oblouková na ul. 2. polské armády			●	2022
A9	Rekonstrukce komunikace (lesní cesty) spojující místní části Maxičky a Dolní Žleb			●	2030
A10	Realizace a modernizace vybraných místních a obslužných komunikací	●	●	●	2022, 2030, 2050
A11	Průběžná modernizace vybraných komunikací I., II. a III. třídy		●	●	2022, 2030, 2050
A14	Výstavba kapacitního parkoviště P+R u autobusového nádraží	●	●	●	2030
A15	Výstavba parkovacího domu v ulici Maroldova		●	●	2030
A16	Výstavba parkovacího domu v ulici Labská		●	●	2030
A17	Výstavba parkovacího domu v ulici U Plovárny			●	2030
A18	Výstavba kapacitního parkoviště P+R u železniční stanice Děčín východ		●	●	2030
A19	Výstavba garážového domu v ulici Kamenická		●	●	2030
A20	Omezení parkovacích kapacit na Masarykově nám. a v jeho okolí			●	2030
A21	Rekonstrukce/modernizace vybraných křižovatek na komunikační síti za účelem zvýšení jejich bezpečnosti	●	●	●	2022, 2030, 2050
A22	Rekonstrukce/modernizace vybraných komunikací za účelem zvýšení jejich bezpečnosti	●	●	●	2022, 2030, 2050
A23	Řešení kritických míst na komunikační síti s velkou nehodovostí za účelem zvýšení bezpečnosti	●	●	●	2022, 2030, 2050
A24	Omezení, příp. vyloučení IAD z části ul. Čsl. mládeže (prostor přednádraží)		●	●	2030
A25	Realizace zklidňujících opatření na komunikační síti	●	●	●	2022, 2030, 2050
A26	Snížení rychlostí a restrikce v obou centrech města	●	●	●	2022
A27	Realizace jednosměrných ulic na vytipovaných úsecích komunikační sítě		●	●	2022, 2030
A28	Odstranění bezpečnostních závad na stávající infrastruktuře			●	2022, 2030, 2050
A29	Realizace dynamického řízení provozu na křižovatkách vybavených SSZ	●	●	●	2030

KATEGORIE OPATŘENÍ: AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA, PARKOVÁNÍ					
Č. OPATŘENÍ	NÁZEV OPATŘENÍ	VARIANTA			ČASOVÝ HORIZONT
		Minimální	Střední	Maximální	
A30	Modernizace řídících jednotek křižovatek vybavených SSZ, jejich vzájemná koordinace	✹	✹	✹	2030
A31	Rozvoj a realizace inteligentních navigačních prvků na komunikační síti, vč. proměnného dopravního značení	✹	✹	✹	2030
A32	Rozvoj a realizace inteligentních navigačních prvků pro parkování		✹	✹	2030
A33	Realizace inteligentního systému pro čtení RZ vozidel na vybraných místech ve městě		✹	✹	2022, 2030
A34	Modernizace stávajícího kamerového systému		✹	✹	2030
A35	Zvýšení počtu míst s kamerovým systémem		✹	✹	2030
A36	Cenová politika parkování		✹	✹	2022
A38	Omezení parkovacích kapacit v centru Děčína		✹	✹	2022, 2030
A39	Omezení parkovacích kapacit v centru Podmokel		✹	✹	2022
A40	Výstavba kapacitního parkoviště v lokalitě Předmostí mezi žel. mostem a okružní křižovatkou		✹	✹	2030
A41	Výstavba dobíjecích stanic pro elektromobily na vytipovaných místech		✹	✹	2030
A42	Realizace vyhrazených parkovacích stání pro elektromobily ve vytipovaných lokalitách města		✹	✹	2022
A43	Realizace bezplatného parkování pro elektromobily na zpoplatněných parkovištích			✹	2022
A44	Modernizace povrchů vozovek		✹	✹	2022, 2030, 2050
A45	Realizace protihlukových opatření		✹	✹	2030
A46	Podpora vozidel s alternativními druhy pohonu		✹	✹	2022, 2030, 2050
A47	Řešení křižovatky ul. Litoměřická × Rytířská × Březová ("u Corsa")			✹	2022
A48	Omezení vjezdu IAD do ul. Labské nábřeží, resp. jeho zklidnění od motorové dopravy			✹	2030
A49	Omezení vjezdu IAD na Tyršův most, ul. Tyršova, Radniční, Masarykovo náměstí			✹	2030
A50	Elektronický sběr dat intenzit dopravy na vybraných komunikacích			✹	2030
A51	Zřízení dopravního dispečinku			✹	2030
A52	Zajištění průjezdnosti vozidel na komunikační síti			✹	2022, 2030

Tabulka 9 Navržená opatření pro scénář č. 3 v kategorii pěší a cyklistická doprava

KATEGORIE OPATŘENÍ: PĚŠÍ A CYKLISTICKÁ DOPRAVA					
Č. OPATŘENÍ	NÁZEV OPATŘENÍ	VARIANTA			ČASOVÝ HORIZONT
		Minimální	Střední	Maximální	
P/C1	Realizace bezbariérových úprav na stávající pěší infrastruktuře (průběžně)	✸	✸	✸	2022, 2030, 2050
P/C2	Realizace bezbariérových úprav na stávající cyklistické infrastruktuře (průběžně)		✸	✸	2022, 2030, 2050
P/C3	Revitalizace nábřeží řeky Labe, vytvoření pobytového prostoru a komunikačních propojení	✸	✸	✸	2022, 2030
P/C5	Podpora realizace stanovišť bikesharingu		✸	✸	2022
P/C7	Realizace pěšího a cyklistického tahu podél břehu Labe od navrhovaného přívozu v Rozbělesech po Tyršův most	✸	✸	✸	2030
P/C8	Dobudování sítě komunikací pro pěší		✸	✸	2022, 2030, 2050
P/C9	Realizace propojení obou center města vč. řešení návazností	✸	✸	✸	2030
P/C10	Modernizace komunikací pro pěší		✸	✸	2022, 2030, 2050
P/C11	Realizace a rozvoj sítě doprovodné infrastruktury pro pěší		✸	✸	2022, 2030, 2050
P/C12	Modernizace stávající sítě doprovodné infrastruktury pro pěší		✸	✸	2022, 2030, 2050
P/C13	Realizace lávky Děčín - Podmokly (pro pěší a cyklisty)	✸	✸	✸	2022
P/C14	Přebudování železniční trati č. 132 „Kozí dráha“ na cyklostezku		✸	✸	2030
P/C16	Realizace a rozvoj cykloobousměrek v ulicích s jednosměrným provozem motorové dopravy		✸	✸	2022
P/C17	Rozvoj městských páteřních cyklotras	✸	✸	✸	2022, 2030, 2050
P/C18	Rozvoj integračních cykloopatření na komunikačním skeletu města			✸	2022, 2030
P/C19	Podpora realizace služby Cargobike			✸	2030
P/C20	Modernizace stávajících cyklotras	✸	✸	✸	2022, 2030, 2050
P/C21	Dobudování stávající páteřní cyklostezky č. 2 - Labská stezka	✸	✸	✸	2030
P/C22	Dobudování stávající páteřní cyklotrasy č. 15 - Ploučnická stezka	✸	✸	✸	2030
P/C23	Realizace míst pro sportovní cyklistiku - pumptrack, bike trail, bikepark			✸	2022, 2030
P/C25	Modernizace a rozvoj značení cyklotras		✸	✸	2022, 2030, 2050
P/C26	Podpora pro zavedení bikesharingu		✸	✸	2022
P/C27	Rozvoj sítě stojanů pro jízdní kola (jako doprovodná infrastruktura ve veřejném prostoru)	✸	✸	✸	2022, 2030, 2050
P/C28	Rozvoj sítě úschoven pro jízdní kola		✸	✸	2030
P/C29	Realizace odpočinkových míst pro cyklisty		✸	✸	2022, 2030
P/C30	Realizace venkovních servisních míst pro jízdní kola na vytipovaných místech			✸	2022, 2030
P/C31	Podpora/realizace doprovodné infrastruktury ve školách, veřejných institucích a u významných zaměstnavatelů		✸	✸	2022, 2030, 2050
P/C33	Realizace infopanelů na vstupech cyklostezek do území, na křížení a významných místech		✸	✸	2022, 2030
P/C34	Výstavba parkovišť B+R u významných zastávek VHD	✸	✸	✸	2030

KATEGORIE OPATŘENÍ: PĚŠÍ A CYKLISTICKÁ DOPRAVA					
Č. OPATŘENÍ	NÁZEV OPATŘENÍ	VARIANTA			ČASOVÝ HORIZONT
		Minimální	Střední	Maximální	
P/C35	Realizace bezbariérových úprav u center služeb a přístup do veřejných budov a institucí		✸	✸	2022, 2030, 2050
P/C36	Realizace bezbariérových úprav na veřejném prostoru		✸	✸	2022, 2030, 2050
P/C37	Realizace rozšíření chodníků a pobytových prostorů na úkor silnic pro motorová vozidla			✸	2022, 2030, 2050
P/C38	Zatraktivnění obou center města	✸	✸	✸	2030
P/C39	Realizace architektonických soutěží na úpravu veřejných prostor			✸	2022, 2030, 2050
P/C40	Realizace běžeckých tras		✸	✸	2030
P/C41	Realizace naučných stezek po turistických zajímavostech města		✸	✸	2022
P/C42	Revitalizace a obnova zeleně, parků a parčíků	✸	✸	✸	2022, 2030, 2050
P/C43	Realizace nových zelených ploch, parků a parčíků		✸	✸	2022, 2030, 2050
P/C45	Realizace a modernizace mobiliáře a doprovodné infrastruktury			✸	2022, 2030, 2050
P/C46	Realizace vodních prvků na veřejných prostorech			✸	2030, 2050
P/C47	Realizace doprovodných prvků veřejného prostoru pro pobytové i sportovní aktivity (BBQ místa, altánky, pingpongové stoly, apod…)			✸	2022, 2030, 2050
P/C48	Realizace veřejných WC			✸	2022, 2030
P/C49	Odstranění bezpečnostních závad na stávající infrastruktuře pro pěší a cyklisty		✸	✸	2022, 2030, 2050
P/C50	Realizace bezpečných přechodů pro chodce a míst pro přecházení		✸	✸	2022, 2030, 2050
P/C51	Segregace chodců a cyklistů na samostatné stezky			✸	2022, 2030, 2050
P/C52	Řešení kritických míst s nehodovostí chodců a cyklistů		✸	✸	2022, 2030, 2050
P/C53	Rozvoj pěších zón			✸	2030
P/C54	Rozvoj Obytných zón a Zón 30			✸	2022, 2030
P/C55	Výstavba dobíjecích stanic pro elektrokola na vytipovaných místech			✸	2030
P/C56	Realizace projektu Bezbariérová trasa č. 1			✸	2022
P/C57	Realizace projektu Bezbariérová trasa č. 2			✸	2022
P/C58	Realizace projektu Bezbariérová trasa č. 3		✸	✸	2030
P/C59	Zklidnění Křížové ul. - pěší zóna s vyloučením provozu IAD, vč. zklidnění provozu v přilehlých ulicích	✸	✸	✸	2022
P/C60	Zklidnění a revitalizace Zámeckého náměstí			✸	2030
P/C61	Zklidnění a revitalizace Masarykova náměstí			✸	2030

Tabulka 10 Navržená opatření pro scénář č. 3 v kategorii veřejná hromadná doprava

KATEGORIE OPATŘENÍ: VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA					
Č. OPATŘENÍ	NÁZEV OPATŘENÍ	VARIANTA			ČASOVÝ HORIZONT
		Minimální	Střední	Maximální	
V1	Revize spojů MAD, optimalizace nabídky, jejich vzájemná provázanost (realizace prokladů na společných úsecích)	✹	✹	✹	2022, 2030, 2050
V2	Zkrácení intervalů na vybraných linkách MAD ve vytipovaných částech dne a týdne	✹	✹	✹	2022
V3	Optimalizace linkového vedení (sjednocení víkendového provozu s provozem v pracovní dny)			✹	2022
V4	Posílení provozu a optimalizace linkového vedení noční dopravy			✹	2022
V7	Prodloužení časové platnosti jednorázové jízdenky ve dnech pracovního volna		✹	✹	2022
V8	Zavedení nástupu všemi dveřmi v MAD		✹	✹	2022
V10	Rozšíření nabídky spojů DÚK do okolních obcí			✹	2022, 2030
V11	Řešení návazností jednotlivých linek a optimalizace časových poloh spojů VHD	✹	✹	✹	2022, 2030, 2050
V12	Snížení docházkových vzdáleností na linky MAD v místní části IX - Bynov - lokalita ul. Na Vyhlídce	✹	✹	✹	2022
V13	Snížení docházkových vzdáleností na linky MAD v místní části XXXII - Boletice nad Labem - lokalita ul. Verneřická - Kostelní - Pražská		✹	✹	2030
V14	Snížení docházkových vzdáleností na linky MAD v místní části XXVII - Březiny - lokalita ul. Kosmonautů		✹	✹	2022
V15	Snížení docházkových vzdáleností na linky MAD v místní části IV - Podmokly, část Žlíbek - ul. Bělská, Červený Vrch		✹	✹	2030
V17	Snížení docházkových vzdáleností na linky MAD v rozvojových oblastech - řešení zastávek a vytvoření rezerv pro vybudování obratišť	✹	✹	✹	2030, 2050
V18	Realizace bezbariérových úprav na stávajících zastávkách HD, vč. zajištění bezbariérového přístupu na zastávku	✹	✹	✹	2022, 2030
V25	Realizace železniční zastávky Boletice - město			✹	2030
V27	Pořízení vozidlového parku DÚK a jeho obnova			✹	2022, 2030, 2050
V28	Podpora a zajištění turistických linek do turistických cílů	✹	✹	✹	2030
V29	Pořízení malokapacitních vozidel MAD	✹	✹	✹	2022, 2030, 2050
V30	Realizace "dopravy na zavolání" obsluhující řídce obydlené místní části města			✹	2050
V31	Zavedení dopravní obsluhy místní části XX - Nová Ves pomocí linky MAD		✹	✹	2050
V32	Zavedení dopravní obsluhy místní části XXIX - Hoštice nad Labem pomocí linky MAD		✹	✹	2030
V33	Zavedení dopravní obsluhy místní části XXXIV - Chlum pomocí linky MAD		✹	✹	2050
V34	Zavedení dopravní obsluhy místní části XV - Prostřední Žleb pomocí linky MAD		✹	✹	2050
V35	Zavedení dopravní obsluhy místní části XXV - Chmelnice pomocí linky MAD			✹	2030
V36	Realizace nových zastávek MAD na prodloužených trasách		✹	✹	2022,2030,2050
V37	Realizace přívozu Rozběsy - Staré Město	✹	✹	✹	2030
V41	Rozvoj vyhrazených jízdních pruhů pro autobusy VHD na vybraných místech komunikační sítě			✹	2030
V42	Realizace preferenčních opatření pro autobusy VHD na křižovatkách vybavených SSZ		✹	✹	2030

KATEGORIE OPATŘENÍ: VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA					
Č. OPATŘENÍ	NÁZEV OPATŘENÍ	VARIANTA			ČASOVÝ HORIZONT
		Minimální	Střední	Maximální	
V43	Modernizace zastávek (nástupní hrany, prvky pro nevidomé a slabozraké, bezbariérový přístup)	✹	✹	✹	2022, 2030
V44	Modernizace a rozšíření doprovodné infrastruktury na zastávkách MAD a DÚK (zastávkové přístřešky, lavičky, koše)	✹	✹	✹	2022, 2030, 2050
V45	Modernizace zázemí dopravního podniku (odstavné plochy, haly, technologie)			✹	2030, 2050
V46	Optimalizace počtu zastávek a jejich doplnění na stávajících trasách MAD		✹	✹	2022, 2030
V47	Modernizace vozového parku MAD (obnova vozidel)			✹	2022, 2030, 2050
V48	Realizace dopravního terminálu u železniční stanice Děčín hl.n. (přesun autobusového nádraží)	✹	✹	✹	2050
V49	Řešení vzájemných návazností jednotlivých linek MAD v dopravních uzlech či ve významných stykových zastávkách	✹	✹	✹	2022
V50	Řešení návazností jednotlivých linek MAD na spoje železniční dopravy a autobusové spoje DÚK v dopravním uzlu Hlavní nádraží	✹	✹	✹	2022
V51	Sjednocení nástupních míst pro linky MAD a DÚK jedoucích stejným směrem		✹	✹	2022
V52	Realizace dopravního terminálu u železniční stanice Děčín východ			✹	2030
V53	Realizace stanovišť "dopravy na zavolání"			✹	2050
V55	Rozšiřování inteligentních zastávek na zastávkách MAD	✹	✹	✹	2022, 2030
V56	Využití vodíkové technologie jako pohon pro vozidla MAD, s nutností vybudování infrastruktury spojené s provozem, vč. nákupu nových vozidel (autobusů) na vodíkový pohon		✹	✹	2030, 2050
V57	Rozvoj elektromobility v MAD - nákup a provoz elektrobusů, vč. realizace související infrastruktury			✹	2050
V58	Podpora provozování vozidel na CNG		✹	✹	2022, 2030
V60	Zavedení služby typu "Seniorbus" či "svoz dětí na aktivity"			✹	2030
V61	Výstavba a modernizace zázemí pro řidiče vozidel HD a další provozní personál (zejm. na konečných zastávkách)			✹	2022, 2030
V62	Podpora zajištění dostatečné dopravní obslužnosti (vč. zajištění a navýšení potřebných finančních prostředků/kompenzací)			✹	2022, 2030, 2050
V63	Modernizace odbavovacího systému		✹	✹	2030
V64	Modernizace, příp. rozšíření kapacit čerpacích stanic pro vozidla MAD			✹	2030

Tabulka 11 Navržená opatření pro scénář č. 3 v kategorii nákladní doprava, citylogistika, sdílená mobilita, management mobility

KATEGORIE OPATŘENÍ: NÁKLADNÍ DOPRAVA, CITYLOGISTIKA, SDÍLENÁ MOBILITA, MANAGEMENT MOBILITY					
Č. OPATŘENÍ	NÁZEV OPATŘENÍ	VARIANTA			ČASOVÝ HORIZONT
		Minimální	Střední	Maximální	
M1	Zavedení kombinované jízdenky na MAD (DÚK) a P+R	✸	✸	✸	2030
M2	Zavedení kombinovaného předplatného na MAD (DÚK), P+R, bikesharing, příp. další související služby		✸	✸	2030
M5	Realizace platformy pro sdílení informací o sdílené mobilitě ve městě			✸	2022, 2030, 2050
M6	Realizace vyhrazených parkovacích stání pro carsharing ve vytipovaných lokalitách města			✸	2030
M8	Sdílení dopravních informací v zavedených platformách		✸	✸	2022
M9	Zpracování studie na optimalizaci zásobování v centrech města (časové omezení, omezení typu vozidla,…)			✸	2030
M11	Realizace parkovacích a odstavných ploch pro vozidla nákladní dopravy			✸	2030
M12	Zlepšení a optimalizace napojení překladišť kombinované dopravy na komunikační síť města			✸	2030
M13	Omezení vjezdu nákladní dopravy do center města	✸	✸	✸	2022
M14	Omezení vjezdu tranzitní dopravy do center města	✸	✸	✸	2030
M15	Realizace marketingových aktivit na podporu využívání páteřních cyklostezek			✸	2030
M16	Realizace marketingových aktivit na podporu turistických cílů ve městě a okolí	✸	✸	✸	2022, 2030, 2050
M17	Realizace marketingových aktivit na podporu cestovního ruchu s využitím udržitelných dopravních módů		✸	✸	2022, 2030, 2050
M18	Zapojení města do aktivity Do práce na kole	✸	✸	✸	2022, 2030, 2050
M19	Zapojení města do aktivity Do školy pěšky		✸	✸	2022, 2030, 2050
M20	Podpora destinační turistiky	✸	✸	✸	2030
M21	Zajištění prezentace města jako podporovatele udržitelných dopravních módů		✸	✸	2022, 2030, 2050
M22	Průběžné vzdělávání a osvěta v otázce použitého dopravního prostředku při docházce dětí do školských zařízení		✸	✸	2022, 2030, 2050
M23	Realizace vzdělávacích a výchovných aktivit k otázkám městské mobility	✸	✸	✸	2022, 2030, 2050
M24	Realizace participačních aktivit s veřejností a zjišťování zpětné vazby od občanů k otázkám městské mobility	✸	✸	✸	2022, 2030, 2050
M25	Realizace a podpora realizace firemních a institucionálních plánů mobility	✸	✸	✸	2030, 2050
M26	Realizace motivačních opatření pro společnosti/investory/developery v otázce udržitelné městské mobility	✸	✸	✸	2022, 2030, 2050
M27	Školení pracovníků magistrátu města		✸	✸	2022, 2030, 2050
M28	Zajištění implementace opatření z PUMM		✸	✸	2022, 2030, 2050
M29	Zajištění pravidelné aktualizace PUMM	✸	✸	✸	2030, 2050
M30	Zajištění realizace dalších projektů souvisejících s udržitelnou dopravou	✸	✸	✸	2022, 2030, 2050
M31	Zřízení pozice městského koordinátora mobility	✸	✸	✸	2022
M32	Přísnější dohled Policie ČR a městské policie na dodržování pravidel silničního provozu		✸	✸	2022, 2030, 2050

KATEGORIE OPATŘENÍ: NÁKLADNÍ DOPRAVA, CITYLOGISTIKA, SDÍLENÁ MOBILITA, MANAGEMENT MOBILITY					
Č. OPATŘENÍ	NÁZEV OPATŘENÍ	VARIANTA			ČASOVÝ HORIZONT
		Minimální	Střední	Maximální	
M33	Zajištění spolupráce mezi městskými a ostatními zainteresovanými subjekty v mobilitě	✹	✹	✹	2022, 2030, 2050
M34	Realizace věrnostních programů pro obyvatele využívající udržitelné formy dopravy po městě			✹	2030, 2050

6.3.2 SWOT analýza

Z popisu tohoto scénáře vyplývá, že se předpokládá aktivní politika zaměřená komplexně na všechny druhy dopravy a rozvoj dopravní infrastruktury. Cílem scénáře je získat více pobytového prostoru, vytvořit uživatelsky přívětivější infrastrukturu pro pěší, rozšířit cyklistickou infrastrukturu na úkor vozovky pro automobily, omezit parkovací kapacity a zpoplatnit parkování automobilů, vytvořit záchytná parkoviště včetně parkovišť P+R se zajištěním návazné a atraktivní veřejné dopravy. Důraz je kladen na zajištění a zvýšení bezpečnosti všech dopravních módů.

SILNÉ STRÁNKY

- Nárůst počtu přepravených cestujících ve veřejné dopravě
- Modernizace komunikační sítě
- Rozvoj pěší dopravy, budování bezbariérových tras
- Vytváření atraktivního veřejného prostoru
- Pokles intenzit IAD
- Růst využívání jízdního kola pro každodenní cesty
- Podpora multimodálních opatření

SLABÉ STRÁNKY

- Pouze dva mosty přes Labe na území města
- Průtah silnic vyšší kategorie centrem města
- Finanční náročnost pro realizaci opatření

PŘÍLEŽITOSTI

- Zkvalitnění životního prostoru
- Revitalizace stávajících veřejných prostor
- Rozvoj dopravní obslužnosti do dosud neobsluhovaných částí města (i alternativními způsoby)
- Využití atraktivních alternativ dopravy po městě (na úkor IAD)
- Odstranění dopravně-bezpečnostních rizik na stávající infrastruktuře
- Financování infrastrukturních projektů SFDI
- Čerpání dotací na realizaci pro projekty bezbariérových tras
- Rozvoj a modernizace infrastruktury pro lodní dopravu
- Výrazné zvýšení využitelnosti cyklistické dopravy (nejen) pro každodenní cesty

HROZBY

- Nedostatek financí na realizaci opatření
- Neochota realizace opatření ze strany politické nebo širší veřejnosti

6.4 SCÉNÁŘ DOPORUČENÝ K REALIZACI

Z výše reálně uvažovaných variant vývoje dopravní poptávky vyplývá pro účely zadání dokumentu SUMP jako nejvhodnější **„Scénář č. 3 - s aktivní politikou zaměřený na podporu využívání všech módů dopravy**, a to v „**maximální variantě**".

Bylo by rizikem nezačít s aktivní dopravní politikou podporující neautomobilovou dopravu a sledovat vývoj podle scénáře č. 1. Scénář č. 2 by přinesl zastavení růstu intenzit automobilové dopravy a ustálil by počet přepravených osob MAD, avšak neřešením cyklistické dopravy by nebylo možné dosáhnout kýženého efektu udržitelného dopravního chování a dospět k nastaveným cílům.

Zásadním kritériem je rozdělení opatření, která lze realizovat v krátkém časovém horizontu a opatření výhledová. V horizontu do roku 2022 lze realizovat krátkodobá opatření, mezi něž patří např. organizační změny na dopravní síti, opatření v oblasti organizace parkování a optimalizace spojů veřejné dopravy.

V další návrhové části je tak rozpracován scénář č. 3 v maximální variantě, který předpokládá aktivní dopravní politiku zaměřenou na podporu využívání všech druhů dopravy. Zásadními kroky scénáře jsou rozvoj a optimalizace spojů MAD, rozvoj a podpora IDS DÚK a vzájemná koordinace těchto dvou dopravních subsystémů, významné omezení automobilové dopravy v centech města a rozvoj cyklistických a pěších tras. Důraz je kladen také na možnost multimodálního chování obyvatel a zajištění atraktivity veřejného prostoru. Proveditelnost opatření v rámci scénáře se předpokládá v horizontu let 2022 až 2050.

6.4.1 Predikce dělby přepravní práce

Do navrhovaného scénáře č. 3 byla zařazena opatření, která se budou v jednotlivých návrhových horizontech naplňovat. Na základě těchto opatření byl sestaven očekávaný vývoj dělby přepravní práce pro vnitro cesty na konci jednotlivých návrhových horizontů.

Očekávaná dělba přepravní práce (modal split) v jednotlivých letech byla ověřena dopravním modelem a následně dokalibrována. Cílem je na konci návrhových období dosáhnout pomocí realizovaných opatření stanovené dělby přepravní práce.

Na obrázku 73 lze vyčíst současnou dělbu přepravní práce pro jednotlivé dopravní módy i predikovanou dělbu přepravní práce v návrhových horizontech.

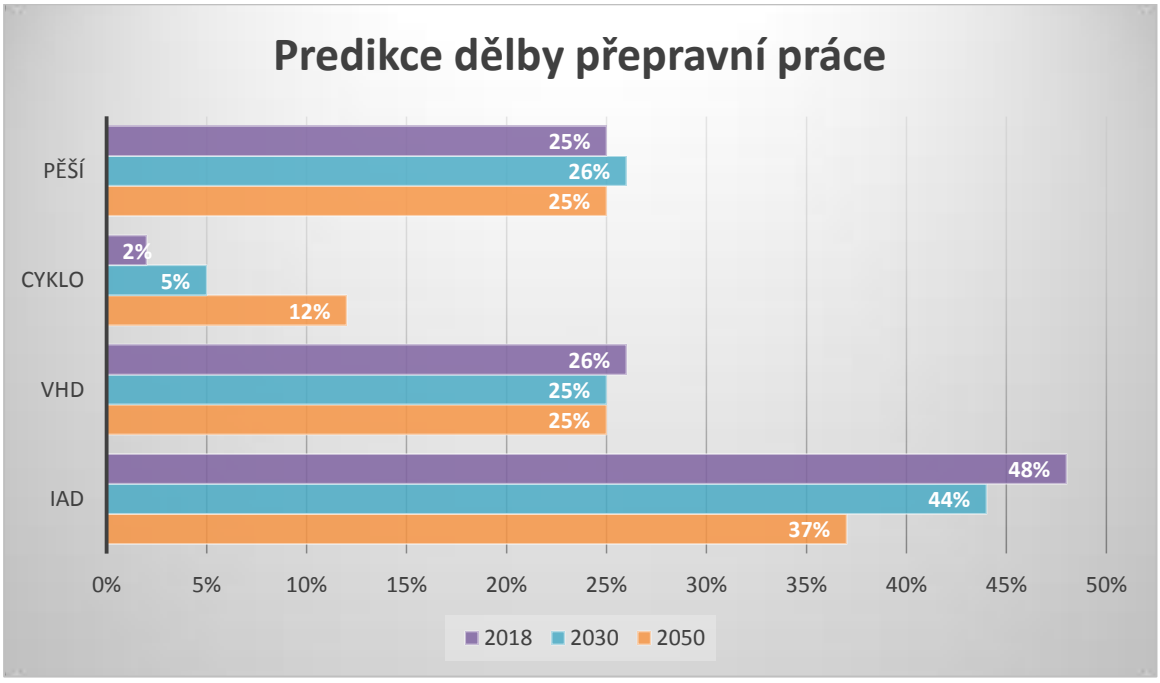
Jak již bylo zmíněno, současná dělba přepravní práce, započítají-li se pouze vnitřní cesty na území Děčina, tvoří poměr 48% automobilové dopravy ku 52% procentům udržitelných dopravních módů. Poměr automobilové dopravy je ve srovnání s ostatními českými městy velmi vysoký, proto je v návrhovém scénáři, opatření i cílech důraz na významné zmenšení podílu automobilové dopravy ve prospěch udržitelné dopravy.

Pozn.: současná dělba přepravní práce, při započítání všech cest obyvatel, tedy i vnějších, sahajících ha hranice města, je ještě méně optimistická – poměr automobilové dopravy ku udržitelných dopravním módům je 53% ku 47%. I pro to byl při sestavování cílů a opatření kladen důraz na dopravní chování v rámci města, ale také na dopravní chování při vyjížďce a dojížďce v širším okolí města.

Dělba přepravní práce pro návrhová období roků 2030 a 2050 byla tedy predikována s důrazem na zlepšení výše popsaných poměrů ve prospěch udržitelných dopravních módů (pěší, cyklistická a veřejná doprava).

Pro návrhový horizont 2030 je predikován pokles individuální automobilové dopravy na 44% a zvýšení využití udržitelných dopravních módů na celkových 56%. Je nutné zdůraznit, že smyslem opatření bylo podpořit i multimodální chování, lze tedy předpokládat, že obyvatelé i návštěvníci budou v ideálním případě kombinovat jednotlivé druhy dopravy. Tím je zapříčiněno vzájemné „přelévání“ uživatelů pěší, cyklistické a veřejné dopravy mezi sebou. Důležitý je tak výsledný poměr mezi automobilovou dopravou a obecně celkově udržitelnými dopravními módy.

Pro návrhový horizont 2050 je predikován ještě výraznější pokles individuální automobilové dopravy, a to na 37%, a zvýšení využití udržitelných dopravních módů na celkových 63%. Velký potenciál má zejména cyklistická doprava, kterou budou moci využívat obyvatelé bezpečně a komfortně při svých každodenních cestách.



Obrázek 73 Predikce dělby přepravní práce pro vnitro vztahy na území města Děčín (zdroj: RHDHV)

7 DOPRAVNÍ MODELOVÁNÍ

Pro účely ověření budoucího etapového a návrhového systému byl v rámci analytické části vytvořen čtyřstupňový multimodální dopravní model města Děčína. Návrhovými horizonty pro sestavení budoucích scénářů dopravního systému jsou roky 2022, 2030 a 2050. Prognóza vývoje dopravní poptávky je předmětem následující kapitoly.

7.1 PROGNÓZA DOPRAVNÍ POPTÁVKY

Tato kapitola obsahuje prognózy dopravní poptávky, která je závislá od socioekonomických, demografických, dopravně – provozních a přepravních faktorů, které významně ovlivňují a utvářejí dopravní systém a dopravní chování obyvatel.

Prognózy vývoje těchto faktorů byly vytvořeny ve třech scénářích, konkrétně nízký, střední a vysoký scénář. Pro výsledné prognózování je zvolen vždy střední scénář.

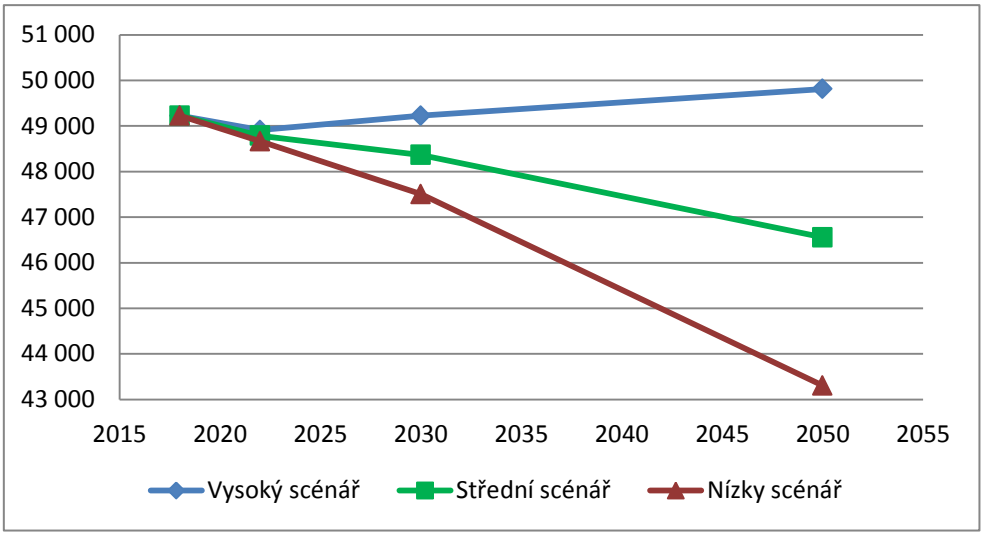
7.1.1 Demografický vývoj obyvatelstva

Základem predikce vývoje počtu obyvatel ve městě Děčín byla data z Českého statistického úřadu (ČSÚ): Projekce obyvatelstva České republiky (2018-2100), a dále prognóza pohybu obyvatelstva pro Ústecký kraj do roku 2051. Pro město Děčín se pak údaje o budoucím počtu obyvatel odvodily z dostupných podkladů, čehož výsledkem jsou tři scénáře. Faktem je, že obyvatelstvo v Ústeckém kraji a potažmo v okrese Děčín stárne, a proto se předpokládá jeho pokles i nadále.

V nízkém scénáři proto předpokládáme výrazný úbytek obyvatel, který je totožný s výhledem pro celý Ústecký kraj. Ve vysokém scénáři nastává mírný pokles v 2022, pak stagnuje - 2030 a následně předpokládáme rozvoj města a mírný nárůst v 2050. Střední scénář je průměr nízkého a vysokého.

Tabulka 12 Predikce vývoje počtu obyvatel v Děčíně ve třech scénářích (zdroj: RHDHV, ČSÚ)

Scénáře/Roky	2018	2022	2030	2050
Vysoký	49 226	48 909	49 226	49 812
Střední	49 226	48 787	48 366	46 559
Nízký	49 226	48 665	47 506	43 306



Obrázek 74 Predikce vývoje obyvatelstva ve městě Děčín (zdroj: RHDHV)

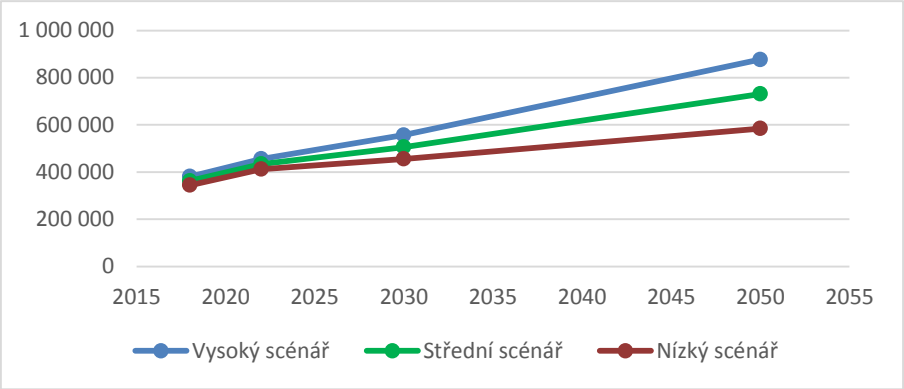
7.1.2 Hrubý domácí produkt (HDP)

Údaje pro hrubý domácí produkt jsou pro Ústecký kraj v běžných cenách a tyto údaje se následným přepočtem převzali pro potřeby prognózování pro město Děčín.

Výhled ve středním scénáři pro rok 2022 je přepočítán koeficienty z makroekonomické predikce pro Českou republiku, kterou vydalo Ministerstvo financí. Následně výhled pro roky 2030 a 2050 je vypočítán lineární extrapolací předchozího období, včetně období přepočteného koeficienty použitými pro období 2022. Následně vysoký a nízký scénář byl stanoven jako rozptyl, v roce 2022 ve výši 5 %, v roce 2030 ve výši 10 % a v roce 2050 ve výši 20 %.

Tabulka 13 Predikce vývoje HDP na 1 obyvatele ve třech scénářích (zdroj: RHDHV, ČSÚ, Ministerstvo financí ČR)

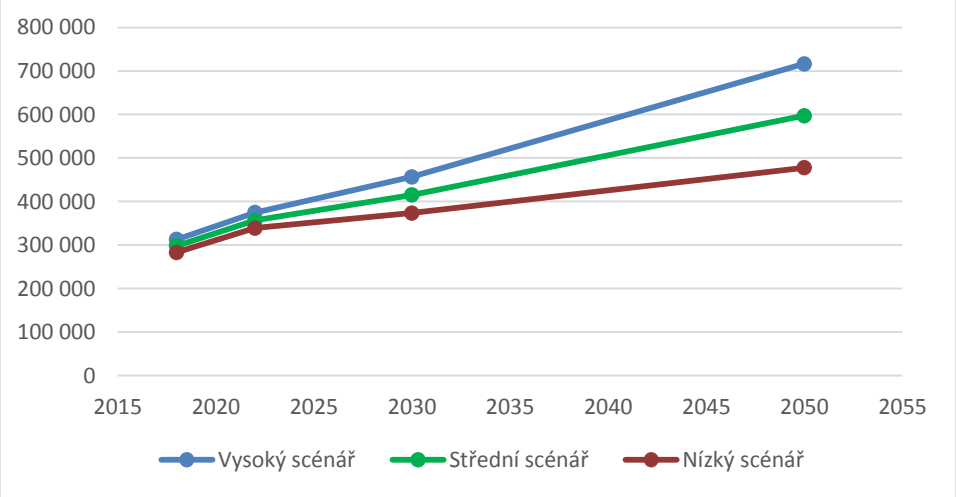
	HDP na 1 obyvatele (Kč)			
Scénář/Roky	**2018**	**2022**	**2030**	**2050**
Vysoký	380 937	455 993	556 600	877 200
Střední	362 797	434 279	506 000	731 000
Nízký	344 657	412 565	455 400	584 800



Obrázek 75 Predikce vývoje HDP na 1 obyvatele [Kč] (zdroj: RHDHV)

Tabulka 14 Predikce vývoje HDP [mil. Kč] ve třech scénářích (zdroj: RHDHV, ČSÚ, Ministerstvo financí ČR)

	Hrubý domácí produkt (mil. Kč)			
Scénář/Roky	**2018**	**2022**	**2030**	**2050**
Vysoký	312 725	374 341	456 500	716 400
Střední	297 833	356 515	415 000	597 000
Nízký	282 941	338 689	373 500	477 600



Obrázek 76 Predikce vývoje HDP [mil. Kč] (zdroj: RHDHV)

7.1.3 Počet motorových vozidel (MV) a osobních automobilů (OA), stupeň motorizace a automobilizace

Vývoj stupně automobilizace byl stanoven odborným odhadem pro město Děčín na základě čerpání z odborných zdrojů uvedených níže:

- ČSÚ, Statistická ročenka Ústeckého kraje, 2018
- https://www.interreg-central.eu/Content.Node/RUMOBIL/working-paper--New-demand-patterns-for-public-transport-due-.pdf
- http://www.dopravniinzenyrstvi.cz/clanky/aktualizace-prognozy-dopravnich-vykonu-automobilove-dopravy-do-roku-2040/

Pro stupeň motorizace předpokládáme stejný vývoj jako u automobilizace. Počty obyvatel pro jednotlivé scénáře jsou z části Demografického vývoje obyvatelstva.

Počty osobních automobilů a motorových vozidel jsme stanovili na základě odhadu demografie a odhadu stupně automobilizace a motorizace. Výhledově se předpokládá zpomalení tempa růstu počtu osobních a motorových vozidel.

Střední scénář:

Tabulka 15 Predikce vývoje stupně automobilizace a počtu OA ve středním scénáři

	2018	2022	2030	2050
Počet obyvatel	49 226	48 787	48 366	46 559
Stupeň automobilizace	2,04	1,85	1,70	1,60
Počet automobilů na 1 000 obyvatel	490	541	589	625
Počet osobních automobilů	24 084	26 371	28 451	29 099

Tabulka 16 Predikce vývoje stupně motorizace a počtu MV ve středním scénáři

	2018	2022	2030	2050
Počet obyvatel	49 226	48 787	48 366	46 559
Stupeň motorizace	1,54	1,40	1,28	1,21
Počet motorových vozidel na 1 000 obyvatel	649	717	780	829
Počet motorových vozidel	31 931	34 964	37 721	38 580

Vysoký scénář:

Tabulka 17 Predikce vývoje stupně automobilizace a počtu OA ve vysokém scénáři

	2018	2022	2030	2050
Počet obyvatel	49 226	48 909	49 226	49 812
Stupeň automobilizace	2,04	1,76	1,53	1,36
Počet automobilů na 1 000 obyvatel	490	567	654	736
Počet osobních automobilů	24 084	27 829	32 174	36 626

Tabulka 18 Predikce vývoje stupně motorizace a počtu MV ve vysokém scénáři

	2018	2022	2030	2050
Počet obyvatel	49 226	48 909	49 226	49 812
Stupeň motorizace	1,54	1,33	1,15	1,03
Počet motorových vozidel na 1 000 obyvatel	649	759	898	1 122
Počet motorových vozidel	31 931	36 896	42 657	48 560

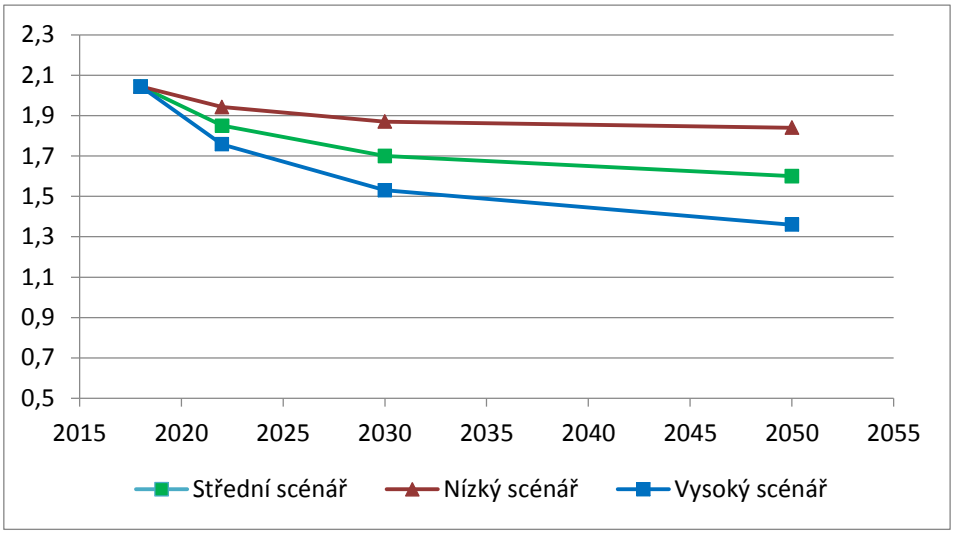
Nízký scénář:

Tabulka 19 Predikce vývoje stupně automobilizace a počtu OA v nízkém scénáři

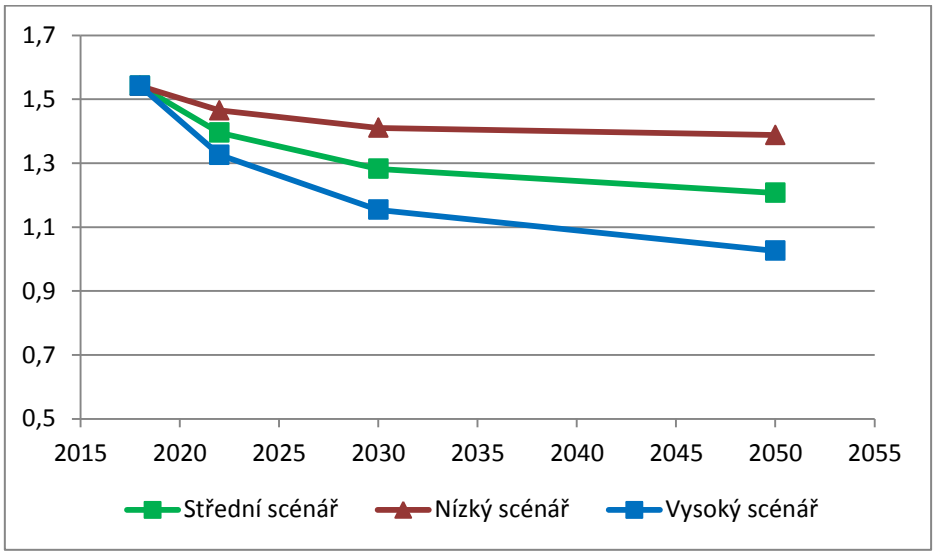
	2018	2022	2030	2050
Počet obyvatel	49 226	48 665	47 506	43 306
Stupeň automobilizace	2,04	1,94	1,87	1,84
Počet automobilů na 1000 obyvatel	490	515	535	544
Počet osobních automobilů	24 084	25 053	25 404	23 536

Tabulka 20 Predikce vývoje stupně motorizace a počtu MV v nízkém scénáři

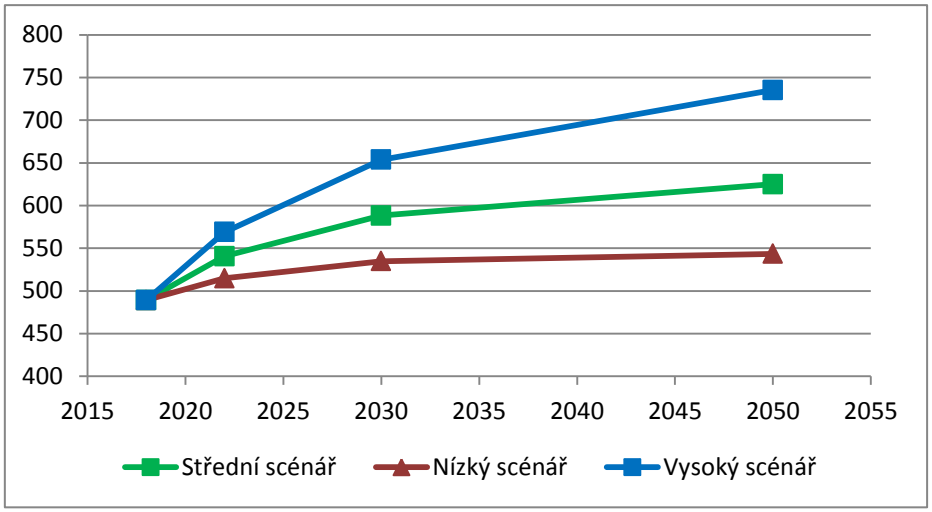
	2018	2022	2030	2050
Počet obyvatel	49 226	48 665	47 506	43 306
Stupeň motorizace	1,54	1,47	1,41	1,39
Počet motorových vozidel na 1 000 obyvatel	649	683	709	721
Počet motorových vozidel	31 931	33 216	33 682	31 204



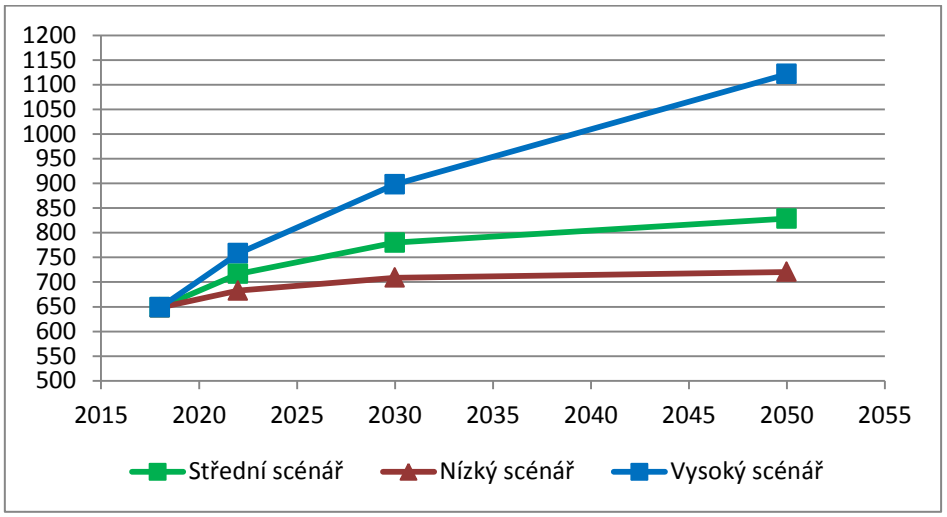
Obrázek 77 Predikce vývoje stupně automobilizace (zdroj: RHDHV)



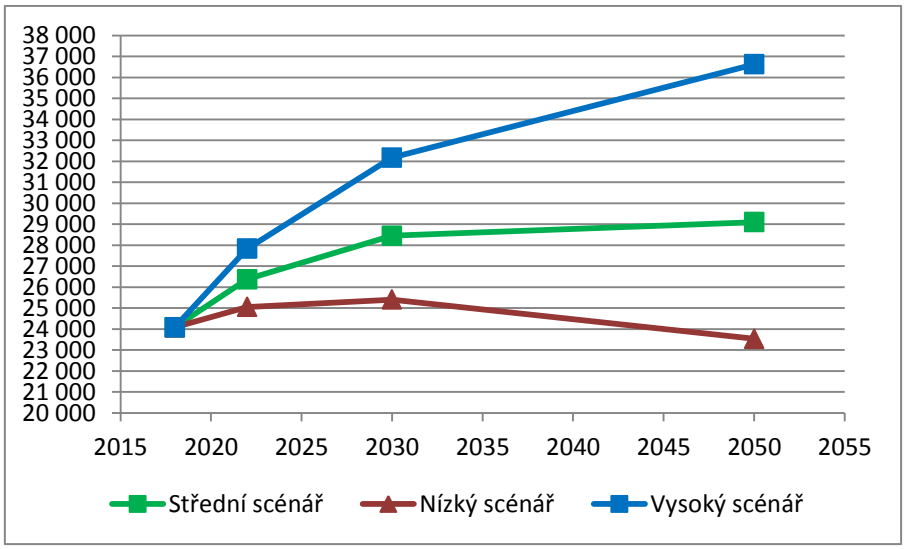
Obrázek 78 Predikce vývoje stupně motorizace (zdroj: RHDHV)



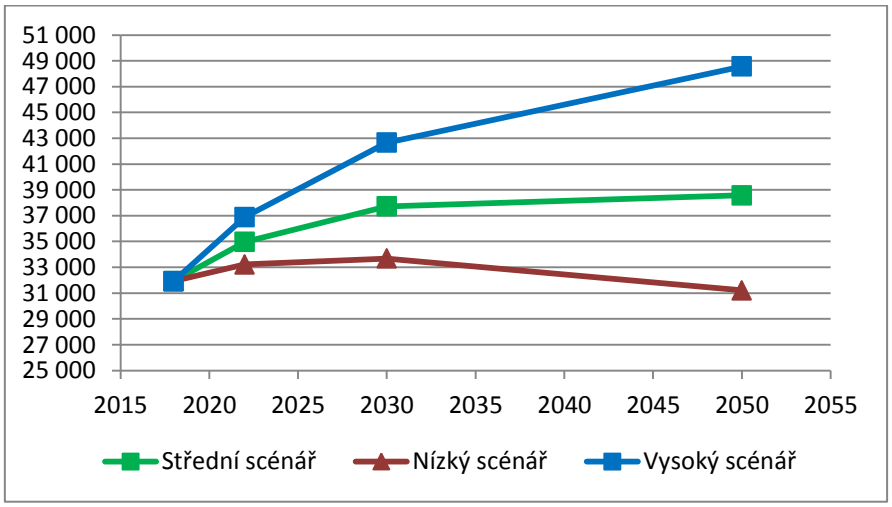
Obrázek 79 Predikce vývoje počtu OA na 1 000 obyvatel (zdroj: RHDHV)



Obrázek 80 Predikce vývoje počtu MV na 1 000 obyvatel (zdroj: RHDHV)



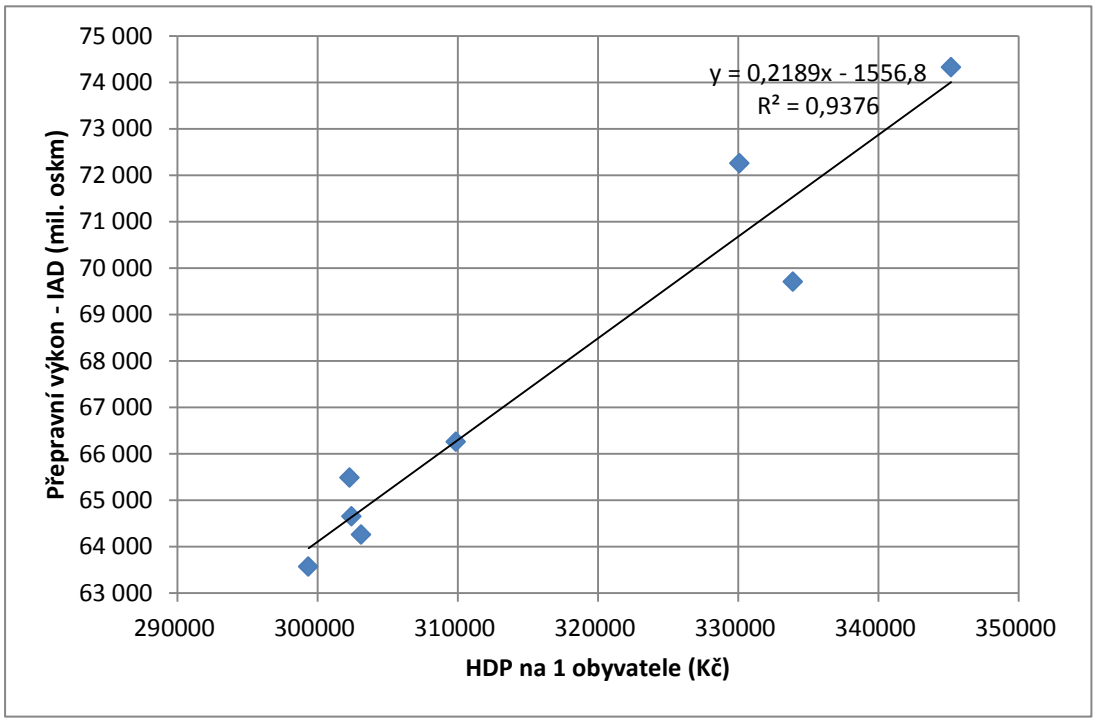
Obrázek 81 Predikce vývoje počtu OA (zdroj: RHDHV)



Obrázek 82 Predikce vývoje počtu motorových vozidel (zdroj: RHDHV)

7.1.4 Přepravní výkon

Pro potřeby modelování budoucí dopravy je nutné znát závislost přepravního výkonu a hrubého domácího produktu (HDP). Na základě tohoto vztahu a prognózy vývoje HDP je možné odhadnout vývoj přepravního výkonu. Údaje o přepravním výkonu jsou převzaty z ročenky dopravy Ministerstva dopravy z roku 2017 a 2015 pro sledované období 2010 až 2017. Zdroj údajů o HDP je zmíněn výše v bodě Hrubý domácí produkt.



Obrázek 83 Predikce vývoje přepravního výkonu (zdroj: RHDHV)

Na základě tohoto vztahu byl odhadnut přepravní výkon v roce 2022 na 93 500 mil. osobokm, v roce 2030 na 109 200 mil. osobokm, v roce 2050 na 158 300 mil. osobokm.

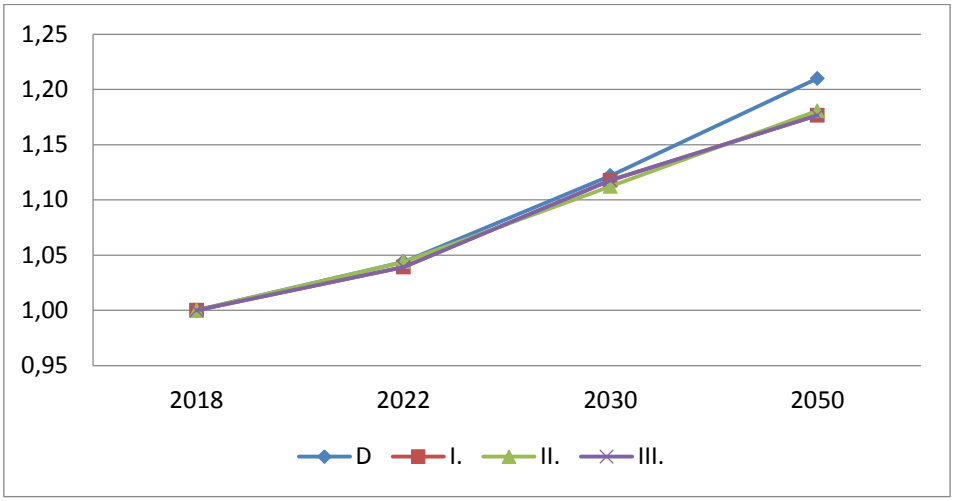
7.1.5 Koeficienty růstu dopravy

Koeficienty růstu dopravy jsou převzaty z technických podmínek TP 225, oprava č. 1. Prognóza intenzit automobilové dopravy z roku 2018. TP 225 rozlišují tři kategorie vozidel, a to osobní, lehké nákladní a těžké nákladní. Silniční komunikace dělí na čtyři kategorie: dálnice, silnice I., II. a III. třídy.

Tyto koeficienty jsou jen pro jeden výsledný scénář a jsou převzaty z tabulek pro Ústecký kraj, kde se zvolili koeficienty pro vzdálenost od okresního města do 20 km, neboť v případě Děčína se za touto vzdáleností nachází Německo, Liberecký kraj nebo krajské město Ústí nad Labem. Uvedené koeficienty byly sníženy o hodnotu představující rozdíl mezi rokem 2016 a 2018. Koeficienty pro rok 2022 předpokládají lineární průběh mezi rokem 2020 a 2025.

Tabulka 21 Koeficienty růstu pro osobní vozidla

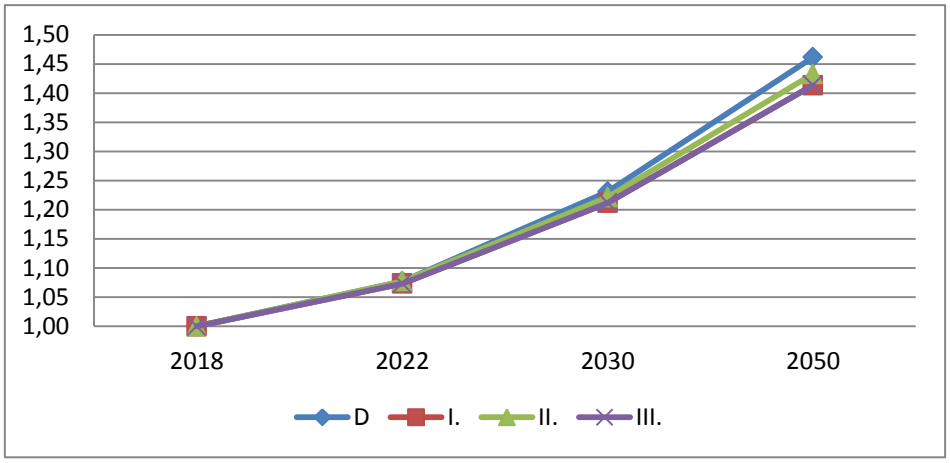
Kategorie silnice	2018	2022	2030	2050
Dálnice	1,00	1,0439	1,1220	1,2098
I. **třída**	1,00	1,0392	1,1176	1,1765
II. třída	1,00	1,0439	1,1122	1,1805
III. třída	1,00	1,0392	1,1176	1,1765



Obrázek 84 Predikce vývoje koeficientů růstu pro osobní vozidla (zdroj: RHDHV)

Tabulka 22 Koeficienty růstu pro lehká nákladní vozidla

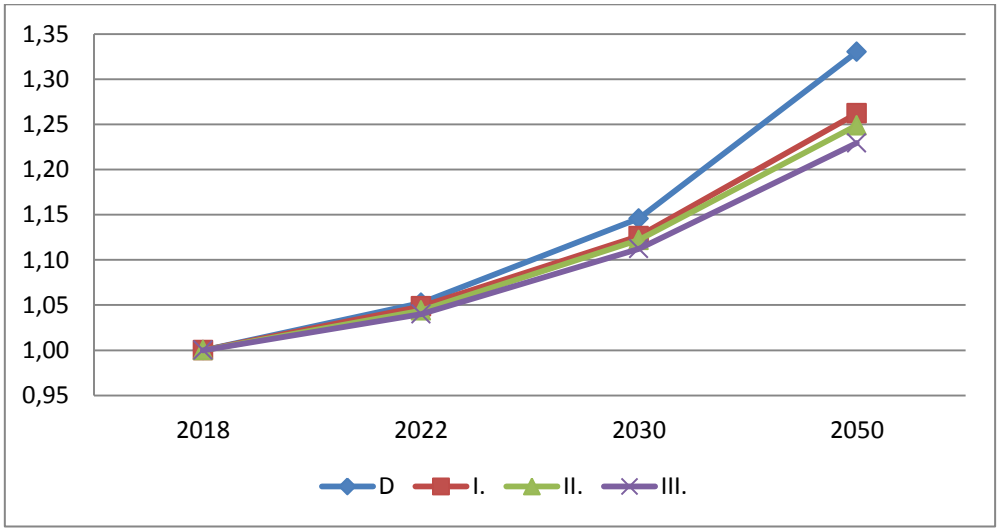
Kategorie silnice	2018	2022	2030	2050
Dálnice	1,00	1,0769	1,2308	1,4615
I. **třída**	1,00	1,0731	1,2115	1,4135
II. třída	1,00	1,0769	1,2212	1,4327
III. třída	1,00	1,0731	1,2115	1,4135



Obrázek 85 Predikce vývoje koeficientů růstu pro lehká nákladní vozidla (zdroj: RHDHV)

Tabulka 23 Koeficienty růstu pro těžká nákladní vozidla

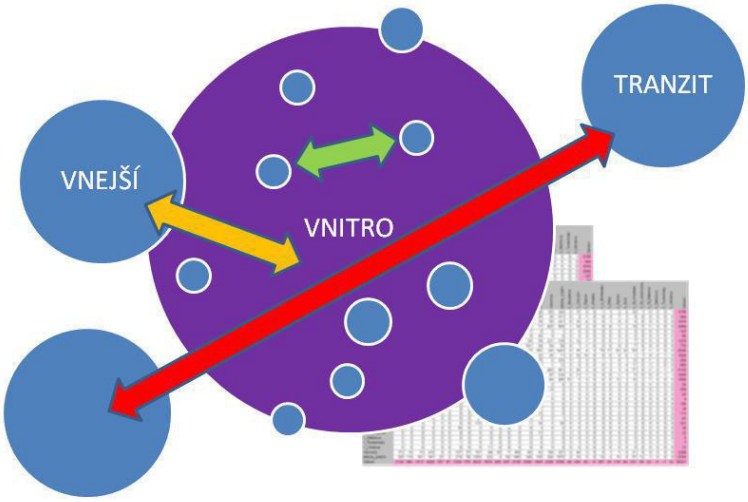
Kategorie silnice	2018	2022	2030	2050
Dálnice	1,00	1,0524	1,1456	1,3301
I. **třída**	1,00	1,0485	1,1262	1,2621
II. třída	1,00	1,0439	1,1220	1,2488
III. třída	1,00	1,04	1,1122	1,2293



Obrázek 86 Predikce vývoje koeficientů růstu pro těžká nákladní vozidla (zdroj: RHDHV)

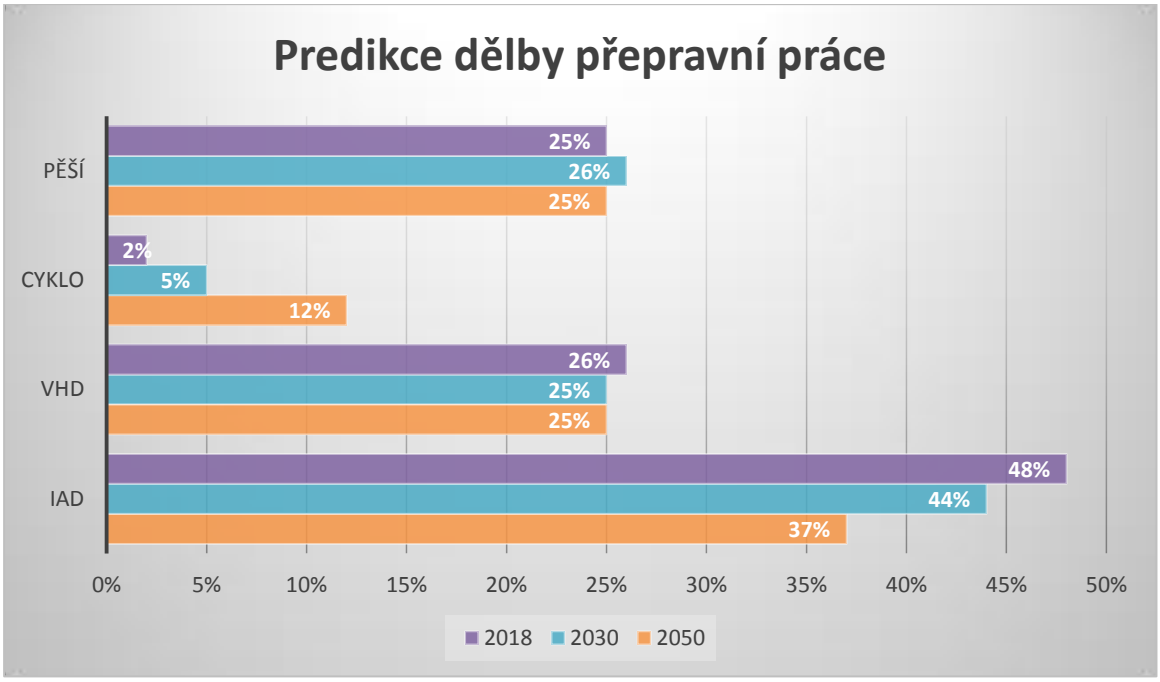
7.2 PROGNÓZA OBJEMŮ A VÝKONŮ DOPRAVY

Prognóza dopravní poptávky zohlednila skladbu dopravních vztahů ve smyslu následujícího obrázku 87.



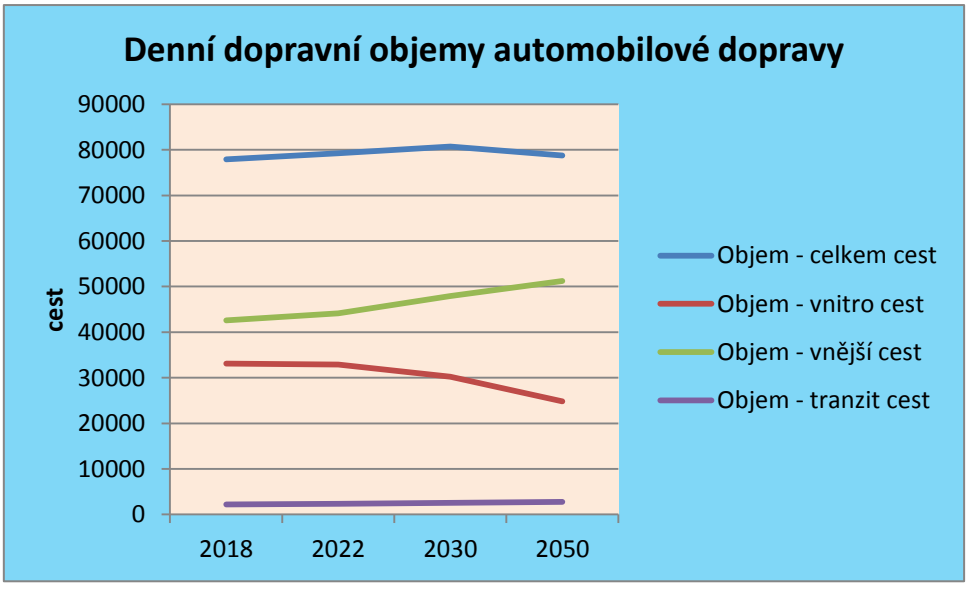
Obrázek 87 Skladba dopravních vztahů v dopravním modelu města Děčín (zdroj: RHDHV)

Vnitro vztahy jsou odvozeny od očekávaného rozvoje území města Děčína (sociodemografické ukazatele – obyvatelstvo, pracovní místa, školy, obchod, služby apod.) a od předpokládaného ekonomického rozvoje (HDP/obyvatele). Průměrná hybnost je uvažována v čase za konstantní, délka cest je vztažena k vývoji HDP na obyvatele. Dělba přepravní práce je v tomto modelu aplikována pouze na vnitro vztahy. Dělbu přepravní práce prezentuje obrázek 88.

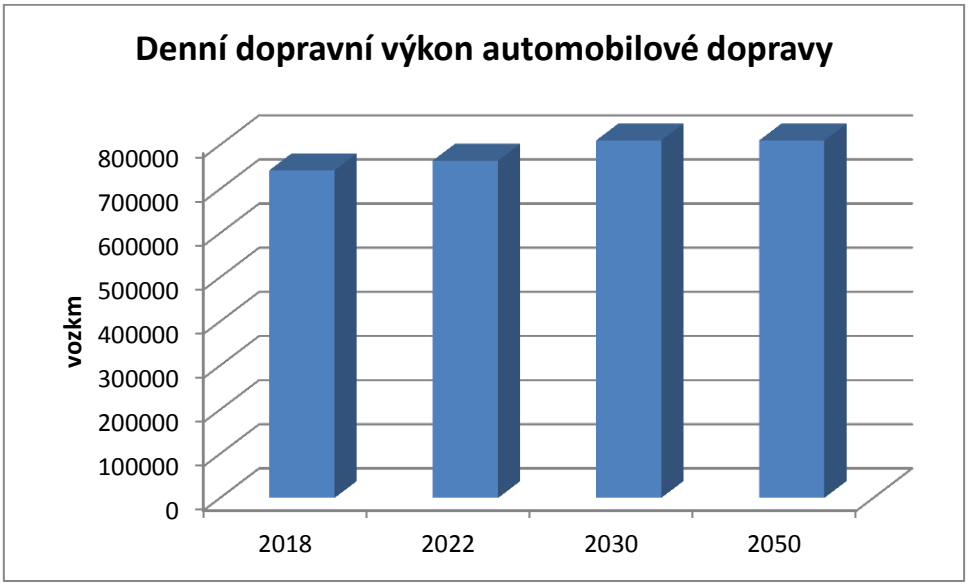


Obrázek 88 Predikce dělby přepravní práce pro vnitro vztahy na území města Děčín (zdroj: RHDHV)

Automobilová doprava je specifická zásadním podílem vnější a tranzitní dopravy. Prognóza vnější dopravy zohledňuje demografický vývoj města Děčína a předpokládaný růst dopravních výkonů na extravilánové silniční síti. Tranzitní doprava je ovlivněna pouze extravilánovou sítí. Trendy jednotlivých frakcí a vývoj celkového dopravního objemu je uveden na následujícím obrázku 89.



Obrázek 89 Vývoj generovaných dopravních objemů AD v modelu Děčína (zdroj: RHDHV)



Obrázek 90 Očekávané dopravní výkony automobilové dopravy na území města Děčín (zdroj: RHDHV)

Na výše uvedeném obrázku 90 je zřejmý dopravní výkon automobilové dopravy v Děčíně. Kvantifikace dopadu návrhů plánu udržitelné dopravy na automobilovou dopravu ve městě Děčín je v následující tabulce 24.

Tabulka 24 Dopravní objem a výkon v automobilové dopravě

rok	Objem - celkem cest	Objem - vnitro cest	Objem - vnější cest	Objem - tranzit cest	Výkon vozkm
2018	77885	33073	42587	2225	742167
2022	79267	32872	44095	2300	764155
2030	80705	30235	47892	2578	810756
2050	78785	24835	51198	2752	865941

Navržená opatření v plánu udržitelné mobility významně ovlivnila pokles cest automobilem po městě Děčín. Faktor vnější a tranzitní dopravy však bude působit opačně na růst dopravních výkonů. Celkový dopravní objem vyjádřený počtem cest automobilem by měl v roce 2030 saturovat a poté již dále nestoupat. Výsledný dopravní výkon by však měl mít vlivem očekávané prosperující ekonomiky stále růstový trend.

Zásadní růst dopravního objemu je očekáván vlivem zásadních opatření v cyklistické dopravě (růst podílu na dělbě přepravní práce až o 10% do roku 2050).

Pro veřejnou a pěší dopravu jsou dopravní objemy vlivem navržených opatření v neklesajícím trendu.

Scénáře dopravní nabídky jsou popsány v kapitole 6 Scénáře mobility.

Grafické výstupy z dopravního modelu v podobě pentlogramů jsou součástí PŘÍLOHY č. 3.

8 VYHODNOCENÍ VLIVU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Kromě zajištění udržitelné dopravy ve městě patří mezi hlavní cíle Plánu udržitelné mobility zlepšení kvality životního prostředí, tzn. snížení hluku a imisních škodlivin, které zasáhnou obyvatelstvo. Se snižováním škodlivin souvisí i modernizace vozového parku přechodem na pohony, které jsou vůči životnímu prostředí šetrnější než ty stávající.

V kapitole 5 Návrh opatření jsou popsána opatření, která spolu s dalšími projekty, které bude město realizovat z dalších koncepčních materiálů, povedou ke snížení negativních vlivů na obyvatelstvo. Kromě zklidňování center města na obou březích řeky Labe od individuální automobilové dopravy, podpory městské autobusové dopravy je hlavním cílem podporovat větší využívání cyklistické a pěší dopravy.

Snížení hluku

Z analytické části vyplývá, že zdrojem hluku z dopravy je na území města kromě automobilové dopravy i doprava železniční.

Snížení hluku na komunikacích je potřeba docílit nejen modernizací komunikací, ale i například zaváděním telematických prvků na komunikační síti či podporou obměny vozového parku. V rámci oprav nebo modernizací komunikací je potřeba dbát na kvalitní povrch se správně usazenými kanalizačními vpustmi a jiných zařízení inženýrských sítí nebo využití správných materiálů, např. tichého asfaltu. Dalším opatřením, které bude mít vliv na hluk, je využití telematických prvků. Při správném nastavení dopravního systému na území města bude doprava na území plynulá a nebude tak docházet k častému brzdění a rozjezdům motorových vozidel. Pravidelnou obměnu vozového parku za vozidla s ekologickými pohony, která u městského dopravce již funguje, je potřeba požadovat i po dopravcích zajišťující regionální dopravu či u vozových parků městských (ideálně i privátních) společností a organizací. Problémem z hlediska hluku jsou samozřejmě také soukromá vozidla, která jsou dost často na hranici své životnosti.

Snížení hluku z železniční dopravy je možné modernizací tratí, výstavbou protihlukových stěn nebo obměnou lokomotiv a vagónů za modernější. Plán udržitelné mobility neřeší realizaci opatření na snížení hluku z železniční dopravy, protože město nemá možnost jejich realizace.

V následující tabulce 25 jsou vybrány lokality na území města, na kterých po realizaci opatření uvedených ve scénáři 3 došlo k poklesu nebo nárůstu dopravy. Porovnání hluku bylo provedeno mezi stávajícím stavem v roce 2018 a výhledovým stavem v roce 2050.

Tabulka 25 Porovnání hluku na vybraných komunikacích

Komunikace	Intenzity dopravy		Hluk	
	Den (rozdíl 2050 - 2018)	Noc (rozdíl 2050 - 2018)	Den 2018 (dB)	Noc 2018 (dB)
Sládkova	448	39	60-65	60-65
Masarykovo nám.	-7176	-624	65-70	60-65
Pohraniční	-1374	-120	65-70	60-65
Kamenická	-7444	-647	65-70	60-65
Českolipská	-6532	-568	60-65	55-60
Litoměřická	168	15	60-65	55-60
Lužická	-109	-9	55-60	45-50
Dražanská	-15	-1	55-60	45-50
Teplická	-3187	-277	65-70	55-60
Podmokelská	-3122	-272	nad 70	65-70
Slovanská	-215	-19	55-60	50-55
J. z Poděbrad	-768	-67	60-65	55-60
Vilsnická (Vilsnice)	-211	-18	55-60	45-50
Vítězství	-2821	-245	60-65	45-50

Ve sloupcích „Intenzity dopravy“ jsou uvedeny rozdíly intenzit dopravy na komunikační síti mezi cílovým stavem v roce 2050 a stávajícím stavem 2018. Ve sloupcích hluk je uvedena hladina hluku, která je podrobně uvedena v analytické části díla. Pro porovnání byly vybrány části komunikace, které jsou v zastavěném území obytnou zástavbou.

Z uvedené tabulky vyplývá, že nepatrnému navýšení hlukové zátěže dojde pouze v ulici Sládkova a Litoměřická. Na ostatních komunikacích dojde k poklesu hluku a s tím i souvisí snížení imisního znečištění.

Hlukové limity $L_{Aeq,T}$ [dB] pro silnice I. a II. třídy jsou pro denní období 60 dB a pro noční období 50 dB. Na komunikacích III. třídy platí pro den 55 dB a noc 45 dB.

V rámci plánu udržitelné mobility jsou navržena opatření, která podporují snižování motorové dopravy na území města. Jedním z opatření je realizace záchytných parkovišť u příjezdových komunikací do města, na které navazuje optimalizovaná veřejná doprava nebo stanoviště pro sdílená kola. Ke snížení dopravy přispěje i vhodně zpracovaný dokument zabývající se citylogistikou.

Snižování hluku v centrech města je možné omezením zásobování obchodů těžkými nákladními vozidly a využití méně hlučných vozidel či cargobiků. Vhodným řešením je i snižování maximální dovolené rychlosti, která bude mít také vliv na bezpečnost dalších účastníků dopravy, především chodců. Toto opatření lze využít v lokalitách, ve kterých výrazně neovlivní plynulost silniční dopravy.

Ve výhledovém scénáři pro rok 2050 je v dopravním modelu uvažováno i s dopravními stavbami, které jsou v územním plánu města, ale město nemá vliv na jejich samotnou realizaci. Tyto stavby spadají zejména pod státní či krajskou samosprávu - Ředitelství silnic a dálnic, Ústecký kraj. Předpokládá se realizace těchto staveb: přivaděč na dálnici D8, Folknářská spojka a přeložka silnice II/261. Pokud by se přivaděč realizoval podle územního stávajícího plánu, došlo by k navýšení hluku z motorové dopravy především v úseku mezi silnicí I/62 a tunelem, který je na tomto přivaděči navržen. Z tohoto důvodu je potřeba co nejvíce minimalizovat dopad na obyvatelstvo vhodnými opatřeními.

V rámci informování a osvěty mezi dětmi a obyvateli města je potřeba podpora veřejné dopravy, cyklistické a pěší dopravy. To je možné zkvalitňováním poskytovaných služeb dopravci, výstavbou cyklostezek a bezpečných tras na komunikacích včetně doprovodných opatření (bikesharing, stojany na kola, odpočinková místa, apod.). Pro podporu pěší dopravy je potřeba modernizace stávající infrastruktury a výstavba nové včetně realizace bezbariérových tras.

Snížení imisí

Na území města Děčína je v současné době jeden automatizovaný měřící systém, který je provozován Českým hydrometeorologickým ústavem.

Imisní zátěž je způsobena primárními emisemi (exhalace z výfuků, otěry brzd, pneumatik, apod.) a zároveň i re-emisí, kdy dochází k víření prachových částic, které se opětovně vznesou do ovzduší.

V návrhové části plánu udržitelné městské mobility jsou navržena opatření, jejichž realizaci dojde ke snížení koncentrací znečišťujících látek v ovzduší vyvolané dopravou. Obměnou autobusů využívajících motory s pohonem na naftu za vozidla využívající pohon na CNG nebo vodík dojde k výraznému snížení znečišťujících látek (např. NO2, benzo(a)pyren, prachové částice PM2,5 a PM10). Ke snížení imisní zátěže přispěje také zvýšená intenzita čištění komunikací.

Cílem Plánu zlepšování kvality ovzduší (Zóna severozápad – CZ04) je do roku 2020 dosáhnout na celém území zóny CZ04 Severozápad splnění imisních limitů daných zákonem č. 201/2012 Sb. o ochraně ovzduší, v platném znění, příloha č. 1, bod 1 a 3.

Při zpracování návrhové části dokumentu dbal zpracovatel na to, aby jednotlivá opatření byla v souladu s nadřazenými dokumenty města, kraje, dopravního podniku a zároveň respektuje nadřazené strategie a plány na úrovni Evropské unie, České republiky a ostatních subjektů. Navržená opatření budou mít pozitivní vliv jak na udržitelnou mobilitu ve městě, tak i na snížení znečišťujících látek a hluku.

Konkrétní vliv na životní prostředí tak bude možné vyhodnotit komplexně až po realizaci a časové prodlevě všech v místě realizovaných aktivit.

Doporučení

K dosažení co nejvyššího snížení hluku a imisí z dopravy na území města je potřeba realizovat všechna opatření, která povedou ke snížení individuální dopravy, optimalizaci citylogistiky a naopak využívání veřejné dopravy, jízdy na kole a pěší chůze. Velký vliv na snížení hluku bude mít také obnova vozového parku automobilů a využívání alternativních pohonů. Nemalý vliv na kvalitu životního prostředí bude mít také vhodná obnova a výsadba zeleně.

9 PARTICIPACE

Na základě komunikační strategie, která byla pro projekt vypracována samostatně a je jednou z nedílných součástí Plánu udržitelné městské mobility Děčín, byly v průběhu zpracovávání projektu realizovány různé druhy jednání, workshopů a brainstormingů s rozličnými skupinami zapojených stakeholderů. Participační aktivity byly ve všech fázích zpracovávaného dokumentu realizovány v souladu s platnou metodikou. Participační aktivity byly vždy postaveny na oboustranné komunikaci zpracovatelů a zapojených stakeholderů. Ti byli při každé aktivitě aktivně zapojováni a vyzýváni k vyjádření svých názorů, podnětů a připomínek k představovaným částem. Tímto přístupem se povedlo docílit co největší míry projednání všech částí projektu s různými zainteresovanými skupinami, které se ve výsledku dokázali se zpracovaným plánem ztotožnit.

V následující kapitole jsou popsány ty nejdůležitější z pohledu projednávání projektu s Řídící skupinou, odbornou veřejností a veřejností.

✓ **Aktivity realizované k analytické části projektu**

- Identifikace subjektivních problémů, představení PUMM
  - Odborná veřejnost
  - Veřejnost
- Představení analytické části
  - Řídící skupina
  - Odborná veřejnost
  - Veřejnost
- Tvorba společné vize mobility, vizionářský workshop
  - Odborná veřejnost
  - Veřejnost

✓ **Aktivity realizované k návrhové části projektu**

- Představení společné vize mobility města Děčín
  - Řídící skupina
  - Odborná veřejnost
  - Veřejnost
- Workshop pro hodnocení opatření
  - Odborná veřejnost
  - Veřejnost
- Představení výsledných scénářů s opatřeními a s prioritizací přínosů scénářů
  - Řídící skupina
  - Odborná veřejnost
  - Veřejnost

- Veřejné projednání návrhové části projektu
    - Veřejnost

Kromě výše zmíněných realizovaných akcí měly všechny zainteresované skupiny možnost vyjádřit se či připomínkovat rozpracovaný projekt v průběhu celého období, kdy se projekt zpracovával.

Řídící skupina se scházela pravidelně, a to minimálně 1 × měsíčně, po celou dobu zpracovávání projektu. Na schůzkách zhotovitel představoval aktuální rozpracovanost a společně se členy řídící skupiny řešil aktuální problematiku v dotčených oblastech.

Projekt byl komunikován různými komunikačními kanály, které na základě zkušeností města vymezila Komunikační strategie. Jednalo se mimo jiné o tyto komunikační kanály: webové stránky projektu, facebook města, letáčky, vývěsky a poutače v MHD, články v děčínských periodikách, ad.

Odborná veřejnost dostávala, mimo realizovaných workshopů, také pravidelně aktuální informace v elektronické podobě na email. Společně se širokou veřejností pak měla možnost sledovat aktuální dění v průběhu zpracování projektu pomocí webových stránek www.mobilitadecin.cz. Na webových stránkách bylo možné nalézt aktuální informace o stavu projektu, harmonogram sestavování dokumentu a další informace. Také zde bylo možné stáhnout jednotlivé části dokumentu vždy po jejich zpracování, tj. analytickou, později návrhovou část a akční plán, sestavenou vizi mobility, scénáře, navržená opatření, ad., které bylo možné připomínkovat pomocí zasílání podnětů prostřednictvím kontaktního online formuláře, a to až do finálního zpracování všech částí dokumentu PUMM.

Zpracovatel se každou přijatou připomínkou, požadavkem, námětem či dotazem separátně zabýval, a po společném projednání a dohodě s Řídící skupinou relevantní z nich do dokumentu zapracoval.

9.1 ODBORNÝ BRAINSTORMING K TVORBĚ VIZE

Na odborný brainstorming k tvorbě vize byli pozváni členové Řídící skupiny a pracovní skupiny Odborná veřejnost. Brainstorming se konal ve středu 3. 4. 2019 v dopoledních hodinách a byl rozdělen na dvě části.

V první části zpracovatel PUMM představil formou prezentace přítomným strukturu analytické části, postup jejího zpracování, výsledky uskutečněných dopravních a sociodopravních průzkumů a zjištěné výsledky, výstupy a závěry z analytické části, vč. SWOT analýz k jednotlivým dopravním módům. Následovala krátká diskuse k představeným výstupům a upřesňující dotazy k analytické části PUMM. Zpracovatel si zpětně ověřil prezentované skutečnosti u přítomných formou diskuse. Analytická část PUMM

byla následně všem členům poskytnuta v elektronické podobě pro možnost připomínkování či zaslání případných dalších podnětů.

Druhá část setkání byla věnována samotnému brainstormingu k tvorbě vize mobility pro návrhová období. Přítomní byli seznámeni s cíli samotného brainstormingu, s výchozími podklady, nadřazenými a sektorovými dokumenty relevantními pro tvorbu vize, zhotovitel popsal její tvorbu a její smysl pro PUMM, včetně příkladů z jiných měst a představil znovu hlavní body SWOT analýzy vzešlé z analytické části projektu jako podklad pro tvorbu vize. Poté následoval samotný brainstorming ve formě diskuse u kulatého stolu. Přítomní u kulatého stolu měli za úkol odpovědět na několik otázek a diskutovat na dané téma.

Otázky položené přítomným:

1. Na co je dnes Děčín hrdý (obecně), jaké jsou dnes silné stránky dopravy?
2. Čím bude Děčín známý na národní/mezinárodní úrovni v r. 2030 (2050)?
3. Čím bude Děčín lákat nové obyvatele?
4. Jak může doprava přispět k vyšší kvalitě života?
5. Jakou roli by měly v r. 2030 (2050) hrát jednotlivé druhy dopravy?

Ke každé otázce přítomní vyjádřili svůj názor a vzájemně diskutovali svoje odpovědi. Široká škála odpovědí a názorů posloužila zpracovateli jako podklad pro tvorbu vize, příp. i scénářů mobility a samotných cílů v rámci návrhové části projektu PUMM.

Zestručněný přehled odpovědí, které u kulatého stolu zazněly, je shrnut níže.

Otázka 1. Na co je dnes Děčín hrdý (obecně), jaké jsou dnes silné stránky dopravy?

- v Děčíně to žije
- poloha blízko národního parku, příroda
- potenciál Labe a jeho existence
- okolí řeky, památky, centrum města
- existence Fakulty dopravní ČVUT v Praze
- exkluzivní turistické cíle v okolí Děčína
- 2 mosty přes Labe
- bezbariérová MAD
- fungující DP a zajištění doprava do všech místních částí
- Velká šance v rozmanitosti druhů dopravy, jejich snadná volba a nezávislost

- mínusem je obchvat města vedený jeho středem (Vilsnická spojka)
- mínusem je problém územního plánování (nejasné trasování infrastruktur)
- sdílená mobilita je problém – v současné době a podobě nefunguje
- u cyklodopravy problém zimního období, nedostatečné infrastruktury, projet městem na jízdním kole je „o život“, je nutné počítat s rozvoje infrastruktury (i z pohledu rozmachu elektrokol)
- velmi potřebná je lávka pro pěší a cyklisty přes Labe

Otázka 2. Čím bude Děčín známý na národní/mezinárodní úrovni v r. 2030 (2050)?

- Děčín nebude mít přivaděč na D8
- okolní přírodou
- turistickým potenciálem
- degradujícím bytovým fondem
- polohou v blízkostí národního parku
- Děčín se může stát největším městem se sociálně vyloučenými lokalitami
- nedostatečnou vybaveností pro turisty (ubytování, služby, apod.)

Otázka 3. Čím bude Děčín lákat nové obyvatele?

- na opravené ulice a ostatní infrastrukturu
- bezbariérové město
- revitalizované místní části
- polohu blízko přírody
- snadnou dostupnosti Německa, krajského města Ústeckého kraje i hlavního města ČR
- problémem je nedostatek pracovních příležitostí ve městě a jeho okolí

Otázka 4. Jak může doprava přispět k vyšší kvalitě života?

- tím, že IAD nebude naváděna do města
- plaťme za parkování, neplaťme za MAD a IAD omezme v jejich trasách
- omezením parkování a vytvořením parkovacích domů
- vytvořením P+R na vhodných místech a nabídnutím alternativního způsobu přemístění
- Co by se stalo, kdyby byla MAD zadarmo?

Otázka 5. Jakou roli by měly v r. 2030 (2050) hrát jednotlivé druhy dopravy?

- emisní normy – auta se stanou méně dostupnými
- lidé budou preferovat pěší a cyklistickou dopravu na úkor automobilové
- nebo také ne, auta budou dostupnější a s alternativními pohony, modal split se nezmění
- mohl by nastat odklon od IAD, pokud se rozšíří služby veřejné dopravy a sdílené mobility (carsharing, carpooling, autobusy na zavolání, apod.)
- mobilita by měla být služba

9.2 PRVNÍ WORKSHOP S VEŘEJNOSTÍ

Setkání s veřejností se konalo ve středu 3. 4. 2019 v odpoledních hodinách a bylo rozděleno na několik částí. V první části zhotovitel seznámil přítomné s programem setkání, vysvětlil úlohu a význam PUMM a představil komunikační a participační aktivity k projektu. Následně přítomným představil formou prezentace zpracovanou analytickou část projektu PUMM Děčín. Zhotovitel představil přítomným strukturu analytické části, postup jejího zpracování, výsledky uskutečněných dopravních a sociodopravních průzkumů, hlavní výstupy a závěry z analytické části, vč. SWOT analýz k jednotlivým dopravním módům. Následovala diskuse k představeným výstupům a vypořádání upřesňujících odpovědí na dotazy účastníků k analytické části PUMM. Zpracovatel si zpětně ověřil prezentované skutečnosti u přítomných formou diskuse. Analytickou část PUMM mohla následně veřejnost připomínkovat zasláním podnětu pomocí kontaktního formuláře na webových stránkách projektu, kde byla analytická část volně ke stažení.

Druhá část setkání zahrnovala aktivitu s veřejností – workshop k současnému stavu dopravy a mobility ve městě. Zpracovatel přítomné seznámil s průběhem, úkoly a cíli workshopu. Přítomní byli vyzváni k vyjádření svého názoru pomocí kladů a záporů k předem definovaným tématům věnujícím se současnému stavu mobility v Děčíně. Jednalo se o témata:

- ✓ Pěší doprava, cyklistická doprava, veřejný prostor
- ✓ Automobilová doprava, parkování, tranzit, citylogistika
- ✓ Veřejná hromadná doprava, sdílená mobilita

Každý přítomný měl možnost heslovitě napsat na post-it papírek libovolný počet svých názorů – kladů, resp. záporů k nabízeným tématům. Každý z kladů a záporů následně nalepil na poster. Ve druhé polovině této aktivity proběhlo hlasování o preferenci kladů a záporů u každého z tématu. Každý účastník obdržel ke každému ze tří témat (posterů) tři značkovací samolepící kolečka, přičemž nalepením kolečka k vybraným názorům vyjádřil těmto názorům preferenci. Každý účastník mohl dát jednu až tři preference k vybranému kladu či záporu, dle vlastní preference významu. Výstupem aktivity bylo nalezení kladů a záporů k daným tématům a jejich hodnota. Nejvíce hodnocené klady a nejvíce hodnocené zápory byly na závěr shrnuty a porovnány s klady a zápory ve zpracované SWOT analýze analytické části projektu.

Soubor získaných názorů, vč. jejich hodnocení, byl zpracovatelem použit pro další participační aktivity, pro potvrzení závěrů z analytické části projektu a pro práci v dalších navazujících částech SUMP (zejména v návrhové části).



Obrázek 91 Pracovní postery s názory veřejnosti při prvním workshopu (zdroj: RHDHV)

Soubor získaných názorů vč. jejich hodnocení (v závorce) je součástí následujícího souhrnu.

Veřejná hromadná doprava, sdílená mobilita	
klady	**zápory**
⌑ autobusy MAD na CNG (2) ⌑ relativně hustá síť MAD a frekvence spojů přes den ⌑ chytré zastávky	⌑ diskomfort na zastávkách VHD – málo mobiliáře (5) ⌑ dlouhé přestupy na Hlavním nádraží (4) ⌑ chybějící zastávky u škol – Vojanova ul. (2) ⌑ málo večerních spojů na MAD – chybí návaznost na poslední vlak z Prahy (2) ⌑ nástup předními dveřmi do MAD (2) ⌑ málo spojů spojujících průmyslovou oblast s centrem města(1) ⌑ absence „rozjezdů“ nočních spojů z centrální zastávky ⌑ nástupní prostory zastávek

Pěší doprava, cyklistická doprava, věřejný prostor	
klady	**zápory**
⌑ dostatečný prostor pro potenciální promenády – Jílovský potok, nábřeží (1) ⌑ cyklostezka podél Labe (1)	⌑ absence lávky pro pěší a cyklisty podél železničního mostu (10) ⌑ špatná dostupnost centra města z Bynova pro cyklistu (3) ⌑ málo přechodů pro chodce, špatné vodorovné značení (3) ⌑ „neviditelný“ městský cyklokoordinátor (2) ⌑ ve srovnání s jinými městy Děčín čerpá minimum dotačních titulů na cyklistickou infrastrukturu – příp. ani dotační tituly ani nevyužívá (2) ⌑ neoddělené plochy pro pěší – smog, prašnost (2) ⌑ vedení města se nechová jako vedení města, které je členem Asociace cykloměst ČR (2) ⌑ prostor před Hlavním nádražím (2) ⌑ obnovení pěších zón – Křížová ul., ul. Prokopa Holého (1) ⌑ chybějící chodník do okrajové části Březiny

Automobilová doprava	
klady	**zápory**
	⌑ příliš prostoru pro automobilovou dopravu v centru města (6) ⌑ nedostatek parkovacích domů (3) ⌑ chybí důležitá komunikační infrastruktura pro automobily – ochvat, přivaděč, tunel (3) ⌑ vytěsňovat automobilový provoz z centra města, stavět odstavná parkoviště (3) ⌑ vysoká rychlost IAD v centru města (2) ⌑ nedostatek parkovacích míst na sídlištích (1) ⌑ parkování u ZŠ, MŠ (1) ⌑ při revitalizacích je upřednostňována automobilová doprava na úkor pěších a pobytového prostoru

Třetí částí setkání byl brainstorming s veřejností k tvorbě vize ve formě diskuse u kulatého stolu. Zpracovatel přítomným představil program brainstormingu. V krátkosti seznámil přítomné s jeho průběhem, úkoly a cíli, popsal tvorbu vize a její smysl pro SUMP. Přítomní byli vyzváni k sesednutí ke kulatému stolu. Zpracovatel společně se zadavatelem zajistili sadu několika desítek různých fotografií.

V prvním kole byly na stůl rozprostřeny fotografie zobrazující veřejný prostor v Děčíně a fotografie zobrazující revitalizovaný veřejný prostor jiných evropských měst. Přítomní měli za úkol vybrat si z každé kategorie vybrat jednu fotografii, které jim byly nejbližší. První z nich měla být taková, aby účastníkovi nejvíce připomínala to, jak Děčín zná ze současnosti, nebo zobrazuje situaci, která je mu blízká apod. Cílem bylo sesbírat hodnoty veřejného prostoru, které by chtěli účastníci zachovat, nebo dále rozvíjet. Druhá fotografie měla zobrazovat něco, co by účastník v budoucnu v Děčíně rád měl, viděl, používal. Cílem bylo zaznamenat podněty, co by účastníci rádi změnili ve veřejném prostoru města na základě inspirací z dobré praxe ze zahraničních měst. Po vybrání fotografií facilitátor začal s představením sebe sama a postupně představil obě fotografie a řekl, proč si tyto fotografie vybral. Následně facilitátor postupně vyzval všechny účastníky o totéž. Druhý facilitátor bodově zaznamenával na post-it papírky klíčová slova pro každou vybranou fotografii a ty následně lepil na poster. Na závěr kolečka facilitátor shrnul bodově to, co zaznělo a pokusil se najít souvislosti či shody ve vyřčených názorech.

V druhém kole byly na stůl rozprostřeny fotografie týkající se dopravy a mobility – zobrazující momentky zachycující různé dopravní módy, dopravní situace ve městě, dopravní chování, mobility jak z Děčína, tak inovativní dopravní prostředky a příklady dopravních řešení z jiných evropských měst. Úkol byl stejný, účastník si měl vybrat dvě fotografie, první z nich měla připomínat současnou dopravní situaci ve městě, druhá z nich měla zobrazovat dopravní prostředek či situaci, kterou by účastník v Děčíně rád měl, viděl, používal. Facilitátor opět bodově zaznamenával na post-it papírky klíčová slova z popisování fotografie účastníkem a ty následně lepil na poster. Na závěr kolečka facilitátor shrnul bodově to, co zaznělo a pokusil se najít souvislosti či shody ve vyřčených názorech.

Některá vyřčená témata či názory byly také současně diskutovány ostatními účastníky kulatého stolu.

Soubor získaných názorů a poznatků byl použit pro další participační aktivity a pro práci v dalších navazujících částech SUMP, zejména při tvorbě vize.

Na závěr setkání proběhla diskuse nad různými dopravními módy v Děčíně a nad dopravní situací ve městě.

Vize pro veřejný prostor
⌑ zvelebení Křížové ulice (vrátit charakter pěší zóny, vyzdvihnout méně známé památky) ⌑ větší zviditelnění cenných historických památek (i těch méně známých) ⌑ turistický potenciál města ⌑ více veřejného prostoru (náměstíčka, služby, terasy), ideální začít u Křížové ul. ⌑ rekonstruovat ulice (kvalitní rekonstrukce, kvalitní materiály, udržitelnost, snadná údržba) ⌑ rekultivace prostředí a veřejných prostor, zvýšení jejich potenciálu, doplnění mobiliáře a doplňkové infrastruktury ⌑ více zeleně ve městě (zelené střechy, budovy) ⌑ oživení a rozvoj nábřeží Labe ⌑ rozvoj pěších a klidových zón ⌑ zjednodušení dopravních uzlů, zkrácení přestupních zón

Vize pro dopravu
⌑ velmi velký potenciál pro cyklodopravu, pro rozvoj infrastruktury, parkovišť a parkovacích domů pro kola a mobiliáře, podpora půjčoven ⌑ řešení nedostatku parkovacích míst na vybraných místech ve městě (centrum, zoo, ad.), vč. možného vytěsnění IAD z centra města ⌑ rozvoj „chytrých“ zastávek ⌑ soustředit se na účelné řešení uličního prostoru (zakomponování více účelů, uživatelská přívětivost) ⌑ ⌑ zvýšení bezpečnosti na křižovatkách, okružních křižovatkách, přechodech pro chodce ⌑ řešení turistické dopravy (vláček, autobus, apod.) k památkám a cílům po městě ⌑ podpora a rozvoj VHD, zabezpečení konkurenceschopnosti k IAD, řešení dopravních uzlů ⌑ potenciál vodní dopravy po Labi, více přívozů ⌑ soustředit se na detailní urbanizaci prostoru, účelné řešení uličního prostoru

9.3 ODBORNÝ BRAINSTORMING K HODNOCENÍ PŘÍNOSŮ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ, OVĚŘENÍ S VIZÍ A JEJICH DOPLNĚNÍ

Dne 12. 6. 2019 se uskutečnilo další setkání se členy Řídící skupiny a skupiny Odborná veřejnost.

Cílem první části setkání bylo představení sestavené vize mobility pro návrhové období 2030+, strategických a specifických cílů PUMM Děčín. Prezentovány byly také příklady realizace opatření z jiných měst, tzv. příklady dobré praxe. V prezentaci byly dále shrnuty základní výstupy z provedených dopravních průzkumů. Přítomní měli možnost se k prezentovaným záležitostem vyjádřit a sdělit zpracovateli PUMM podnět k doplnění prezentovaných výstupů.

Druhou částí setkání byl odborný workshop k hodnocení přínosů navržených opatření, ověření s vizí a jejich doplnění. Workshop byl realizován formou kulatých stolů. Přítomní byli rozděleni na dvě skupiny a u kulatých stolů bylo jejich úkolem zhodnotit přínosy navržených opatření. Opatření byla předem rozdělena do čtyř okruhů – 1. okruh Individuální automobilová doprava a parkování; 2. okruh Veřejná doprava; 3. okruh Pěší a cyklistická doprava; 4. okruh Sdílená mobilita, Nákladní doprava, citylogistika a management mobility.

Pro každé opatření bylo za úkol zhodnotit jeho možné přínosy v rámci čtyř kategorií – Doprava a urbanismus, Životní prostředí, Realizovatelnost a Ekonomické a společenské dopady. V každé kategorii měli přítomní jako pomůcku uvedeno několik kritérií, která by mohla mít na navržené opatření vliv. Pokud přítomný člen shledal, že alespoň jedno kritérium z dané kategorie je u opatření splněno, zaškrtl následně v připravených tabulkách přínos. Hodnocené kategorie u každého opatření, vč. uvedených kritérií je součástí následujícího přehledu.

DOPRAVA A URBANISMUS

- ZLEPŠENÍ DOSTUPNOSTI A CELISTVOSTI SÍTĚ
- ZVYŠOVÁNÍ PROPOJENOSTI RŮZNÝCH DRUHŮ DOPRAVY, INTERMODALITY A JEJICH EFEKTIVNOSTI
- REDUKCE DOPRAVNÍ ZÁTĚŽE V MĚSTSKÉ ZÁSTAVBĚ
- REVITALIZACE A ZATRAKTIVNĚNÍ VEŘEJNÉHO PROSTORU
- VYTVOŘENÍ ALTERNATIV K CESTOVÁNÍ AUTOMOBILEM
- ZKRÁCENÍ CESTOVNÍCH ČASŮ
- VLIV NA ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI V DOPRAVĚ

ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

- VLIV NA SNÍŽENÍ EMISÍ
- SNÍŽENÍ HLUKOVÉ ZÁTĚŽE
- ZLEPŠENÍ KVALITY OVZDUŠÍ A ZDRAVÍ OBYVATEL

REALIZOVATELNOST

- EFEKTIVITA VYNALOŽENÝCH NÁKLADŮ
- ČASOVÁ NÁROČNOST REALIZACE (USKUTEČNITELNOST DO ROKU 2030)
- POKROČILOST PŘÍPRAVY
- SOULAD S PLÁNOVACÍ DOKUMENTACÍ

EKONOMICKÉ A SPOLEČENSKÉ DOPADY

- VLIV NA KVALITU ŽIVOTA
- SOCIÁLNÍ DOPADY
- ZLEPŠOVÁNÍ POVĚDOMÍ, SPOLUPRÁCE A INFORMOVANOSTI
- PŘIJETÍ VEŘEJNOSTÍ A POLITICKÁ PODPORA
- ZVÝŠENÍ ATRAKTIVITY ÚZEMÍ PRO INVESTICE
- RŮST HODNOTY NEMOVITOSTÍ
- PODPORA TURISMU
- SNÍŽENÍ VÝDAJŮ VEŘEJNÉHO SEKTORU
- FINANČNÍ NÁKLADNOST REALIZACE

V průběhu workshopu facilitátor vždy přečetl opatření, příp. ho podrobněji vysvětlil a přítomní měli možnost prodiskutovat jeho přínosy. Po krátké diskusi každý účastník sám za sebe u daného opatření zaznamenal do připraveného formuláře svůj názor, zda má opatření přínos pouze v některých nebo v každé ze 4 kategorií, či nemá žádný přínos (účastník ponechal řádek u opatření bez ohodnocení.



Obrázek 92 Hodnocení přínosů navržených opatření při brainstormingu s odbornou veřejností (zdroj: RHDHV)

Po vyhodnocení všech opatření v daném okruhu měli přítomní možnost doplnit opatření, která jim v představeném zásobníku chyběla.

Doplněná opatření byla všem členům Řídící skupiny i Odborné veřejnosti zaslána zadavatelem elektronickou formou k doplňujícímu ohodnocení.

Stejně tak byly formuláře se všemi opatřeními zaslány elektronickou formou dalším členům Řídící skupiny i Odborné veřejnosti, kteří se tohoto workshopu neúčastnili.

Data byla získána od celkem 15 členů z Řídící skupiny a Odborné veřejnosti.

V následující kapitole je uvedeno TOP 10 opatření z každé kategorie, které získaly nejvyšší počet ohodnocení. V tabulkách opatření je uveden vždy jeho název a počet přiřazených přínosů v každé z kategorií.

- sloupec ΣD značí celkový počet přiřazených přínosů v kategorii Doprava a urbanismus
- sloupec ΣŽ značí celkový počet přiřazených přínosů v kategorii Životní prostředí
- sloupec ΣR značí celkový počet přiřazených přínosů v kategorii Realizovatelnost
- sloupec ΣE značí celkový počet přiřazených přínosů v kategorii Ekonomické a společenské dopady
- sloupec Σ značí celkový součet všech přiřazených přínosů za všechny kategorie

Kompletní souhrnné výsledky z hodnocení přínosů navržených opatření odbornou veřejností jsou součástí PŘÍLOHY č. 1.

Tabulka 26 TOP 10 hodnocených opatření v rámci brainstormingu s odbornou veřejností v kategorii Automobilová doprava

AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA

NÁZEV OPATŘENÍ	ΣD	ΣŽ	ΣR	ΣE	Σ
Realizace dynamického řízení provozu na křižovatkách vybavených SSZ	14	13	11	13	**51**
Modernizace řídících jednotek křižovatek vybavených SSZ, jejich vzájemná koordinace	14	13	10	12	**49**
Úprava Podmokelské ulice a zvýšení její plynulosti	14	10	11	13	**48**
Realizace Folknářské spojky	15	12	8	12	**47**
Rekonstrukce/modernizace vybraných křižovatek na komunikační síti za účelem zvýšení jejich bezpečnosti	14	8	10	13	**45**
Řešení kritických míst na komunikační síti s velkou nehodovostí za účelem zvýšení bezpečnosti	14	7	11	13	**45**
Rozvoj a realizace inteligentních navigačních prvků pro parkování	12	10	11	12	**45**
Realizace a modernizace vybraných místních a obslužných komunikací	13	8	12	11	**44**
Výstavba kapacitního parkoviště P+R u autobusového nádraží	13	9	9	13	**44**
Rozvoj a realizace inteligentních navigačních prvků na komunikační síti, vč. proměnného dopravního značení	14	8	10	11	**43**

Tabulka 27 TOP 10 hodnocených opatření v rámci brainstormingu s odbornou veřejností v kategorii Pěší a cyklistická doprava

PĚŠÍ A CYKLISTICKÁ DOPRAVA

NÁZEV OPATŘENÍ	ΣD	ΣŽ	ΣR	ΣE	Σ
Dobudování stávající páteřní cyklostezky č. 2 - Labská stezka	15	12	14	15	**56**
Dobudování stávající páteřní cyklotrasy č. 15 - Ploučnická stezka	15	12	14	15	**56**
Realizace lávky Děčín - Podmokly (pro pěší a cyklisty)	14	12	14	14	**54**
Realizace bezbariérových úprav na stávající pěší infrastruktuře (průběžně)	14	7	13	15	**49**
Rozvoj městských páteřních cyklotras	12	11	12	13	**48**
Revitalizace nábřeží řeky Labe, vytvoření pobytového prostoru a komunikačních propojení	13	11	9	13	**46**
Modernizace komunikací pro pěší	11	9	12	14	**46**
Revitalizace a obnova zeleně, parků a parčíků	8	12	12	14	**46**
Realizace/modernizace komunikací pro pěší do okrajových lokalit	13	9	11	12	**45**
Modernizace stávajících cyklotras	12	10	11	12	**45**

Tabulka 28 TOP 10 hodnocených opatření v rámci brainstormingu s odbornou veřejností v kategorii Veřejná doprava

VEŘEJNÁ DOPRAVA

NÁZEV OPATŘENÍ	ΣD	ΣŽ	ΣR	ΣE	Σ
Snížení docházkových vzdáleností na linky MAD v místní části IX - Bynov - lokalita ul. Na Vyhlídce	13	8	10	13	**44**
Modernizace zastávek (nástupní hrany, prvky pro nevidomé a slabozraké, bezbariérový přístup)	13	5	12	14	**44**
Realizace bezbariérových úprav na stávajících zastávkách HD, vč. zajištění bezbariérového přístupu na zastávku	12	7	9	13	**41**
Modernizace a rozšíření doprovodné infrastruktury na zastávkách MAD a DÚK (zastávkové přístřešky, lavičky, koše)	12	5	11	13	**41**
Řešení návazností jednotlivých linek MAD na spoje železniční dopravy a autobusové spoje DÚK v dopravním uzlu Hlavní nádraží	11	8	10	11	**40**
Zkrácení intervalů na vybraných linkách MAD ve vytipovaných částech dne a týdne	12	5	8	12	**37**
Rozšiřování inteligentních zastávek na zastávkách MAD	10	5	9	12	**36**
Pořízení malokapacitních vozidel MAD	10	7	8	10	**35**
Řešení vzájemných návazností jednotlivých linek MAD v dopravních uzlech či ve významných stykových zastávkách	11	6	7	11	**35**
Revize spojů MAD, optimalizace nabídky, jejich vzájemná provázanost (realizace prokladů na společných úsecích)	10	7	7	10	**34**

Tabulka 29 TOP 10 hodnocených opatření v rámci brainstormingu s odbornou veřejností v kategorii Nákladní doprava, citylogistika, sdílená mobilita, management mobility

NÁKLADNÍ DOPRAVA, CITYLOGISTIKA, SDÍLENÁ MOBILITA, MANAGEMENT MOBILITY

NÁZEV OPATŘENÍ	ΣD	ΣŽ	ΣR	ΣE	Σ
Omezení vjezdu tranzitní dopravy do center města	14	13	8	14	**49**
Zajištění pravidelné aktualizace PUMM	11	9	10	12	**42**
Zajištění realizace dalších projektů souvisejících s udržitelnou dopravou	11	10	9	11	**41**
Realizace vzdělávacích a výchovných aktivit k otázkám městské mobility	10	9	10	11	**40**
Omezení vjezdu nákladní dopravy do center města	11	11	6	10	**38**
Realizace marketingových aktivit na podporu turistických cílů ve městě a okolí	10	7	9	12	**38**
Realizace motivačních opatření pro společnosti/investory/developery v otázce udržitelné městské mobility	10	9	7	12	**38**
Realizace věrnostních programů pro obyvatele využívající udržitelné formy dopravy po městě	9	10	8	11	**38**
Zapojení města do aktivity Do práce na kole	8	11	8	9	**36**
Zajištění implementace opatření z PUMM	10	7	8	11	**36**

9.4 DRUHÝ WORKSHOP S VEŘEJNOSTÍ

Druhý workshop s veřejností proběhl dne 12. 6. 2019 a byl zaměřen na představení sestavené vize mobility pro období 2030+, strategických a specifických cílů a na hodnocení přínosů navržených opatření.

V první části workshopu byla za pomocí prezentace představena zpracovaná a navržená společná Vizi mobility pro rok 2030+, strategické cíle a specifické cíle. V rámci prezentace zazněla také rekapitulace průběhu zpracování PUMM, byl nastíněn současný stav rozpracovanosti projektu a prezentující doplnili informace o tvorbě návrhové části. Veřejnost byla následně vyzvána o vyjádření k doplnění či úpravě znění vize mobility.

V druhé části každý z přítomných obdržel od zpracovatelů tištěné podklady pro workshop. V podkladech byla obsažena vize a cíle, které bylo možné dle uvážení doplnit či se k nim písemně vyjádřit.

Poté facilitátor přešel k samotným opatřením. Opatření byla předem rozdělena do čtyř okruhů – 1. okruh Individuální automobilová doprava a parkování; 2. okruh Veřejná doprava; 3. okruh Pěší a cyklistická doprava; 4. okruh Sdílená mobilita, nákladní doprava, citylogistika a management mobility. Facilitátor vždy nejprve přečetl všechna opatření z okruhu. V případně nejasnosti k obsahu opatření jej facilitátor vysvětlil. Následně bylo úkolem přítomných vybrat v daném okruhu 5 až 10 opatření, jejichž realizace by dle nich měla největší přínos. Tento proces následoval ve všech okruzích opatření. V závěru měli přítomní možnost doplnit opatření, která jim v představeném zásobníku chyběla.



Obrázek 93 Hodnocení přínosů navržených opatření při workshopu s veřejností (zdroj: RHDHV)

V průběhu workshopu byly diskutovány jak problematiky jednotlivých opatření, tak problematiky týkající se dopravy ve městě, koncepce dopravy a související témata.

Výsledky hodnocení přínosů opatření jak za veřejnost, tak za odbornou veřejnost, byly po zpracování prezentovány na webových stránkách projektu.

Třetí částí setkání byla komentovaná vycházka s městským architektem. Zájemci společně s městským architektem měli možnost v rámci připravené trasy městem navštívit vybraná místa, kde jsou v rámci PUMM navržena opatření.

V následující kapitole je uvedeno TOP 5 opatření z každé kategorie, které získaly nejvyšší počet ohodnocení od veřejnosti.

Kompletní souhrnné výsledky z hodnocení přínosů navržených opatření jsou součástí PŘÍLOHY č. 2.

Tabulka 30 TOP 5 hodnocených opatření v rámci workshopu s veřejností v kategorii Automobilová doprava

AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA

NÁZEV OPATŘENÍ	CELKEM
Realizace vyhrazených míst pro krátkodobé zastavení typu K+R	**7**
Realizace Folknářské spojky	**6**
Realizace dálničního přivaděče na D8 (obchvat ul. Teplická)	**5**
Výstavba kapacitního parkoviště P+R u železniční stanice Děčín hl.n.	**5**
Úprava Podmokelské ulice a zvýšení její plynulosti	**4**

Tabulka 31 TOP 5 hodnocených opatření v rámci workshopu s veřejností v kategorii Pěší a cyklistická doprava

PĚŠÍ A CYKLISTICKÁ DOPRAVA

NÁZEV OPATŘENÍ	CELKEM
Realizace lávky Děčín - Podmokly (pro pěší a cyklisty)	**10**
Realizace pěšího a cyklistického tahu podél břehu Labe od navrhovaného přívozu v Rozběsech po Tyršův most	**7**
Revitalizace nábřeží řeky Labe, vytvoření pobytového prostoru a komunikačních propojení	**6**
Rozvoj městských páteřních cyklotras	**6**
Realizace propojení obou center města vč. řešení návazností	**6**

Tabulka 32 TOP 5 hodnocených opatření v rámci workshopu s veřejností v kategorii Veřejná doprava

VEŘEJNÁ DOPRAVA

NÁZEV OPATŘENÍ	CELKEM
Realizace dopravního terminálu u železniční stanice Děčín hl.n. (přesun autobusového nádraží)	4
Modernizace a realizace bezbariérových úprav na stávajících zastávkách HD, vč. zajištění bezbariérového přístupu na zastávku (nástupní hrany, prvky pro nevidomé a slabozraké)	4
Realizace přívozu Rozbělesy - Staré Město	4
Rekonstrukce železniční stanice a přestavba železničního uzlu Děčín východ	3
Realizace dopravního terminálu u železniční stanice Děčín východ	3

Tabulka 33 TOP 5 hodnocených opatření v rámci workshopu s veřejností v kategorii Nákladní doprava, citylogistika, sdílená mobilita, management mobility

NÁKLADNÍ DOPRAVA, CITYLOGISTIKA, SDÍLENÁ MOBILITA, MANAGEMENT MOBILITY

NÁZEV OPATŘENÍ	CELKEM
Realizace a podpora realizace firemních a institucionálních plánů mobility	6
Realizace participačních aktivit s veřejností a zjišťování zpětné vazby od občanů k otázkám městské mobility	5
Zřízení pozice městského koordinátora mobility	4
Realizace motivačních opatření pro společnosti/investory/developery v otázce udržitelné městské mobility	4
Zajištění spolupráce mezi městskými a ostatními zainteresovanými subjekty v mobilitě	3

9.5 PROJEDNÁNÍ NÁVRHOVÉ ČÁSTI PUMM

Dne 21. 10. 2019 se uskutečnilo další setkání s veřejností. Předmětem setkání bylo představení výsledné zpracované návrhové části PUMM a její projednání.

V první části byly představeny výsledky z červnových workshopů, kde bylo možné hodnotit přínosy navržených opatření vč. jejich doplnění. Bylo představeno TOP 10 nejvíce hodnocených opatření ze všech kategorií, a to jak od odborné, tak od širší veřejnosti. V rámci rekapitulace byla přítomným znovu představena dělba přepravní práce města Děčína v roce 2018 a její porovnání s ostatními městy ČR i v zahraničí.

V další části byly představeny navržené scénáře mobility vč. přiřazených opatření. Zástupci zpracovatele postupně představili tři navrhované scénáře vývoje dopravního chování. Úkolem přítomných bylo u každého scénáře vyjádření svých názorů o daném scénáři, v diskusi měli vyzdvihnout přínosy a nedostatky daného scénáře. Ty jsou uvedeny v následujícím přehledu.

Scénář 1 – zachování stávajících podmínek	
přínosy	**nedostatky**
⌑ finanční úspora a šetrnost oproti dalším scénářům ⌑ umožňuje rychlou přepravu automobilem po městě ⌑ politicky průchodné řešení ⌑ dochází k rekonstrukcím stávající infrastruktury	⌑ zvýšení dopravní zátěže IAD na stávajících komunikacích a růst podílu IAD ⌑ scénář má negativní vliv na životní prostředí ⌑ neřeší současné problémy s intenzitou dopravy ⌑ nepodporuje nárůst a rozvoj VHD ⌑ nerozvíjí všechny dopravní módy (řeší jen IAD) ⌑ nemotivuje k užívání VHD a dalším udržitelným módům ⌑ bezpečnost na komunikacích města slábne vlivem vyššího provozu IAD

Scénář 2 – s aktivní politikou zaměřený na podporu využívání všech módů bez cyklistické dopravy	
přínosy	**nedostatky**
⌑ vyhne se obtížným řešením v oblasti cyklodopravy ⌑ navýšení ploch pro parkování (místa v parkovacích domech) ⌑ rychlé naplnění vize města v oblasti dopravy ⌑ finančně šetrnější než scénář 3	⌑ nerozvíjí cyklodopravu ⌑ chybí cyklistické propojení obou center města ⌑ bezpečnost na komunikacích města je pro všechny uživatele nízká ⌑ nemotivuje k užívání VHD a dalším udržitelným módům ⌑ bezpečnost na komunikacích města slábne vlivem vyššího provozu IAD

Scénář 3 – s aktivní politikou zaměřený na podporu využívání všech módů dopravy (se zahrnutím opatření i pro IAD)	
přínosy	**nedostatky**
⌑ pokles intenzit IAD ⌑ nárůst počtu cest v rámci VHD (výhledový modal split) ⌑ nárůst počtu uživatelů v cyklodopravě (výhledový modal split) ⌑ vznik a rozvoj systému P+R ⌑ revitalizace Kozí dráhy na cyklostezku ⌑ zahrnuje úpravu přednádražního prostoru pro multimodální využití v dopravě	⌑ investiční zátěž v případě naplnění scénáře

Z debaty s přítomnými vyplynulo, že nejpřínosnějším scénářem je scénář řešící všechny módy dopravy tzn. IAD, veřejnou, pěší a cyklistickou dopravu. Jedná se o scénář č. 3. Na závěr debaty byly představeny dopady navrženého scénáře a zahrnutých opatření. Zároveň byla veřejnost seznámena s vytvořeným dopravním modelem a vysvětlena jeho úloha v rámci PUMM. Pomocí výřezu kartogramu dopravního modelu byl prezentován rozdíl dopravy mezi výhledovým stavem v roce 2050 a stávajícím stavem v roce 2018. Na závěr prezentace byl shrnut celý proces tvorby dokumentu PUMM a připomenuty jednotlivé nejvýznamnější milníky ve zpracování a rekapitulace částí PUMM. Veřejnost měla možnost se k prezentovaným výsledkům návrhové části vyjádřit a vzájemně ji se zpracovateli prodiskutovat. Vznešené relevantní připomínky byly zapracovány do konečné podoby dokumentu PUMM.



Obrázek 94 Veřejné projednání návrhové části PUMM 21. 10. 2019

10 EKONOMICKÁ ROZVAHA A ZDROJE FINANCOVÁNÍ

10.1 ZAJIŠTĚNÍ FINANČNÍHO RÁMCE

Kapitola uvádí vybrané finanční ukazatele v rámci rozpočtů města a dopravního podniku.

10.1.1 Rozpočet města Děčín

V následující tabulce 34 jsou přehledně uvedeny vybrané ekonomické ukazatele z rozpočtů města v předchozích třech letech. Pro rok 2017 a 2018 je prezentován konečný upravený rozpočet platný ke konci daného roku, pro rok 2019 je prezentován pouze schválený (předpokládaný) rozpočet pro rok 2019.

Tabulka 34 Vývoj vybraných ekonomických ukazatelů z rozpočtů města 2017 – 2019 (zdroj: Magistrát města Děčín)

Ukazatel	Upravený rozpočet k 31.12.2017	Upravený rozpočet k 31.12.2018	Schválený rozpočet na rok 2019
PŘÍJMY CELKEM	847 552	1 019 903	926 079
VÝDAJE CELKEM	1 057 420	1 128 851	984 445
z toho:			
osobní lodní doprava	400	400	400
silnice (opravy a údržba MK, mostků, propustků, čistění města)	82 506	81 091	70 133
ostatní záležitosti pozemních komunikací	300	300	300
provoz veřejné silniční dopravy (opravy a údržby přístřešků MAD)	780	600	600
bezpečnost silničního provozu		20	20
ostatní záležitosti v silniční dopravě (odtahy, dopravní značení, SSZ, pohotovostní služby, aj.)	2 681	3 556	3 166
provoz vnitrozemské plavby (přívoz a infrastr.)	790	800	752
dopravní obslužnost – kompenzace veřejné služby v přepravě cestujících (MAD)	56 514	61 412	70 000
dopravní obslužnost – kompenzace veřejné služby v přepravě cestujících (IDS)	3 086	2 847	
dopravní obslužnost – kompenzace veřejné služby v přepravě cestujících - doplatek		1 685	

10.1.2 Rozpočet Dopravního podniku města Děčín

Následující tabulka 35 uvádí zjednodušené výsledky hospodaření Dopravního podniku města Děčín v letech 2015 až 2018. Lze v ní sledovat vývoj vybraných ukazatelů hospodaření, zejména celkové výnosy, celkové náklady a hospodářský výsledek. U výnosů jsou poté vybrány ty nejvýznamnější z nich.

Tabulka 35 Vývoj vybraných ukazatelů hospodaření za období 2015 až 2018 (zdroj: výroční zprávy DPMD)

Název ukazatele	Skutečnost 2015	Skutečnost 2016	Skutečnost 2017	Skutečnost 2018
VÝNOSY CELKEM	200 687	162 678	183 478	197 745
z toho:				
tržby za jízdné MAD	49 222	46 715	40 729	32 869
kompenzace MAD	47 500	47 500	55 250	61 577
kompenzace Ústecký kraj	0	1 927	2 944	4 795
doúčtování prokazatelné ztráty MAD	5 109	1 263	1 685	4 826
Jízdné (systém clearing)	0	227	3 909	8 565
NÁKLADY CELKEM	209 820	175 111	191 379	209 536
HOSPODÁŘSKÝ VÝSLEDEK	-9 133	-12 433	-7 901	-11 791

10.2 ZDROJE FINANCOVÁNÍ

Pro projekty v rámci udržitelných forem dopravy je možné využít finanční prostředky z několika úrovní finančních zdrojů. Kromě vlastních zdrojů se v projektu objevují opatření, jejichž financování bude nutné ze zdrojů dalších zainteresovaných subjektů. Možnými zdroji financování jsou:

- vlastní zdroje
  - rozpočet města Děčín
- zdroje majoritního dopravce
  - rozpočet Dopravního podniku města Děčín
- zdroje krajské
  - Ústecký kraj
  - Doprava Ústeckého kraje
- zdroje státních organizací
  - SŽDC
  - ŘSD
- zdroje ze státního rozpočtu
  - SFDI
  - SFŽP
- další zdroje
  - rozpočty ostatních dopravců
  - rozpočty soukromých investorů

- mimorozpočtové zdroje veřejných financí
- příp. jiné

Kromě výše zmíněných finančních prostředků je možné využít dotačních zdrojů v rámci Evropských strukturálních a investičních fondů (ESIF) 2014 – 2020, přičemž realizace projektů spolufinancovaných z těchto zdrojů je možné až do roku 2023. V případě využití podpůrných fondů či programů EU je nutné brát na zřetel to, že náklady na projekty jsou propláceny zpětně a pouze v částečném poměru k celkovému finančnímu nároku, tj. nositelem určité části finančního plnění je vždy příjemce dotace. Předpokládané výše dotace jsou uvedeny v ekonomické rozvaze navržených opatření, viz kapitola 10.3.
Aktuálně jsou vypsané dva operační programy:

- Operační program doprava (OPD)
- Integrovaný regionální operační program (IROP)

V rámci evropských podpůrných fondů a programů bude možné na část opatření získat dotace i z Evropského sociálního fondu (ESF), konkrétně se jedná o:

- Operační program Zaměstnanost

10.3 EKONOMICKÁ ROZVAHA NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ

Následující tabulky 36, 37, 38 a 39 uvádí podrobnou finanční náročnost jednotlivých navržených opatření, a to pro jednotlivá návrhová období (rok 2022, rok 2030, rok 2050). **Uvedené částky lze však vnímat pouze jako orientační**, vyčísleny jsou formou odborného odhadu na základě zkušeností zadavatele, zpracovatele a dalších zainteresovaných subjektů. U každého opatření je zároveň uvedený také předpokládaný zdroj financování, kterému odpovídá i odpovědnost (za jeho financování i plnění) či předpokládané zdroje spolufinancování a možnost vazby na dotační tituly a jiné fondy.

V rámci navržených opatření je důležité myslet nejen na finanční náročnost ve smyslu jednorázové investice, ale i na finanční náročnost ve smyslu pravidelných provozních nákladů. I s těmito výdaji je poté potřebné počítat při zpracovávání rozpočtů na další období.

Tabulka 36 Finanční náročnost navržených opatření z kategorie Automobilová doprava, parkování

Označení aktivity	Název navržené aktivity	Návrhové období	Odpověd-nost	Investiční náklady celkem [Kč]	Zdroje financování [Kč]				Provozní náklady [rok]
					Dopravní podnik města Děčína	město Děčín	ostatní	příspěvek z dotačních titulů	
A1	Realizace vyhrazených míst pro krátkodobé zastavení typu K+R	2022	MMD	500 000		500 000			200 000
A2	Modernizace a rekonstrukce Teplické ul.	2030	MMD, ŘSD	50 000 000		50 000 000			200 000
A4	Řešení komunikační smyčky Podmokelská - Hankova - Uhelná - Poštovní (zobousměrnění Podmokelské ul.)	2022	ŘSD	20 000 000			20 000 000		
A6	Realizace komunikačního propojení místních částí Horní Oldřichov a Letná	2030	MMD	30 000 000		15 000 000		15 000 000	300 000
A7	Realizace komunikačního propojení místních částí Letná a Václavov	2030	MMD	30 000 000		15 000 000		15 000 000	300 000
A8	Napojení ulice Oblouková na ul. 2. polské armády	2022	MMD	5 000 000		5 000 000			
A9	Rekonstrukce komunikace (lesní cesty) spojující místní části Maxičky a Dolní Žleb	2030	MMD	25 000 000		6 250 000		18 750 000	100 000
A10	Realizace a modernizace vybraných místních a obslužných komunikací	2022	MMD	30 000 000		7 500 000		22 500 000	
		2030	MMD	70 000 000		17 500 000		52 500 000	
		2050	MMD	bude specifikováno v následující aktualizaci PUMM					
A11	Průběžná modernizace vybraných komunikací I., II. a III. třídy	2022	ŘSD, ÚK	60 000 000			60 000 000		
		2030	ŘSD, ÚK	60 000 000			60 000 000		
		2050	ŘSD, ÚK	bude specifikováno v následující aktualizaci PUMM					
A14	Výstavba kapacitního parkoviště P+R u autobusového nádraží	2030	MMD	80 000 000		12 000 000		68 000 000	500 000
A15	Výstavba parkovacího domu v ulici Maroldova	2030	MMD	60 000 000		9 000 000		51 000 000	500 000
A16	Výstavba parkovacího domu v ulici Labská	2030	MMD	60 000 000		9 000 000		51 000 000	500 000
A17	Výstavba parkovacího domu v ulici U Plovárny	2030	MMD	110 000 000		16 500 000		93 500 000	1 000 000
A18	Výstavba kapacitního parkoviště P+R u železniční stanice Děčín východ	2030	MMD	60 000 000		9 000 000		51 000 000	500 000
A19	Výstavba garážového domu v ul. Kamenická	2030	MMD	50 000 000		7 500 000		42 500 000	500 000
A20	Omezení parkovacích kapacit na Masarykově nám. a v jeho okolí	2030	MMD	100 000		100 000			
A21	Rekonstrukce/modernizace vybraných křižovatek na komunikační síti za účelem zvýšení jejich bezpečnosti	2022	MMD, ŘSD	2 000 000		2 000 000			
		2030	MMD, ŘSD	40 000 000		20 000 000		20 000 000	
		2050	MMD, ŘSD	bude specifikováno v následující aktualizaci PUMM					
A22	Rekonstrukce/modernizace vybraných komunikací za účelem zvýšení jejich bezpečnosti	2022	MMD, ŘSD	10 000 000		1 500 000		8 500 000	
		2030	MMD, ŘSD	20 000 000		3 000 000		17 000 000	
		2050	MMD, ŘSD	bude specifikováno v následující aktualizaci PUMM					
A23	Řešení kritických míst na komunikační síti s velkou nehodovostí za účelem zvýšení bezpečnosti	2022	MMD, ŘSD	6 000 000		1 000 000		5 000 000	
		2030	MMD, ŘSD	20 000 000		3 000 000		17 000 000	
		2050	MMD, ŘSD	bude specifikováno v následující aktualizaci PUMM					

Označení aktivity	Název navržené aktivity	Návrhové období	Odpověd-nost	Investiční náklady celkem [Kč]	Zdroje financování [Kč]				Provozní náklady [rok]
					Dopravní podnik města Děčína	město Děčín	ostatní	příspěvek z dotačních titulů	
A24	Omezení, příp. vyloučení IAD z části ul. Čsl. mládeže (prostor přednádraží)	2030	MMD	100 000		100 000			
A25	Realizace zklidňujících opatření na komunikační síti	2022	MMD	1 000 000		150 000		850 000	
		2030	MMD	2 000 000		300 000		1 700 000	
		2050	MMD	3 000 000		450 000		2 550 000	
A26	Snížení rychlostí a restrikce v obou centrech města	2022	MMD	3 000 000		3 000 000			
A27	Realizace jednosměrných ulic na vytipovaných úsecích komunikační sítě	2022	MMD	1 000 000		1 000 000			
		2030	MMD	500 000		500 000			
A28	Odstranění bezpečnostních závad na stávající infrastruktuře	2022	MMD, ŘSD	3 000 000		3 000 000			
		2030	MMD, ŘSD	10 000 000		10 000 000			
		2050	MMD, ŘSD	bude specifikováno v následující aktualizaci PUMM					
A29	Realizace dynamického řízení provozu na křižovatkách vybavených SSZ	2030	MMD	10 000 000		10 000 000			1 000 000
A30	Modernizace řídících jednotek křižovatek vybavených SSZ, jejich vzájemná koordinace	2030	MMD	1 000 000		1 000 000			
A31	Rozvoj a realizace inteligentních navigačních prvků na komunikační síti, vč. proměnného dopravního značení	2030	MMD	10 000 000		10 000 000			200 000
A32	Rozvoj a realizace inteligentních navigačních prvků pro parkování	2030	MMD	5 000 000		5 000 000			400 000
A33	Realizace inteligentního systému pro čtení RZ vozidel na vybraných místech ve městě	2022	MMD	4 000 000		4 000 000			800 000
		2030	MMD	8 000 000		8 000 000			1 600 000
A34	Modernizace stávajícího kamerového systému	2030	MMD	2 000 000		2 000 000			
A35	Zvýšení počtu míst s kamerovým systémem	2030	MMD	5 000 000		5 000 000			250 000
A36	Cenová politika parkování	2022	MMD						
A38	Omezení parkovacích kapacit v centru Děčína	2022	MMD	100 000		100 000			
		2030	MMD	100 000		100 000			
A39	Omezení parkovacích kapacit v centru Podmokel	2022	MMD	100 000		100 000			
A40	Výstavba kapacitního parkoviště v lokalitě Předmostí mezi žel. mostem a okružní křižovatkou	2030	MMD	100 000 000		15 000 000		85 000 000	1 000 000
A41	Výstavba dobíjecích stanic pro elektromobily na vytipovaných místech	2030	MMD, soukr.	5 000 000			2 000 000	3 000 000	100 000
A42	Realizace vyhrazených parkovacích stání pro elektromobily ve vytipovaných lokalitách města	2022	MMD	100 000		100 000			
A43	Realizace bezplatného parkování pro elektromobily na zpoplatněných parkovištích	2022	MMD	100 000		100 000			
A44	Modernizace povrchů vozovek	2022	MMD	60 000 000		30 000 000		30 000 000	
		2030	MMD	160 000 000		80 000 000		80 000 000	
		2050	MMD	bude specifikováno v následující aktualizaci PUMM					
A45	Realizace protihlukových opatření	2030	MMD	33 000 000		33 000 000			
A46	Podpora vozidel s alternativními druhy pohonu	2022	MMD	200 000		200 000			
		2030	MMD	400 000		400 000			
		2050	MMD	bude specifikováno v následující aktualizaci PUMM					
A47	Řešení křižovatky ul. Litoměřická × Rytířská × Březová ("u Corsa")	2022	MMD	20 000 000		20 000 000			

Označení aktivity	Název navržené aktivity	Návrhové období	Odpověd-nost	Investiční náklady celkem [Kč]	Zdroje financování [Kč]				Provozní náklady [rok]
					Dopravní podnik města Děčína	město Děčín	ostatní	příspěvek z dotačních titulů	
A48	Omezení vjezdu IAD do ul. Labské nábřeží, resp. jeho zklidnění od motorové dopravy	2030	MMD	1 000 000		1 000 000			
A49	Omezení vjezdu IAD na Tyršův most, ul. Tyršova, Radniční, Masarykovo náměstí	2030	MMD	1 000 000		1 000 000			
A50	Elektronický sběr dat intenzit dopravy na vybraných komunikacích	2030	MMD	5 000 000		5 000 000			1 000 000
A51	Zřízení dopravního dispečinku	2030	MMD	5 000 000		5 000 000			1 000 000
A52	Zajištění průjezdnosti vozidel na komunikační síti	2022	MMD	500 000		500 000			
		2030	MMD	30 000 000		30 000 000			

CELKEM (maximální varianta)	2022	**226 600 000**	**0**	**79 750 000**	**80 000 000**	**66 850 000**
	2030	**1 159 200 000**	**0**	**415 250 000**	**62 000 000**	**681 950 000**

Tabulka 37 Finanční náročnost navržených opatření z kategorie Pěší a cyklistická doprava

Označení aktivity	Název navržené aktivity	Návrhové období	Odpověd-nost	Investiční náklady celkem [Kč]	Zdroje financování [Kč]				Provozní náklady [rok]
					Dopravní podnik města Děčína	město Děčín	ostatní	příspěvek z dotačních titulů	
P/C1	Realizace bezbariérových úprav na stávající pěší infrastruktuře (průběžně)	2022	MMD	1 000 000		150 000		850 000	
		2030	MMD	3 000 000		450 000		2 550 000	
		2050	MMD	bude specifikováno v následující aktualizaci PUMM					
P/C2	Realizace bezbariérových úprav na stávající cyklistické infrastruktuře (průběžně)	2022	MMD	1 000 000		150 000		850 000	
		2030	MMD	5 000 000		1 000 000		4 000 000	
		2050	MMD	10 000 000		2 000 000		8 000 000	
P/C3	Revitalizace nábřeží řeky Labe, vytvoření pobytového prostoru a komunikačních propojení	2022	MMD	1 000 000		1 000 000			
		2030	MMD	50 000 000		7 500 000		42 500 000	1 000 000
P/C5	Podpora realizace stanovišť bikesharingu	2022	MMD	500 000		500 000			
P/C7	Realizace pěšího a cyklistického tahu podél břehu Labe od navrhovaného přívozu v Rozběsech po Tyršův most	2030	MMD	20 000 000		2 000 000		18 000 000	50 000
P/C8	Dobudování sítě komunikací pro pěší	2022	MMD	5 000 000		5 000 000			250 000
		2030	MMD	25 000 000		25 000 000			1 250 000
		2050	MMD	bude specifikováno v následující aktualizaci PUMM					
P/C9	Realizace propojení obou center města vč. řešení návazností	2022	MMD	100 000		100 000			
		2030	MMD	1 000 000		1 000 000			
		2050	MMD	bude specifikováno v následující aktualizaci PUMM					
P/C10	Modernizace komunikací pro pěší	2022	MMD	8 000 000		2 400 000		5 600 000	
		2030	MMD	21 000 000		6 300 000		14 700 000	
		2050	MMD	bude specifikováno v následující aktualizaci PUMM					
P/C11	Realizace a rozvoj sítě doprovodné infrastruktury pro pěší	2022	MMD	2 100 000		2 100 000			
		2030	MMD	5 600 000		5 600 000			
		2050	MMD	bude specifikováno v následující aktualizaci PUMM					
P/C12	Modernizace stávající sítě doprovodné infrastruktury pro pěší	2022	MMD	600 000		600 000			
		2030	MMD	1 600 000		1 600 000			
		2050	MMD	bude specifikováno v následující aktualizaci PUMM					
P/C13	Realizace lávky Děčín - Podmokly (pro pěší a cyklisty)	2022	MMD	50 000 000		25 000 000		25 000 000	2 500 000
P/C14	Přebudování železniční trati č. 132 „Kozí dráha“ na cyklostezku	2030	MMD ÚK	25 000 000		3 000 000		22 000 000	1 250 000
P/C16	Realizace a rozvoj cykloobousměrek v ulicích s jednosměrným provozem motorové dopravy	2022	MMD	100 000		100 000			
P/C17	Rozvoj městských páteřních cyklotras	2022	MMD	1 000 000		1 000 000			100 000
		2030	MMD	2 000 000		2 000 000			200 000
		2050	MMD	bude specifikováno v následující aktualizaci PUMM					
P/C18	Rozvoj integračních cykloopatření na komunikačním skeletu města	2022	MMD	1 000 000		1 000 000			50 000
		2030	MMD	2 000 000		2 000 000			100 000
P/C19	Podpora realizace služby Cargobike	2030	MMD	500 000					50 000

P/C20	Modernizace stávajících cyklotras	2022	MMD	2 000 000		500 000		1 500 000	
		2030	MMD	5 000 000		1 000 000		4 000 000	
		2050	MMD	bude specifikováno v následující aktualizaci PUMM					
P/C21	Dobudování stávající páteřní cyklostezky č. 2 - Labská stezka	2030	MMD	4 000 000		600 000		3 400 000	100 000
P/C22	Dobudování stávající páteřní cyklotrasy č. 15 - Ploučnická stezka	2030	MMD	2 000 000		300 000		1 700 000	50 000
P/C23	Realizace míst pro sportovní cyklistiku - pumptrack, bike trail, bikepark	2022	MMD	500 000		500 000			
		2030	MMD	3 000 000		500 000		2 500 000	150 000
P/C25	Modernizace a rozvoj značení cyklotras	2022	MMD	100 000		100 000			
		2030	MMD	250 000		250 000			
		2050	MMD	bude specifikováno v následující aktualizaci PUMM					
P/C26	Podpora pro zavedení bikesharingu	2022	MMD	500 000		500 000			
P/C27	Rozvoj sítě stojanů pro jízdní kola (jako doprovodná infrastruktura ve veřejném prostoru)	2022	MMD	200 000		200 000			50 000
		2030	MMD	500 000		500 000			50 000
		2050	MMD	bude specifikováno v následující aktualizaci PUMM					
P/C28	Rozvoj sítě úschoven pro jízdní kola	2030	MMD	500 000		500 000			100 000
P/C29	Realizace odpočinkových míst pro cyklisty	2022	MMD	300 000		300 000			15 000
		2030	MMD	600 000		600 000			30 000
P/C30	Realizace venkovních servisních míst pro jízdní kola na vytipovaných místech	2022	MMD	100 000		100 000			10 000
		2030	MMD	200 000		200 000			20 000
P/C31	Podpora/realizace doprovodné infrastruktury ve školách, veřejných institucích a u významných zaměstnavatelů	2022	MMD	100 000		100 000			50 000
		2030	MMD	250 000		250 000			50 000
		2050	MMD	bude specifikováno v následující aktualizaci PUMM					
P/C33	Realizace infopanelů na vstupech cyklostezek do území, na kříženích a významných místech	2022	MMD	100 000		100 000			10 000
		2030	MMD	100 000		100 000			10 000
P/C34	Výstavba parkovišť B+R u významných zastávek VHD	2030	MMD	1 500 000		750 000		750 000	75 000
P/C35	Realizace bezbariérových úprav u center služeb a do veřejných budov a institucí	2022	MMD	500 000		500 000			
		2030	MMD	5 000 000		750 000		4 250 000	
		2050	MMD	bude specifikováno v následující aktualizaci PUMM					
P/C36	Realizace bezbariérových úprav na veřejném prostoru	2022	MMD	750 000		112 500		637 500	
		2030	MMD	4 500 000		675 000		3 825 000	
		2050	MMD	bude specifikováno v následující aktualizaci PUMM					
P/C37	Realizace rozšíření chodníků a pobytových prostorů na úkor silnic pro motorová vozidla	2022	MMD	součástí opatření …..					
		2030	MMD						
		2050	MMD	bude specifikováno v následující aktualizaci PUMM					
P/C38	Zatraktivnění obou center města	2030	MMD	4 000 000		4 000 000			
P/C39	Realizace architektonických soutěží na úpravu veřejných prostor	2022	MMD						400 000
		2030	MMD						400 000
		2050	MMD	bude specifikováno v následující aktualizaci PUMM					
P/C40	Realizace běžeckých tras	2030	MMD	5 000 000		5 000 000			250 000
P/C41	Realizace naučných stezek po turistických zajímavostech města	2022	MMD	300 000		300 000			
P/C42	Revitalizace a obnova zeleně, parků a parčíků	2022	MMD	5 000 000		750 000		4 250 000	
		2030	MMD	20 000 000		3 000 000		17 000 000	
		2050	MMD	bude specifikováno v následující aktualizaci PUMM					

P/C43	Realizace nových zelených ploch, parků a parčíků	2022	MMD	6 000 000		900 000		5 100 000	
		2030	MMD	22 000 000		3 300 000		18 700 000	
		2050	MMD	bude specifikováno v následující aktualizaci PUMM					
P/C45	Realizace a modernizace mobiliáře a doprovodné infrastruktury	2022	MMD	2 100 000		2 100 000			
		2030	MMD	5 600 000		5 600 000			
		2050	MMD	bude specifikováno v následující aktualizaci PUMM					
P/C46	Realizace vodních prvků na veřejných prostorech	2030	MMD	250 000		50 000		200 000	50 000
		2050	MMD	750 000		112 500		637 500	100 000
P/C47	Realizace doprovodných prvků veřejného prostoru pro pobytové i sportovní aktivity (BBQ místa, altánky, pingpongové stoly, apod…)	2022	MMD	1 500 000		1 500 000			
		2030	MMD	3 000 000		3 000 000			
		2050	MMD	bude specifikováno v následující aktualizaci PUMM					
P/C48	Realizace veřejných WC	2022	MMD	500 000		500 000			100 000
		2030	MMD	500 000		500 000			100 000
P/C49	Odstranění bezpečnostních závad na stávající infrastruktuře pro pěší a cyklisty	2022	MMD	1 000 000		500 000		500 000	
		2030	MMD	1 000 000		500 000		500 000	
		2050	MMD	bude specifikováno v následující aktualizaci PUMM					
P/C50	Realizace bezpečných přechodů pro chodce a míst pro přecházení	2022	MMD	1 000 000		150 000		850 000	
		2030	MMD	6 000 000		900 000		5 100 000	
		2050	MMD	bude specifikováno v následující aktualizaci PUMM					
P/C51	Segregace chodců a cyklistů na samostatné stezky	2022	MMD	součástí opatření …..					
		2030	MMD						
		2050	MMD	bude specifikováno v následující aktualizaci PUMM					
P/C52	Řešení kritických míst s nehodovostí chodců a cyklistů	2022	MMD	400 000		400 000			
		2030	MMD	1 000 000		1 000 000			
		2050	MMD	bude specifikováno v následující aktualizaci PUMM					
P/C53	Rozvoj pěších zón	2030	MMD	1 000 000		1 000 000			
P/C54	Rozvoj Obytných zón a Zón 30	2022	MMD	200 000		200 000			
		2030	MMD	600 000		600 000			
P/C55	Výstavba dobíjecích stanic pro elektrokola na vytipovaných místech	2030	MMD	800 000		400 000		400 000	40 000
P/C56	Realizace projektu Bezbariérová trasa č. 1	2022	MMD	27 673 998		19 986 998		7 686 998	
		2030	MMD	65 000 000		9 750 000		55 250 000	
P/C57	Realizace projektu Bezbariérová trasa č. 2	2022	MMD	4 520 257		678 038		3 842 219	
P/C58	Realizace projektu Bezbariérová trasa č. 3	2030	MMD	2 500 000		375 000		2 125 000	
P/C59	Zklidnění Křížové ul. - pěší zóna s vyloučením provozu IAD, vč. zklidnění provozu v přilehlých ulicích	2022	MMD	10 000 000		10 000 000			
P/C60	Zklidnění a revitalizace Zámeckého náměstí	2030	MMD	5 000 000		5 000 000			
P/C61	Zklidnění a revitalizace Masarykova náměstí	2030	MMD	2 000 000		2 000 000			

CELKEM (maximální varianta)	2022	**136 744 255**	**0**	**80 077 536**	**0**	**56 666 717**	
	2030	**334 350 000**	**0**	**110 400 000**	**0**	**223 450 000**	

Tabulka 38 Finanční náročnost navržených opatření z kategorie Veřejná hromadná doprava

Označení aktivity	Název navržené aktivity	Návrhové období	Odpověd-nost	Investiční náklady celkem [Kč]	Zdroje financování [Kč]				Provozní náklady [rok]
					Dopravní podnik města Děčína	město Děčín	ostatní	příspěvek z dotačních titulů	
V1	Revize spojů MAD, optimalizace nabídky, jejich vzájemná provázanost (realizace prokladů na společných úsecích)	2022	DPMD	0					
		2030	DPMD	0					
		2050	DPMD	0					
V2	Zkrácení intervalů na vybraných linkách MAD ve vytipovaných částech dne a týdne	2022	DPMD						1 000 000
V3	Optimalizace linkového vedení (sjednocení víkendového provozu s provozem v pracovní dny)	2022	DPMD	0					
V4	Posílení provozu a optimalizace linkového vedení noční dopravy	2022	DPMD						500 000
V7	Prodloužení časové platnosti jednorázové jízdenky ve dnech pracovního volna	2022	DPMD MMD	0					
V8	Zavedení nástupu všemi dveřmi v MAD	2022	DPMD	souvisí s opatřením V63					
V10	Rozšíření nabídky spojů DÚK do okolních obcí	2022	DPMD						2 000 000
		2030	DPMD						4 000 000
V11	Řešení návazností jednotlivých linek a optimalizace časových poloh spojů VHD	2022	DPMD	0					
		2030	DPMD	0					
		2050	DPMD	bude specifikováno v následující aktualizaci PUMM					
V12	Snížení docházkových vzdáleností na linky MAD v místní části IX - Bynov - lokalita ul. Na Vyhlídce	2022	DPMD						700 000
V13	Snížení docházkových vzdáleností na linky MAD v místní části XXXII - Boletice nad Labem - lokalita ul. Verneřická - Kostelní - Pražská	2030	DPMD						250 000
V14	Snížení docházkových vzdáleností na linky MAD v místní části XXVII - Březiny - lokalita ul. Kosmonautů	2022	DPMD						900 000
V15	Snížení docházkových vzdáleností na linky MAD v místní části IV - Podmokly, část Žlíbek - ul. Bělská, Červený Vrch	2030	DPMD						300 000
V17	Snížení docházkových vzdáleností na linky MAD v rozvojových oblastech - řešení zastávek a vytvoření rezerv pro vybudování obratišť	2030	DPMD	5 000 000		1 250 000		3 750 000	
		2050	DPMD	bude specifikováno v následující aktualizaci PUMM					
V18	Realizace bezbariérových úprav na stávajících zastávkách HD, vč. zajištění bezbariérového přístupu na zastávku	2022	MMD	3 000 000		2 250 000		750 000	
		2030	MMD	6 000 000		4 500 000		1 500 000	
V25	Realizace železniční zastávky Boletice - město	2030	MMD, ÚK, SŽDC	15 000 000			15 000 000		
V27	Pořízení vozidlového parku DÚK a jeho obnova	2022	ÚK	*			*	*	
		2030	ÚK	*			*	*	
		2050	ÚK	bude specifikováno v následující aktualizaci PUMM					
V28	Podpora a zajištění turistických linek do turistických cílů	2030	DPMD, ÚK						1 000 000
V29	Pořízení malokapacitních vozidel MAD	2030	DPMD	17 500 000	2 625 000			14 875 000	
		2050	DPMD	bude specifikováno v následující aktualizaci PUMM					
V31	Zavedení dopravní obsluhy místní části XX - Nová Ves pomocí linky MAD	2030	DPMD						200 000
V32	Zavedení dopravní obsluhy místní části XXIX - Hoštice nad Labem pomocí linky MAD	2030	DPMD						600 000
V33	Zavedení dopravní obsluhy místní části XXXIV - Chlum pomocí linky MAD	2030	DPMD						1 200 000

V34	Zavedení dopravní obsluhy místní části XV - Prostřední Žleb pomocí linky MAD	2050	DPMD						850 000
V35	Zavedení dopravní obsluhy místní části XXV - Chmelnice pomocí linky MAD	2030	DPMD						600 000
V36	Realizace nových zastávek MAD na prodloužených trasách	2022	MMD	1 000 000		1 000 000			
		2030	MMD	3 000 000		3 000 000			
		2050	MMD	bude specifikováno v následující aktualizaci PUMM					
V37	Realizace přívozu Rozběsesy - Staré Město	2030	MMD						400 000
V41	Rozvoj vyhrazených jízdních pruhů pro autobusy VHD na vybraných místech komunikační sítě	2030	MMD	5 000 000		2 500 000		2 500 000	
V42	Realizace preferenčních opatření pro autobusy VHD na křižovatkách vybavených SSZ	2030	MMD	10 000 000		5 000 000		5 000 000	
V43	Modernizace zastávek (nástupní hrany, prvky pro nevidomé a slabozraké, bezbariérový přístup)	2022	MMD	3 000 000		2 250 000		750 000	
		2030	MMD	6 000 000		4 500 000		1 500 000	
V44	Modernizace a rozšíření doprovodné infrastruktury na zastávkách MAD a DÚK (zastávkové přístřešky, lavičky, koše)	2022	MMD	1 000 000		1 000 000			
		2030	MMD	1 500 000		1 500 000			
		2050	MMD	bude specifikováno v následující aktualizaci PUMM					
V45	Modernizace zázemí dopravního podniku (odstavné plochy, haly, technologie)	2030	DPMD	20 000 000	20 000 000				
		2050	DPMD	bude specifikováno v následující aktualizaci PUMM					
V46	Optimalizace počtu zastávek a jejich doplnění na stávajících trasách MAD	2022	DPMD	500 000	500 000				
		2030	DPMD	1 000 000	1 000 000				
V47	Modernizace vozového parku MAD (obnova vozidel)	2022	DPMD	111 400 000	39 000 000			72 400 000	
		2030	DPMD	167 900 000	58 765 000			109 135 000	
		2050	DPMD	bude specifikováno v následující aktualizaci PUMM					
V48	Realizace dopravního terminálu u železniční stanice Děčín hl.n. (přesun autobusového nádraží)	2050	MMD	30 000 000	4 500 000			25 500 000	500 000
V49	Řešení vzájemných návazností jednotlivých linek MAD v dopravních uzlech či ve významných stykových zastávkách	2022	DPMD	0					
V50	Řešení návazností jednotlivých linek MAD na spoje železniční dopravy a autobusové spoje DÚK v dopravním uzlu Hlavní nádraží	2022	DPMD, ÚK	0					
V51	Sjednocení nástupních míst pro linky MAD a DÚK jedoucích stejným směrem	2022	DPMD, ÚK	0					
V52	Realizace dopravního terminálu u železniční stanice Děčín východ	2030	MMD	10 000 000	1 500 000			8 500 000	250 000
V55	Rozšiřování inteligentních zastávek na zastávkách MAD	2022	MMD	3 000 000	450 000			2 550 000	150 000
		2030	MMD	6 000 000	900 000			5 100 000	300 000
		2050	MMD	bude specifikováno v následující aktualizaci PUMM					
V56	Využití vodíkové technologie jako pohon pro vozidla MAD, s nutností vybudování infrastruktury spojené s provozem, vč. nákupu nových vozidel (autobusů) na vodíkový pohon	2030	DPMD	90 000 000	9 000 000			81 000 000	15 000 000
		2050	DPMD	bude specifikováno v následující aktualizaci PUMM					
V57	Rozvoj elektromobility v MAD - nákup a provoz elektrobusů, vč. realizace související infrastruktury	2030	DPMD	30 000 000	4 500 000			25 500 000	600 000
		2050	DPMD	bude specifikováno v následující aktualizaci PUMM					
V58	Podpora provozování vozidel na CNG	2022	DPMD	souvisí s opatřením V47					
		2030	DPMD						
V60	Výstavba a modernizace zázemí pro řidiče vozidel HD a další provozní personál (zejm. na konečných zastávkách)	2030	DPMD	5 000 000	5 000 000				250 000
V62	Podpora zajištění dostatečné dopravní obslužnosti (vč. zajištění a navýšení potřebných finančních prostředků/kompenzací)	2022	MMD						6 000 000
		2030	MMD						6 000 000
		2050	MMD	bude specifikováno v následující aktualizaci PUMM					
V63	Modernizace odbavovacího systému	2030	DPMD	30 000 000	4 500 000			25 500 000	

V64	Modernizace, příp. rozšíření kapacit čerpacích stanic pro vozidla MAD	2030	DPMD	15 000 000	2 250 000			12 750 000	

CELKEM (maximální varianta)	2022	**122 900 000**	**39 950 000**	**6 500 000**	**0**	**76 450 000**
	2030	**443 900 000**	**107 415 000**	**22 250 000**	**15 000 000**	**296 610 000**

Tabulka 39 Finanční náročnost navržených opatření z kategorie Nákladní doprava, citylogistika, sdílená mobilita, management mobility

Označení aktivity	Název navržené aktivity	Návrhové období	Odpověd-nost	Investiční náklady celkem [Kč]	Zdroje financování [Kč]				Provozní náklady [rok]
					Dopravní podnik města Děčína	město Děčín	ostatní	příspěvek z dotačních titulů	
M1	Zavedení kombinované jízdenky na MAD (DÚK) a P+R	2030	MMD ÚK	0					
M2	Zavedení kombinovaného předplatného na MAD (DÚK), P+R, bikesharing, příp. další související služby	2030	MMD ÚK	0					
M5	Realizace platformy pro sdílení informací o sdílené mobilitě ve městě	2022	MMD	1 000 000		1 000 000			200 000
		2030	MMD	5 000 000		5 000 000			400 000
		2050	MMD	bude specifikováno v následující aktualizaci PUMM					
M8	Sdílení dopravních informací v zavedených platformách	2022	MMD DPMD ÚK	1 000 000		1 000 000			200 000
M9	Zpracování studie na optimalizaci zásobování v centrech města (časové omezení, omezení typu vozidla,…)	2030	MMD	400 000		400 000			
M11	Realizace parkovacích a odstavných ploch pro vozidla nákladní dopravy	2030	MMD	3 000 000		3 000 000			150 000
M12	Zlepšení a optimalizace napojení překladišť kombinované dopravy na komunikační síť města	2030	MMD	300 000		300 000			
M13	Omezení vjezdu nákladní dopravy do center města	2022	MMD	100 000		100 000			
M14	Omezení vjezdu tranzitní dopravy do center města	2030	MMD	vychází z ostatních navržených opatření					
M15	Realizace marketingových aktivit na podporu využívání páteřních cyklostezek	2030	MMD	500 000		500 000			
M16	Realizace marketingových aktivit na podporu turistických cílů ve městě a okolí	2022	MMD	5 000 000		5 000 000			
		2030	MMD	6 000 000		6 000 000			
		2050	MMD	8 000 000		8 000 000			
M17	Realizace marketingových aktivit na podporu cestovního ruchu s využitím udržitelných dopravních módů	2022	MMD	100 000		100 000			
		2030	MMD	200 000		200 000			
		2050	MMD	400 000		400 000			
M18	Zapojení města do aktivity Do práce na kole	2022	MMD						50 000
		2030	MMD						50 000
		2050	MMD						50 000
M19	Zapojení města do aktivity Do školy pěšky	2022	MMD						50 000
		2030	MMD						50 000
		2050	MMD						50 000
M20	Podpora destinační turistiky	2030	MMD						100 000
M21	Zajištění prezentace města jako podporovatele udržitelných dopravních módů	2022	MMD						100 000
		2030	MMD						100 000
		2050	MMD						100 000
M22	Průběžné vzdělávání a osvěta v otázce použitého dopravního prostředku při docházce dětí do školských zařízení	2022	MMD						50 000
		2030	MMD						50 000
		2050	MMD						50 000
M23	Realizace vzdělávacích a výchovných aktivit k otázkám městské mobility	2022	MMD						100 000
		2030	MMD						100 000

Označení aktivity	Název navržené aktivity	Návrhové období	Odpověd-nost	Investiční náklady celkem [Kč]	Zdroje financování [Kč]				Provozní náklady [rok]
					Dopravní podnik města Děčína	město Děčín	ostatní	příspěvek z dotačních titulů	
		2050	MMD						100 000
M24	Realizace participačních aktivit s veřejností a zjišťování zpětné vazby od občanů k otázkám městské mobility	2022	MMD						10 000
		2030	MMD						10 000
		2050	MMD						10 000
M25	Realizace a podpora realizace firemních a institucionálních plánů mobility	2030	MMD, Soukr.						100 000
		2050	MMD, Soukr.						100 000
M26	Realizace motivačních opatření pro společnosti/investory/developery v otázce udržitelné městské mobility	2022	MMD	60 000		60 000			
		2030	MMD	160 000		160 000			
		2050	MMD	200 000		200 000			
M27	Školení pracovníků magistrátu města	2022	MMD	60 000		60 000			
		2030	MMD	160 000		160 000			
		2050	MMD	vychází z ostatních navržených opatření					
M28	Zajištění implementace opatření z PUMM	2022	MMD	0					
		2030	MMD	0					
		2050	MMD	0					
M29	Zajištění pravidelné aktualizace PUMM	2030	MMD	1 000 000		200 000		800 000	
		2050	MMD	3 500 000		700 000		2 800 000	
M30	Zajištění realizace dalších projektů souvisejících s udržitelnou dopravou	2022	MMD	0					
		2030	MMD	0					
		2050	MMD	0					
M31	Zřízení pozice městského koordinátora mobility	2022	MMD	0					
M32	Přísnější dohled Policie ČR a městské policie na dodržování pravidel silničního provozu	2022	MMD	0					
		2030	MMD	0					
		2050	MMD	0					
M33	Zajištění spolupráce mezi městskými a ostatními zainteresovanými subjekty v mobilitě	2022	MMD	0					
		2030	MMD	0					
		2050	MMD	0					
M34	Realizace věrnostních programů pro obyvatele využívající udržitelné formy dopravy po městě	2030	MMD	0					
		2050	MMD	0					

CELKEM (maximalistická varianta)	2022	**7 320 000**	**0**	**7 320 000**	**0**	**0**
	2030	**16 720 000**	**0**	**15 920 000**	**0**	**800 000**

Statutární město Děčín
Mírové náměstí 1175/5
405 38 Děčín IV

PLÁN UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY MĚSTA DĚČÍN

Akční plán

Aktualizace květen 2022

11 AKČNÍ PLÁN

Cílem akčního plánu je vytvořit plán realizace jednotlivých navržených opatření, která povedou k plnění stanovených strategických a specifických cílů.
Navržená opatření jsou rozdělena dle předpokladu jejich realizace do třech návrhových horizontů, kterými jsou:

- rok 2022 (krátkodobý horizont)
- rok 2030 (střednědobý až dlouhodobý horizont)
- rok 2050 (výhledový horizont)

Detailní akční plán je sestaven pouze pro krátkodobý horizont – rok 2022, u kterého jsou již známy předpokládané termíny realizace jednotlivých opatření, a to v podobě časového harmonogramu. Tento krátkodobý horizont zároveň pokrývá aktuální plánovací období fondů EU.
Opatření v tomto časovém harmonogramu jsou zároveň seřazena dle jejich priority realizace. Popis odpovědnosti za realizaci konkrétních opatření, jejich finanční náročnost a vazby na dotační tituly jsou součástí kapitoly 10 Ekonomická rozvaha a zdroje financování.

Do střednědobého až dlouhodobého horizontu – rok 2030 a výhledového horizontu – rok 2050 jsou opatření pouze přiřazena bez detailnějšího časového zařazení, které by bylo z dnešního pohledu neurčitelné. Konkrétní akční plán pro tato období, vč. prioritizace opatření, bude sestaven až po uplynutí prvního návrhového období, tj. po roce 2022.

11.1 INSTITUCIONÁLNÍ ZAJIŠTĚNÍ

Odpovědnost za včasnou přípravu navržených opatření, jejich projednávání a následnou realizaci je uvedena u každého z opatření v kapitole 10 Ekonomická rozvaha a zdroje financování. V rámci navržených opatření se při realizaci opatření a plnění nastavených cílů počítá se zapojením těchto institucí:

- město Děčín (primární a nejvýznamnější odpovědnost)
- Ústecký kraj
- Dopravní podnik města Děčín, a.s.
- Dopravní společnost Ústeckého kraje
- další dopravci zajišťující provoz veřejné dopravy v rámci DÚK
- Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

U zapojených institucí je nepostradatelné dostatečné zajištění pracovních kapacit pro včasnou přípravu, projednávání i realizaci navržených opatření.

11.2 OPATŘENÍ K REALIZACI V HORIZONTU ROK 2022

V jednotlivých řešených kategoriích je pro horizont roku 2022 vytvořen akční plán realizace těchto opatření. U jednotlivých opatření jsou uvedeny předpokládané roky, v nichž dojde k přípravě daného opatření, či předpokládané roky samotného zahájení realizace opatření. V případě prázdného políčka přípravy se tato nepředpokládá, v případě prázdného políčka zahájení se tato předpokládá až v následujících výhledových časových horizontech. V každé kategorii jsou zároveň opatření seřazena podle priority realizace.

11.2.1 Automobilová doprava, parkování

Tabulka 1 Akční plán pro horizont rok 2022 – opatření Automobilová doprava, parkování

Název opatření	Příprava	Zahájení
Snížení rychlostí a restrikce v obou centrech města	2019	2020
Cenová politika parkování		2019
Realizace vyhrazených míst pro krátkodobé zastavení typu K+R	2020	2020
Řešení komunikační smyčky Podmokelská - Hankova - Uhelná - Poštovní (zobousměrnění Podmokelské ul.)	2020	2021
Napojení ulice Oblouková na ul. 2. polské armády	2020	2022
Podpora vozidel s alternativními druhy pohonu		2020
Řešení křižovatky ul. Litoměřická × Rytířská × Březová ("u Corsa")	2020	2021
Řešení kritických míst na komunikační síti s velkou nehodovostí za účelem zvýšení bezpečnosti	2020	2020
Rekonstrukce/modernizace vybraných komunikací za účelem zvýšení jejich bezpečnosti	2020	2021
Rekonstrukce/modernizace vybraných křižovatek na komunikační síti za účelem zvýšení jejich bezpečnosti	2020	2021
Odstranění bezpečnostních závad na stávající infrastruktuře	2020	2020
Realizace a modernizace vybraných místních a obslužných komunikací	průběžně	
Průběžná modernizace vybraných komunikací I., II. a III. třídy	průběžně	
Modernizace povrchů vozovek	průběžně	
Omezení parkovacích kapacit v centru Děčína	2020	2021
Omezení parkovacích kapacit v centru Podmokel	2020	2021
Realizace vyhrazených parkovacích stání pro elektromobily ve vytipovaných lokalitách města	2021	2022
Realizace bezplatného parkování pro elektromobily na zpoplatněných parkovištích	2021	2022
Realizace zklidňujících opatření na komunikační síti	2021	2021
Realizace jednosměrných ulic na vytipovaných úsecích komunikační sítě	2021	2021

Realizace inteligentního systému pro čtení RZ vozidel na vybraných místech ve městě		2022
Zajištění průjezdnosti vozidel na komunikační síti	2021	2022

11.2.2 Pěší a cyklistická doprava

Tabulka 2 Akční plán pro horizont rok 2022 – opatření Pěší a cyklistická doprava

Název opatření	Příprava	Zahájení
Realizace bezbariérových úprav na stávající pěší infrastruktuře (průběžně)	průběžně	
Realizace bezbariérových úprav na stávající cyklistické infrastruktuře (průběžně)	průběžně	
Realizace projektu Bezbariérová trasa č. 1		2019
Zklidnění Křížové ul. - pěší zóna s vyloučením provozu IAD, vč. zklidnění provozu v přilehlých ulicích	2020	2021
Dobudování sítě komunikací pro pěší	2020	2021
Modernizace komunikací pro pěší	2020	2020
Podpora pro zavedení bikesharingu		2020
Podpora realizace stanovišť bikesharingu		2020
Modernizace stávající sítě doprovodné infrastruktury pro pěší		2020
Realizace bezbariérových úprav u center služeb a přístup do veřejných budov a institucí	2020	
Realizace bezbariérových úprav na veřejném prostoru	2020	
Realizace rozšíření chodníků a pobytových prostorů na úkor silnic pro motorová vozidla	2020	2022
Odstranění bezpečnostních závad na stávající infrastruktuře pro pěší a cyklisty	2020	2020
Realizace bezpečných přechodů pro chodce a míst pro přecházení	2020	2020
Rozvoj sítě stojanů pro jízdní kola (jako doprovodná infrastruktura ve veřejném prostoru)		2020
Realizace a rozvoj cykloobousměrek v ulicích s jednosměrným provozem motorové dopravy	2020	2021
Rozvoj městských páteřních cyklotras	2020	2021
Rozvoj integračních cykloopatření na komunikačním skeletu města	2020	2020
Modernizace stávajících cyklotras	2020	2020
Modernizace a rozvoj značení cyklotras	2020	2020
Řešení kritických míst s nehodovostí chodců a cyklistů		2020
Rozvoj Obytných zón a Zón 30	2020	2021
Realizace odpočinkových míst pro cyklisty	2020	2021
Realizace venkovních servisních míst pro jízdní kola na vytipovaných místech	2020	2021

Název opatření	Příprava	Zahájení
Podpora/realizace doprovodné infrastruktury ve školách, veřejných institucích a u významných zaměstnavatelů		2020
Realizace míst pro sportovní cyklistiku - pumptrack, bike trail, bikepark	2020	2021
Segregace chodců a cyklistů na samostatné stezky	2021	2022
Realizace a rozvoj sítě doprovodné infrastruktury pro pěší		2021
Realizace a modernizace mobiliáře a doprovodné infrastruktury		2021
Realizace veřejných WC	2021	2022
Realizace doprovodných prvků veřejného prostoru pro pobytové i sportovní aktivity (BBQ místa, altánky, pingpongové stoly, apod…)		2021
Realizace infopanelů na vstupech cyklostezek do území, na křížení a významných místech		2021
Realizace naučných stezek po turistických zajímavostech města		2021
Realizace projektu Bezbariérová trasa č. 2		2022
Realizace nových zelených ploch, parků a parčíků		2022
Revitalizace nábřeží řeky Labe, vytvoření pobytového prostoru a komunikačních propojení	2022	
Realizace architektonických soutěží na úpravu veřejných prostor	průběžně	
Revitalizace a obnova zeleně, parků a parčíků	průběžně	

11.2.3 Veřejná hromadná doprava

Tabulka 3 Akční plán pro horizont rok 2022 – opatření Veřejná hromadná doprava

Název opatření	Příprava	Zahájení
Modernizace vozového parku MAD (obnova vozidel)		2019
Pořízení malokapacitních vozidel MAD		2019
Snížení docházkových vzdáleností na linky MAD v místní části XXVII - Březiny - lokalita ul. Kosmonautů		2019
Snížení docházkových vzdáleností na linky MAD v místní části IX - Bynov - lokalita ul. Na Vyhlídce		2019
Revize spojů MAD, optimalizace nabídky, jejich vzájemná provázanost (realizace prokladů na společných úsecích)	2020	2021
Zkrácení intervalů na vybraných linkách MAD ve vytipovaných částech dne a týdne	2020	2021
Optimalizace linkového vedení (sjednocení víkendového provozu s provozem v pracovní dny)	2020	2021

Název opatření	Příprava	Zahájení
Posílení provozu a optimalizace linkového vedení noční dopravy	2020	2021
Podpora zajištění dostatečné dopravní obslužnosti (vč. zajištění a navýšení potřebných finančních prostředků/kompenzací)		2020
Rozšiřování inteligentních zastávek na zastávkách MAD	2020	2020
Podpora provozování vozidel na CNG		2020
Realizace bezbariérových úprav na stávajících zastávkách HD, vč. zajištění bezbariérového přístupu na zastávku		2020
Modernizace zastávek (nástupní hrany, prvky pro nevidomé a slabozraké, bezbariérový přístup)	2020	2020
Řešení návazností jednotlivých linek a optimalizace časových poloh spojů VHD	2020	2020
Řešení vzájemných návazností jednotlivých linek MAD v dopravních uzlech či ve významných stykových zastávkách	2020	2020
Řešení návazností jednotlivých linek MAD na spoje železniční dopravy a autobusové spoje DÚK v dopravním uzlu Hlavní nádraží	2020	2020
Modernizace a rozšíření doprovodné infrastruktury na zastávkách MAD a DÚK (zastávkové přístřešky, lavičky, koše)	2020	2020
Pořízení vozidlového parku DÚK a jeho obnova		2020
Realizace nových zastávek MAD na prodloužených trasách		2020
Výstavba a modernizace zázemí pro řidiče vozidel HD a další provozní personál (zejm. na konečných zastávkách)	2020	2021
Rozšíření nabídky spojů DÚK do okolních obcí	2020	2021
Optimalizace počtu zastávek a jejich doplnění na stávajících trasách MAD	2021	2022
Sjednocení nástupních míst pro linky MAD a DÚK jedoucích stejným směrem	2021	2022
Prodloužení časové platnosti jednorázové jízdenky ve dnech pracovního volna		2022

11.2.4 Nákladní doprava, citylogistika, sdílená mobilita, management mobility

Tabulka 4 Akční plán pro horizont rok 2022 – opatření Nákladní doprava, citylogistika, sdílená mobilita, management mobility

Název opatření	Příprava	Zahájení
Zajištění implementace opatření z PUMM		2020
Zajištění prezentace města jako podporovatele udržitelných dopravních módů		2020
Průběžné vzdělávání a osvěta v otázce použitého dopravního prostředku při docházce dětí do školských zařízení		2020
Realizace vzdělávacích a výchovných aktivit k otázkám městské mobility		2020
Realizace participačních aktivit s veřejností a zjišťování zpětné vazby od občanů k otázkám městské mobility		2020
Realizace platformy pro sdílení informací o sdílené mobilitě ve městě	2020	2020
Sdílení dopravních informací v zavedených platformách		2020
Omezení vjezdu nákladní dopravy do center města	2020	2021
Realizace marketingových aktivit na podporu turistických cílů ve městě a okolí		2020
Realizace marketingových aktivit na podporu cestovního ruchu s využitím udržitelných dopravních módů		2020
Zapojení města do aktivity Do práce na kole		2020
Zapojení města do aktivity Do školy pěšky		2020
Školení pracovníků magistrátu města		2020
Přísnější dohled Policie ČR a městské policie na dodržování pravidel silničního provozu		2020
Zajištění spolupráce mezi městskými a ostatními zainteresovanými subjekty v mobilitě		2020
Zřízení pozice městského koordinátora mobility		2020
Realizace motivačních opatření pro společnosti/investory/developery v otázce udržitelné městské mobility		2021
Zajištění realizace dalších projektů souvisejících s udržitelnou dopravou		2022

11.3 OPATŘENÍ K REALIZACI V HORIZONTU ROK 2030

11.3.1 Automobilová doprava, parkování

- Modernizace a rekonstrukce Teplické ul.
- Realizace komunikačního propojení místních částí Horní Oldřichov a Letná
- Realizace komunikačního propojení místních částí Letná a Václavov
- Rekonstrukce komunikace (lesní cesty) spojující místní části Maxičky a Dolní Žleb
- Realizace a modernizace vybraných místních a obslužných komunikací
- Průběžná modernizace vybraných komunikací I., II. a III. třídy
- Výstavba kapacitního parkoviště P+R u autobusového nádraží
- Výstavba parkovacího domu v ulici Maroldova
- Výstavba parkovacího domu v ulici Labská
- Výstavba parkovacího domu v ulici U Plovárny
- Výstavba kapacitního parkoviště P+R u železniční stanice Děčín východ
- Výstavba garážového domu v ulici Kamenická
- Omezení parkovacích kapacit na Masarykově nám. a v jeho okolí
- Rekonstrukce/modernizace vybraných křižovatek na komunikační síti za účelem zvýšení jejich bezpečnosti
- Rekonstrukce/modernizace vybraných komunikací za účelem zvýšení jejich bezpečnosti
- Řešení kritických míst na komunikační síti s velkou nehodovostí za účelem zvýšení bezpečnosti
- Omezení, příp. vyloučení IAD z části ul. Čsl. mládeže (prostor přednádraží)
- Realizace zklidňujících opatření na komunikační síti
- Realizace jednosměrných ulic na vytipovaných úsecích komunikační sítě
- Odstranění bezpečnostních závad na stávající infrastruktuře
- Realizace dynamického řízení provozu na křižovatkách vybavených SSZ
- Modernizace řídících jednotek křižovatek vybavených SSZ, jejich vzájemná koordinace
- Rozvoj a realizace inteligentních navigačních prvků na komunikační síti, vč. proměnného dopravního značení
- Rozvoj a realizace inteligentních navigačních prvků pro parkování
- Realizace inteligentního systému pro čtení RZ vozidel na vybraných místech ve městě
- Modernizace stávajícího kamerového systému
- Zvýšení počtu míst s kamerovým systémem
- Omezení parkovacích kapacit v centru Děčína
- Výstavba kapacitního parkoviště v lokalitě Předmostí mezi žel. mostem a okružní křižovatkou
- Výstavba dobíjecích stanic pro elektromobily na vytipovaných místech
- Modernizace povrchů vozovek
- Realizace protihlukových opatření
- Podpora vozidel s alternativními druhy pohonu
- Omezení vjezdu IAD do ul. Labské nábřeží, resp. jeho zklidnění od motorové dopravy
- Omezení vjezdu IAD na Tyršův most, ul. Tyršova, Radniční, Masarykovo náměstí
- Elektronický sběr dat intenzit dopravy na vybraných komunikacích
- Zřízení dopravního dispečinku

- Zajištění průjezdnosti vozidel na komunikační síti

11.3.2 Pěší a cyklistická doprava

- Realizace bezbariérových úprav na stávající pěší infrastruktuře (průběžně)
- Realizace bezbariérových úprav na stávající cyklistické infrastruktuře (průběžně)
- Revitalizace nábřeží řeky Labe, vytvoření pobytového prostoru a komunikačních propojení
- Realizace pěšího a cyklistického tahu podél břehu Labe od navrhovaného přívozu v Rozbělesech po Tyršův most
- Dobudování sítě komunikací pro pěší
- Modernizace komunikací pro pěší
- Realizace a rozvoj sítě doprovodné infrastruktury pro pěší
- Modernizace stávající sítě doprovodné infrastruktury pro pěší
- Realizace propojení obou center města vč. řešení návazností
- Realizace lávky Děčín - Podmokly (pro pěší a cyklisty)
- Přebudování železniční trati č. 132 „Kozí dráha“ na cyklostezku
- Rozvoj městských páteřních cyklotras
- Rozvoj integračních cykloopatření na komunikačním skeletu města
- Rozvoj integračních cykloopatření na komunikačním skeletu města
- Podpora realizace služby Cargobike
- Modernizace stávajících cyklotras
- Dobudování stávající páteřní cyklostezky č. 2 - Labská stezka
- Dobudování stávající páteřní cyklotrasy č. 15 - Ploučnická stezka
- Realizace míst pro sportovní cyklistiku - pumptrack, bike trail, bikepark
- Modernizace a rozvoj značení cyklotras
- Rozvoj sítě stojanů pro jízdní kola (jako doprovodná infrastruktura ve veřejném prostoru)
- Rozvoj sítě úschoven pro jízdní kola
- Realizace odpočinkových míst pro cyklisty
- Realizace venkovních servisních míst pro jízdní kola na vytipovaných místech
- Realizace infopanelů na vstupech cyklostezek do území, na křížení a významných místech
- Podpora/realizace doprovodné infrastruktury ve školách, veřejných institucích a u významných zaměstnavatelů
- Výstavba parkovišť B+R u významných zastávek VHD
- Realizace bezbariérových úprav u center služeb a přístup do veřejných budov a institucí
- Realizace bezbariérových úprav na veřejném prostoru
- Realizace rozšíření chodníků a pobytových prostorů na úkor silnic pro motorová vozidla
- Zatraktivnění obou center města
- Realizace běžeckých tras
- Realizace architektonických soutěží na úpravu veřejných prostor
- Revitalizace a obnova zeleně, parků a parčíků

- Realizace nových zelených ploch, parků a parčíků
- Realizace a modernizace mobiliáře a doprovodné infrastruktury
- Realizace vodních prvků na veřejných prostorech
- Realizace veřejných WC
- Realizace doprovodných prvků veřejného prostoru pro pobytové i sportovní aktivity (BBQ místa, altánky, pingpongové stoly, apod…)
- Odstranění bezpečnostních závad na stávající infrastruktuře pro pěší a cyklisty
- Realizace bezpečných přechodů pro chodce a míst pro přecházení
- Segregace chodců a cyklistů na samostatné stezky
- Řešení kritických míst s nehodovostí chodců a cyklistů
- Rozvoj pěších zón
- Výstavba dobíjecích stanic pro elektrokola na vytipovaných místech
- Rozvoj Obytných zón a Zón 30
- Bezbariérová trasa č. 3
- Zklidnění a revitalizace Zámeckého náměstí
- Zklidnění a revitalizace Masarykova náměstí

11.3.3 Veřejná hromadná doprava

- Revize spojů MAD, optimalizace nabídky, jejich vzájemná provázanost (realizace prokladů na společných úsecích)
- Rozšíření nabídky spojů DÚK do okolních obcí
- Řešení návazností jednotlivých linek a optimalizace časových poloh spojů VHD
- Snížení docházkových vzdáleností na linky MAD v místní části IV - Podmokly, část Žlíbek - ul. Bělská, Červený Vrch
- Snížení docházkových vzdáleností na linky MAD v místní části XXXII - Boletice nad Labem - lokalita ul. Verneřická - Kostelní - Pražská
- Snížení docházkových vzdáleností na linky MAD v rozvojových oblastech - řešení zastávek a vytvoření rezerv pro vybudování obratišť
- Realizace bezbariérových úprav na stávajících zastávkách HD, vč. zajištění bezbariérového přístupu na zastávku
- Realizace železniční zastávky Boletice - město
- Podpora a zajištění turistických linek do turistických cílů
- Pořízení vozidlového parku DÚK a jeho obnova
- Pořízení malokapacitních vozidel MAD
- Zavedení dopravní obsluhy místní části XXIX - Hoštice nad Labem pomocí linky MAD
- Zavedení dopravní obsluhy místní části XXV - Chmelnice pomocí linky MAD
- Realizace nových zastávek MAD na prodloužených trasách
- Realizace přívozu Rozběsy - Staré Město
- Rozvoj vyhrazených jízdních pruhů pro autobusy VHD na vybraných místech komunikační sítě
- Realizace preferenčních opatření pro autobusy VHD na křižovatkách vybavených SSZ
- Modernizace zastávek (nástupní hrany, prvky pro nevidomé a slabozraké, bezbariérový přístup)

- Modernizace a rozšíření doprovodné infrastruktury na zastávkách MAD a DÚK (zastávkové přístřešky, lavičky, koše)
- Modernizace vozového parku MAD (obnova vozidel)
- Modernizace zázemí dopravního podniku (odstavné plochy, haly, technologie)
- Optimalizace počtu zastávek a jejich doplnění na stávajících trasách MAD
- Realizace dopravního terminálu u železniční stanice Děčín východ
- Rozšiřování inteligentních zastávek na zastávkách MAD
- Využití vodíkové technologie jako pohon pro vozidla MAD, s nutností vybudování infrastruktury spojené s provozem, vč. nákupu nových vozidel (autobusů) na vodíkový pohon
- Podpora provozování vozidel na CNG
- Zavedení služby typu "Seniorbus" či "svoz dětí na aktivity"
- Modernizace odbavovacího systému
- Modernizace, příp. rozšíření kapacit čerpacích stanic pro vozidla MAD
- Výstavba a modernizace zázemí pro řidiče vozidel HD a další provozní personál (zejm. na konečných zastávkách)
- Podpora zajištění dostatečné dopravní obslužnosti (vč. zajištění a navýšení potřebných finančních prostředků/kompenzací)
- Rozvoj elektromobility v MAD - nákup a provoz elektrobusů, vč. realizace související infrastruktury – dobíjecí stanice

11.3.4 Nákladní doprava, citylogistika, sdílená mobilita, management mobility

- Zavedení kombinované jízdenky na MAD (DÚK) a P+R
- Zavedení kombinovaného předplatného na MAD (DÚK), P+R, bikesharing, příp. další související služby
- Realizace vyhrazených parkovacích stání pro carsharing ve vytipovaných lokalitách města
- Realizace platformy pro sdílení informací o sdílené mobilitě ve městě
- Zpracování studie na optimalizaci zásobování v centrech města (časové omezení, omezení typu vozidla,…)
- Realizace parkovacích a odstavných ploch pro vozidla nákladní dopravy
- Zlepšení a optimalizace napojení překladišť kombinované dopravy na komunikační síť města
- Omezení vjezdu tranzitní dopravy do center města
- Realizace marketingových aktivit na podporu využívání páteřních cyklostezek
- Realizace marketingových aktivit na podporu turistických cílů ve městě a okolí
- Realizace marketingových aktivit na podporu cestovního ruchu s využitím udržitelných dopravních módů
- Zapojení města do aktivity Do práce na kole
- Zapojení města do aktivity Do školy pěšky
- Podpora destinační turistiky
- Zajištění prezentace města jako podporovatele udržitelných dopravních módů

- Průběžné vzdělávání a osvěta v otázce použitého dopravního prostředku při docházce dětí do školských zařízení
- Realizace vzdělávacích a výchovných aktivit k otázkám městské mobility
- Realizace participačních aktivit s veřejností a zjišťování zpětné vazby od občanů k otázkám městské mobility
- Realizace a podpora realizace firemních a institucionálních plánů mobility
- Realizace motivačních opatření pro společnosti/investory/developery v otázce udržitelné městské mobility
- Školení pracovníků magistrátu města
- Zajištění implementace opatření z PUMM
- Zajištění pravidelné aktualizace PUMM
- Přísnější dohled Policie ČR a městské policie na dodržování pravidel silničního provozu
- Zajištění spolupráce mezi městskými a ostatními zainteresovanými subjekty v mobilitě
- Zajištění realizace dalších projektů souvisejících s udržitelnou dopravou
- Realizace věrnostních programů pro obyvatele využívající udržitelné formy dopravy po městě

11.4 OPATŘENÍ K REALIZACI V HORIZONTU ROK 2050

11.4.1 Automobilová doprava, parkování

- Realizace a modernizace vybraných místních a obslužných komunikací
- Průběžná modernizace vybraných komunikací I., II. a III. třídy
- Rekonstrukce/modernizace vybraných křižovatek na komunikační síti za účelem zvýšení jejich bezpečnosti
- Rekonstrukce/modernizace vybraných komunikací za účelem zvýšení jejich bezpečnosti
- Řešení kritických míst na komunikační síti s velkou nehodovostí za účelem zvýšení bezpečnosti
- Řešení kritických míst na komunikační síti s velkou nehodovostí za účelem zvýšení bezpečnosti
- Realizace zklidňujících opatření na komunikační síti
- Odstranění bezpečnostních závad na stávající infrastruktuře
- Modernizace povrchů vozovek
- Podpora vozidel s alternativními druhy pohonu

11.4.2 Pěší a cyklistická doprava

- Realizace bezbariérových úprav na stávající pěší infrastruktuře (průběžně)
- Realizace bezbariérových úprav na stávající cyklistické infrastruktuře (průběžně)
- Dobudování sítě komunikací pro pěší

- Modernizace komunikací pro pěší
- Realizace a rozvoj sítě doprovodné infrastruktury pro pěší
- Modernizace stávající sítě doprovodné infrastruktury pro pěší
- Rozvoj městských páteřních cyklotras
- Modernizace stávajících cyklotras
- Modernizace a rozvoj značení cyklotras
- Rozvoj sítě stojanů pro jízdní kola (jako doprovodná infrastruktura ve veřejném prostoru)
- Podpora/realizace doprovodné infrastruktury ve školách, veřejných institucích a u významných zaměstnavatelů
- Realizace bezbariérových úprav u center služeb a přístup do veřejných budov a institucí
- Realizace bezbariérových úprav na veřejném prostoru
- Realizace rozšíření chodníků a pobytových prostorů na úkor silnic pro motorová vozidla
- Realizace architektonických soutěží na úpravu veřejných prostor
- Revitalizace a obnova zeleně, parků a parčíků
- Realizace nových zelených ploch, parků a parčíků
- Realizace a modernizace mobiliáře a doprovodné infrastruktury
- Realizace vodních prvků na veřejných prostorech
- Realizace doprovodných prvků veřejného prostoru pro pobytové i sportovní aktivity (BBQ místa, altánky, pingpongové stoly, apod…)
- Odstranění bezpečnostních závad na stávající infrastruktuře pro pěší a cyklisty
- Realizace bezpečných přechodů pro chodce a míst pro přecházení
- Segregace chodců a cyklistů na samostatné stezky
- Řešení kritických míst s nehodovostí chodců a cyklistů

11.4.3 Veřejná hromadná doprava

- Revize spojů MAD, optimalizace nabídky, jejich vzájemná provázanost (realizace prokladů na společných úsecích)
- Řešení návazností jednotlivých linek a optimalizace časových poloh spojů VHD
- Snížení docházkových vzdáleností na linky MAD v rozvojových oblastech - řešení zastávek a vytvoření rezerv pro vybudování obratišť
- Pořízení vozidlového parku DÚK a jeho obnova
- Pořízení malokapacitních vozidel MAD
- Realizace "dopravy na zavolání" obsluhující řídce obydlené místní části města
- Zavedení dopravní obsluhy místní části XX - Nová Ves pomocí linky MAD
- Zavedení dopravní obsluhy místní části XXXIV - Chlum pomocí linky MAD
- Zavedení dopravní obsluhy místní části XV - Prostřední Žleb pomocí linky MAD

- Realizace nových zastávek MAD na prodloužených trasách
- Modernizace a rozšíření doprovodné infrastruktury na zastávkách MAD a DÚK (zastávkové přístřešky, lavičky, koše)
- Modernizace vozového parku MAD (obnova vozidel)
- Modernizace zázemí dopravního podniku (odstavné plochy, haly, technologie)
- Realizace dopravního terminálu u železniční stanice Děčín hl.n. (přesun autobusového nádraží)
- Realizace stanovišť "dopravy na zavolání"
- Využití vodíkové technologie jako pohon pro vozidla MAD, s nutností vybudování infrastruktury spojené s provozem, vč. nákupu nových vozidel (autobusů) na vodíkový pohon
- Rozvoj elektromobility v MAD - nákup a provoz elektrobusů, vč. realizace související infrastruktury
- Podpora zajištění dostatečné dopravní obslužnosti (vč. zajištění a navýšení potřebných finančních prostředků/kompenzací)
- Zavedení nástupu všemi dveřmi v MAD

11.4.4 Nákladní doprava, citylogistika, sdílená mobilita, management mobility

- Realizace platformy pro sdílení informací o sdílené mobilitě ve městě
- Realizace marketingových aktivit na podporu turistických cílů ve městě a okolí
- Realizace marketingových aktivit na podporu cestovního ruchu s využitím udržitelných dopravních módů
- Zapojení města do aktivity Do práce na kole
- Zapojení města do aktivity Do školy pěšky
- Zajištění prezentace města jako podporovatele udržitelných dopravních módů
- Průběžné vzdělávání a osvěta v otázce použitého dopravního prostředku při docházce dětí do školských zařízení
- Realizace vzdělávacích a výchovných aktivit k otázkám městské mobility
- Realizace participačních aktivit s veřejností a zjišťování zpětné vazby od občanů k otázkám městské mobility
- Realizace a podpora realizace firemních a institucionálních plánů mobility
- Realizace motivačních opatření pro společnosti/investory/developery v otázce udržitelné městské mobility
- Školení pracovníků magistrátu města
- Zajištění implementace opatření z PUMM
- Zajištění pravidelné aktualizace PUMM
- Přísnější dohled Policie ČR a městské policie na dodržování pravidel silničního provozu

- Zajištění spolupráce mezi městskými a ostatními zainteresovanými subjekty v mobilitě
- Zajištění realizace dalších projektů souvisejících s udržitelnou dopravou
- Realizace věrnostních programů pro obyvatele využívající udržitelné formy dopravy po městě

12 ZAJIŠTĚNÍ MONITORINGU PRO SLEDOVÁNÍ INDIKÁTORŮ

Smyslem nastavení zpětného monitoringu a evaluace úspěšnosti naplňování Plánu udržitelné městské mobility je zajištění sledování celého plánovacího procesu a navržených opatření. Monitoring a evaluace jsou zcela zásadní pro zpětné zjištění efektivnosti celého plánu mobility a nastavených cílů a opatření. Mechanismus monitoringu a evaluací zajišťuje smysluplnou zpětnou vazbu pro všechny zainteresované aktéry do PUMM, umožňuje sledovat míru jeho plnění, umožňuje případné úpravy a poskytuje relevantní data o efektivnosti PUMM a vynaložených finančních prostředcích.

Zpětný monitoring je zajištěn na úrovni specifického cíle, kdy je ke každému nastavenému specifickému cíli přiřazen minimálně jeden indikátor. Mezi indikátory jsou zastoupeny dva jeho druhy, indikátor výstupu nebo indikátor dopadu. Indikátor výstupu zachycuje to, co bylo v rámci PUMM realizováno. Naopak indikátor dopadu (výsledku) popisuje, jakého efektu bylo dosaženo realizací dané skupiny opatření. Tyto dva druhy indikátorů se vhodně doplňují a společně prolínají celým spektrem specifických cílů.

Zpětný monitoring a evaluace úspěšnosti naplňování nastavených specifických cílů pomocí navržených opatření bude realizován na úrovni města pomocí níže uvedených indikátorů, a to vždy po uplynutí výhledového období. Evaluace úspěšnosti se tedy předpokládá na konci roku 2022, na konci roku 2030 a následně na konci roku 2050. Cílové hodnoty jsou uvedené pro každý z horizontů vždy v porovnání k současnosti (k roku 2019).

12.1 PODPORA UDRŽITELNÝCH FOREM DOPRAVY

12.1.1 Snížení počtu cest obyvatel města uskutečněných automobilovou dopravou

Název indikátoru	**Podíl vnitřních cest IAD na celkové dělbě přepravní práce ve městě Děčín**			
Časový horizont	2019	2022	2030	2050
Hodnota	48%	48%	44%	37%
Popis indikátoru	Indikátor určuje požadovaný podíl vnitřních cest IAD na celkové dělbě přepravní práce ve městě Děčín			
Jednotka měření	Počet vnitřních cest uskutečněných IAD			
Zdroj sběru dat	Sociodopravní průzkum chování obyvatelstva			
Způsob výpočtu	Procentuální podíl			
Způsob měření	Stanovení procentuálního podílu na celkové dělbě přepravní práce			

12.1.2 Zvýšení počtu cest obyvatel města uskutečněných hromadnou, pěší a cyklistickou dopravou

Indikátor	**Podíl vnitřních cest uskutečněných udržitelnými dopravními módy (VHD, pěší, cyklo) na dělbě přepravní práce ve městě Děčín**			
Časový horizont	2019	2022	2030	2050
Hodnota	52%	52%	56%	63%
Popis indikátoru	Indikátor určuje požadovaný podíl vnitřních cest uskutečněných udržitelnými dopravními módy na celkové dělbě přepravní práce ve městě Děčín			
Jednotka měření	Počet cest uskutečněných VHD, cyklisty nebo chodci			
Zdroj sběru dat	Sociodopravní průzkum chování obyvatelstva			
Způsob výpočtu	Procentuální podíl			
Způsob měření	Stanovení procentuálního podílu na celkové dělbě přepravní práce			

12.1.3 Podpora multimodality

Indikátor	**Počet uživatelů kombinovaného jízdného**			
Časový horizont	2019	2022	2030	2050
Hodnota	0	---	500	1000
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet uživatelů využívajících kombinovanou jízdenku nebo předplatné			
Jednotka měření	Počet uživatelů			
Zdroj sběru dat	Statistika prodeje kombinovaného jízdného			
Způsob výpočtu	-----			
Způsob měření	Porovnání hodnoty ve sledovaném roce s výchozím stavem			

12.1.4 Podpora sdílené mobility

Indikátor	**Počet uživatelů sdílených forem dopravy (carsharing, carpooling, bikesharing)**			
Časový horizont	2019	2022	2030	2050
Hodnota	0	400	800	1200
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet uživatelů využívajících sdílené formy dopravy			
Jednotka měření	Počet uživatelů			
Zdroj sběru dat	Průzkum			
Způsob výpočtu	Sčítání uživatelů			
Způsob měření	Porovnání hodnoty ve sledovaném roce s výchozím stavem			

12.1.5 Podpora využívání spojů IDS do okolních obcí

Indikátor	Podíl vnějších cest VHD na celkové dělbě přepravní práce (za hranice města)			
Časový horizont	2019	2022	2030	2050
Hodnota	25%	26%	27%	30%
Popis indikátoru	Indikátor určuje požadovaný podíl vnějších cest uskutečněných VHD			
Jednotka měření	Počet cest uskutečněných VHD			
Zdroj sběru dat	Sociodopravní průzkum chování obyvatelstva			
Způsob výpočtu	Procentuální podíl			
Způsob měření	Stanovení procentuálního podílu na celkové dělbě přepravní práce			

12.2 ZLEPŠENÍ DOSTUPNOSTI ÚZEMÍ MĚSTA

12.2.1 Zvýšení a zlepšení dostupnosti území pomocí udržitelných forem dopravy

Indikátor	Počet nově obsluhovaných lokalit			
Časový horizont	2019	2022	2030	2050
Hodnota	0	3	5	7
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet lokalit na území města, které jsou nově obsluhovány pomocí MAD			
Jednotka měření	Počet nově obsluhovaných lokalit			
Zdroj sběru dat	Magistrát města, DP			
Způsob výpočtu	---			
Způsob měření	Porovnání hodnot ve sledovaném roce s výchozím stavem			

12.2.2 Realizace bezbariérových úprav na stávající i výhledové dopravní infrastruktuře

Indikátor	Počet realizovaných projektů řešící bezbariérové úpravy			
Časový horizont	2019	2022	2030	2050
Hodnota	0	2	12	30
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet realizovaných projektů			
Jednotka měření	Počet realizovaných projektů			
Zdroj sběru dat	Magistrát města			
Způsob výpočtu	---			
Způsob měření	Porovnání hodnot ve sledovaném roce s výchozím stavem			

12.2.3 Využití potenciálu železniční dopravy na území města

Indikátor	Nárůst osob využívajících železniční dopravu			
Časový horizont	2019	2022	2030	2050
Hodnota	0	+ 0,5%	+ 1%	+2%
Popis indikátoru	Indikátor sleduje nárůst počtu osob využívajících železniční dopravu pro své každodenní cesty			
Jednotka měření	Počet osob využívajících železniční dopravu			
Zdroj sběru dat	Informace od dopravců			
Způsob výpočtu	Sčítání cestujících			
Způsob měření	Porovnání hodnot ve sledovaném roce s výchozím stavem			

12.2.4 Podpora integrovaného dopravního systému

Indikátor	Nárůst osob využívajících DÚK			
Časový horizont	2019	2022	2030	2050
Hodnota	0	+ 0,5%	+ 1%	+2%
Popis indikátoru	Indikátor sleduje nárůst počtu osob využívajících DÚK			
Jednotka měření	Počet osob využívajících DÚK			
Zdroj sběru dat	Informace od krajského úřadu			
Způsob výpočtu	Sčítání cestujících			
Způsob měření	Porovnání hodnot ve sledovaném roce s výchozím stavem			

12.2.5 Podpora turistických linek VHD

Indikátor	Počet realizovaných linek			
Časový horizont	2019	2022	2030	2050
Hodnota	0	1	3	4
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet nově zavedených linek spojujících P+R s turistickými cíli na území města a jeho okolí			
Jednotka měření	Počet nově zavedených linek			
Zdroj sběru dat	Evidence linek			
Způsob výpočtu	---			
Způsob měření	Porovnání hodnot ve sledovaném roce s výchozím stavem			

12.2.6 Dopravní obslužnost vybraných lokalit alternativními způsoby VHD

Indikátor	Počet nově obsluhovaných lokalit alternativními způsoby			
Časový horizont	2019	2022	2030	2050
Hodnota	0	--	2	5
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet lokalit na území města, které jsou nově obsluhovány pomocí alternativních způsobů VHD			
Jednotka měření	Počet nově obsluhovaných lokalit			
Zdroj sběru dat	Magistrát města, dopravce			
Způsob výpočtu	---			
Způsob měření	Porovnání hodnot ve sledovaném roce s výchozím stavem			

12.2.7 Využití potenciálu řeky Labe

Indikátor	Počet realizovaných projektů využívajících potenciál řeky Labe			
Časový horizont	2019	2022	2030	2050
Hodnota	0	1	4	8
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet realizovaných projektů			
Jednotka měření	Počet realizovaných projektů			
Zdroj sběru dat	Evidence projektů			
Způsob výpočtu	---			
Způsob měření	Porovnání hodnot ve sledovaném roce s výchozím stavem			

12.3 ROZVOJ INFRASTRUKTURY MĚSTA

12.3.1 Rozvoj stanovišť pro sdílenou mobilitu

Indikátor	Počet stanovišť pro sdílenou mobilitu			
Časový horizont	2019	2022	2030	2050
Hodnota	0	15	30	45
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet všech stanovišť sdílené mobility, jako jsou stanoviště bikesharingu, parkovací plochy K+R, vyhrazená parkovací místa pro carsharing a carpooling			
Jednotka měření	Počet realizovaných stanovišť sdílené mobility			
Zdroj sběru dat	Evidence stanovišť pro sdílenou mobilitu			
Způsob výpočtu	Sčítání stanovišť			
Způsob měření	Porovnání hodnoty ve sledovaném roce s výchozím stavem.			

12.3.2 Zvýšení efektivity komunikačního skeletu města

Indikátor	Počet realizovaných dopravních staveb			
Časový horizont	2019	2022	2030	2050
Hodnota	0	3	8	10
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet realizovaných dopravních staveb (projektů) na území města Děčín.			
Jednotka měření	Počet realizovaných dopravních staveb (projektů)			
Zdroj sběru dat	Evidence dopravních staveb (projektů)			
Způsob výpočtu	Sčítání dopravních staveb (projektů)			
Způsob měření	Porovnání hodnoty ve sledovaném roce s výchozím stavem.			

12.3.3 Modernizace a rozvoj pěší infrastruktury

Indikátor	Počet realizovaných/modernizovaných úseků			
Časový horizont	2019	2022	2030	2050
Hodnota	0	3	10	20
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet nově vzniklých nebo modernizovaných úseků pro pěší na území města Děčín.			
Jednotka měření	Počet nových nebo modernizovaných úseků			
Zdroj sběru dat	Evidence realizovaných dopravních staveb			
Způsob výpočtu	Sčítání dopravních staveb			
Způsob měření	Porovnání hodnoty ve sledovaném roce s výchozím stavem			

12.3.4 Rozvoj sítě doprovodné infrastruktury pro pěší

Indikátor	Počet realizovaných nebo modernizovaných prvků doprovodné infrastruktury			
Časový horizont	2019	2022	2030	2050
Hodnota	0	20	50	100
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet nově vzniklých prvků a počet modernizovaných prvků doprovodné infrastruktury pro pěší na území města Děčín.			
Jednotka měření	Počet realizovaných nebo modernizovaných prvků doprovodné infrastruktury			
Zdroj sběru dat	Pasportizace prvků doprovodné infrastruktury			
Způsob výpočtu	Sčítání prvků doprovodné infrastruktury			
Způsob měření	Porovnání hodnoty ve sledovaném roce s výchozím stavem			

12.3.5 Modernizace a rozvoj cyklistické infrastruktury pro každodenní dojížďku i rekreační funkci

Indikátor	Podíl vnitřních cest vykonaných cyklistickou dopravou na celkové dělbě přepravní práce			
Časový horizont	2019	2022	2030	2050
Hodnota	2%	---	5%	12%
Popis indikátoru	Indikátor určuje požadovaný podíl vnitřních cest uskutečněných cyklistickou dopravou			
Jednotka měření	Počet vnitřních cest uskutečněných na jízdním kole			
Zdroj sběru dat	Sociodopravní průzkum chování obyvatelstva			
Způsob výpočtu	Procentuální podíl			
Způsob měření	Stanovení procentuálního podílu na celkové dělbě přepravní práce			

12.3.6 Rozvoj sítě doprovodné cyklistické infrastruktury

Indikátor	**Počet realizovaných nebo modernizovaných prvků doprovodné infrastruktury**			
Časový horizont	2019	2022	2030	2050
Hodnota	0	7	14	20
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet realizovaných prvků doprovodné infrastruktury pro cyklisty na území města Děčín.			
Jednotka měření	Počet realizovaných nebo modernizovaných prvků			
Zdroj sběru dat	Pasportizace prvků doprovodné infrastruktury			
Způsob výpočtu	Sčítání prvků doprovodné infrastruktury			
Způsob měření	Porovnání hodnoty ve sledovaném roce s výchozím stavem			

12.3.7 Modernizace a rozvoj infrastruktury pro VHD

Indikátor 1.	**Počet realizovaných preferenčních opatření pro vozidla VHD**			
Časový horizont	2019	2022	2030	2050
Hodnota	0	2	5	8
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet realizovaných preferenčních opatření na území města Děčín.			
Jednotka měření	Počet realizovaných opatření			
Zdroj sběru dat	Pasportizace			
Způsob výpočtu	---			
Způsob měření	Porovnání hodnoty ve sledovaném roce s výchozím stavem			

Indikátor 2.	**Počet modernizovaných zastávek**			
Časový horizont	2019	2022	2030	2050
Hodnota	0	10	20	40
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet modernizovaných zastávek na území města Děčín			
Jednotka měření	Počet modernizovaných zastávek			
Zdroj sběru dat	Pasportizace			
Způsob výpočtu	---			
Způsob měření	Porovnání hodnoty ve sledovaném roce s výchozím stavem			

12.3.8 Řešení přestupních vazeb v dopravních uzlech

Indikátor	**Počet realizovaných multimodálních terminálů**			
Časový horizont	2019	2022	2030	2050
Hodnota	0	--	1	2
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet realizovaných multimodálních terminálů na území města Děčín			
Jednotka měření	Počet realizovaných multimodálních terminálů			
Zdroj sběru dat	Evidence			
Způsob výpočtu	---			
Způsob měření	Porovnání hodnoty ve sledovaném roce s výchozím stavem			

12.3.9 Rozvoj multimodálních opatření

Indikátor	Nově realizované parkovací kapacity P+R			
Časový horizont	2019	2022	2030	2050
Hodnota	0	---	220	470
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet nově realizovaných parkovacích míst v systému P+R			
Jednotka měření	Počet nově realizovaných parkovacích míst			
Zdroj sběru dat	Pasportizace			
Způsob výpočtu	---			
Způsob měření	Porovnání hodnoty ve sledovaném roce s výchozím stavem			

12.4 ZVÝŠENÍ ATRAKTIVITY VEŘEJNÉHO PROSTORU

12.4.1 Zvyšování bezbariérovosti veřejného prostoru a veřejných budov

Indikátor	Počet realizovaných míst s bezbariérovou úpravou			
Časový horizont	2019	2022	2030	2050
Hodnota	0	4	15	30
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet realizovaných míst s bezbariérovou úpravou ve veřejném prostoru.			
Jednotka měření	Počet realizovaných bezbariérových úprav ve veřejném prostoru			
Zdroj sběru dat	Pasportizace			
Způsob výpočtu	---			
Způsob měření	Porovnání hodnoty ve sledovaném roce s výchozím stavem			

12.4.2 Zvyšování podílu ploch v uličním prostoru pro pěší, cyklisty a pro pobytovou funkci

Indikátor	Počet realizovaných projektů rozšiřujících prostor pro chodce a cyklisty na úkor individuální automobilové dopravy			
Časový horizont	2019	2022	2030	2050
Hodnota	0	3	9	16
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet realizovaných projektů rozšiřujících prostor pro chodce a cyklisty na úkor individuální automobilové dopravy.			
Jednotka měření	Počet realizovaných projektů			
Zdroj sběru dat	Evidence projektů			
Způsob výpočtu	---			
Způsob měření	Porovnání hodnoty ve sledovaném roce s výchozím stavem			

12.4.3 Zvyšování atraktivity veřejného prostoru pro pěší, cyklisty a pro pobytovou funkci

Indikátor	**Délka nově realizovaných pěších turistických a běžeckých tras**			
Časový horizont	2019	2022	2030	2050
Hodnota	0	6 km	12 km	22 km
Popis indikátoru	Indikátor sleduje délku nově realizovaných tras			
Jednotka měření	Délka realizovaných tras			
Zdroj sběru dat	Pasportizace			
Způsob výpočtu	---			
Způsob měření	Porovnání hodnoty ve sledovaném roce s výchozím stavem			

12.4.4 Rozšiřování zelených ploch a podpora výsadby zeleně

Indikátor	**Počet realizovaných projektů s cílem rozvoje zelených ploch**			
Časový horizont	2019	2022	2030	2050
Hodnota	0	3	6	10
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet realizovaných projektů s cílem rozvoje zelených ploch.			
Jednotka měření	Počet realizovaných projektů			
Zdroj sběru dat	Evidence projektů			
Způsob výpočtu	---			
Způsob měření	Porovnání hodnoty ve sledovaném roce s výchozím stavem			

12.4.5 Rozvoj a údržba doplňkové infrastruktury ve veřejném prostoru

Indikátor	**Počet realizovaných nebo modernizovaných prvků ve veřejném prostoru**			
Časový horizont	2019	2022	2030	2050
Hodnota	0	8	20	35
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet realizovaných nebo modernizovaných prvků			
Jednotka měření	Počet realizovaných nebo modernizovaných prvků			
Zdroj sběru dat	Pasportizace prvků doprovodné infrastruktury			
Způsob výpočtu	---			
Způsob měření	Porovnání hodnoty ve sledovaném roce s výchozím stavem			

12.5 ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI ÚČASTNÍKŮ SILNIČNÍHO PROVOZU

12.5.1 Zvýšení bezpečnosti pěší a cyklistické infrastruktury, vč. křížení s ostatní infrastrukturou

Indikátor	**Počet odstraněných bezpečnostních závad**			
Časový horizont	2019	2022	2030	2050
Hodnota	0	3	10	30
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet odstraněných bezpečnostních závad na stávající infrastruktuře pro pěší a cyklisty ve městě Děčín.			
Jednotka měření	Počet odstraněných bezpečnostních závad			
Zdroj sběru dat	Pasportizace			
Způsob výpočtu	---			
Způsob měření	Porovnání hodnoty ve sledovaném roce s výchozím stavem			

12.5.2 Zvýšení bezpečnosti ostatní dopravní infrastruktury

Indikátor	**Snížení dopravní nehodovosti**			
Časový horizont	2017	2022	2030	2050
Hodnota	100% (488 nehod)	-5%	-20%	-50%
Popis indikátoru	Indikátor sleduje vývoj evidovaných dopravních nehod			
Jednotka měření	Počet dopravních nehod			
Zdroj sběru dat	Evidence Policie ČR			
Způsob výpočtu	Podíl nehod k výchozímu stavu			
Způsob měření	Porovnání hodnoty ve sledovaném roce s výchozím stavem			

12.5.3 Zvýšení bezpečnosti přechodů pro chodce a míst pro přecházení

Indikátor	**Počet realizovaných bezpečných přechodů pro chodce a míst pro přecházení**			
Časový horizont	2019	2022	2030	2050
Hodnota	0	3	10	20
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet realizovaných bezpečných přechodů pro chodce a míst pro přecházení			
Jednotka měření	Počet realizovaných bezpečných přechodů pro chodce a míst pro přecházení			
Zdroj sběru dat	Pasportizace			
Způsob výpočtu	---			
Způsob měření	Porovnání hodnoty ve sledovaném roce s výchozím stavem			

12.5.4 Snížení nehodovosti pěších a cyklistů

Indikátor	Počet těžce zraněných nebo usmrcených pěších a cyklistů při dopravních nehodách			
Časový horizont	2007 - 2017	2022	2030	2050
Hodnota	69	0	0	0
Popis indikátoru	Indikátor sleduje těžce zraněných nebo usmrcených pěších a cyklistů při dopravních nehodách			
Jednotka měření	Počet těžce zraněných nebo usmrcených účastníků			
Zdroj sběru dat	Evidence Policie ČR			
Způsob výpočtu	---			
Způsob měření	Dosažení uvedené hodnoty v daném časovém období			

12.5.5 Zklidnění komunikační sítě města

Indikátor	Počet realizovaných zklidňujících opatření			
Časový horizont	2019	2022	2030	2050
Hodnota	0	10	25	30
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet realizovaných zklidňujících opatření nebo prvků na komunikační síti města Děčín			
Jednotka měření	Počet realizovaných zklidňujících opatření			
Zdroj sběru dat	Pasportizace			
Způsob výpočtu	---			
Způsob měření	Porovnání hodnoty ve sledovaném roce s výchozím stavem			

12.6 REALIZACE INTELIGENTNÍHO DOPRAVNÍHO SYSTÉMU, MANAGEMENTU PARKOVÁNÍ A CITYLOGISTIKY

12.6.1 Realizace inteligentního dopravního systému

Indikátor	Počet realizovaných projektů inteligentního dopravního systému			
Časový horizont	2019	2022	2030	2050
Hodnota	0	15	40	70
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet realizovaných projektů podporujících vznik inteligentního dopravního systému ve městě Děčín			
Jednotka měření	Počet realizovaných projektů			
Zdroj sběru dat	Evidence realizovaných projektů			
Způsob výpočtu	---			
Způsob měření	Porovnání hodnoty ve sledovaném roce s výchozím stavem			

12.6.2 Modernizace a rozvoj kamerového systému

Indikátor	Počet nových stanovišť s kamerovým systémem			
Časový horizont	**2019**	**2022**	**2030**	**2050**
Hodnota	**0**	**---**	**30**	**60**
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet nových nebo modernizovaných stanovišť			
Jednotka měření	Počet stanovišť			
Zdroj sběru dat	Pasportizace			
Způsob výpočtu	---			
Způsob měření	Porovnání hodnoty ve sledovaném roce s výchozím stavem			

12.6.3 Management parkování

Indikátor	Nově realizované parkovací kapacity v parkovacích domech			
Časový horizont	2019	2022	2030	2050
Hodnota	0	---	200	350
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet nově realizovaných parkovacích míst v parkovacích domech			
Jednotka měření	Počet nově realizovaných parkovacích míst			
Zdroj sběru dat	Pasportizace			
Způsob výpočtu	---			
Způsob měření	Porovnání hodnoty ve sledovaném roce s výchozím stavem			

12.6.4 Optimalizace citylogistiky

Indikátor	Zapojení komerčních subjektů do systému citylogistiky			
Časový horizont	2019	2022	2030	2050
Hodnota	0	---	50%	90%
Popis indikátoru	Indikátor sleduje poměr zapojených komerčních subjektů působících v řešené oblasti do systému citylogistiky			
Jednotka měření	Počet zapojených subjektů			
Zdroj sběru dat	Evidence komerčních subjektů			
Způsob výpočtu	Poměr zapojených subjektů k celkovému počtu			
Způsob měření	Porovnání hodnoty ve sledovaném roce s výchozím stavem			

12.7 ZLEPŠENÍ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ A ČISTÁ MOBILITA

12.7.1 Podpora elektromobility

Indikátor	**Počet realizovaných dobíjecích stanic**			
Časový horizont	2019	2022	2030	2050
Hodnota	0	5	10	---
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet realizovaných dobíjecích stanic ve městě Děčín			
Jednotka měření	Počet realizovaných stanic			
Zdroj sběru dat	Evidence stanic			
Způsob výpočtu	---			
Způsob měření	Porovnání hodnoty ve sledovaném roce s výchozím stavem			

12.7.2 Podpora zavádění alternativních pohonů vozidel

Indikátor	**Podíl vozidel s alternativním pohonem ve správě města**			
Časový horizont	2019	2022	2030	2050
Hodnota	0	10%	50%	80%
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet vozidel ve správě města poháněných alternativními druhy pohonu (CNG, elektro, vodík)			
Jednotka měření	Vozidlo s alternativním pohonem			
Zdroj sběru dat	Evidence vozidel			
Způsob výpočtu	Podíl vozidel s alternativním pohonem k celkovému počtu spravovaných vozidel			
Způsob měření	Porovnání hodnoty ve sledovaném roce s výchozím stavem			

12.7.3 Snížení negativních vlivů z motorové dopravy

Indikátor	**Pokles počtu obyvatel zasažených negativními vlivy z motorové dopravy**			
Časový horizont	2019	2022	2030	2050
Hodnota	---	-5%	-50%	-85%
Popis indikátoru	Indikátor sleduje pokles obyvatel zasažených negativními vlivy z motorové dopravy			
Jednotka měření	Počet obyvatel zasažených negativními vlivy z motorové dopravy			
Zdroj sběru dat	Hluková a emisní studie			
Způsob výpočtu	---			
Způsob měření	Porovnání hodnoty ve sledovaném roce s výchozím stavem			

12.7.4 Redukce tranzitní dopravy

Indikátor	Počet realizovaných dopravních omezení tranzitní dopravy			
Časový horizont	2019	2022	2030	2050
Hodnota	0	1	3	---
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet realizovaných omezení tranzitní dopravy			
Jednotka měření	Počet realizovaných omezení			
Zdroj sběru dat	Evidence omezení			
Způsob výpočtu	---			
Způsob měření	Porovnání hodnoty ve sledovaném roce s výchozím stavem			

12.8 MANAGEMENT MOBILITY

12.8.1 Marketingová podpora udržitelné mobility města

Indikátor	Počet realizovaných aktivit			
Časový horizont	2019	2022	2030	2050
Hodnota	0	6	22	62
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet realizovaných aktivit			
Jednotka měření	Počet realizovaných aktivit			
Zdroj sběru dat	Evidence realizovaných aktivit			
Způsob výpočtu	---			
Způsob měření	Porovnání hodnoty ve sledovaném roce s výchozím stavem			

12.8.2 Poskytování informací o dopadech dopravy a mobilitě ve městě

Indikátor	Počet realizovaných aktivit			
Časový horizont	2019	2022	2030	2050
Hodnota	0	6	20	40
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet realizovaných aktivit			
Jednotka měření	Počet realizovaných aktivit			
Zdroj sběru dat	Evidence realizovaných aktivit			
Způsob výpočtu	---			
Způsob měření	Porovnání hodnoty ve sledovaném roce s výchozím stavem			

12.8.3 Participace s veřejností v otázkách mobility města

Indikátor	Počet realizovaných aktivit			
Časový horizont	2019	2022	2030	2050
Hodnota	0	3	11	31
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet realizovaných aktivit			
Jednotka měření	Počet realizovaných aktivit			
Zdroj sběru dat	Evidence realizovaných aktivit			
Způsob výpočtu	---			
Způsob měření	Porovnání hodnoty ve sledovaném roce s výchozím stavem			

12.8.4 Realizace a podpora plánů mobility pro významné subjekty a společnosti ve městě

Indikátor	Počet zapojených subjektů			
Časový horizont	2019	2022	2030	2050
Hodnota	0	5	10	15
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet zapojených subjektů			
Jednotka měření	Počet zapojených subjektů			
Zdroj sběru dat	Evidence zapojených subjektů			
Způsob výpočtu	---			
Způsob měření	Porovnání hodnoty ve sledovaném roce s výchozím stavem			

12.8.5 Podpora managementu mobility a uplatňování jejích principů ve veřejné správě

Indikátor	Pozice městského koordinátory mobility			
Časový horizont	2019	2022	2030	2050
Hodnota	0	1	1	1
Popis indikátoru	Indikátor sleduje zřízení pozice na magistrátu města			
Jednotka měření	Městský koordinátor mobility			
Zdroj sběru dat	Magistrát města			
Způsob výpočtu	---			
Způsob měření	Porovnání hodnoty ve sledovaném roce s výchozím stavem			

13 SEZNAM ZKRATEK, OBRÁZKŮ, TABULEK A PŘÍLOH

13.1 SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

a.s.	akciová společnost
ad.	a další
atd.	a tak dále
aut. nádr.	autobusové nádraží
B+G	Bike and Go (přijeď na kole a jdi)
B+R	Bike and Ride (přijeď na kole a jeď)
B(a)P	Benzo(a)pyren
BUS	autobus
CDV	Centrum dopravního výzkumu
CNG	compressed natural gas (stlačený zemní plyn)
CO	oxid uhelnatý
CO_2	oxid uhličitý
COHb	karboxyhemoglobin
CSD	Celostátní sčítání dopravy
č.	číslo
ČD	České dráhy
ČSN	česká technická norma
ČSN ISO	česká technická mezinárodní norma
ČSÚ	Český statistický úřad
ČR	Česká republika
ČVUT	České vysoké učení technické
dB	decibel
DPMD	Dopravní podnik města Děčína
DÚK	Doprava Ústeckého kraje
EURO	emisní norma vozidel
FD	Fakulta dopravní
GIS	geoinformační systémy
Ha	hektar
hl.	hlavní
hod.	hodina
IAD	individuální automobilová doprava
IDS	integrovaný dopravní systém
IZS	integrovaný záchranný systém
K+R	Kiss and Ride (polib a jeď)
k. ú.	katastrální území
Kč	koruna česká
kg	kilogram
km	kilometr
km/h	kilometr za hodinu
km^2	kilometr čtvereční
l	litr
L_{Aeq}	ekvivalentní hladina akustického tlaku

$L_{Aeq,T}$	ekvivalentní hladina akustického tlaku za čas
LPG	Liquified Petroleum Gas (zkapalněný ropný plyn)
m. n. m.	metrů nad mořem
MAD	městská autobusová doprava
MD ČR	Ministerstvo dopravy České republiky
mil.	milion
min.	minuta
MŽP	Ministerstvo životního prostředí
nádr.	nádraží
$\mu g/m^3$	mikrogram na metr krychlový
n. L.	nad Labem
nábř.	nábřeží
nám.	náměstí
např.	například
NO_2	oxid dusičitý
NO_x	oxidy dusíku
N_2O	oxid dusný
OA	osobní automobily
OC	obchodní centrum
osobokm	osobokilometr
P+G	Park and Go (zaparkuj a jdi)
P+R	Park and Ride (zaparkuj a jeď)
$PM_{2,5}$	particulate matter (drobné polétavé pevné částice), max. průměr 2,5 µm
PM_{10}	particulate matter (drobné polétavé pevné částice), max. průměr 10 µm
pozn.	poznámka
příp.	případně
PUMM	plán udržitelné městské mobility
resp.	respektive
RZ	registrační značka
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
s.r.o.	společnost s ručením omezeným
Sb.	sbírka
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
t	tuna
tis.	tisíc
tj.	to jest
TP	technické podmínky
tzv.	takzvaně
ul.	ulice
ÚP	územní plán
VHD	veřejná hromadná doprava
vozkm	vozový kilometr
zast.	zastávka
žst	železniční stanice

13.2 SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 Etapizace tvorby Plánu udržitelné městské mobility 9

Obrázek 2 Řešená křižovatka Teplická × Pivovarská (zdroj: ÚP, RHDHV, mapy.cz) 36

Obrázek 3 Jedna z variant řešení zoubosměrnění Podmokelské ul. (zdroj: ČVUT) 37

Obrázek 4 Řešený úsek Hankova – Vilsnická (zdroj: ÚP, RHDHV, mapy.cz) 38

Obrázek 5 Variantní řešení propojení částí Horní Oldřichov a Letná (zdroj: ÚP, RHDHV, mapy.cz) 39

Obrázek 6 Řešený úsek propojení částí Letná a Václavov (zdroj: ÚP, RHDHV, mapy.cz) 40

Obrázek 7 Variantní řešení propojení části Maxičky a Dolní Žleb (zdroj: RHDHV, mapy.cz) 42

Obrázek 8 Současné křížení komunikace II/261 a železniční tratě ve Starém Městě *(zdroj: maps.google.com)* 43

Obrázek 9 Navrhovaná lokalita pro kapacitní parkoviště P+R u hlavního nádraží (zdroj: RHDHV, mapy.cz) 44

Obrázek 10 Navrhovaná lokalita pro kapacitní parkoviště P+R u autobusového nádraží (zdroj: RHDHV, mapy.cz) 45

Obrázek 11 Navrhovaná lokalita pro parkovací dům v ul. Maroldova (zdroj: RHDHV, mapy.cz) 46

Obrázek 12 Navrhovaná lokalita pro parkovací dům v ul. Labská (zdroj: RHDHV, mapy.cz) 47

Obrázek 13 Navrhovaná lokalita pro parkovací dům v ul. U Plovárny (zdroj: RHDHV, mapy.cz) 48

Obrázek 14 Navrhovaná lokalita pro kapacitní parkoviště P+R u železniční stanice Děčín východ (zdroj: RHDHV, mapy.cz) 49

Obrázek 15 Navrhovaná lokalita pro parkovací dům v ul. Kamenická (zdroj: RHDHV, mapy.cz) 50

Obrázek 16 Současné parkování na Masarykově náměstí 51

Obrázek 17 Aktuální prostor přednádraží v pracovní době (zdroj: RHDHV) 53

Obrázek 18 Stávající parkoviště v lokalitě Předmostí (zdroj: RHDHV) 61

Obrázek 19 Ilustrační snímek dobíjecí stanice ČEZ (zdroj: ČEZ, zdopravy.cz) 61

Obrázek 20 Řešená křižovatka „u Corsa“ (zdroj: RHDHV, mapy.cz) 64

Obrázek 21 Labské nábřeží v Děčíně (zdroj: maps.google.com) 65

Obrázek 22 Tyršův most v současném stavu (zdroj: RHDHV) 66

Obrázek 23 Nedostatečně vysoký podjezd v Březové ulici (zdroj: mapy.cz) 68

Obrázek 24 Návrh cyklistických koridorů (zdroj: Koncepce cyklistické dopravy v Děčíně) 69

Obrázek 25 Působení obrubníku na kolo bicyklu (zdroj: cyklodoprava.cz) 71

Obrázek 26 Nábřeží řeky Sprévy v Berlíně (zdroj: RHDHV) 72

Obrázek 27 Vizualizace nábřeží řeky Svratky v Brně (zdroj: voda.brno.cz) 73

Obrázek 28 Stav chodníku na ul. 17. listopadu (zdroj: RHDHV) 78

Obrázek 29 Vedení nové lávky pro pěší a cyklisty podél železničního mostu (zdroj: cka.cz) 80

Obrázek 30 Trasování cyklostezky na tělese železniční trati č. 132 „Kozí dráha“ (zdroj: mapy.cz) 81

Obrázek 31 Vedení trasy H2 v územním plánu (zdroj: ÚP, úpravy RHDHV) 82

Obrázek 32 Příklad vyústění ulice Urxova do Sokolovské v Praze (zdroj: RHDHV) 83

Obrázek 33 Možné vedení cyklotras (zdroj: RHDHV) 85

Obrázek 34 Základní (minimální) prostorové nároky integračních opatření pro cyklisty podél obruby nebo volného prostoru (zdroj: TP 179) 86

Obrázek 35 Cargobike německé pošty (zdroj: lidovky.cz) 88

Obrázek 36 Vedení cyklistické trasy Labská stezka po místní komunikaci Staroměstské nábř. (zdroj: mapy.cz) 89

Obrázek 37 Vedení cyklistické trasy Labská stezka po místní komunikaci Polabí (zdroj: mapy.cz) 90

Obrázek 38 Potřebné propojení Labské cyklostezky na nový most (zdroj: RHDHV, mapy.cz) 90

Obrázek 39 Potřebné propojení cyklostezky Ploučnice (zdroj: mapy.cz) 91

Obrázek 40 Vedení cyklistické trasy Ploučnice po místní komunikaci (zdroj: mapy.cz) 92

Obrázek 41 Ilustrační obrázek Bike trail (zdroj: www.trailhunter.cz) 93

Obrázek 42 Stojany na kola při univerzitě v Žilině (zdroj: RHDHV) 96

Obrázek 43 Automatizovaný parkovací dům pro jízdní kola v Třinci (zdroj: msstavby.cz) 97

Obrázek 44 Cykloboxy instalované u děčínské knihovny (zdroj: RHDHV) 97

Obrázek 45 Odpočinkové místo na cyklostezce Labská v Děčíně (zdroj: RHDHV) 99

Obrázek 46 Veřejný servisní stojan pro kola v Belgii (zdroj: https://www.standaard.be) 100

Obrázek 47 Příklady bezbariérového vstupu do budovy (zdroj: Bezbariérová řešení staveb, prof. Ing. arch. Irena Šestáková) 104

Obrázek 48 Ulice Prokopa Holého před rekonstrukcí a v průběhu rekonstrukce (zdroj: mapy.cz, RHDHV) 107

Obrázek 49 Ilustrační obrázek pítek pro občany i zvířata v Ostravě – Porubě (zdroj: zelenaporube.cz) 112

Obrázek 50 Veřejné osvětlení v Děčíně – špatný a dobrý příklad 113

Obrázek 51 Nevyhovující přechod pro chodce před učilištěm v Křešicích (zdroj: maps.google.com) 117

Obrázek 52 Oddělená stezka pro chodce a cyklisty v Žilině (zdroj: maps.google.com) 118

Obrázek 53 Nabíjecí stanice pro elektrokola (zdroj: bikester.at) 120

Obrázek 54 Bezbariérová trasa č. 1 (zdroj: město Děčín) 121

Obrázek 55 Bezbariérová trasa č. 2 (zdroj: město Děčín) 122

Obrázek 56 Bezbariérová trasa č. 3 (zdroj: RHDHV) 123

Obrázek 57 Zámecké náměstí (zdroj: RHDHV) 124

Obrázek 58 Masarykovo náměstí (zdroj: RHDHV) 125

Obrázek 59 Mapa docházkových vzdáleností v místní části Bynov (zdroj: RHDHV, mapy.cz) 133

Obrázek 60 Mapa docházkových vzdáleností v místní části Boletice nad Labem (zdroj: RHDHV, mapy.cz) 134

Obrázek 61 Mapa docházkových vzdáleností v místní části Březiny (zdroj: RHDHV, mapy.cz) 136

Obrázek 62 Nevhodně a nebezpečně řešená zastávka Křešice ČSPL učiliště (zdroj: maps.google.com) 139

Obrázek 63 Nevhodně řešená výstupní zastávka Nemocnice (zdroj: RHDHV) 140

Obrázek 64 Navrhované umístění žel. zastávky Boletice – město (zdroj: mapy.cz) 144

Obrázek 65 Přednádražní prostor před hlavním nádražím v Děčíně (zdroj: RHDHV) 156

Obrázek 66 Přednádražní prostor v Hradci Králové (Zdroj: maps.google.com) 157

Obrázek 67 Predikce vývoje dělby přepravní práce pro scénář 1 - zachování stávajících podmínek 180

Obrázek 68 Vývoj počtu přepravených osob a dopravního výkonu v MAD v Děčíně (zdroj: DPMD a.s.) 180

Obrázek 69 Intenzity automobilové dopravy z CSD 2010 (zdroj: ŘSD ČR) 181

Obrázek 70 Intenzity automobilové dopravy z CSD 2016 (zdroj: ŘSD ČR) 181

Obrázek 71 Predikce vývoje dělby přepravní práce pro scénář 2 – s aktivní politikou zaměřený na podporu využívání všech módů bez cyklistické dopravy 184

Obrázek 72 Predikce vývoje dělby přepravní práce pro scénář 3 – s aktivní politikou zaměřený na podporu využívání všech módů dopravy 194

Obrázek 73 Predikce dělby přepravní práce pro vnitro vztahy na území města Děčín (zdroj: RHDHV) 205

Obrázek 74 Predikce vývoje obyvatelstva ve městě Děčín (zdroj: RHDHV) 207

Obrázek 75 Predikce vývoje HDP na 1 obyvatele [Kč] (zdroj: RHDHV) 208

Obrázek 76 Predikce vývoje HDP [mil. Kč] (zdroj: RHDHV) 208

Obrázek 77 Predikce vývoje stupně automobilizace (zdroj: RHDHV) 211

Obrázek 78 Predikce vývoje stupně motorizace (zdroj: RHDHV) 211

Obrázek 79 Predikce vývoje počtu OA na 1 000 obyvatel (zdroj: RHDHV) 212

Obrázek 80 Predikce vývoje počtu MV na 1 000 obyvatel (zdroj: RHDHV) 212

Obrázek 81 Predikce vývoje počtu OA (zdroj: RHDHV) 213

Obrázek 82 Predikce vývoje počtu motorových vozidel (zdroj: RHDHV) 213

Obrázek 83 Predikce vývoje přepravního výkonu (zdroj: RHDHV) 214

Obrázek 84 Predikce vývoje koeficientů růstu pro osobní vozidla (zdroj: RHDHV) 215

Obrázek 85 Predikce vývoje koeficientů růstu pro lehká nákladní vozidla (zdroj: RHDHV) 216

Obrázek 86 Predikce vývoje koeficientů růstu pro těžká nákladní vozidla (zdroj: RHDHV) 216

Obrázek 87 Skladba dopravních vztahů v dopravním modelu města Děčín (zdroj: RHDHV) 217

Obrázek 88 Predikce dělby přepravní práce pro vnitro vztahy na území města Děčín (zdroj: RHDHV) 218

Obrázek 89 Vývoj generovaných dopravních objemů AD v modelu Děčína (zdroj: RHDHV) 218

Obrázek 90 Očekávané dopravní výkony automobilové dopravy na území města Děčín (zdroj: RHDHV) 219

Obrázek 91 Pracovní postery s názory veřejnosti při prvním workshopu (zdroj: RHDHV) 229

Obrázek 92 Hodnocení přínosů navržených opatření při brainstormingu s odbornou veřejností (zdroj: RHDHV) 235

Obrázek 93 Hodnocení přínosů navržených opatření při workshopu s veřejností (zdroj: RHDHV) 238

Obrázek 94 Veřejné projednání návrhové části PUMM 21. 10. 2019 242

13.3 SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 Zásobník projektů na bezbariérové úpravy na nejbližší období (zdroj: MmD) 105

Tabulka 2 Zásobník projektů na úpravy VO na nejbližší období (zdroj: MmD) 114

Tabulka 3 Zásobník projektů na úpravy přechodů pro chodce a míst pro přecházení na nejbližší období (zdroj: MmD) 117

Tabulka 4 Navržená opatření pro scénář č. 2 v kategorii automobilová doprava, parkování185

Tabulka 5 Navržená opatření pro scénář č. 2 v kategorii pěší a cyklistická doprava 187

Tabulka 6 Navržená opatření pro scénář č. 2 v kategorii veřejná hromadná doprava 189

Tabulka 7 Navržená opatření pro scénář č. 2 v kategorii nákladní doprava, citylogistika, sdílená mobilita, management mobility 191

Tabulka 8 Navržená opatření pro scénář č. 3 v kategorii automobilová doprava, parkování195

Tabulka 9 Navržená opatření pro scénář č. 3 v kategorii pěší a cyklistická doprava 197

Tabulka 10 Navržená opatření pro scénář č. 3 v kategorii veřejná hromadná doprava 199

Tabulka 11 Navržená opatření pro scénář č. 3 v kategorii nákladní doprava, citylogistika, sdílená mobilita, management mobility 201

Tabulka 12 Predikce vývoje počtu obyvatel v Děčíně ve třech scénářích (zdroj: RHDHV, ČSÚ) 206

Tabulka 13 Predikce vývoje HDP na 1 obyvatele ve třech scénářích (zdroj: RHDHV, ČSÚ, Ministerstvo financí ČR) 207

Tabulka 14 Predikce vývoje HDP [mil. Kč] ve třech scénářích (zdroj: RHDHV, ČSÚ, Ministerstvo financí ČR) 208

Tabulka 15 Predikce vývoje stupně automobilizace a počtu OA ve středním scénáři 209

Tabulka 16 Predikce vývoje stupně motorizace a počtu MV ve středním scénáři 209

Tabulka 17 Predikce vývoje stupně automobilizace a počtu OA ve vysokém scénáři 210

Tabulka 18 Predikce vývoje stupně motorizace a počtu MV ve vysokém scénáři 210

Tabulka 19 Predikce vývoje stupně automobilizace a počtu OA v nízkém scénáři 210

Tabulka 20 Predikce vývoje stupně motorizace a počtu MV v nízkém scénáři 210

Tabulka 21 Koeficienty růstu pro osobní vozidla 215

Tabulka 22 Koeficienty růstu pro lehká nákladní vozidla 215

Tabulka 23 Koeficienty růstu pro těžká nákladní vozidla 216

Tabulka 24 Dopravní objem a výkon v automobilové dopravě 219

Tabulka 25 Porovnání hluku na vybraných komunikacích 222

Tabulka 26 TOP 10 hodnocených opatření v rámci brainstormingu s odbornou veřejností v kategorii Automobilová doprava 236

Tabulka 27 TOP 10 hodnocených opatření v rámci brainstormingu s odbornou veřejností v kategorii Pěší a cyklistická doprava 236

Tabulka 28 TOP 10 hodnocených opatření v rámci brainstormingu s odbornou veřejností v kategorii Veřejná doprava 237

Tabulka 29 TOP 10 hodnocených opatření v rámci brainstormingu s odbornou veřejností v kategorii Nákladní doprava, citylogistika, sdílená mobilita, management mobility 237

Tabulka 30 TOP 5 hodnocených opatření v rámci workshopu s veřejností v kategorii Automobilová doprava 239

Tabulka 31 TOP 5 hodnocených opatření v rámci workshopu s veřejností v kategorii Pěší a cyklistická doprava 239

Tabulka 32 TOP 5 hodnocených opatření v rámci workshopu s veřejností v kategorii Veřejná doprava 240

Tabulka 33 TOP 5 hodnocených opatření v rámci workshopu s veřejností v kategorii Nákladní doprava, citylogistika, sdílená mobilita, management mobility 240

Tabulka 34 Vývoj vybraných ekonomických ukazatelů z rozpočtů města 2017 – 2019 (zdroj: Magistrát města Děčín) 243

Tabulka 35 Vývoj vybraných ukazatelů hospodaření za období 2015 až 2018 (zdroj: výroční zprávy DPMD) 244

Tabulka 36 Finanční náročnost navržených opatření z kategorie Automobilová doprava, parkování 246

Tabulka 37 Finanční náročnost navržených opatření z kategorie Pěší a cyklistická doprava 249

Tabulka 38 Finanční náročnost navržených opatření z kategorie Veřejná hromadná doprava 252

Tabulka 39 Finanční náročnost navržených opatření z kategorie Nákladní doprava, citylogistika, sdílená mobilita, management mobility 255

Tabulka 40 Akční plán pro horizont rok 2022 – opatření Automobilová doprava, parkování 258

Tabulka 41 Akční plán pro horizont rok 2022 – opatření Pěší a cyklistická doprava 259

Tabulka 42 Akční plán pro horizont rok 2022 – opatření Veřejná hromadná doprava 260

Tabulka 43 Akční plán pro horizont rok 2022 – opatření Nákladní doprava, citylogistika, sdílená mobilita, management mobility 262

13.4 SEZNAM PŘÍLOH

PŘÍLOHA Č. 1 Výsledky z hodnocení přínosů navržených opatření – Řídící skupina a Odborná veřejnost

PŘÍLOHA Č. 2 Výsledky z hodnocení přínosů navržených opatření – Širší veřejnost

PŘÍLOHA Č. 3 Kartogramy intenzit z dopravního modelu

PŘÍLOHA Č. 4 Zápisy z jednání řídící skupiny

PŘÍLOHA Č. 1 Výsledky z hodnocení přínosů navržených opatření – Řídící skupina a Odborná veřejnost

Gateway to solutions

AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA

NÁZEV OPATŘENÍ	ΣD	ΣŽ	ΣR	ΣE	Σ
Realizace dynamického řízení provozu na křižovatkách vybavených SSZ	14	13	11	13	**51**
Modernizace řídících jednotek křižovatek vybavených SSZ, jejich vzájemná koordinace	14	13	10	12	**49**
Úprava Podmokelské ulice a zvýšení její plynulosti	14	10	11	13	**48**
Realizace Folknářské spojky	15	12	8	12	**47**
Rekonstrukce/modernizace vybraných křižovatek na komunikační síti za účelem zvýšení jejich bezpečnosti	14	8	10	13	**45**
Řešení kritických míst na komunikační síti s velkou nehodovostí za účelem zvýšení bezpečnosti	14	7	11	13	**45**
Rozvoj a realizace inteligentních navigačních prvků pro parkování	12	10	11	12	**45**
Realizace a modernizace vybraných místních a obslužných komunikací	13	8	12	11	**44**
Výstavba kapacitního parkoviště P+R u autobusového nádraží	13	9	9	13	**44**
Rozvoj a realizace inteligentních navigačních prvků na komunikační síti, vč. proměnného dopravního značení	14	8	10	11	**43**
Snížení rychlostí a restrikce v obou centrech města	11	10	10	11	**42**
Modernizace povrchů vozovek	12	8	11	11	**42**
Řešení komunikační smyčky Podmokelská - Hankova - Uhelná - Poštovní (zobousměrnění Podmokelské ul.)	12	7	11	11	**41**
Průběžná modernizace vybraných komunikací I., II. a III. třídy	12	9	10	10	**41**
Výstavba dobíjecích stanic pro elektromobily na vytipovaných místech	11	10	10	10	**41**
Rekonstrukce/modernizace vybraných komunikací za účelem zvýšení jejich bezpečnosti	13	7	9	11	**40**
Realizace zklidňujících opatření na komunikační síti	13	9	9	9	**40**
Realizace vyhrazených míst pro krátkodobé zastavení typu K+R	13	4	13	9	**39**
Cenová politika parkování	12	7	10	10	**39**
Výstavba kapacitního parkoviště v lokalitě Předmostí mezi žel. mostem a okružní křižovatkou	13	7	9	10	**39**
Realizace jednosměrných ulic na vytipovaných úsecích komunikační sítě	13	7	9	9	**38**
Odstranění bezpečnostních závad na stávající infrastruktuře	11	7	8	11	**37**
Realizace sítě sčítačů dopravy a radarů na vybraných komunikacích	10	8	10	9	**37**
Zvýšení počtu míst s kamerovým systémem	11	6	10	10	**37**
Realizace vyhrazených parkovacích stání pro elektromobily ve vytipovaných lokalitách města	10	9	9	9	**37**
Podpora vozidel s alternativními druhy pohonu	9	12	6	9	**36**
Výstavba kapacitního parkoviště P+R u železniční stanice Děčín východ	9	7	10	9	**35**
Realizace dálničního přivaděče na D8 (obchvat ul. Teplická)	14	8	1	10	**33**
Zavedení parkovacích zón na území města	10	8	7	8	**33**
Modernizace stávajícího kamerového systému	8	6	9	9	**32**

NÁZEV OPATŘENÍ	ΣD	ΣŽ	ΣR	ΣE	Σ
Realizace protihlukových opatření	6	11	7	8	**32**
Realizace bezplatného parkování pro elektromobily na zpoplatněných parkovištích	8	9	5	9	**31**
Napojení ulice Oblouková na ul. 2. polské armády	10	2	9	7	**28**
Realizace komunikačního propojení místních částí Horní Oldřichov a Letná	11	2	5	8	**26**
Výstavba kapacitního parkoviště P+R u železniční stanice Děčín hl.n.	9	3	5	9	**26**
Omezení parkovacích kapacit v centru Podmokel	7	7	6	6	**26**
Rekonstrukce komunikace (lesní cesty) spojující místní části Maxičky a Dolní Žleb	9	1	4	10	**24**
Omezení parkovacích kapacit na Masarykově nám. a v jeho okolí	7	7	5	5	**24**
Omezení parkovacích kapacit v centru Děčína	7	6	5	6	**24**
Omezení, příp. vyloučení IAD z části ul. Čsl. mládeže (prostor přednádraží)	6	4	7	6	**23**
Řešení křižovatky ul. Litoměřická × Rytířská × Březová ("u Corsa")	8	3	6	6	**23**
Realizace komunikačního propojení místních částí Letná a Václavov	9	2	3	7	**21**
Rekonstrukce a přestavba křižovatky Teplická × Pivovarská (u Ovčí lávky)	8	2	4	6	**20**
Modernizace, rekonstrukce a zvýšení kapacity Teplické ul.	7	2	4	4	**17**
Omezení vjezdu IAD do ul. Labské nábřeží, resp. jeho zklidnění od motorové dopravy	3	1	0	1	**15**
Omezení vjezdu IAD na Tyršův most, ul. Tyršova, Radniční, Masarykovo náměstí	3	1	0	1	**15**
Zřízení dopravního dispečinku	0	0	0	0	**15**
Realizace inteligentního systému pro čtení RZ vozidel na vybraných místech ve městě	4	1	3	2	**10**
Elektronický sběr dat intenzit dopravy na vybraných komunikacích	4	1	3	1	**9**
Místní úprava uličního profilu (rozšíření, modernizace) v úseku mezi místními částmi Vilsnice a Chrochvice	4	0	1	3	**8**
Vyloučení úrovňového křížení komunikace II/261 a železniční tratě ve Starém Městě	4	1	0	3	**8**
Přeložka silnice II/261 (mezi žel. zast. Boletice n. L. a Křešice u Děčína)	4	1	0	1	**6**
Řešení silničního průtahu ul. Hankova - Dělnická - Želenická - Vilsnická	3	1	0	1	**5**

PĚŠÍ A CYKLISTICKÁ DOPRAVA

NÁZEV OPATŘENÍ	ΣD	ΣŽ	ΣR	ΣE	Σ
Dobudování stávající páteřní cyklostezky č. 2 - Labská stezka	15	12	14	15	**56**
Dobudování stávající páteřní cyklotrasy č. 15 - Ploučnická stezka	15	12	14	15	**56**
Realizace lávky Děčín - Podmokly (pro pěší a cyklisty)	14	12	14	14	**54**
Realizace bezbariérových úprav na stávající pěší infrastruktuře (průběžně)	14	7	13	15	**49**
Rozvoj městských páteřních cyklotras	12	11	12	13	**48**
Revitalizace nábřeží řeky Labe, vytvoření pobytového prostoru a komunikačních propojení	13	11	9	13	**46**
Modernizace komunikací pro pěší	11	9	12	14	**46**
Revitalizace a obnova zeleně, parků a parčíků	8	12	12	14	**46**
Realizace/modernizace komunikací pro pěší do okrajových lokalit	13	9	11	12	**45**
Modernizace stávajících cyklotras	12	10	11	12	**45**
Rozvoj sítě stojanů pro jízdní kola (jako doprovodná infrastruktura ve veřejném prostoru)	12	10	11	12	**45**
Zatraktivnění center města na obou nábřežích řeky	11	9	11	14	**45**
Realizace pěšího tahu podél Jílovského potoka v centru Podmokel	12	11	8	13	**44**
Podpora/realizace doprovodné infrastruktury ve školách, veřejných institucích a u významných zaměstnavatelů	12	9	11	12	**44**
Výstavba parkovišť B+R u významných zastávek VHD	13	7	11	13	**44**
Modernizace a rozvoj značení cyklotras	12	8	11	11	**42**
Realizace nových zelených ploch, parků a parčíků	7	12	10	13	**42**
Realizace bezbariérových úprav na stávající cyklistické infrastruktuře (průběžně)	12	7	10	12	**41**
Podpora sportovních aktivit na Labi (půjčovny, služby)	10	5	12	14	**41**
Realizace a rozvoj cykloobousměrek v ulicích s jednosměrným provozem motorové dopravy	11	9	9	11	**40**
Realizace chodníku pro pěší podél místní komunikace od MŠ v Březinách do Libverdy	12	6	10	11	**39**
Realizace propojení obou center města vč. řešení návazností	11	9	8	11	**39**
Realizace a rozvoj sítě doprovodné infrastruktury pro pěší	10	9	9	11	**39**
Přebudování železniční trati č. 132 „Kozí dráha“ na cyklostezku	10	10	9	10	**39**
Podpora pro zavedení bikesharingu	10	9	10	10	**39**
Podpora realizace stanovišť bikesharingu	9	10	10	9	**38**
Realizace pěšího a cyklistického tahu podél břehu Labe od navrhovaného přívozu v Rozběsech po Tyršův most	10	9	8	11	**38**
Rozvoj integračních cykloopatření na komunikačním skeletu města	10	9	9	10	**38**
Rozvoj sítě úschoven pro jízdní kola	11	7	9	11	**38**
Zklidnění Křížové ul. - pěší zóna s vyloučením provozu IAD, vč. zklidnění provozu v přilehlých ulicích	11	8	8	11	**38**

NÁZEV OPATŘENÍ	ΣD	ΣŽ	ΣR	ΣE	Σ
Zklidnění a revitalizace Zámeckého náměstí	9	8	9	12	**38**
Realizace infopanelů na vstupech cyklostezek do území, na kříženích a významných místech	10	7	10	10	**37**
Odstranění bezpečnostních závad na stávající infrastruktuře pro pěší a cyklisty	9	7	9	12	**37**
Realizace míst pro sportovní cyklistiku - pumptrack, bike trail, bikepark	9	7	10	10	**36**
Realizace odpočinkových míst pro cyklisty	10	7	9	10	**36**
Realizace bezbariérových úprav u center služeb	9	6	10	11	**36**
Řešení kritických míst s nehodovostí chodců a cyklistů	11	5	8	12	**36**
Zklidnění a revitalizace Masarykova náměstí	4	2	2	3	**35**
Modernizace stávající sítě doprovodné infrastruktury pro pěší	8	8	8	10	**34**
Realizace bezbariérových přístupů do veřejných budov a institucí	8	6	10	10	**34**
Realizace bezbariérových úprav na veřejném prostoru	8	6	9	10	**33**
Realizace cyklistické trasy vedené údolím Jílovského potoka z Podmokel přes Horní Oldřichov do Jílového (H2 - 7300 m) - trasa mimo "Kozí dráhu"	9	8	7	8	**32**
Realizace běžeckých tras	7	7	8	10	**32**
Realizace naučných stezek po turistických zajímavostech města	5	9	8	10	**32**
Realizace bezpečných přechodů pro chodce a míst pro přecházení	10	5	8	9	**32**
Realizace a rozvoj segregovaných komunikací pro cyklisty oddělených od automobilového provozu	9	8	5	9	**31**
Podpora cyklopůjčoven	7	7	8	8	**30**
Realizace architektonických soutěží na úpravu veřejných prostor	6	7	7	10	**30**
Realizace vodních prvků na veřejných prostorech	6	8	8	8	**30**
Rozvoj pěších zón	8	6	7	9	**30**
Realizace projektu Bezbariérová trasa č. 1	9	5	7	9	**30**
Realizace projektu Bezbariérová trasa č. 2	9	5	7	9	**30**
Výstavba dobíjecích stanic pro elektrokola na vytipovaných místech	8	6	6	8	**28**
Realizace rozšíření chodníků a pobytových prostorů na úkor silnic pro motorová vozidla	8	5	6	8	**27**
Realizace a modernizace mobiliáře a doprovodné infrastruktury	6	4	8	9	**27**
Realizace doprovodných prvků veřejného prostoru pro pobytové i sportovní aktivity (BBQ místa, altánky, pingpongové stoly, apod…)	6	5	7	9	**27**
Realizace veřejných WC	6	4	6	8	**24**
Segregace chodců a cyklistů na samostatné stezky	7	4	4	7	**22**
Rozvoj Obytných zón a Zón 30	8	5	3	6	**22**
Podpora realizace služby Cargobike	6	5	5	5	**21**
Realizace venkovních servisních míst pro jízdní kola na vytipovaných místech	5	3	3	5	**16**
Jednotný mobiliář na území města	4	1	3	4	**12**

VEŘEJNÁ DOPRAVA

NÁZEV OPATŘENÍ	ΣD	ΣŽ	ΣR	ΣE	Σ
Snížení docházkových vzdáleností na linky MAD v místní části IX - Bynov - lokalita ul. Na Vyhlídce	13	8	10	13	**44**
Modernizace zastávek (nástupní hrany, prvky pro nevidomé a slabozraké, bezbariérový přístup)	13	5	12	14	**44**
Realizace bezbariérových úprav na stávajících zastávkách HD, vč. zajištění bezbariérového přístupu na zastávku	12	7	9	13	**41**
Modernizace a rozšíření doprovodné infrastruktury na zastávkách MAD a DÚK (zastávkové přístřešky, lavičky, koše)	12	5	11	13	**41**
Řešení návazností jednotlivých linek MAD na spoje železniční dopravy a autobusové spoje DÚK v dopravním uzlu Hlavní nádraží	11	8	10	11	**40**
Zkrácení intervalů na vybraných linkách MAD ve vytipovaných částech dne a týdne	12	5	8	12	**37**
Rozšiřování inteligentních zastávek na zastávkách MAD	10	5	9	12	**36**
Pořízení malokapacitních vozidel MAD	10	7	8	10	**35**
Řešení vzájemných návazností jednotlivých linek MAD v dopravních uzlech či ve významných stykových zastávkách	11	6	7	11	**35**
Revize spojů MAD, optimalizace nabídky, jejich vzájemná provázanost (realizace prokladů na společných úsecích)	10	7	7	10	**34**
Snížení docházkových vzdáleností na linky MAD v místní části XXXIII - Nebočady, část Jakuby - výstavba obratiště a zavedení provozu	11	6	7	10	**34**
Snížení docházkových vzdáleností na linky MAD v rozvojových oblastech - řešení zastávek a vytvoření rezerv pro vybudování obratišť	12	6	6	10	**34**
Podpora modernizace I. železničního koridoru - Břeclav - Praha - Děčín - Německo	10	6	6	11	**33**
Podpora a zajištění turistických linek do turistických cílů	10	8	7	8	**33**
Řešení návazností jednotlivých linek a optimalizace časových poloh spojů VHD	8	7	8	9	**32**
Optimalizace počtu zastávek a jejich doplnění na stávajících trasách MAD	10	5	8	9	**32**
Modernizace vozového parku MAD (obnova vozidel)	9	7	7	9	**32**
Snížení docházkových vzdáleností na linky MAD v místní části XXXII - Boletice nad Labem - lokalita ul. Verneřická - Kostelní - Pražská	10	6	6	9	**31**
Snížení docházkových vzdáleností na linky MAD v místní části IV - Podmokly, část Žlíbek - ul. Bělská, Červený Vrch	10	6	6	9	**31**
Zlevnění časového jízdného (měsíční, čtvrtletní kupony)	8	7	7	8	**30**
Snížení docházkových vzdáleností na linky MAD v místní části XXVII - Březiny - lokalita ul. Kosmonautů	9	6	7	8	**30**
Modernizace zázemí dopravního podniku (odstavné plochy, haly, technologie)	8	5	7	10	**30**
Posílení provozu a optimalizace linkového vedení noční dopravy	8	5	7	9	**29**
Realizace přívozu Rozběsy - Staré Město	8	6	5	8	**27**

NÁZEV OPATŘENÍ	ΣD	ΣŽ	ΣR	ΣE	Σ
Podpora provozování vozidel na CNG	5	7	6	9	**27**
Zavedení dopravní obsluhy místní části XXXIV - Chlum pomocí linky MAD	8	5	6	7	**26**
Realizace preferenčních opatření pro autobusy VHD na křižovatkách vybavených SSZ	9	5	6	5	**25**
Sjednocení nástupních míst pro linky MAD a DÚK jedoucích stejným směrem	7	4	6	8	**25**
Zavedení MAD zdarma pro všechny rezidenty města	6	6	6	6	**24**
Zavedení dopravní obsluhy místní části XX - Nová Ves pomocí linky MAD	8	5	5	6	**24**
Zavedení nástupu všemi dveřmi v MAD	7	4	6	6	**23**
Zavedení dopravní obsluhy místní části XXIX - Hoštice nad Labem pomocí linky MAD	8	5	5	5	**23**
Realizace nových zastávek MAD na prodloužených trasách	9	4	4	6	**23**
Rozvoj a podpora turistických lodních linek	8	3	6	6	**23**
Zavedení služby typu "Seniorbus" či "svoz dětí na aktivity"	2	1	1	3	**22**
Prodloužení časové platnosti jednorázové jízdenky ve dnech pracovního volna	5	3	6	7	**21**
Zavedení dopravní obsluhy místní části XV - Prostřední Žleb pomocí linky MAD	6	4	5	5	**20**
Revitalizace okolí míst zastávek HD a železničních stanic	5	4	4	7	**20**
Využití vodíkové technologie jako pohon pro vozidla MAD, s nutností vybudování infrastruktury spojené s provozem, vč. nákupu nových vozidel (autobusů) na vodíkový pohon	5	7	3	5	**20**
Rozvoj elektromobility v MAD - nákup a provoz elektrobusů, vč. realizace související infrastruktury	4	6	3	7	**20**
Zavedení standardů kvality obsluhy, kontrola jejich dodržování	5	3	5	6	**19**
Realizace eshopu DÚK	5	3	5	5	**18**
Realizace přívozu Křešice - Chrochvice	5	4	4	5	**18**
Zdvojkolejnění železniční spojky Děčín hl.n. - Děčín východ	5	3	4	5	**17**
Zavedení dopravní obsluhy místní části XXV - Chmelnice pomocí linky MAD	5	4	4	4	**17**
Realizace přívozu Předmostí - Tyršův most/Zámek	5	3	4	5	**17**
Rozšíření nabídky spojů DÚK do okolních obcí	7	3	1	5	**16**
Rekonstrukce železniční stanice a přestavba železničního uzlu Děčín východ	4	3	4	5	**16**
Realizace "dopravy na zavolání" obsluhující řídce obydlené místní části města	5	3	3	5	**16**
Realizace dopravního terminálu u železniční stanice Děčín hl.n. (přesun autobusového nádraží)	7	2	2	5	**16**
Realizace železniční zastávky Boletice - město	5	2	4	4	**15**
Modernizace železničního svršku	5	2	3	5	**15**
Obnovení pravidelné a rekreační železniční dopravy na železniční trati č.	4	3	2	5	**14**

NÁZEV OPATŘENÍ	ΣD	ΣŽ	ΣR	ΣE	Σ
132 „Kozí dráha“					
Pořízení vozidlového parku DÚK a jeho obnova	5	2	2	5	**14**
Rozvoj vyhrazených jízdních pruhů pro autobusy VHD na vybraných místech komunikační sítě	5	2	3	4	**14**
Realizace stanovišť "dopravy na zavolání"	5	2	2	4	**13**
Modernizace vozového parku DÚK (obnova vozidel)	2	2	3	3	**10**
Optimalizace linkového vedení (sjednocení víkendového provozu s provozem v pracovní dny)	3	2	1	3	**9**
Realizace dopravního terminálu u železniční stanice Děčín východ	3	0	1	3	**7**
Přestavba a rozšíření kolejiště v Prostředním Žlebu	1	1	1	2	**5**
Zakonzervování současné podoby železniční trati č. 132 „Kozí dráha“ (bez využití)	0	0	3	0	**3**

NÁKLADNÍ DOPRAVA, CITYLOGISTIKA, SDÍLENÁ MOBILITA, MANAGEMENT MOBILITY

NÁZEV OPATŘENÍ	ΣD	ΣŽ	ΣR	ΣE	Σ
Omezení vjezdu tranzitní dopravy do center města	14	13	8	14	**49**
Zajištění pravidelné aktualizace PUMM	11	9	10	12	**42**
Zajištění realizace dalších projektů souvisejících s udržitelnou dopravou	11	10	9	11	**41**
Realizace vzdělávacích a výchovných aktivit k otázkám městské mobility	10	9	10	11	**40**
Omezení vjezdu nákladní dopravy do center města	11	11	6	10	**38**
Realizace marketingových aktivit na podporu turistických cílů ve městě a okolí	10	7	9	12	**38**
Realizace motivačních opatření pro společnosti/investory/developery v otázce udržitelné městské mobility	10	9	7	12	**38**
Realizace věrnostních programů pro obyvatele využívající udržitelné formy dopravy po městě	9	10	8	11	**38**
Zapojení města do aktivity Do práce na kole	8	11	8	9	**36**
Zajištění implementace opatření z PUMM	10	7	8	11	**36**
Zapojení města do aktivity Do školy pěšky	7	11	8	9	**35**
Průběžné vzdělávání a osvěta v otázce docházky dětí do školských zařízení	9	8	8	10	**35**
Realizace participačních aktivit s veřejností a zjišťování zpětné vazby od občanů k otázkám městské mobility	10	6	8	11	**35**
Zajištění spolupráce mezi městskými a ostatními zainteresovanými subjekty v mobilitě	10	8	7	10	**35**
Zajištění prezentace města jako podporovatele udržitelných dopravních módů	8	8	8	10	**34**
Zpracování studie na optimalizaci zásobování v centrech města (časové omezení, omezení typu vozidla,…)	9	9	5	9	**32**
Školení pracovníků magistrátu města	7	6	10	9	**32**
Sdílení dopravních informací v zavedených platformách	10	4	8	9	**31**
Realizace marketingových aktivit na podporu cestovního ruchu s využitím udržitelných dopravních módů	7	6	8	10	**31**
Zřízení pozice městského koordinátora mobility	7	7	9	8	**31**
Zavedení kombinované jízdenky na MAD (DÚK) a P+R	8	6	6	10	**30**
Realizace a podpora realizace firemních a institucionálních plánů mobility	7	8	7	8	**30**
Přísnější dohled Policie ČR a městské policie na dodržování pravidel silničního provozu	10	5	7	8	**30**
Zavedení kombinovaného předplatného na MAD (DÚK), P+R, bikesharing, příp. další související služby	8	6	6	9	**29**
Realizace platformy pro sdílení informací o sdílené mobilitě ve městě	7	6	6	10	**29**
Realizace marketingových aktivit na podporu využívání páteřních cyklostezek	8	5	5	8	**26**
Optimalizace tras nákladní dopravy do významných společností ve městě	8	4	7	6	**25**

NÁZEV OPATŘENÍ	ΣD	ΣŽ	ΣR	ΣE	Σ
Realizace parkovacích a odstavných ploch pro vozidla nákladní dopravy	8	4	5	8	**25**
Podpora destinační turistiky	3	3	4	7	**17**
Zlepšení a optimalizace napojení překladišť kombinované dopravy na komunikační síť města	4	2	2	3	**11**
Zvýhodnění parkování pro carsharingová (sdílená) vozidla	2	2	0	4	**8**
Realizace vyhrazených parkovacích stání pro carpooling ve vytipovaných lokalitách města	2	1	2	2	**7**
Realizace vyhrazených parkovacích stání pro carsharing ve vytipovaných lokalitách města	2	1	1	2	**6**
Realizace motivačních aktivit pro využívání veřejného carsharingu privátními společnostmi	2	1	0	2	**5**

PŘÍLOHA Č. 2 Výsledky z hodnocení přínosů navržených opatření – Širší veřejnost

Gateway to solutions

AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA

NÁZEV OPATŘENÍ	CELKEM	POŘADÍ
Realizace vyhrazených míst pro krátkodobé zastavení typu K+R	7	1
Realizace Folknářské spojky	6	2
Realizace dálničního přivaděče na D8 (obchvat ul. Teplická)	5	3-4
Výstavba kapacitního parkoviště P+R u železniční stanice Děčín hl.n.	5	3-4
Úprava Podmokelské ulice a zvýšení její plynulosti	4	5-6
Realizace komunikačního propojení místních částí Horní Oldřichov a Letná	4	5-6
Snížení rychlostí a restrikce v obou centrech města	3	7-14
Řešení komunikační smyčky Podmokelská - Hankova - Uhelná - Poštovní (zobousměrnění Podmokelské ul.)	3	7-14
Napojení ulice Oblouková na ul. 2. polské armády	3	7-14
Řešení kritických míst na komunikační síti s velkou nehodovostí za účelem zvýšení bezpečnosti	3	7-14
Rekonstrukce/modernizace vybraných komunikací za účelem zvýšení jejich bezpečnosti	3	7-14
Rozvoj a realizace inteligentních navigačních prvků pro parkování	3	7-14
Omezení parkovacích kapacit na Masarykově nám. a v jeho okolí	3	7-14
Výstavba kapacitního parkoviště P+R u železniční stanice Děčín východ	3	7-14
Realizace jednosměrných ulic na vytipovaných úsecích komunikační sítě	2	15-19
Realizace komunikačního propojení místních částí Letná a Václavov	2	15-19
Realizace zklidňujících opatření na komunikační síti	2	15-19
Zvýšení počtu míst s kamerovým systémem	2	15-19
Výstavba kapacitního parkoviště P+R u autobusového nádraží	2	15-19
Realizace inteligentních světelných zařízení na vjezdech do města na průtazích (světelná závora)	1	20-34
Vyloučení úrovňového křížení komunikace II/261 a železniční tratě ve Starém Městě	1	20-34
Řešení silničního průtahu ul. Hankova - Dělnická - Želenická – Vilsnická	1	20-34
Rekonstrukce a přestavba křižovatky Teplická × Pivovarská (u Ovčí lávky)	1	20-34
Rekonstrukce komunikace (lesní cesty) spojující místní části Maxičky a Dolní Žleb	1	20-34
Modernizace, rekonstrukce a zvýšení kapacity Teplické ul.	1	20-34
Rekonstrukce/modernizace vybraných křižovatek na komunikační síti za účelem zvýšení jejich bezpečnosti	1	20-34
Modernizace řídících jednotek křižovatek vybavených SSZ, jejich vzájemná koordinace	1	20-34
Realizace dynamického řízení provozu na křižovatkách vybavených SSZ	1	20-34
Rozvoj a realizace inteligentních navigačních prvků na komunikační síti, vč. proměnného dopravního značení	1	20-34

NÁZEV OPATŘENÍ	CELKEM	POŘADÍ
Výstavba kapacitního parkoviště v lokalitě Předmostí – muzeum	1	20-34
Omezení parkovacích kapacit v centru Děčína	1	20-34
Omezení parkovacích kapacit v centru Podmokel	1	20-34
Výstavba dobíjecích stanic pro elektromobily na vytipovaných místech	1	20-34
Realizace bezplatného parkování pro elektromobily na zpoplatněných parkovištích	1	20-34
Omezení, příp. vyloučení IAD z části ul. Čsl. Mládeže (prostor přednádraží)	0	35-42
Místní úprava uličního profilu (rozšíření, modernizace) v úseku mezi místními částmi Vilsnice a Chrochvice	0	35-42
Přeložka silnice II/261 (mezi žel. zast. Boletice n. L. a Křešice u Děčína	0	35-42
Realizace sítě sčítačů dopravy a radarů na vybraných komunikacích	0	35-42
Zavedení parkovacích zón na území města	0	35-42
Cenová politika parkování	0	35-42
Realizace vyhrazených parkovacích stání pro elektromobily ve vytipovaných lokalitách města	0	35-42
Realizace protihlukových opatření	0	35-42

PĚŠÍ A CYKLISTICKÁ DOPRAVA

NÁZEV OPATŘENÍ	CELKEM	POŘADÍ
Realizace lávky Děčín - Podmokly (pro pěší a cyklisty)	10	1
Realizace pěšího a cyklistického tahu podél břehu Labe od navrhovaného přívozu v Rozbělesech po Tyršův most	7	2
Revitalizace nábřeží řeky Labe, vytvoření pobytového prostoru a komunikačních propojení	6	3-5
Rozvoj městských páteřních cyklotras	6	3-5
Realizace propojení obou center města vč. řešení návazností	6	3-5
Zklidnění Křížové ul. - pěší zóna s vyloučením provozu IAD, vč. zklidnění provozu v přilehlých ulicích	5	6-8
Zatraktivnění center města na obou nábřežích řeky	5	6-8
Revitalizace a obnova zeleně, parků a parčíků	5	6-8
Realizace architektonických soutěží na úpravu veřejných prostor	3	9-13
Rozvoj pěších zón	3	9-13
Modernizace stávající a rozvoj nové infrastruktury pro cyklisty	3	9-13
Zavedení bikesharingu (sdílených kol)	3	9-13
Přebudování železniční trati č. 132 „Kozí dráha“ na cyklostezku	3	9-13
Modernizace stávající a rozvoj nové infrastruktury pro pěší	2	14-25
Realizace bezbariérových úprav na stávající pěší infrastruktuře (průběžně)	2	14-25
Realizace bezpečných přechodů pro chodce a míst pro přecházení	2	14-25
Odstranění bezpečnostních závad na stávající infrastruktuře pro pěší a cyklisty	2	14-25
Realizace bezbariérových úprav u center služeb, veřejných budov a institucí	2	14-25
Realizace bezbariérových úprav na veřejném prostoru	2	14-25
Realizace stanovišť bikesharingu	2	14-25
Realizace pěšího tahu podél Jílovského potoka v centru Podmokel	2	14-25
Realizace cyklistické trasy vedené údolím Jílovského potoka z Podmokel přes Horní Oldřichov do Jílového (H2 - 7300 m) - trasa mimo "Kozí dráhu"	2	14-25
Dobudování stávající páteřní cyklotrasy č. 2 - Labská stezka	2	14-25
Dobudování stávající páteřní cyklotrasy č. 15 - Ploučnická stezka	2	14-25
Realizace naučných stezek po turistických zajímavostech města	2	14-25
Realizace a modernizace mobiliáře a doprovodné infrastruktury	1	26-43
Realizace nových zelených ploch, parků a parčíků	1	26-43
Rozvoj Obytných zón a Zón 30	1	26-43
Rozvoj integračních cykloopatření na komunikačním skeletu města	1	26-43
Realizace bezbariérových úprav na stávající cyklistické infrastruktuře (průběžně)	1	26-43
Realizace a rozvoj sítě doprovodné infrastruktury pro pěší	1	26-43
Podpora/realizace doprovodné infrastruktury ve školách, veřejných institucích a u významných zaměstnavatelů	1	26-43

NÁZEV OPATŘENÍ	CELKEM	POŘADÍ
Realizace a rozvoj segregovaných komunikací pro cyklisty oddělených od automobilového provozu	1	26-43
Segregace chodců a cyklistů na samostatné stezky	1	26-43
Řešení kritických míst s nehodovostí chodců a cyklistů	1	26-43
Výstavba parkovišť B+R u významných zastávek VHD	1	26-43
Realizace služby Cargobike (rozvoz zboží a nákladu na kolech)	1	26-43
Realizace chodníku pro pěší podél místní komunikace od MŠ v Březinách do Libverdy	1	26-43
Realizace a rozvoj cykloobousměrek v ulicích s jednosměrným provozem motorové dopravy	1	26-43
Realizace míst pro sportovní cyklistiku - pumptrack, bike trail, bikepark	1	26-43
Rozvoj sítě stojanů pro jízdní kola (jako doprovodná infrastruktura ve veřejném prostoru)	1	26-43
Rozvoj sítě úschoven pro jízdní kola	1	26-43
Podpora sportovních aktivit na Labi (půjčovny, služby)	1	26-43
Realizace vodních prvků na veřejných prostorech	0	44-50
Realizace doprovodných prvků veřejného prostoru pro pobytové i sportovní aktivity (BBQ místa, altánky, pingpongové stoly, apod…)	0	44-50
Jednotný mobiliář na území města	0	44-50
Realizace a rozvoj sítě doprovodné infrastruktury pro cyklisty	0	44-50
Realizace rozšíření chodníků a pobytových prostorů na úkor silnic pro motorová vozidla	0	44-50
Realizace venkovních servisních míst pro jízdní kola na vytipovaných místech	0	44-50
Podpora cyklopůjčoven	0	44-50

VEŘEJNÁ DOPRAVA

NÁZEV OPATŘENÍ	CELKEM	POŘADÍ
Realizace dopravního terminálu u železniční stanice Děčín hl.n. (přesun autobusového nádraží)	4	1-3
Modernizace a realizace bezbariérových úprav na stávajících zastávkách HD, vč. zajištění bezbariérového přístupu na zastávku (nástupní hrany, prvky pro nevidomé a slabozraké)	4	1-3
Realizace přívozu Rozbělesy - Staré Město	4	1-3
Rekonstrukce železniční stanice a přestavba železničního uzlu Děčín východ	3	4-10
Realizace dopravního terminálu u železniční stanice Děčín východ	3	4-10
Řešení návazností jednotlivých linek a optimalizace časových poloh spojů VHD	3	4-10
Řešení vzájemných návazností jednotlivých linek MAD v dopravních uzlech či ve významných stykových zastávkách	3	4-10
Řešení návazností jednotlivých linek MAD na spoje železniční dopravy a autobusové spoje DÚK v dopravním uzlu Hlavní nádraží	3	4-10
Modernizace a rozšíření doprovodné infrastruktury na zastávkách MAD a DÚK (zastávkové přístřešky, lavičky, koše)	3	4-10
Podpora a zajištění turistických linek do turistických cílů	3	4-10
Obnovení pravidelné a rekreační železniční dopravy na železniční trati č. 132 „Kozí dráha“	2	11-16
Zdvojkolejnění železniční spojky Děčín hl.n. - Děčín východ	2	11-16
Rozšiřování inteligentních zastávek na zastávkách MAD	2	11-16
Snížení docházkových vzdáleností na linky MAD v místní části IX - Bynov - lokalita ul. Na Vyhlídce	2	11-16
Realizace přívozu Předmostí - Tyršův most/Zámek	2	11-16
Realizace přívozu Křešice – Chrochvice	2	11-16
Realizace železniční zastávky Boletice – město	1	17-32
Rozšíření nabídky spojů DÚK do okolních obcí	1	17-32
Sjednocení nástupních míst pro linky MAD a DÚK jedoucích stejným směrem	1	17-32
Zavedení nástupu všemi dveřmi v MAD	1	17-32
Revize spojů MAD, optimalizace nabídky, jejich vzájemná provázanost (realizace prokladů na společných úsecích)	1	17-32
Zkrácení intervalů na vybraných linkách MAD ve vytipovaných částech dne a týdne	1	17-32
Rozvoj vyhrazených jízdních pruhů pro autobusy VHD na vybraných místech komunikační sítě	1	17-32
Realizace preferenčních opatření pro autobusy VHD na křižovatkách vybavených SSZ	1	17-32
Využití vodíkové technologie jako pohon pro vozidla MAD, s nutností vybudování infrastruktury spojené s provozem, vč. nákupu nových vozidel (autobusů) na vodíkový pohon	1	17-32

NÁZEV OPATŘENÍ	CELKEM	POŘADÍ
Pořízení malokapacitních vozidel MAD	1	17-32
Realizace stanovišť "dopravy na zavolání"	1	17-32
Realizace "dopravy na zavolání" obsluhující řídce obydlené místní části města	1	17-32
Snížení docházkových vzdáleností na linky MAD v místní části IV - Podmokly, část Žlíbek - ul. Bělská, Červený Vrch	1	17-32
Snížení docházkových vzdáleností na linky MAD v místní části XXVII - Březiny - lokalita ul. Kosmonautů	1	17-32
Snížení docházkových vzdáleností na linky MAD v místní části XXXII - Boletice nad Labem - lokalita ul. Verneřická - Kostelní - Pražská	1	17-32
Rozvoj a podpora turistických lodních linek	1	17-32
Přestavba a rozšíření kolejiště v Prostředním Žlebu	0	33-51
Modernizace vozového parku DÚK (obnova vozidel)	0	33-51
Optimalizace linkového vedení (sjednocení víkendového provozu s provozem v pracovní dny)	0	33-51
Posílení provozu a optimalizace linkového vedení noční dopravy	0	33-51
Optimalizace počtu zastávek a jejich doplnění na stávajících trasách MAD	0	33-51
Zavedení MAD zdarma pro všechny rezidenty města	0	33-51
Prodloužení časové platnosti jednorázové jízdenky ve dnech pracovního volna	0	33-51
Zlevnění časového jízdného (měsíční, čtvrtletní kupony)	0	33-51
Modernizace vozového parku MAD (obnova vozidel)	0	33-51
Modernizace vybavení stávajícícho vozového parku MAD (klimatizace, wifi, …)	0	33-51
Rozvoj elektromobility v MAD - nákup a provoz elektrobusů, vč. realizace související infrastruktury	0	33-51
Podpora provozování vozidel na CNG	0	33-51
Snížení docházkových vzdáleností na linky MAD v místní části XXXIII - Nebočady, část Jakuby - výstavba obratiště a zavedení provozu	0	33-51
Snížení docházkových vzdáleností na linky MAD v rozvojových oblastech - řešení zastávek a vytvoření rezerv pro vybudování obratišť	0	33-51
Zavedení dopravní obsluhy místní části XV - Prostřední Žleb pomocí linky MAD	0	33-51
Zavedení dopravní obsluhy místní části XX - Nová Ves pomocí linky MAD	0	33-51
Zavedení dopravní obsluhy místní části XXV - Chmelnice pomocí linky MAD	0	33-51
Zavedení dopravní obsluhy místní části XXIX - Hoštice nad Labem pomocí linky MAD	0	33-51
Zavedení dopravní obsluhy místní části XXXIV - Chlum pomocí linky MAD	0	33-51

NÁKLADNÍ DOPRAVA, CITYLOGISTIKA, SDÍLENÁ MOBILITA, MANAGEMENT MOBILITY

NÁZEV OPATŘENÍ	CELKEM	POŘADÍ
Realizace a podpora realizace firemních a institucionálních plánů mobility	6	1
Realizace participačních aktivit s veřejností a zjišťování zpětné vazby od občanů k otázkám městské mobility	5	2
Zřízení pozice městského koordinátora mobility	4	3-4
Realizace motivačních opatření pro společnosti/investory/developery v otázce udržitelné městské mobility	4	3-4
Zajištění spolupráce mezi městskými a ostatními zainteresovanými subjekty v mobilitě	3	5-8
Zapojení města do aktivity Do práce na kole	3	5-8
Podpora destinační turistiky	3	5-8
Zavedení kombinované jízdenky na MAD (DÚK) a P+R	3	5-8
Zajištění realizace dalších projektů souvisejících s udržitelnou dopravou	2	9-15
Realizace vzdělávacích a výchovných aktivit k otázkám městské mobility	2	9-15
Zapojení města do aktivity Do školy pěšky	2	9-15
Zpracování studie na optimalizaci zásobování v centrech města (časové omezení, omezení typu vozidla,…)	2	9-15
Optimalizace tras nákladní dopravy do významných společností ve městě	2	9-15
Omezení vjezdu nákladní dopravy do center města	2	9-15
Omezení vjezdu tranzitní dopravy do center města	2	9-15
Zajištění prezentace města jako podporovatele udržitelných dopravních módů	1	16-23
Realizace marketingových aktivit na podporu využívání páteřních cyklostezek	1	16-23
Realizace věrnostních programů pro obyvatele využívající udržitelné formy dopravy po městě	1	16-23
Zavedení kombinovaného předplatného na MAD (DÚK), P+R, bikesharing, příp. další související služby	1	16-23
Zvýhodnění parkování pro carsharingová (sdílená) vozidla	1	16-23
Realizace vyhrazených parkovacích stání pro carsharing ve vytipovaných lokalitách města	1	16-23
Realizace platformy pro sdílení informací o sdílené mobilitě ve městě	1	16-23
Zlepšení a optimalizace napojení překladišť kombinované dopravy na komunikační síť města	1	16-23
Realizace marketingových aktivit na podporu cestovního ruchu s využitím udržitelných dopravních módů	0	24-28
Realizace vyhrazených parkovacích stání pro carpooling ve vytipovaných lokalitách města	0	24-28
Realizace motivačních aktivit pro využívání veřejného carsharingu privátními společnostmi	0	24-28
Sdílení dopravních informací v zavedených platformách	0	24-28
Realizace parkovacích a odstavných ploch pro vozidla nákladní dopravy	0	24-28

PŘÍLOHA Č. 3 Kartogramy intenzit z dopravního modelu

3.1. Automobilová doprava celkem za 24 hodin 2018

3.2. Automobilová doprava celkem za 24 hodin 2022 – scénář 1

3.3. Automobilová doprava celkem za 24 hodin 2030 – scénář 1

3.4. Automobilová doprava celkem za 24 hodin 2050 – scénář 1

3.5. Automobilová doprava celkem za 24 hodin 2022 – scénář 3

3.6. Automobilová doprava celkem za 24 hodin 2030 – scénář 3

3.7. Automobilová doprava celkem za 24 hodin 2050 – scénář 3

3.8. Cestující autobusem celkem za 24 hodin 2018

3.9. Cestující autobusem celkem za 24 hodin 2022 – scénář 3

3.10. Cestující autobusem celkem za 24 hodin 2030 – scénář 3

3.11. Cestující autobusem celkem za 24 hodin 2050 – scénář 3

3.12. Cestující vlakem celkem za 24 hodin 2018

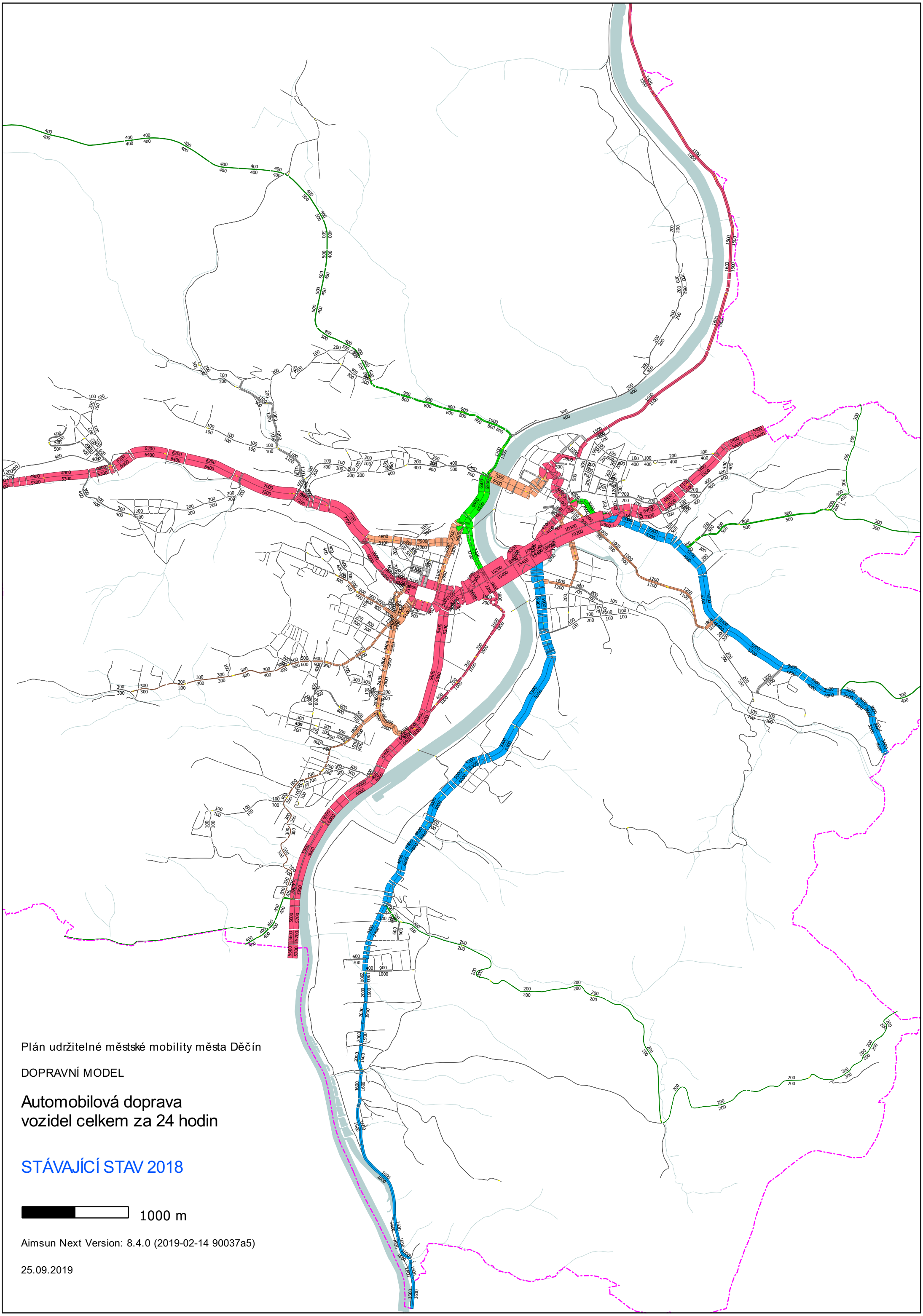
3.13. Cestující vlakem celkem za 24 hodin 2050 – scénář 3

3.14. Cyklistická doprava celkem za 24 hodin 2018

3.15. Cyklistická doprava celkem za 24 hodin 2022 – scénář 3

3.16. Cyklistická doprava celkem za 24 hodin 2030 – scénář 3

3.17. Cyklistická doprava celkem za 24 hodin 2050 – scénář 3



Plán udržitelné městské mobility města Děčín

DOPRAVNÍ MODEL

Automobilová doprava vozidel celkem za 24 hodin

STÁVAJÍCÍ STAV 2018

1000 m

Aimsun Next Version: 8.4.0 (2019-02-14 90037a5)

25.09.2019

Plán udržitelné městské mobility města Děčín

DOPRAVNÍ MODEL

Automobilová doprava vozidel celkem za 24 hodin

NULOVÁ VARIANTA 2022

1000 m

Aimsun Next Version: 8.4.0 (2019-02-14 90037a5)

08.11.2019

Plán udržitelné městské mobility města Děčín

DOPRAVNÍ MODEL

Automobilová doprava vozidel celkem za 24 hodin

NULOVÁ VARIANTA 2030

1000 m

Aimsun Next Version: 8.4.0 (2019-02-14 90037a5)

08.11.2019

Plán udržitelné městské mobility města Děčín

DOPRAVNÍ MODEL

Automobilová doprava vozidel celkem za 24 hodin

NULOVÁ VARIANTA 2050

1000 m

Aimsun Next Version: 8.4.0 (2019-02-14 90037a5)

08.11.2019

Plán udržitelné městské mobility města Děčín

DOPRAVNÍ MODEL

Automobilová doprava vozidel celkem za 24 hodin

VÝHLEDOVÝ STAV 2022

1000 m

Aimsun Next Version: 8.4.0 (2019-02-14 90037a5)

08.11.2019

Plán udržitelné městské mobility města Děčín

DOPRAVNÍ MODEL

Automobilová doprava vozidel celkem za 24 hodin

VÝHLEDOVÝ STAV 2030

1000 m

Aimsun Next Version: 8.4.0 (2019-02-14 90037a5)

19.09.2019

Plán udržitelné městské mobility města Děčín

DOPRAVNÍ MODEL

Automobilová doprava vozidel celkem za 24 hodin

VÝHLEDOVÝ STAV 2050

1000 m

Aimsun Next Version: 8.4.0 (2019-02-14 90037a5)

22.09.2019

Plán udržitelné městské mobility města Děčín

DOPRAVNÍ MODEL

Cestujících v autobusech za 24 hodin

STÁVAJÍCÍ STAV 2018

1000 m

Aimsun Next Version: 8.4.0 (2019-02-14 90037a5)

08.11.2019

Plán udržitelné městské mobility města Děčín

DOPRAVNÍ MODEL

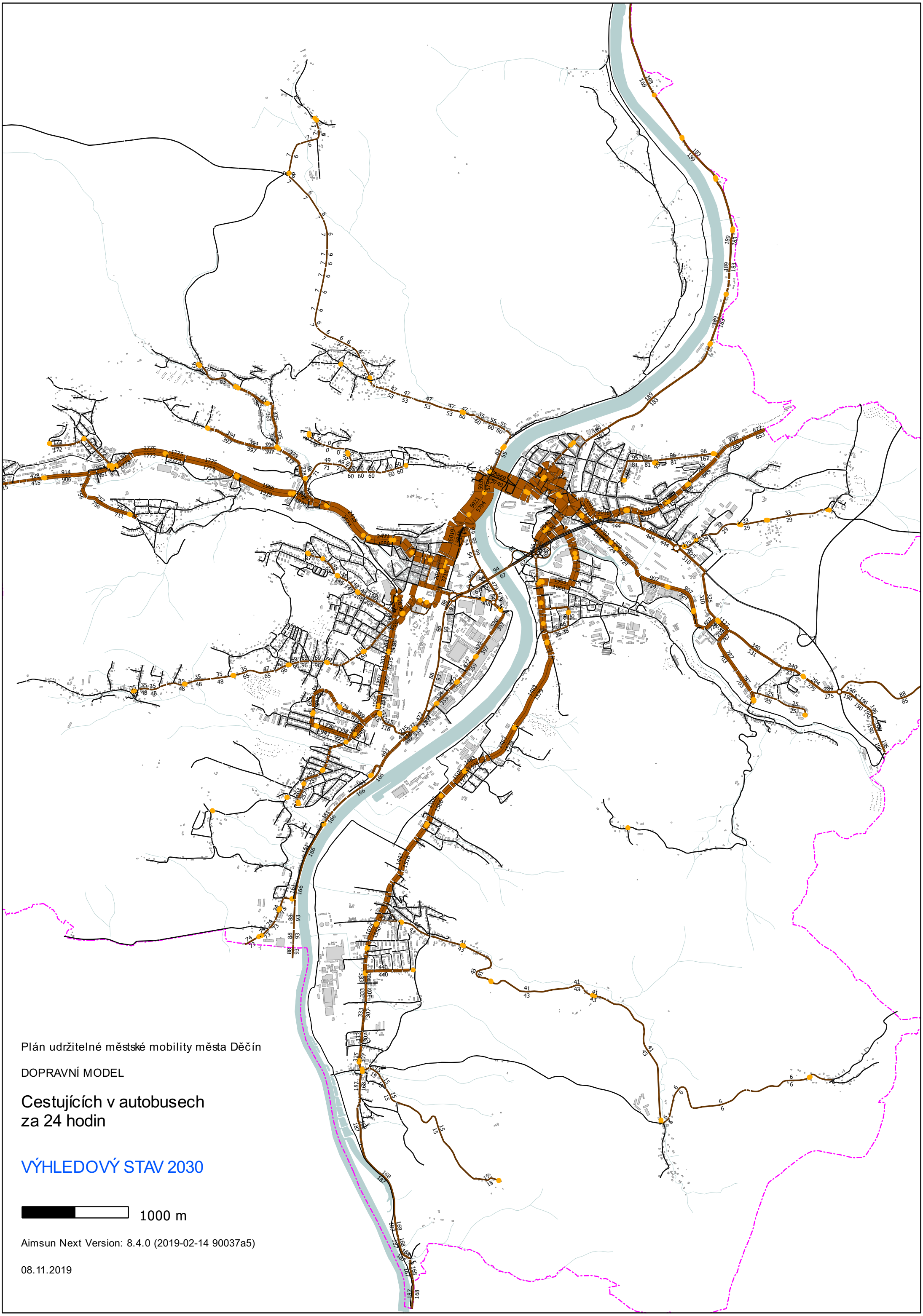
Cestujících v autobusech za 24 hodin

VÝHLEDOVÝ STAV 2022

1000 m

Aimsun Next Version: 8.4.0 (2019-02-14 90037a5)

08.11.2019



Plán udržitelné městské mobility města Děčín

DOPRAVNÍ MODEL

Cestujících v autobusech za 24 hodin

VÝHLEDOVÝ STAV 2030

1000 m

Aimsun Next Version: 8.4.0 (2019-02-14 90037a5)

08.11.2019

Plán udržitelné městské mobility města Děčín

DOPRAVNÍ MODEL

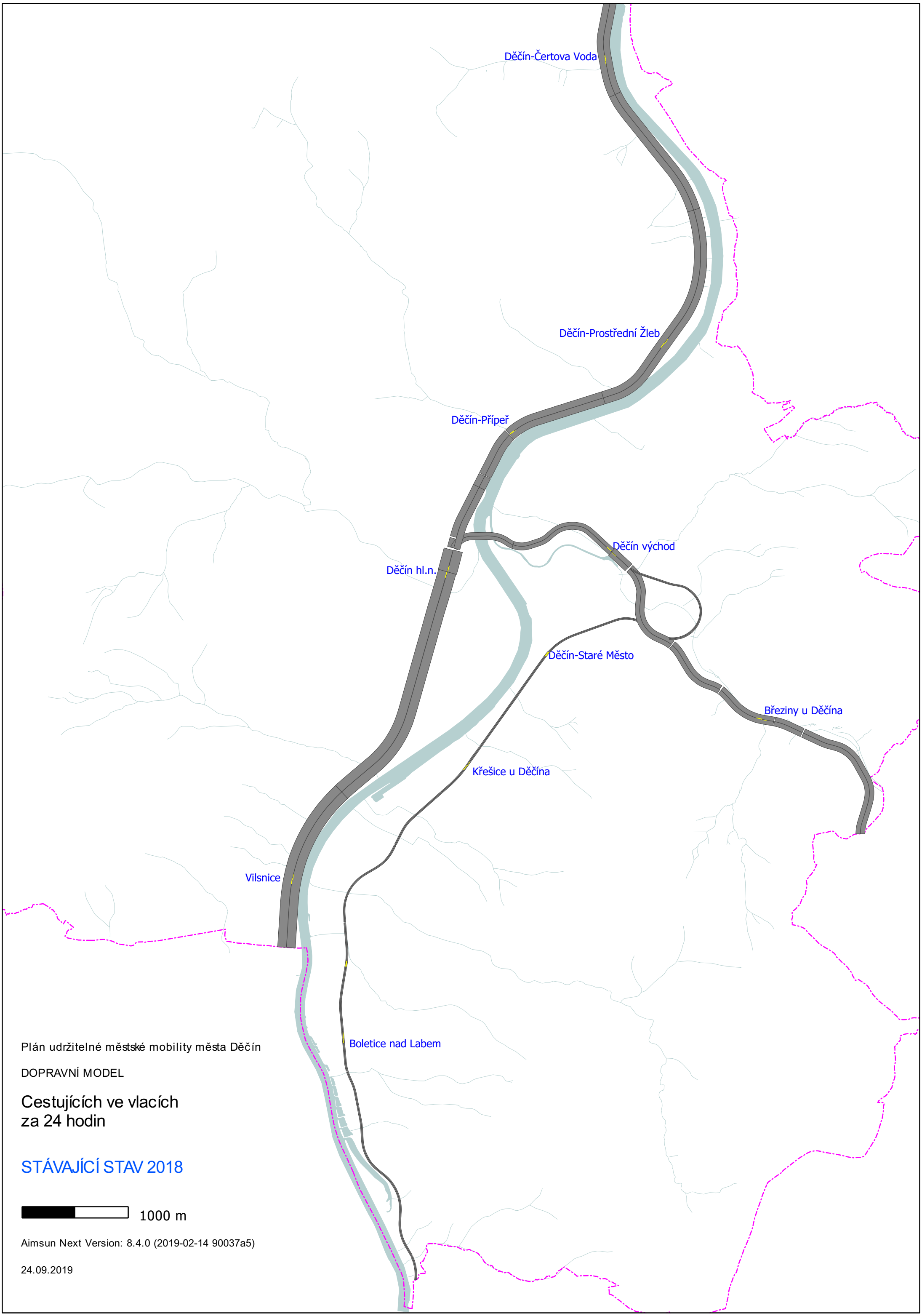
Cestujících v autobusech za 24 hodin

VÝHLEDOVÝ STAV 2050

1000 m

Aimsun Next Version: 8.4.0 (2019-02-14 90037a5)

08.11.2019



Plán udržitelné městské mobility města Děčín

DOPRAVNÍ MODEL

Cestujících ve vlacích za 24 hodin

STÁVAJÍCÍ STAV 2018

1000 m

Aimsun Next Version: 8.4.0 (2019-02-14 90037a5)

24.09.2019

Děčín-Čertova Voda

Děčín-Prostřední Žleb

Děčín-Přípeř

Děčín hl.n.

Děčín východ

Děčín-Staré Město

Březiny u Děčína

Křešice u Děčína

Vilsnice

Boletice nad Labem, zast.

Boletice nad Labem

Plán udržitelné městské mobility města Děčín

DOPRAVNÍ MODEL

Cestujících ve vlacích za 24 hodin

VÝHLEDOVÝ STAV 2050

1000 m

Aimsun Next Version: 8.4.0 (2019-02-14 90037a5)

24.09.2019

Plán udržitelné městské mobility města Děčín

DOPRAVNÍ MODEL

Cyklistická doprava cyklistů za 24 hodin

STÁVAJÍCÍ STAV 2018

1000 m

Aimsun Next Version: 8.4.0 (2019-02-14 90037a5)

25.10.2019

Plán udržitelné městské mobility města Děčín

DOPRAVNÍ MODEL

Cyklistická doprava cyklistů za 24 hodin

VÝHLEDOVÝ STAV 2022

1000 m

Aimsun Next Version: 8.4.0 (2019-02-14 90037a5)

25.10.2019

Plán udržitelné městské mobility města Děčín

DOPRAVNÍ MODEL

Cyklistická doprava cyklistů za 24 hodin

VÝHLEDOVÝ STAV 2030

1000 m

Aimsun Next Version: 8.4.0 (2019-02-14 90037a5)

27.10.2019