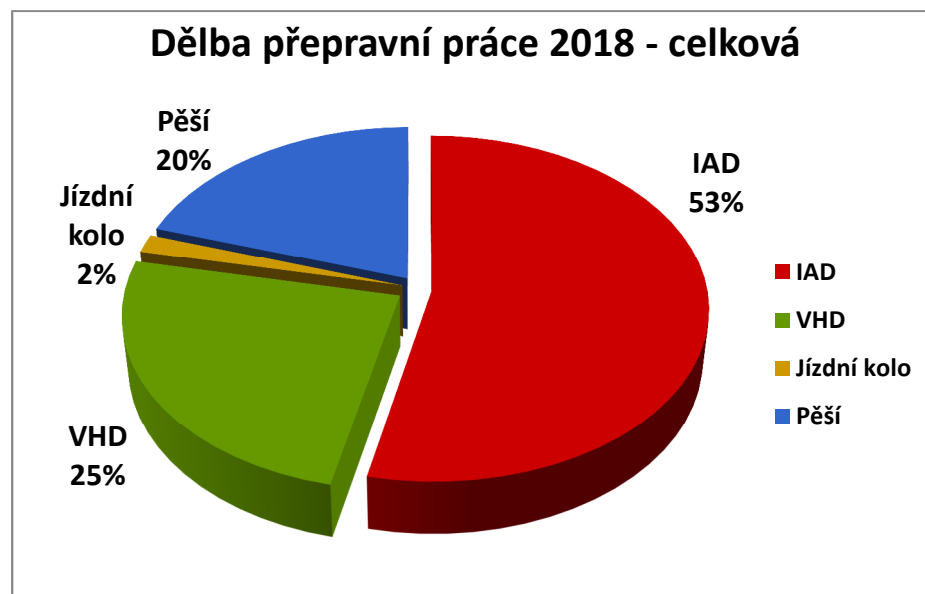


## 11 SILNIČNÍ SÍŤ A INDIVIDUÁLNÍ AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA

Na základě výsledků sociodopravního průzkumu realizovaného v posledním čtvrtletí roku 2018 můžeme tvrdit, že individuální automobilová doprava představuje hlavní a nosný prvek v hybnosti obyvatel města Děčína. Proto je důležité tomuto druhu dopravy věnovat značnou pozornost v plánu udržitelné mobility města Děčína. Z grafu na **Obrázek 28** můžeme odečíst, že podíl této dopravy je nadpoloviční. Individuální automobilová doprava je jako prostředek pro každodenní cestu zvolen v 53% všech uskutečněných cest obyvatel města Děčína. Veřejnou dopravu volí obyvatelé pouze ve čtvrtině případů, pěší přemístění je upřednostněno v pětině případů a pouze 2% všech každodenních cest je uskutečňováno pomocí jízdního kola.



Obrázek 28 Dělbá přepravní práce na území města Děčína v roce 2018

V Děčíně také platí, že až 75 % domácnosti má k dispozici auto a 64 % obyvatel ho může nezávisle používat. Z pohledu vlastnictví automobilu domácnostmi jsou jednotlivé místní části vyrovnané, jemně nadprůměrné jsou pouze městské části Letná (91 %) a Nové Město (86 %). Ročně průměrná děčínská domácnost najede 7000 km, ovšem v závislosti na příjmové kategorii se to významně liší.

Co se týče jednotlivých obyvatel, řidičský průkaz vlastní přibližně 75 % dospělých obyvatel, ale aktivně automobil využívá zhruba 65% obyvatel. Naopak 10 % obyvatel jsou pasivními držiteli řidičského průkazu. Co se týká místních částí, nadprůměrné hodnoty dosahují Letná, Nové Město, Dolní a Horní Oldřichov (po 75 %). Výrazně nižší hodnotu mají Dolní, Horní a Prostřední Žleb a Přípeř (konkrétně 44 %). Podrobnější data z tohoto průzkumu se

nacházejí v samostatné kapitole 5.6 SOCIODOPRAVNÍ PRŮZKUM, resp. v PŘÍLOHA Č. 5, PŘÍLOHA Č. 6 a PŘÍLOHA Č. 7.

## 11.1 ZÁKLADNÍ KOMUNIKAČNÍ SÍŤ (ZAKOS)

Za nosný prvek základní komunikační sítě města se dá považovat Nový most, na který se napojují všechny silnice I. a II. třídy procházející skrz město. Spolu s Tyršovým mostem tvoří silniční spojení obou břehů Labe na území města Děčín.

Nejvýznamnějšími komunikacemi ve městě jsou průtahy silnic I. třídy vedené diagonálně přímo přes centrum města. A to konkrétně silnice I/13 a I/62. Obě se setkávají a jsou vedeny souběžně po Novém mostě přes řeku Labe. Silnice I/13 vede z Karlových Varů přes Most a Teplice, následně míjí mimoúrovňovou křižovatkou exit 80 Knínice s dálnicí D8 a směrem ze západu přichází do Děčína. Silnici I/13 představují děčínské ulice Teplická, Pivovarská, Podmokelská, Hankova/Uhelná/Poštovní, kde se nachází i autobusové nádraží v Děčíně a následně po Novém mostě přechází na pravý břeh Labe. Zde pokračuje po ulici Kamenická směrem na východ ven z města. V budoucnu je plánována dostavba Folknářské spojky na této komunikaci, kde dojde k jejímu částečnému přeložení do ulice Benešovská a do nové stopy mimo obydlenu část města (Kamenickou ul.). Silnice dále pokračuje východním směrem přes Nový Bor do Liberce, Frýdlantu a do Polska (pokračuje jako komunikace 355 do polských měst Zawidów a Zgorzelec). Silnice I/13 spojuje místní části Děčín II – Nové Město, Děčín V – Rozbělesy, Děčín IV – Podmokly, Děčín VI – Letná, Děčín VIII – Dolní Oldřichov, Děčín XXI – Horní Oldřichov, Děčín XXVIII – Folknáře, nepřímou také městské části Děčín IX – Bynov, Děčín X – Bělá, Děčín XIX – Čechy, Děčín XX – Nová Ves.

Komunikace I/62 začíná v Ústí nad Labem na křížení s komunikacemi I/30 a II/613, která je spojkou s dálniční křižovatkou exit 69 Trmice na D8. Z Ústí nad Labem je komunikace I/62 vedena po levém břehu Labe až do Děčína, kde je vedena po nově vybudované Vilsnické spojce, po Novém mostě přechází přes řeku Labe a pokračuje směrem na sever k německým hranicím (v SRN pokračuje jako komunikace B172 do Bad Schandau a dále do Drážďan). V Děčíně je vedena po ulicích Ústecká, Práce, 2. polské armády, Myslbekova, Pohraniční, 28. října, Čsl. armády, Sládková a Loubská. Ve městě Děčín spojuje severním směrem části Děčín I – Děčín a Děčín XIII – Louba. Jižním směrem přímo Děčín V – Rozbělesy a částečně Děčín XXII – Václavov, Děčín VII – Chrochvice, Děčín XXV – Chmelnice, Děčín XII – Vilsnice.

Po těchto dvou komunikacích první třídy prochází i evropská cesta E442, která je směrem z jihu vedena po I/62 a následně pokračuje směrem na východ po I/13. Tato mezinárodní cesta spojuje Česko a Slovensko, a tvoří propojení mezi evropskými cestami E55, E65 a E75. Začíná v Karlových Varech a spojuje Děčín s Ústím nad Labem, Libercem, Hradcem Králové, Olomoucí a končí v Žilině.

Důležitými jsou také radiálně vedené komunikace II. třídy a to II/261 a II/262. Komunikace II/261 začíná v Liběchově na křižovatce s komunikací I/9 a pokračuje po pravém břehu Labe přes Litoměřice a Ústí nad Labem do Děčína. V Děčíně je vedena jako ulice Vítězství a Litoměřická. Propojuje místní části Děčín III – Staré město, Děčín XXXI – Křešice, Děčín XXXII – Boletice nad Labem, Děčín XXXIII – Nebočady, Děčín XXIX – Hoštice nad Labem a také nepřímou i Děčín XXXV – Lesná a Děčín XXX – Velká Veleň.

Komunikace II/262 vede ze Zákup (křižovatka s komunikací II/268) přes Českou Lípu, podél řeky Ploučnice a končí v Děčíně. V Děčíně je vedena jako ulice Českolipská a Benešovská. Propojuje místní části Děčín XXVII – Březiny, Děčín XXVI – Bechlejovice a Děčín XXXIV – Chlum.

Ačkoliv přímo přes území města neprochází, podstatně ovlivňuje dopravu i blízká dálnice D8, ležící 30 km západně od města. Dálnice D8 je vedena z Prahy přes Ústí nad Labem do Německa (zde pokračuje dále jako A17 do Drážďan). Je součástí evropské cesty E55 směřující ze švédského města Helsingborg do řeckého města Kalamata. Také je součástí významného mezinárodního evropského koridoru TEN-T Orient/Východní Středomoří a součástí IV. panevropského koridoru. Napojení města Děčín na dálnici D8 je doposud řešeno po stávajících komunikacích, jedná se zejména o silnici I/13, která však zároveň slouží jako jediná spojnice místních částí Děčín VIII - Dolní Oldřichov, Děčín IX – Bynov, Děčín X – Bělá, Děčín XX – Nová Ves, Děčín XXI – Horní Oldřichov a Děčín XIX – Čechy s centrem a ostatními částmi města. Zejména do nejzápadnější části města Bynov, která je jednou z nejlidnatějších částí Děčína (nachází se zde významný sídlištní celek), se tak na jednu silnici I/13 musí vmísit silná místní a silná tranzitní doprava.

Území města také překonávají komunikace III. třídy:

- III/01324 - jde o krátký úsek o délce 725 m tvořený Saskou a Bělskou ulicí, z křižovatky s ul. Teplická (komunikace I/13) pokračuje do místní části Děčín IV – Podmokly, částečně je vedena po hranici s místní částí Děčín VIII – Dolní Oldřichov,
- III/25380 - jde také o jednu z kratších silnic, začíná v okrajové části Děčína – XII Vilsnice (ul. Vilsnická od křižovatky s Ústeckou ul. - I/62), měří 1140 m a končí v sousední obci Malšovice, kde se křížuje s komunikacemi III/25378 a částečně s III/25379,
- III/25381 - tato silnice spojuje Děčín s obcemi Nová Bohyně a Stará Bohyně. Začíná křížením se silnicí III/25380 (ul. Vilsnická), na území Děčína se jedná o ul. Bohyňská,
- III/25851 - spojuje místní část Děčín XXXII - Boletice nad Labem (II/261, ul. Vítězství) s místními částmi Děčín XXXV – Lesná, Děčín XXX – Velká Veleň a obcemi Malá Veleň a Jedlka. Na území města se jedná o ul. Kamenná.

- III/25852 – tuto silnici představují ul. Předmostí, Labské nábřeží a Drážďanská. Začíná u sjezdu, resp. nájezdu na silnici I/13 a spojuje místní části Děčín IV – Podmokly, Děčín XVI – Přípeř, Děčín XVII – Jalůvčí a pokračuje východním směrem k německým hranicím, kde je zakončena turistickým hraničním přechodem pro pěší.
- III/26226 - tato cesta spojuje okrajovou část Děčina Březiny s obcí Dobrná.
- III/26228 - začíná v křižovatce se silnicí II/262 a spojuje městské části Děčín II – Nové Město, Děčín XXVIII – Folknáře a obec Dobrná.
- III/26229 - tvoří krátký úsek od křižovatky se silnicí III/26228, průtah přes městskou část Děčín XXVIII – Folknáře a končí v obci Ludvíkovice, kde se křížuje se silnicí I/13.

Dosud zmíněné komunikace představují ty, které jsou ve vlastnictví státu. Dále se budeme věnovat městským komunikacím ve správě města Děčín. Mezi nejvýznamnější patří ty v centru města, které plní kromě dopravní funkce řadu dalších, jako například obchodní, rekreační, turistické, odpočinkové nebo volnočasové. Jde zejména o centra místních částí Děčín I – Děčín a Děčín IV – Podmokly, což vychází i z historického vývoje města. Významné městské komunikace se nacházejí také v městských částech Děčín II – Nové město, Děčín III – Staré město a Děčín VI – Letná, kde plní funkci obsluhy občanské vybavenosti různého typu, ale i dostupnost pracovních míst.

Významnými městskými prvky jsou také náměstí, které plní nespočet různých úkolů. Mezi významné ve městě Děčín patří:

- Masarykovo nám.
- nám. Svobody
- Zámecké nám.
- Komenského nám.
- nám. 5. května
- Husovo nám.
- Mírové nám.
- Máchovo nám.
- Revoluční nám.

Důležité pro síť ZAKOS jsou i plochy průmyslu, kde se koncentrují cesty zaměstnanců do a z práce. Největší takovou plochou je samotná městská část Děčín V – Rozbělesy, jejíž průmyslové plochy částečně přesahují i do místních částí Děčín IV – Podmokly a Děčín VI – Letná. Další významné plochy se nacházejí podél silnice I/13 a týká se to městských částí Děčín IV – Podmokly, Děčín VIII – Dolní Oldřichov a Děčín IX – Bynov. Mezi významné plochy také patří průmyslové plochy v části Děčín XXXII – Boletice nad Labem a v části Děčín XXXI – Křešice. V poslední jmenované se nacházejí loděnice. Průmyslové plochy najdeme

i v blízkosti železnice v městských částech Děčín I – Děčín, Děčín II – Nové město a Děčín III – Staré město.

Kromě dříve zmíněných ulic jsou do základního komunikačního systému města zařazeny tyto ulice, případně jejich část (v závorce je uvedena místní část):

- Tyršova (I)
- Radniční (I)
- 17. listopadu (I)
- Krokova (I)
- Oblouková (I, III)
- Provaznická (I)
- Březová (III)
- Teplická (IV)
- Čsl. mládeže (IV)
- Ruská (IV, VI)
- Hankova (IV, VI)
- Slovanská (VI)
- Dělnická (VI)
- Jiřího z Poděbrad – Hraniční (VI, XXII, XXIII, XXIV)
- Železnická - Vilsnická (VI, VII, XXV, XII)

Z pohledu dopravního modelování jsou ve své místní části, případně jako spojka do sousedních částí, dále důležité tyto ulice:

- Duchcovská (I)
- Labská (I)
- Čsl. armády (I)
- 28. října (I)
- Hálková (I)
- Fügnerova (I)
- Stavební (I)
- Riegrova (I, II)
- Březinova (I)
- Anenská (I)
- Hudečkova (I)
- Lužická (II)
- Vokolkova (II)
- Vrchlického (II)
- Purkyňova (II)
- Horská (II)
- Tylova (II)
- Wolkerova (II)
- U Střelnice (II)
- Příkrá (II)
- Lipová (II)
- Liberecká (II)
- Liliová (II)
- Hřbitovní (II)
- Roudnická (III)
- Zelená (III)
- Růžová (III)
- Žerotínova (III)
- Poštovní (IV)
- Žižkova (IV)
- Bezručova (IV)
- Prokopa Holého (IV)
- Tržní (IV)
- Jungmannova (IV)
- Palackého (IV)
- Čs. legií (IV)
- Thomayerova (IV)
- Na Výšinách (IV)
- Bělská (IV)
- Červený Vrh (IV)
- Husitská (VI)
- U Tvrze (VI)
- Krásnostudenecká (VI)
- Za Bažantnicí (VI)
- Kosova (VII)
- Kollárova (VII)
- Rudolfova (IX)
- Na Vyhlídce (IX)
- Saská (X)
- 5. května – Žitná – Sv. Čecha (X, XVII)
- Labské nábř. – Žlebská – V Dolině (XI, XV, XIV)
- Sněžnická (XIX)
- Bynovská (XXI)
- Přímá (XXXII)
- Pražská (XXXII)
- Verneřická (XXXII)



Obrázek 29 Základní komunikační systém města

## 11.2 PROBLÉMY NA KOMUNIKAČNÍ SÍTI MĚSTA DĚČÍN

### 11.2.1 Stav komunikací

Stav silnic byl sledován na základě mapového portálu města Děčín, dostupného z webového rozhraní <https://mapydecin.cz/>, kde si město vede pasport nejen komunikací, ale i chodníků a zeleně. Ukázku výřezu z této aplikace zobrazuje **Obrázek 30**. Komunikace, které nejsou ve správě města, tento portál nesleduje (nesleduje tak komunikace I., II., a III. třídy, které jsou ve správě ŘSD nebo kraje). Městské komunikace jsou v pasportu sledovány pomocí této stupnice:

- bez závad
- dobrý
- vyhovující
- špatný
- havarijní



Na základě tohoto portálu jsme vytipovali ulice se špatným nebo havarijním stavem, které jsou v základním komunikačním systému města nebo patří mezi významné komunikace.

Komunikace se špatným technickým stavem jsou:

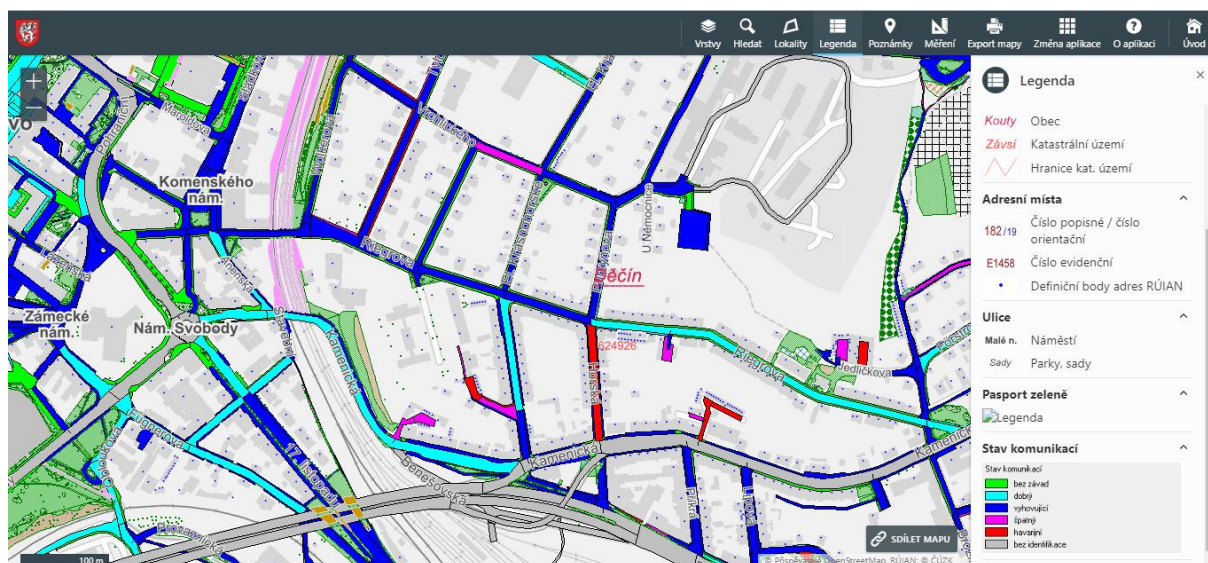
- Vrchlického ul. (část)
- Lužická ul. (část)
- Bělská ul. (část)
- Rudolfova ul. (část)

V těchto ulicích jsou ve špatném stavu pouze jejich vybrané úseky, jedná se většinou o úsek mezi dvěma křižovatkami.

Mezi komunikace v havarijním stavu je zařazena:

- Horská ul.

Jako havarijní z pohledu ZAKOS nebo významných komunikací je pouze tato ulice a její celá vozovka. Jedná se však pouze o krátkou jednosměrnou spojnici.



Obrázek 30 Výřez z pasportu komunikací města Děčín (zdroj: <https://mapydecin.cz/>)

Mimo tyto komunikace převládá na ostatních sledovaných komunikacích stav vyhovující, případně dobrý. Stav bez závad je zastoupen na území města minimálně a převládá na komunikacích nedávno rekonstruovaných. Bez závad je veden například Tyršův most, který tvoří významnou spojnici obou břehů Labe.

Na ostatních městských komunikacích (mimo ZAKOS) je stav různý, avšak jako havarijní jsou označovány většinou jen plochy parkovišť nebo přístupových komunikací k bytovým domům.

### 11.2.2 Riziková místa

Ve spolupráci s ČVUT v Praze, Fakultou dopravní – pracoviště Děčín (FD ČVUT), byla vytipována vybraná riziková místa na komunikační síti města. Dalším zdrojem potenciálně rizikových míst byl sociodopravní průzkum, kdy se v odpovědích na rozepisovací otázku týkající se podnětů k různým dopravním módům objevilo hned několik desítek připomínek či návrhů týkajících se rizikových míst ve městě. Kapitola se zabývá nejpálčivějšími lokalitami ve městě.

#### ***Křižovatka ulic J. z Poděbrad a Klostermannova***

Na této křižovatce jsou výrazně omezeny výhledové poměry. I když se z pohledu statistik nehodovosti nejedná o výrazně nehodovou lokalitu, je však podstatně riziková zejména z důvodu blízké zástavby domů při cestě a v křižovatce. Obdobný problém je i na paralelních ulicích Budapeštská a Jiráskova, při křižování s ulicí Jiřího z Poděbrad. Řešení se zavedením jednosměrných ulic by zde proto nepřineslo požadovaný efekt. Možným řešením tak může být osazení svislé dopravní značky (SDZ) P6 "Stůj, dej přednost v jízdě" na vedlejších ramenech křižovatky, případně i na dříve zmíněných paralelních křižovatkách, nebo osazení dopravního zrcadla umožňujícího lepší rozhled do problémových výhledů.

#### ***Křižovatka ulic Litoměřická, Rytířská a Březová***

Tato křižovatka byla označena za rizikovou pro omezené výhledové poměry, a to zejména ze směru z ul. Rytířské, kde je obtížné odbočení vlevo ve výhledu bránící budovu a tvar samotné ulice Litoměřické v tomto úseku. Ze statistik se nejedná o výrazně nehodové místo, což však neznamená, že není rizikové. Na místě se již nachází dopravní zrcadlo pro lepší výhled, avšak toto řešení v tomto místě není dostatečné. Vzhledem k velké prostorové rezervě v křižovatce je možné uvažovat o stavební úpravě, například do podoby okružní křižovatky, a to za účelem snížení její rizikivosti.

#### ***Podmokelská ulice***

Tato ulice byla dříve označována za rizikovou, avšak v posledním období na ní proběhlo několik změn. Ovlivněna byla výstavbou Vilsnické spojky, na níž byla napojena pomocí okružní křižovatky. Součástí této stavby byla i rekonstrukce podjezdu pod železniční tratí, který byl označován za nevyhovující. Dalším z realizovaných opatření bylo zjednosměrnění ramene křižovatky na Revolučním náměstí (výjezdu od OC Pivovar přes železniční trať). Další plánované, ještě nerealizované opatření, které sníží rizikovitost této ulice a jejího okolí, je její plné zobousměrnění a to mezi křižovatkami ulic Poštovní × Čsl. mládeže a Hankova × Bezručova (odstranění vedení tranzitní dopravy po ul. Hankova, Uhelná a Poštovní, související zklidnění prostoru autobusového nádraží).



### **Křižovatka Libverda**

Jde o křížení ulic Benešovská (II/262) a ulice Krokova. Výjezd z ulice Krokova je značně omezený se špatnými výhledovými poměry. Osazené je zde SDZ P6 "Stůj, děj přednost v jízdě" jako prozatímní řešení. V blízké době proběhne celková přestavba této křižovatky.

### **Okružní křižovatka na Vilsnické spojce**

Jde o stísněné prostorové podmínky při odbočovacím manévru z ulice Práce (I/62) do ulice J. Š. Baara. V ulici J. Š. Baara se nachází průmyslová část města generující intenzivní nákladní dopravu a zejména rozměrná vozidla mají problém při tomto odbočení. Lokalita prošla v nedávné době značnou přestavbou (v souvislosti s výstavbou Vilsnická spojky), dopravní řešení tohoto uzlu bude FD ČVUT sledovat a v případě přetrvávajících problémů navrhne případná opatření.

### **Křižovatka Benešovská – Folknářská**

V průzkumu dopravního chování byla tato křižovatka několika obyvateli označena za rizikovou. Folknářská ulice se na Benešovskou připojuje pod ostrým úhlem, křižovatka není dopravně usměrněna (kanalizována), v jejím prostoru se nachází zastávky veřejné dopravy a díky okolní vegetaci jsou na křižovatce zhoršené výhledové poměry. Problém křižovatky by měla vyřešit výstavba Folknářské spojky vedoucí tímto místem. V případě její nerealizace, případně jako prozatímní řešení, by bylo účelné provést vhodná opatření (usměrnění dopravním značením, nakolmení ramene Folknářské ul. do křižovatky, příp. přeměna na okružní křižovatku).

#### **11.2.3 Dopravní nehodovost**

Ze samostatné kapitoly věnující se bezpečnosti dopravy v Děčíně je zřejmá stagnace počtu nehod, včetně těch závažných. Je proto důležité dbát na bezpečnost a usilovat, aby počet nehod nabral tendenci klesání. Proto bude v návrhové části nutné propojit nehodová místa s nerealizovanými dopravními stavbami a hledat takto opatření ke snížení celkové nehodovosti na území města Děčín.

Mezi nejvíce nehodové úseky či místa patří průtahy silnic vyšších kategorií městem, a také centra nejvýznamnějších místních částí. Těmito úseky či místy jsou:

- I/13 - Podmokelská × Čsl. mládeže (centrum Podmokel)
- I/13 - ul. Hankova (centrum Podmokel)
- I/13 - Chelčického × Pivovarská (centrum Podmokel)
- I/13 - ul. Teplická – Bynov, škola
- I/13 - ul. Teplická – od ul. Na Výšinách po ul. Vojanova
- I/13 - ul. Uhelná (centrum Podmokel)
- I/13 - ul. Kamenická
- I/62 - ul. 2. polské armády (centrum Děčina)

- Masarykovo nám. – centrum Děčína
- Čsl. mládeže × Prokopa Holého – centrum Podmokel
- ul. Teplická – od ul. Ruská po ul. Jeronýmova (centrum Podmokel)

Problematice dopravních nehod, nehodovosti a bezpečnosti dopravy se podrobněji věnuje samostatná kapitola 18.

#### 11.2.4 Dosud nerealizované navrhované dopravní stavby

Na základě platného územního plánu existuje několik navrhovaných dopravních staveb, které doposud nebyly realizovány. V návrhové části bude prověřena jejich realizovatelnost a opodstatněnost. Jedná se o tyto infrastrukturní stavby:

- Folknářská spojka. Jde o přeložku silnice I/13 z ulice Kamenická od Nového mostu v samostatném tělese, vedeném mimo zastavěné oblasti
- rekonstrukce a zvýšení kapacity Teplické ulice v celé její délce
- úprava křižovatky (esíčka) křižovatky Teplická – Pivovarská
- zvýšení kapacity Podmokelské ulice
- dálniční přivaděč na D8 – Knínice – Děčín
- obchvat města I/13 (Jílové – Děčín – Vilsnice)
- vyloučení úrovněvého křížení II/261 a železniční tratě ve Starém městě (III)
- proložky II/261 Křešice – Boletice – Nebočady
- změna trasování I/13 ve směru Benešov – Nový Bor
- zklidnění ul. Čsl. mládeže v úseku mezi ulicemi Tržní a Prokopa Holého
- propojení místních částí Horní Oldřichov – Letná
- propojení místních částí Letná – Václavov
- napojení Obloukové ulice na ul. 2. polské armády

### 11.3 DOPRAVNÍ ZATÍŽENÍ NA SÍTI ZAKOS

Podrobnější informace se nacházejí v samostatné kapitole o dopravních průzkumech. Výsledky ze směrového průzkumu ukazují, že tranzitní doprava v Děčíně je zanedbatelná oproti vnější dopravě. Tranzitní dopravě se rozumí ta doprava, která nemá v Děčíně svůj zdroj ani cíl, doprava přes město tak pouze projíždí. Vnější doprava je naopak taková doprava, která má zdroj na území města a cíl mimo něj, případně naopak. Rozdíl mezi tranzitní a vnější dopravou se pohybuje v desetinásobcích. Průzkum tranzitní dopravy se uskutečnil 03. 10. 2018 mezi 7. a 19. hodinou. Průzkum byl proveden pomocí kamer, avšak v říjnu jsou v daném časovém profilu zhoršené světelné podmínky, proto se nemusely všechny tranzitní přejezdy spárovat (nejistota měření). Na Kamenické ul. (komunikace I/13 vedoucí východně z města) navíc v době průzkumu probíhala uzavírka a provoz na komunikaci byl veden kyvadlově. Tato částečná uzavírka mohla ovlivnit průzkum, lze se domnívat, že část dopravy se po tuto dobu přesunula na komunikaci II/262.

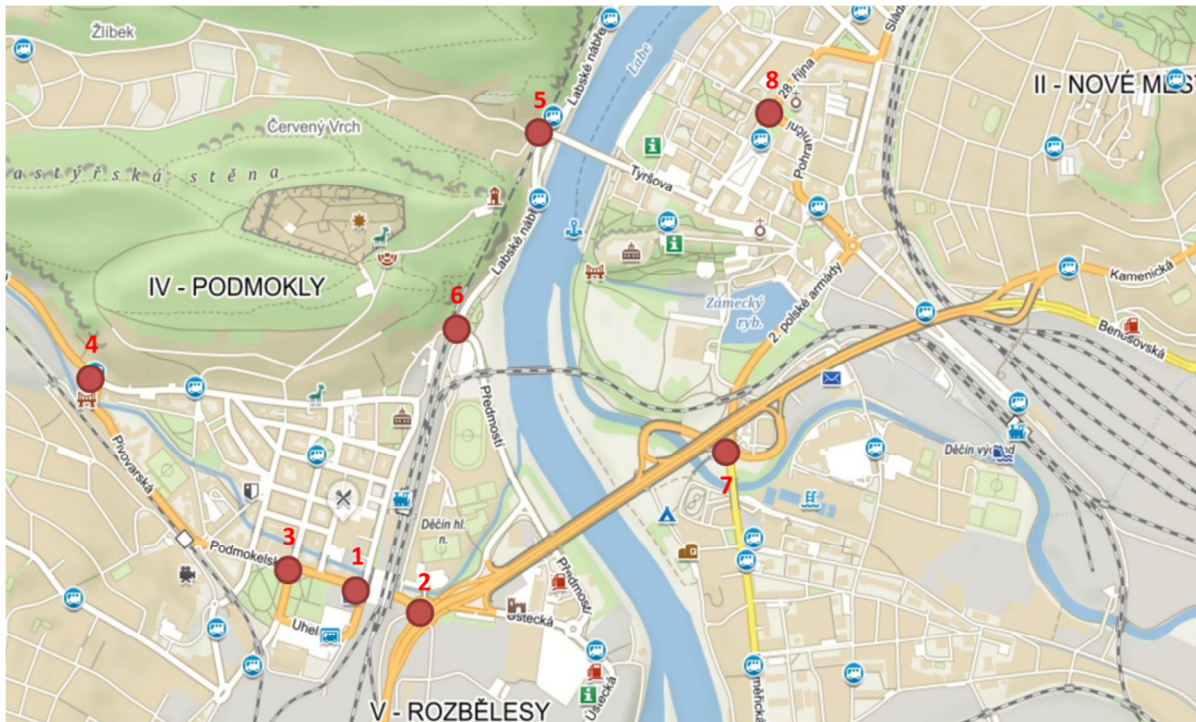
Z dostupných údajů můžeme tvrdit, že výrazně nejsilnější tranzit je v ose jih - východ a opačně, prostřednictvím silnic I/62 a I/13 (Ústí nad Labem - Děčín - Nový Bor – Liberec). Ostatní tranzitní směry jsou podstatně slabší, za zmínku však jistě stojí i tranzitní doprava v ose západ – východ (průtah silnice I/13 městem) a také tranzit v ose západ – jih (po komunikacích I/13 - I/62).

Z pohledu vnější dopravy je nejzatíženější vstup do města po komunikaci I/62 od jihu (Ústecká ul.), jedná se o spojnici města Děčín s městem Ústí nad Labem a dálnicí D8. Další významně zatížené vstupy jsou po komunikaci II/262 z jihovýchodu (ul. Českolipská), po komunikaci I/13 ze západu (Teplická ul.) a z východu (Kamenická ul.). Ostatní sledované profily (komunikace II/261 – ul. Vítězství a I/62 – ul. Loubská) byly zatíženy podstatně méně.

Po analyzování výsledků křižovatkových průzkumu můžeme rozlišit několik silných dopravních toků ve městě Děčín. Křižovatkové dopravní průzkumy byly provedeny na nejzatíženějších křižovatkách, zejména v podmokelském a děčínském centru. [Obrázek 31](#) zobrazuje mapu s vyznačenými místy křižovatkových průzkumů. Nejsilnější intenzita dopravy byla zaznamenána v ose komunikace I/13. Tento dopravní tok můžeme sledovat na čtyřech stanovištích křižovatkových průzkumů, konkrétně ve směru 4 → 3 → 1 → 2. Jde o dopravu, která vstupuje do města po ulici Teplická, pokračuje po Pivovarské ul., prochází Revolučním nám., Podmokelskou ulicí, následně musí skrz jednosměrky projít ulicemi Hankova, Uhelná a Poštovní, a následně opět Podmokelskou ulicí projde podjezdem pod železniční trať do nově vybudovaného kruhového objezdu (patřícího pod nově vybudovanou Vilsnickou spojkou) a pokračuje na Nový most. Tento dopravní tok je 2x silnější než ten, který přichází na Nový most z komunikace I/62 (ul. Práce). Tento dopravní tok na komunikaci I/13 je zároveň v centru 3x silnější než na vstupu komunikace I/13 do města.

Další silný tok byl identifikován v ose stanovišť průzkumu 4 → 6 → 5 → 8. Na stanovišti 4, představujícím křižovatku Teplická × Pivovarská, se doprava větví do dvou směrů. V této křižovatce je možné sledovat, že přibližně 1/3 vozidel pokračuje po Teplické ulici dále přes centrum Podmokel do ul. Čsl. mládeže, kde se na okružní křižovatce dopravní toky dělí do dalších směrů, přičemž dominuje dopravní tok směrem dále na Labské nábřeží, Tyršův most a Masarykovo náměstí. Z okružní křižovatky Masarykově nám. x Pohraniční x 28. října x Duchcovská poté přibližně 1/3 intenzity pokračuje směrem po komunikaci I/62 ven z města, 2/3 pokračují na ul. Pohraniční.

Zatížení komunikací lze sledovat na ve výřezu dopravního modelu města Děčína, který je součástí [Obrázek 32](#).



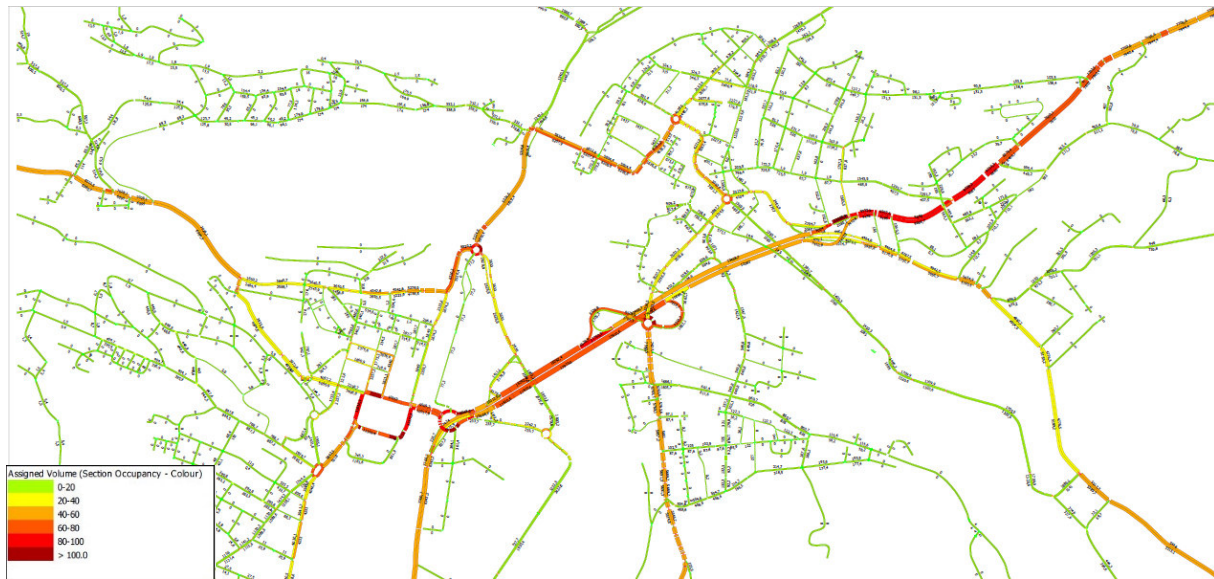
Obrázek 31 Místa křižovatkových průzkumů

Na základě průzkumu na stanovištích č. 2 a 7 lze vyjádřit intenzity dopravy na Novém mostě, který je součástí Vilsnické spojky a průtahu městem. Z výsledku vyplynulo, že po Novém mostě jezdí přibližně 15 000 automobilů jedním směrem, tj. 30 000 obousměrně. Na pravém břehu Labe zhruba polovina z nich sjíždí na okružní křižovatku, ze které se dopravní proudy větví na komunikaci I/62 (ulice 2. polské armády) a komunikaci II/261 (Litoměřická ul.).

Po druhém děčínském mostu – Tyršově, projede denně dle křižovatkového průzkumu na stanovišti č. 5 v obou směrech přibližně 11 000 aut. Denní intenzita automobilů mezi oběma břehy Labe je tak zhruba 41 000 automobilů obousměrně.

Tato tvrzení o dopravních tocích potvrzuje i dopravní model města Děčín, který je nedílnou součástí PUMM Děčín. Na [Obrázek 32](#) se nachází výřez aktuálního stavu využití komunikací z dopravního modelu.





Obrázek 32 Vytížení dopravní sítě v dopravním modelu PUMM Děčín

Na základě znalosti zatížení komunikační sítě je možné tvrdit, že nejzatíženějšími úseky ve městě jsou průtahy silnic I. a II. třídy. Jedná se zejména o „kruh“ jednosměrných ulic v oblasti autobusového nádraží (ulice Hankova – Uhelná – Poštovní – Podmokelská), Nový most, ulice Kamenickou a také dopravní tok Teplická – Labské nábřeží – Tyršův most – Masarykovo nám.

## 11.4 REALIZOVANÁ OPATŘENÍ KE ZLEPŠENÍ KOMUNIKAČNÍ SÍTĚ

**Vilnická spojka** – jde o druhé opatření komplexního řešení dopravního problému ve městě Děčín. Tím prvním byla výstavba Nového mostu ještě v 80. letech. Stavba Vilnické spojky navazuje na tento most. Ze směru od východní části města a Nového mostu je doprava vedena buď přímo dále po přemostění a samotné Vilnické spojce jižním směrem podél železniční tratě (ul. Práce), nebo svedena do okružní křižovatky nacházející se pod přemostěním. Z okružní křižovatky je doprava dále rozdělována do západní (Podmokelské) částí města, resp. do místní části Rozbělesy. Samotná Vilnická spojka (ul. Práce) je pak ukončena křižovatkou s ul. Ústeckou (původní trasa komunikace I/62). Tato stavba významně vylepšila dopravní situaci v průmyslové části města Rozbělesy a zároveň umožnila využívání Nového mostu i během povodní, což dříve nebylo samozřejmé. Na tuto stavbu budou navazovat další etapy dopravních staveb, a to přeložka I/13 z Kamenické ulice (Folknářská spojka) a navrhovaný obchvat I/13 (západním směrem) v novém tělese mimo zastavěné území (přesném trasování však není rozhodnuto).

**Úprava křižovatky na Revolučním náměstí** – v rámci výstavby OC Pivovar byla tato křižovatka přestavěna s cílem odstranění konfliktních bodů. Nově je například větev od OC Pivovar (přes železniční přejezd) zjednosměrněna.

V městské části Děčín I – Děčín proběhly na úseku silnice I/62 přestavby dvou úrovněových křižovatek na křižovatky okružní. Konkrétně se jedná o křižovatky:

- Pohraniční × 28. října × Duchcovská × Radniční
- nám. Svobody

V minulosti byly rekonstrukce zaměřeny i na modernizace podjezdů pod železničními tratěmi, jednalo se o tato konkrétní místa:

- v ul. Čsl. mládeže (pod Pastýřskou stěnou)
- v ul. Předmostí
- v ul. Práce
- v ul. Podmokelská

Změnami prošla i osa ulic Hankova – Dělnická – Želenická – Vilsnická. Zde došlo k:

- zprovoznění ul. Hankova pro IAD
- rekonstrukce křižovatky Dělnická × Jiřího z Poděbrad × Ruská × Slovanská × Hankova
- úprava chodníků v místech zastávek MAD a přilehlých přechodů pro chodce

Dále proběhla také významná kompletní přestavba Masarykova náměstí.

## 11.5 KOMBINOVANÉ SYSTÉMY P+R, K+R, P+G

Systém Park and Ride (P+R), česky Zaparkuj a jeď, je takové místo, kde lze zaparkovat osobní automobil a z tohoto místa pokračovat dále návaznou hromadnou dopravou. Jedná se tak o systém kombinující individuální automobilovou dopravu s veřejnou hromadnou dopravou. Smyslem systému P+R je přivedení řidiče automobilu do místa na okraji území (většinou na okraji města, či u kapacitní komunikace), příp. do místa dopravního uzlu, kde může bezpečně zaparkovat automobil a snadným způsobem pokračovat do cíle své cesty pomocí návazné hromadné dopravy. Doplňkovým benefitem by měla být zvýhodněná cena jízdenky na návaznou dopravu, či například jízdenka zahrnutá již v ceně parkovného. Kombinace IAD a VHD pomocí systému P+R má význam především pro cesty středně dlouhé či dlouhé vzdálenosti.

Systém Park and Go (P+G), česky Zaparkuj a jeď, je takové místo, kde lze zaparkovat osobní automobil a z tohoto místa pokračovat dále pěšky do cíle cesty. Vhodným způsobem tak kombinuje individuální automobilovou dopravu a pěší dopravu. Parkoviště P+G je vhodné zřizovat v blízkosti centra města nebo v blízkosti takových lokalit, odkud je možné pěšky dosáhnout velkého počtu cílů koncentrovaných v jednom místě.

Parkovací systémy P+R, P+G a B+R jsou výrazným a důležitým prvkem pro podporu multimodálního dopravního chování obyvatel i návštěvníků města.



V současnosti se v Děčíně nenachází žádné parkoviště označené jako P+R nebo P+G. Funkci záchytného parkoviště s přestupem na VHD však v současnosti mohou plnit parkoviště:

- parkovací dům na ul. Čsl. mládeže u Hlavního nádraží (zpoplatněno, součást OC),
- parkování na ul. Práce u hlavního nádraží (bezplatné, součást ulice),
- parkoviště Práce, mezi ulicemi Práce a Předmostí (bezplatné),
- parkoviště Jordanka na Teplické ul. (zpoplatněno)
- parkoviště u autobusového nádraží (bezplatné, součást OC)

Většina vyjmenovaných parkovišť (vyjma Parkoviště Práce) je však soukromá a současně plní jiné funkce. V návrhové části projektu tedy bude vhodné se zaměřit na vymezení a určení vhodných parkovacích ploch, které by mohly plnit primárně funkci parkoviště P+R (příp. P+G).

Systém K+R se v Děčíně nachází pouze na jednom místě, a to na ulici Čsl. mládeže, před Hlavním nádražím. Místo pro zastavení v režimu K+R zde bylo vyznačeno v červnu 2016.

## 11.6 DOPLŇKOVÁ INFRASTRUKTURA

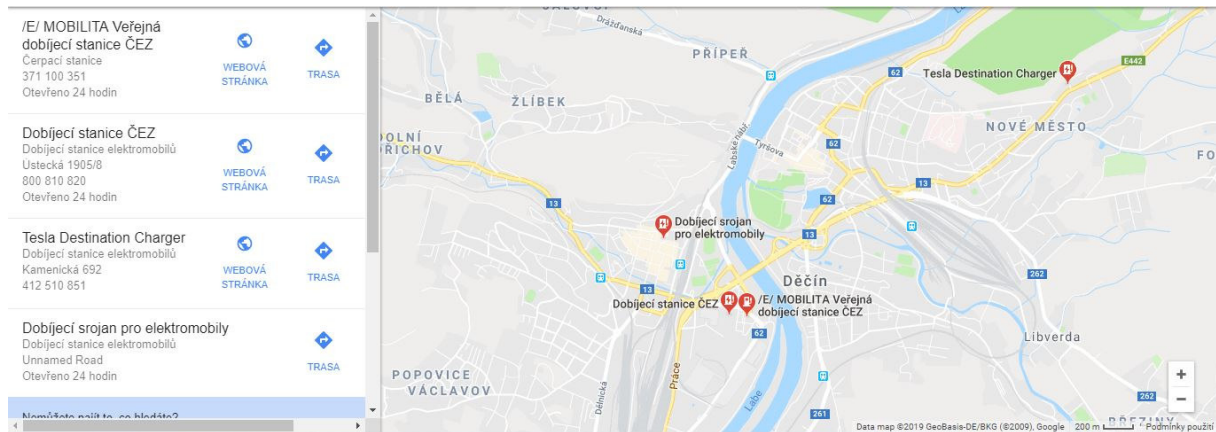
Síť doplňkové infrastruktury z pohledu servisů či myček pro automobily je dostatečná. Z pohledu čerpacích stanic je nabídka široká, zastoupeno je v Děčíně několik značek jako EuroOil, Shell, Benzina, Albert, Tesco, ARMEX Oil, PAPO, MOL ad. Všechny čerpací stanice se nacházejí jako obvykle na silnicích I. nebo II. třídy, případně jako součást nákupních center.

V současné době, kdy se stále více rozvíjí elektromobilita, začíná vzrůstat tlak i na doplňkovou infrastrukturu pro tento typ vozidel. Na rozdíl od čerpacích stanic je síť dobíjecích stanic pro elektromobily výrazně menší. Na základě databáze společnosti Google se v Děčíně nacházejí 3 místa s dobíjecími stanicemi:

- ČEZ veřejná dobíjecí stanice – na parkovišti Tesco v městské části V – Rozbělesy
- dobíjecí stojan na parkovišti Jordanka v městské části Děčín IV – Podmokly
- Tesla Destination Charger – při hotelu Výpřež – na silnici I/13 v městské části Děčín II – Nové Město

**Obrázek 33** zobrazuje umístění těchto míst na mapě města.

Tato síť je v rychle se rozvíjející elektromobilitě výhledově nedostatečná. Bude proto potřebné síť dobíjecích stanic dále rozvíjet i do ostatních městských částí, aby byly stojany dostupné pro větší část území a obyvatel.



Obrázek 33 Dobíjecí stanice pro elektromobily v Děčíně (Zdroj: [maps.google.cz](https://maps.google.cz))

## 11.7 VYJÁDŘENÍ OBYVATEL K AUTOMOBILOVÉ DOPRAVĚ VE MĚSTĚ

V rámci sociodopravního průzkumu mohli respondenti v otevřené otázce vyjádřit své názory, náměty či připomínky na jednotlivé druhy dopravy a s nimi spojenou infrastrukturu ve městě. Mimo jiné se také mohli vyjádřit k automobilové dopravě. Následující kapitola se věnuje analýze nejčastěji zmiňovaných názorů, námětů, připomínek či požadavků. Konkrétní znění otázek vč. konkrétních odpovědí v jejich plném znění jsou uvedeny v **PŘÍLOHA Č. 9**.

K automobilové dopravě se vyjádřilo celkem 238 respondentů. Problémy a požadavky občanů související s automobilovou dopravou jsou rozebrány v následujícím textu.

### **Problémy:**

#### ⊗ **Špatný stav silnic (63 odpovědí):**

Respondenti si stěžovali na špatný stav silnic, množství nerovností jako např. zvlňný asfalt, výtluky apod. Současně si však stěžovali i na zdlouhavé opravy a úpravy silnic a jejich nekoordinovanost. Jako ulice ve špatném stavu se v odpovědích vícekrát objevily:

- Slovanská ulice,
- Janáčkova,
- Kostelní,
- Jiřího z Poděbrad do Krásného Studence, včetně vedlejších silnic k rodinným domům,
- Labské nábřeží,
- Tržní,
- Oldřichovská a Jelení,
- ul. Práce,
- Teplická.

- ⊗ **Riziková místa, špatná viditelnost na křižovatkách, nedodržování maximální dovolené rychlosti...** (34 odpovědí):
- ✖ Upozornění padla i na riziková místa jako např. nepřehledné křižovatky (Oblouková x Žerotínova ulice, křižovatky ulic Litoměřická a Rytířská), špatně viditelné vodorovné značení, přechody pro chodce hned za výjezdem z okružní křižovatky, úzké komunikace a stavba úzkých okružních křižovatek apod. Respondenti také uvedli konkrétní úseky z vlastní zkušenosti, kde je žádoucí měřit maximální dovolenou rychlost, protože mnoho řidičů ji nedodržuje. Mezi vícečetnými odpověďmi se objevily:
    - ul. Dělnická,
    - ul. Lužická,
    - v prostoru Sládkovy ulice v úseku od vjezdu do města po parčík v ulici Nerudova.
  - ⊗ **Slabá koordinace prací na cestách, časté kongesce** (12 odpovědí):
    - ✖ Respondenti si stěžovali, že opravy silnic probíhají najednou, a ne postupně, v důsledku čehož vznikají časté dopravní zácpy. Také někteří upozornili na špatné dopravní značení silnice při opravách. Uvítali by lepší organizaci prací na silnicích.

**Výběr nejrelevantnějších požadavků/návrhů/názorů občanů:**

- ❖ rozšíření pruhů na hlavních silnicích (např. rozšířit Teplickou ulici v prostoru "Černé Kladlo" až odbočka na Škrabky)
- ❖ dálniční přivaděč,
- ❖ Folknářská spojka,
- ❖ širší silnice při stavění nových kruhových odjezdů a napojujících silnic (viz u Lidlu),
- ❖ více přemostění Labe (např. most mezi Boleticemi a Chrochvicemi),
- ❖ zprůjezdnit a nechat ulici Prokopa Holého obousměrnou,
- ❖ kruhový objezd 2. polské armády – Fügnerova,
- ❖ světelná křižovatka Teplická – Pivovarská,
- ❖ oprava hlavních komunikací v Želenicích, zrušení jednosměrek v této lokalitě,
- ❖ podjezd u pětímostí řádně odvodnit, případně odvést dešťovou vodu mimo místní kanalizaci,
- ❖ vybudování kruhového objezdu na ulici Benešovská a Folknářská,
- ❖ kontrola dodržování maximální povolené rychlosti uvnitř města policií,
- ❖ stavební zklidňující prvky v místech, kde je vozovka příliš široká a vybízí k rychlé jízdě,
- ❖ semaforey u frekventovaných přechodů pro chodce (např. vlak. nádraží, Masarykovo nám.),
- ❖ obnovit přívoz přes Labe, směr Tesco – Staré Město,
- ❖ při dopravních nehodách na Teplické ul. je nemožné se dostat do Bynova. Nejsou žádné adekvátní objízdne trasy,

- ❖ vykreslení odbočovacích pruhů do Vilsnic ulice Kališní x Ústecká – nepřehledná křižovatka,
- ❖ lepší řešení křižovatky ulic Litoměřická a Rytířská,
- ❖ úprava doby svozu odpadu na Teplické ulici – v ranní špičce auta pro svoz odpadu blokují průjezd po Teplické,
- ❖ omezit dopravu na levém břehu od muzea po Tyršův most výhradně pro MAD a pro zásobování jen v určitých hodinách,
- ❖ omezení rychlosti v úseku před ZŠ Malšovice (k.ú. Vilsnice),
- ❖ vyřešit ulice Riegrova, Tylova, Vrchlického a Wolkerova, pokud možno jednosměrné,
- ❖ radar u Netexu,
- ❖ nadjezd nad tratí na Starém městě,
- ❖ vyřešení dopravní situace u pětíměstí – i přes fungující semaforey je zde hodně dopravních nehod,
- ❖ zprovoznění cesty Chlum u Děčína – Staré město,
- ❖ odklonit dopravu od autobusového nádraží u Alberta a vrátit obousměrný provoz na ul. Sněžnická,
- ❖ vytlačit auta zatraktivněním MAD, sítí cyklostezek. Uvolnit centrum města – tranzit mimo město. Klikatice v podobě jednosměrek – hrůza.
- ❖ zabezpečit vyjíždění ze sídliště na Kamenické ulici,
- ❖ příliš mnoho prostoru řidičům motorových vozidel. Víc prostoru pro pěší a cyklisty. Z center měst se staly nehostinné dopravní průtahy, kde se nedá dýchat (smog), přecházet silnici (chybějící chodníky, semaforey, agrese řidičů, rychlost).
- ❖ snažit se omezit množství aut s jedním pasažérem a motivovat společné pravidelné jízdy do práce a podobně,
- ❖ zvýšení zeleně v rámci přidruženého dopravního prostoru pro zklidnění dopravy a lepší začlenění do prostoru,
- ❖ instalace inteligentních semaforů na vjezdech do města – červená při rychlosti nad 50 km/h.

## 11.8 SWOT ANALÝZA

### SILNÉ STRÁNKY

- Realizace Vilsnické spojky
- Dobré napojení na krajské město Ústí nad Labem
- Rychlá dostupnost občanské vybavenosti silniční sítí
- Dostatečná silniční síť města

### SLABÉ STRÁNKY

- Mnoho úzkých komunikací
- Mnoho úseků s nevyhovujícím povrchem vozovky
- Pouze dva mosty přes Labe na území města
- Průtah silnic vyšší kategorie centrem města
- Nevyřešené napojení města na dálnici D8

### PŘÍLEŽITOSTI

- Realizace Folknářské spojky
- Realizace dálničního přivaděče D8
- Postupná modernizace komunikací a rekonstrukce povrchů vozovek
- Využití atraktivních alternativ dopravy po městě (na úkor IAD)
- Realizace systémů P+R, P+G a rozšíření systému K+R
- Vyloučení úrovněvého křížení II/261 s železniční tratí ve Starém Městě
- Přísnější dohled policie na dodržování pravidel silničního provozu
- Realizace komunikačních propojení místních částí
- Odstranění dopravně-bezpečnostních rizik na stávající infrastruktuře

### HROZBY

- Nerealizace Folknářské spojky a dálničního přivaděče na D8
- Další růst automobilizace a růst intenzit dopravy ve městě
- Neatraktivní nabídka alternativních způsobů dopravy
- Neřešení rizikových míst
- Nerespektování dopravních předpisů nedisciplinovanými řidiči
- Rostoucí znečištění životního prostředí
- Neřešení problémů na komunikační síti spravované státem nebo krajem
- Nesprávná dopravní politika ze strany státu