

4 REŠERŠE NADŘAZENÝCH DOKUMENTŮ

Analytická část dokumentu PUMM je primárně založena na stávajících dokumentech a podkladech kraje, města, městských organizací a dalších subjektů. Dokument PUMM také respektuje požadavky z relevantních nadřazených dokumentů, strategií a plánů na úrovni Evropské unie, České republiky a Ústeckého kraje. V rámci prací na této části byla provedena rešerše níže vypsanych dokumentů.

- **Úroveň EU**
 - Bílá kniha
 - Doprava 2050

- **Úroveň ČR**
 - Dopravní politika ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050
 - Národní akční plán čisté mobility
 - Dopravní sektorová strategie II
 - Strategie regionálního rozvoje 2014-2020
 - Strategický rámec udržitelného rozvoje ČR (2010)

- **Úroveň Ústeckého kraje**
 - Plán dopravní obslužnosti Ústeckého kraje 2017 – 2021 (2016)
 - Strategie rozvoje Ústeckého kraje do roku 2027
 - Program rozvoje Ústeckého kraje 2014 – 2020
 - Strategie udržitelného rozvoje Ústeckého kraje 2006 – 2020
 - Strategie cestovního ruchu v Ústeckém kraji 2015 – 2020
 - ELLA regio – přeshraniční regionální doprava Ústecký kraj
 - Územně analytické podklady (2017)

- **Úroveň obcí**
 - Územní plán města Děčín (2002), po aktualizacích (2015)
 - Strategický plán rozvoje města Děčín pro období 2014 – 2020

Požadavky, záměry, zjištění, příp. další relevantní informace (jejichž problematika je v PUMM řešena) z vybraných dokumentů, zejména krajských a městských, jsou následně detailně rozepsány v následujících kapitolách. V kapitolách jsou z těchto dokumentů vytaženy a doslovně citovány jednotlivé cíle, záměry, požadavky a další informace, které souvisejí s předmětem projektu PUMM. Informace jsou uvedeny přesně ve znění a číslování tak, jak jsou uvedeny v jednotlivých dokumentech.

4.1 ÚROVEŇ ÚSTECKÝ KRAJ

4.1.1 Strategie udržitelného rozvoje Ústeckého kraje 2006 – 2020

Analytická část dokumentace, kapitola SWOT analýza vyzdvihuje v rámci ekonomického pilíře přítomnost IV. transevropského multimodálního koridoru (dálnice D8, železniční trať 090 a labská vodní cesta), hustou regionální silniční i železniční sítí a dobré dopravní propojení významných center kraje. Jako slabiny naopak uvádí špatný technický stav komunikací II. a III. třídy a místních komunikací a špatnou dopravní dostupnost horských oblastí. Jako riziko uvádí nárůst přepravních výkonů v osobní dopravě, zejména individuální automobilové dopravě, v důsledku „vynucené mobility obyvatel“ způsobené nedostatkem pracovních příležitostí v místě bydliště. V rámci environmentálního pilíře je jako slabina týkající se dopravy uvedena rostoucí intenzita tranzitní dopravy včetně rostoucích emisí a hluku, v příležitostech je zmíněno rozšiřování sítě cyklostezek a kombinovaných stezek a v rizicích pak nekoncepční řešení vodní dopravní infrastruktury kraje.

V návrhové části dokumentace, řešící priority, strategické cíle, opatření, odůvodnění a programové indikátory udržitelného rozvoje jsou řešeny následující body týkající se dopravy.

Ekonomická oblast:

Priorita D) Omezovat dopravní potřeby přímo u zdroje (snižováním přepravních nároků vznikajících v důsledku vynucené mobility)

Strategické cíle:

1) Snížit podíl individuální automobilové dopravy na celkových přepravních výkonech do r. 2020

- Opatření 1.2 Regulovat rozptýlené bytové a komerční zástavby mimo současně zastavěné území obcí a mimo dosah systémů hromadné dopravy osob a nákladů v rámci územního plánování respektujícího principy udržitelného rozvoje.
- Opatření 1.3 Zajistit kvalitní dopravní obslužnost obytných a komerčních zón

2) Snížit podíl silniční nákladní dopravy na celkových přepravních výkonech nákladní dopravy do r. 2020.

- Opatření 2.1 Maximálně využívat regionální produkci (potravin, spotřební zboží) při šetrném využívání regionálních přírodních zdrojů – preferovat regionální výrobu a spotřebu.
- Opatření 2.2 Striktně regulovat výstavbu nových průmyslových zón na volných plochách mimo současně zastavěné území obcí a mimo multimodální logistické uzly v rámci územního plánování respektujícího principy udržitelného rozvoje. Nově využít existující staré průmyslové zóny – přednostně revitalizovat nevyužívané nebo nedostatečně využívané

průmyslové zóny, skladovací areály a komerční objekty s využitím existující dopravní a technické infrastruktury.

3) Zavést integrovaný systém dopravy ve velkých městech Ústeckého kraje s cílem změny podílů jednotlivých způsobů dopravy na celkových přepravních výkonech osobní dopravy do r. 2020

- Opatření 3.1 Provést dopravní analýzy vystihující současné potřeby pro zajištění integrovaného systému dopravy.
- Opatření 3.2 Zajistit management integrovaného systému dopravy kraje.
- Opatření 3.3 Zajistit metodickou a finanční podporu integrovaného dopravního systému obcí a měst.
- Opatření 3.4 Vytvořit kvalitní integrované dopravní systémy, jejichž základem bude železniční a autobusová přeprava osob na střední a dlouhé vzdálenosti. Páteří systém musí být na vhodných místech doplňován integrovaným dopravním systémem a nemotorovými druhy dopravy (pěší a cyklistickou). Zajistit bezpečné parkování na odstavných parkovištích s dostatečnou kapacitou v dosahu hromadné dopravy – systém “park and ride”.

4) Dobudovat a podporovat systém kombinované přepravy do r. 2020

- Opatření 4.1 Zpracovat dopravní analýzu vystihující současné potřeby pro zajištění systému kombinované dopravy.
- Opatření 4.2 Zajistit management systému kombinované dopravy na území Ústeckého kraje.

Environmentální oblast:

Priorita B) Zvyšování kvality ovzduší v souvislosti s prevencí ochrany zdraví obyvatelstva snižováním produkce emisí znečišťujících látek ze stacionárních a liniových zdrojů znečišťování ovzduší

Strategické cíle:

3) Snižit emise skleníkových plynů do roku 2020

- Opatření 3.8 Podporovat využívání alternativních pohonných hmot v systémech hromadné dopravy.

4) Snižit emise prašných částic v t/km² o 40 % do roku 2020 a emise NO_x v t/km² o 50 % do r. 2020.

- Opatření 4.3 Podporovat využívání alternativních pohonných hmot v systémech hromadné dopravy a individuální dopravy a rozšíření sítě čerpacích jednotek alternativních paliv.

5) Zvýšit podíl veřejných dopravních prostředků využívajících alternativní paliva do r. 2020

- Opatření 5.1 Ve spolupráci s dopravními společnostmi postupně převést autobusový park na alternativní paliva.

6) Dobudovat a zkvalitnit systém cyklotras v Ústeckém kraji do r. 2020.

- Opatření 6.1 Zpracovat Generel systému cyklotras Ústeckého kraje.
- Opatření 6.2 Ve spolupráci s městy a obcemi vybudovat systém cyklostezek pokrývající celé území kraje.
- Opatření 6.3 Vytvořit grantové schéma na podporu udržitelných dopravních řešení.

7) Zvýšit celkové rozlohy pěších zón v centrech měst a celkové rozlohy zón s omezenou dopravou do r. 2020.

- Opatření 7.1 Ve spolupráci s městy a obcemi rozšiřovat veřejné plochy (pěší zóny, parky, apod.)
- Opatření 7.2 V obytných zónách a centrech měst zklidňovat a omezovat dopravu (Tempo 30).

4.1.2 Strategie rozvoje Ústeckého kraje do roku 2027

Tento strategický dokument slouží k plánování a k zabezpečení koordinace strategických rozvojových priorit a cílů v Ústeckém kraji. Soustředí se zejména na zlepšení stavu dopravní infrastruktury (silniční, železniční i vodní), nutnost dokončení integrace dopravy do jednoho systému, podporu výstavby vysokorychlostní tratě (VRT) Praha – Drážďany či výstavbu funkčních terminálů veřejné dopravy s návazností na cyklistickou dopravu, pěší dopravu a IAD. Kromě regionálních strategií obsahuje i dokument shrnující cíle a opatření zobecněné na celý Ústecký kraj. Dopravní problematika je zmíněna v cílech ÚK.4 a ÚK.5.

Cíl ÚK.4: Zvýšit kvalitu životního prostředí v sídlech i krajině

Dílčí cíl ÚK.4.1 Zlepšení kvality ovzduší

Typová opatření v rámci dílčího cíle vztahující se k problematice dopravy:

- Zatraktivnění veřejné dopravy a zvýšení podílu udržitelných forem dopravy
- Realizace nástrojů vedoucích k regulaci individuální automobilové dopravy - omezení a zklidnění dopravy, podpora environmentálně šetrných druhů dopravy (zpoplatnění automobilové dopravy ve městě, podpora sdílení automobilů, využití potenciálu železniční dopravy)
- Realizace řešení ve vazbě na koncept Smart Regions/Smart Cities v oblasti energetických úspor, využití obnovitelných zdrojů energie apod.

Cíl ÚK.5: Zlepšit a modernizovat infrastrukturu, zvláště pak dopravní napojení

Dílčí cíl ÚK.5.1: Zlepšení dopravního napojení a zkvalitnění vnitřní dopravní konektivity

Typová opatření v rámci dílčího cíle vztahující se k problematice dopravy:

- Realizace vnějšího dopravního napojení a dobudování/modernizace páteřních dopravních cest (zejména dálnice D6 a D7, silnice I/13 a I/27, vysokorychlostní železnice Praha – Drážďany s odbočkou do Mostu, modernizace železničních tratí č. 130 a 072)
- Budování obchvatů sídel na silnicích I. třídy a na nejvytíženějších úsecích silnic II. třídy
- Modernizace, resp. revitalizace železničních tratí zejména s ohledem na potřeby dopravní obslužnosti Ústeckého kraje a potenciál v oblasti nákladní dopravy
- Realizace řešení ve vazbě na koncept Smart Regions/Smart Cities v oblasti chytré dopravy a mobility (elektromobilita, sdílení aut a jízdních kol apod.)
- Dobudování páteřních cyklotras Ústeckého kraje, podpora budování cykloinfrastruktury sloužící k dojíždění do zaměstnání, škol či úřadů
- Budování přestupních terminálů vč. parkovišť P+R a B+R, přesuny zastávek/stanic hromadné dopravy do dopravně výhodnějších poloh
- Podpora rozvoje vodní dopravy při minimalizaci negativních důsledků na životní prostředí
- Dobudování VRT Praha – Drážďany

4.1.3 Program rozvoje Ústeckého kraje 2014 – 2020

Tento dokument se věnuje různým oblastem Ústeckého kraje. Kromě analytické části obsahuje i návrhovou část, ve které lze najít několik prioritních opatření týkajících se dopravy.

Priorita 3: Infrastruktura a životní prostředí

Opatření 3.1: Páteřní infrastruktura kraje

Cílem opatření je dobudovat hlavní páteřní trasy silniční, vodní a cyklistické dopravy.

Aktivity ÚK:

- Systematický rozvoj sítě páteřních cyklostezek včetně související infrastruktury
- Budování silničních obchvatů měst zvláště na silnicích II. třídy
- Posilování bezpečnostních opatření v dopravě

- Systematický rozvoj integrovaného dopravního systému veřejné dopravy

Aktivita dalších subjektů:

- Dokončení chybějících úseků dálnice D8 a rychlostní silnice R7
- Modernizace a zvýšení kapacity silnice I/13
- Modernizace páteřních železničních tratí
- Integrace různých druhů veřejné dopravy
- Zlepšení plavebních podmínek Labské vodní cesty v úseku Ústí nad Labem – státní hranice pro nákladní, osobní i rekreační plavbu včetně související infrastruktury
- Nefinanční a projekční podpora výstavby/modernizace a zlepšení vybavenosti přestupních terminálů veřejné dopravy v hlavních uzlových bodech
- Nefinanční podpora logistických center a terminálů pro kombinovanou dopravu vodní – silniční – železniční
- Nefinanční podpora výstavby cyklostezek v rámci revitalizace brownfields (ve vazbě na opatření 3.5)
- Pořízení dopravní studie k prověření vedení silnice I/13 na Děčínsku

Opatření 3.2: Dostupnost jednotlivých částí kraje

Cílem opatření je zlepšit technický stav, bezpečnost a zajistit optimální využití silniční, železniční a cyklistické infrastruktury v periferních částech Ústeckého kraje.

Aktivita ÚK:

- Modernizace a přizpůsobování sítě silnic II. a III. tříd potřebám území a dle průběžně aktualizované Pasportizace komunikací Ústeckého kraje („Bílé knihy“)
- Odstraňování konfliktních míst a zvyšování bezpečnosti cyklistické, pěší a motorové dopravy
- Koordinace a spolupráce s dalšími subjekty ohledně budoucího využití lokálních železnic (osobní doprava, turistická doprava, zrušení tratě apod.)

Aktivita dalších subjektů:

- Nefinanční podpora rozvoje sítě lokálních cyklostezek

Opatření 4.4: Environmentálně šetrnější doprava ve městech

Aktivita ÚK:

- Výstavba obchvatů měst na komunikacích ve správě kraje, protihluková opatření a opatření ke „zklidnění dopravy“ na komunikacích v městských intravilánech ve správě kraje
- Koordinace přípravy revitalizace přestupních uzlů hromadné dopravy, komunikace se zainteresovanými aktéry (MDČR, SŽDC, města, provozovatelé HD, místní podnikatelé, developerské společnosti), pořízení projektové dokumentace aktivit revitalizace uzlů hromadné dopravy
- Zainvestování nových prvků integrovaného dopravního systému (např. prodejních automatů jízdenek, informačních tabulí, informačních materiálů, apod.)
- Zajištění bezbariérovosti veřejné dopravy v kraji (dopravní prostředky i terminály a nástupiště)
- Podpora stabilizace tras konfliktních úseků plánovaných silničních obchvatů a průtahů (Bílina, Děčín) a jejich následné začlenění do ZÚR ÚK

Aktivita dalších subjektů:

- Rozvoj cyklistické infrastruktury, infrastruktury dopravy v klidu a projektů „zklidnění dopravy“ v jádrech měst
- Lobbing za prioritní alokaci prostředků na výstavbu obchvatů měst v SFDI a alokaci prostředků ze SFDI a SF EU na podporu rekonstrukce a rozvoje infrastruktury hromadné dopravy a revitalizace uzlů hromadné dopravy a rozvoje cyklistické infrastruktury ve městech
- Budování P+R parkovišť u vybraných uzlů a zastávek hromadné dopravy
- Podpora environmentálně šetrných dopravních prostředků (elektromobily, elektrokola)
- Podpora tvorby inteligentních dopravních systémů, city-logistiky, apod.

4.1.4 Plán dopravní obslužnosti Ústeckého kraje

Plán dopravní obslužnosti je koncepčním dokumentem (navazujícím na plán dopravní obslužnosti předcházejícího období), který je povinně zřizovaným dokumentem v rámci dopravního plánování. Plán dopravní obslužnosti popisuje detailně fungování veřejné dopravy na území Ústeckého kraje a řeší dopravní koncepci pro výhledová období. V rámci návrhové části dokument počítá mimo jiné s rozvojem a modernizací infrastruktury. Počítá se se zlepšováním informovanosti cestujících, zlepšováním možností prodeje jízdních dokladů, zejména ve městech s MHD, s budováním samoobslužných jízdenkových automatů či budováním inteligentních zastávek. V plánu je i výstavba nových či modernizace stávajících přestupních uzlů (vč. multimodálních). V rámci železnice se poté řešeného území týká záměr modernizace a zkapacitnění trati č. 081 mezi stanicemi Děčín východ – Benešov

nad Ploučnicí (vč. nutnosti zvýšení traťové rychlosti) a Děčín hl.n. – Děčín východ a snahy o obnovu železničního vozidlového parku na moderní a bezbariérové jednotky.

V následném časovém horizontu 2021+ je zmíněna modernizace tratí 072 a 073 a důležitost vyřešení trasování vysokorychlostní železniční trati (VRT) územím Ústeckého kraje.

4.2 ÚROVEŇ AGLOMERACE

4.2.1 *Integrovaná strategie Ústecko – chomutovské aglomerace*

Dokument se soustředí na aktivity, na jejichž financování je možné získat finanční prostředky z fondů EU v aktuálním programovém období. Do území Ústecko – chomutovské aglomerace spadá i město Děčín. Dokument je rozdělen na analytickou a strategickou část. Analytická část popisuje různá odvětví vč. dopravy a dopravní infrastruktury. V této kapitole je řešena jak silniční doprava, tak doprava veřejná (vč. železniční), pěší, cyklistická, vodní a letecká. V rámci veřejné hromadné dopravy se ve výhledovém období předpokládá plánovaná obnova vozového parku (vč. jeho ekologizace), realizace dopravně-bezpečnostních opatření, modernizace zastávek, instalace inteligentních systémů, modernizace odbavovacích zařízení a realizace dalších opatření. Velkou výzvou pak dle dokumentu bude urbanistické a funkční řešení dopravních uzlů a přestupních terminálů, vč. jejich bezprostředního okolí.

Ve strategické části dokumentu je definovaná vize a strategický cíl. Tyto jsou naplňovány prioritními oblastmi. Zájmovou oblast řeší Prioritní oblast 1: Dopravní dostupnost a vnitřní propojenost regionu. Každé prioritní oblasti jsou pak přiděleny specifická cíle a opatření.

Prioritní oblast 1: Dopravní dostupnost a vnitřní propojenost regionu

Oblast dopravy je v Ústecko-chomutovské aglomeraci spojena se zásadními rozvojovými potřebami. Kromě zajištění kapacitní a kvalitní infrastruktury dopravy a odpovídající úrovně dopravní obslužnosti jako jednoho z předpokladů konkurenceschopnosti aglomerace mohou intervence v oblasti dopravy výrazným způsobem ovlivňovat kvalitu životního prostředí (snižování emisí škodlivin z dopravy do ovzduší) a sociální soudržnost (zajištění dopravní dostupnosti pracovních příležitostí a služeb pro osoby se sociálním znevýhodněním a zdravotním postižením). Kromě klíčového projektu modernizace tramvajové rychlodráhy z Mostu do Litvínova jsou dalšími podporovanými opatřeními v oblasti dopravy modernizace vozového parku MHD/MAD především za účelem snížení emisí vozidel, zvýšení komfortu přepravy zejména pro osoby se sníženou schopností pohybu a zlepšení provozně-ekonomických parametrů systémů MHD/MAD. Posledním opatřením je budování přestupních terminálů, které má přispívat ke zlepšení přestupních vazeb mezi jednotlivými subsystémy integrovaného dopravního systému aglomerace (kraje), a to především mezi individuální (IAD, cyklodopravou) a veřejnou městskou, příměstskou, regionální a dálkovou dopravou, a tím pádem ke zvýšení atraktivity veřejné hromadné dopravy pro cestující

veřejnost. Integrojícím prvkem všech zmíněných opatření je kromě obecného zvýšení kvality a atraktivity veřejné hromadné dopravy v aglomeraci především příspěvek ke snížení emisí škodlivin z dopravy i zvýšení využitelnosti hromadné dopravy pro osoby se ztíženou schopností pohybu.

Specifický cíl 1.1 Přizpůsobit kvalitu hromadné dopravy potřebám obyvatel a životnímu prostředí

Opatření 1.1.1 Budování, rekonstrukce a modernizace tramvajových a trolejbusových tratí, vč. související infrastruktury

Cílem opatření je zvýšení atraktivity veřejné dopravy prostřednictvím budování a modernizace tratí. Díky zlepšení podmínek cestování ve veřejné dopravě dojde ke zvýšení konkurenceschopnosti veřejné dopravy a tím regulaci negativních vlivů osobní automobilové dopravy na kvalitu životního prostředí ve městech.

Typová aktivita: A1 – Výstavba a modernizace tramvajové a trolejbusové infrastruktury (zdroj financování OPD 1.4)

Opatření 1.1.2 Modernizace a doplnění vozového parku, vč. související infrastruktury

Cílem opatření je zvýšení atraktivity veřejné hromadné dopravy prostřednictvím modernizace a doplnění vozového parku a zvýšení ekologické šetrnosti vozového parku. Díky zlepšení podmínek cestování ve veřejné dopravě dojde ke zvýšení konkurenceschopnosti veřejné dopravy a tím k další regulaci negativních vlivů osobní automobilové dopravy na kvalitu životního prostředí ve městech.

Typová aktivita: A1 - Nákup nízkoemisních a bezemisních vozidel pro přepravu osob a související výstavba plnicích a dobíjecích stanic pro nízkoemisní a bezemisní vozidla pro přepravu osob (zdroj financování IROP 1.2)

Opatření 1.1.3 Výstavba, modernizace a zatraktivnění dopravních terminálů a přestupních uzlů

Cílem opatření je zvýšení atraktivity veřejné dopravy prostřednictvím budování a modernizace přestupních terminálů. Díky zlepšení podmínek cestování ve veřejné dopravě dojde ke zvýšení konkurenceschopnosti veřejné dopravy a tím regulaci negativních vlivů osobní automobilové dopravy na kvalitu životního prostředí ve městech.

Typová aktivita: A1 - Výstavba a modernizace přestupních terminálů pro veřejnou dopravu (zdroj financování IROP 1.2)

4.3 ÚROVEŇ MĚSTO DĚČÍN

4.3.1 Územní plán

Aktuálně platný Územní plán města Děčín je poměrně starý, jeho základní část pochází z roku 2002 a často vychází z ještě starších podkladů. Od svého vydání byl 8× aktualizován, naposledy v roce 2015, ale většinou šlo jen o formální nebo legislativní aktualizace. Problematiky řešené v PUMM se tyto změny netýkaly.

Z územního plánu byl sestaven přehled infrastrukturních projektů, které dokument obsahuje, doposud však nebyly realizovány:

- **Silniční doprava:**
 - Dálniční přivaděč Děčín – Knínice – napojení na D8
 - Folknářská spojka
 - silnice II/261 – přeložka silnice (mezi železniční zastávkou Boletice n. L. a Křešice u Děčína)
 - úprava Teplické ulice
 - rekonstrukce a přestavba křižovatky Teplická × Pivovarská (u Ovčí lávky)
 - úprava a zkapacitnění Podmokelské ulice
 - řešení ulic Hankova – Dělnická – Želenická – Vilsnická
 - místní úprava profilu (rozšíření, rekonstrukce vozovky) v úseku mezi místními částmi Vilsnice a Chrochvice
 - zklidnění ulice Čs. mládeže - úsek mezi ul. Prokopa Holého a Tržní
 - propojení místních částí Homí Oldřichov a Letná
 - propojení místních částí Letná a Václavov
 - napojení ulice Oblouková na ul. 2. polské armády
- **Železniční doprava:**
 - modernizace I. železničního koridoru Břeclav - Brno - Praha - Děčín – Berlín
 - zdvoukolejnění spojky Děčín hl. n. - Děčín východ
 - přestavba a rozšíření kolejíště v Prostředním Žlebu (příp. přestavba stanice Děčín východ bez úprav v Prostředním Žlebu)
 - rekonstrukce stanice Děčín východ
 - nová zastávka Boletice – město
- **Vodní doprava:**
 - výstavba plavebního stupně Děčín
 - přívoz přes Labe v Rozbělesech
- **Cyklistická doprava:**
 - Cyklistická trasa vedená údolím Jílovského potoka z Podmokel přes Horní Oldřichov do Jílového (H2 - 7300 m)
- **Pěší doprava:**
 - vytvoření pěšího tahu podél Jílovského potoka v centru Podmokel

- pěší stezka kombinovaná s cyklistickou podél břehu Labe od navrhovaného přívozu v Rozbělesech po Tyršův most
- revitalizace nábřeží, promenáda a pěší zóna na Jílovském potoku
- chodník podél MK od MŠ v Březinách do Libverdy
- **Veřejná hromadná doprava:**
 - zřízení otoček pro autobusy v Bynově, Letné, Želenicích a Jakubech
 - terminál hromadné dopravy v Podmoklech
- **Statická doprava (parkování):**
 - hromadná garáž v rámci dostavby bloku v Jeronýmově ulici
 - přístupová místní komunikace a parkoviště u TJ Lokomotiva
 - parkoviště u ZOO
 - parkoviště v Chelčického ulici u divadla
 - parkoviště v ul. Práce u hřiště
 - nové napojení navrhovaného parkoviště z ul. U plovárny, 2 osobní výtahy
 - parkoviště U plovárny,
 - halová garáž ve Fügnerově ulici
 - halová garáž v Maroldově ulici
 - halová garáž v Zámecké ul.
 - parkoviště v ul. U plovárny
 - parkoviště na terénu a u polyfunkčního domu (KOKOS)
 - parkoviště na Labské u os. Přístavu P150 s přístupovou místní komunikací
 - halová garáž v Duchcovské ulici
 - parkoviště za střediskem na Duchcovské
 - parkoviště na Labském nábřeží
 - parkoviště u policie, rekonstrukce a dostavba
 - přístupová místní komunikace k polyfunkčnímu bloku v ul. Jiřího z Poděbrad
 - přístupová místní komunikace k bloku v ul. Kozinova
 - parkoviště v Želenicích v Lounské ul.
 - dvoupodlažní halové garáže, včetně návrhu přístupové místní komunikace v Želenicích
 - halové garáže v Želenicích u potoka
 - podzemní garáže v Želenicích
 - halové garáže ve Slezské ul.
 - podzemní parking ve vnitrobloku na Ruské
 - parkoviště ve Slovanské ulici
 - parkoviště ve Slezské ulici
 - halové garáže v ul. U Tvrze
 - parkoviště v Ovocné ulici
 - parkoviště u vodní plochy Tereziánský rybník
 - hromadná garáž u výtopy v Bynově
 - parkoviště u hřiště v Bynově na Teplické ul.

- hromadná garáž v Bynově na Teplické ul.
 - parkoviště a podzemní parkoviště na Kamenické ul.
 - parkoviště u hřbitova ve Folknářích
 - parkoviště v Březinách
 - podzemní ve Försterově ul.
 - parkoviště v sídlišti v Březinách
 - přístupová místní komunikace k polyfunkčnímu objektu v Boleticích - u parku
 - přístupová místní komunikace k polyfunkčnímu objektu a k bytovému domu v Boleticích
 - halová garáž v Boleticích u trati
 - halová garáž a parkoviště v Boleticích v obytném souboru
 - parkoviště v Boleticích v obytném souboru
 - parkoviště na Kostelní ulici
 - parkoviště v Maxičkách
- **Vybrané místní anebo obslužné komunikace**
- přístupová místní komunikace k polyfunkčnímu bloku v ul. Jiřího z Poděbrad
 - přístupová místní komunikace k bloku v ul. Kozinova
 - komunikační propojení Klostermannova – Budapešťská
 - rekonstrukce komunikace (lesní cesty) vedené od Maxiček do Dolního Žlebu

Nově navržené významné rozvojové plochy se nacházejí na východě města na hranici místních částí Děčín II – Nové Město a XXVIII – Folknáře, ve Folknářích je těchto ploch poté hned několik. Napojeny jsou převážně do ulic: Folknářská, Hřbitovní a Kamenická. Na západě města jsou to plochy v části Děčín VI – Letná, s přesahem do XXIII – Popovice. Zde se nachází několik dalších ploch určených pro bydlení. Na jihozápadě je významnější větší plocha i v částech Děčín VII – Chrochvice a XXV – Chmelnice. Na severozápadě je další větší plocha určená k bydlení v městské části Děčín XX – Nová Ves. Na jihovýchodě města se nachází v městských částech podél komunikace II/261 několik ploch, ale jde spíše o menší lokální plochy určené na přirozené rozrůstání městských částí. Z nich významnější jsou jen v městské části Děčín XXXII – Boletice nad Labem.

4.3.2 Strategický plán rozvoje města pro období 2014 – 2020

Dokument „Strategický plán rozvoje města pro období 2014 – 2020“ je strategickým dokumentem sloužícím k plánování a k zabezpečení koordinace strategických rozvojových projektů a aktivit ve městě, které jsou důležité a významně ovlivňují život v něm. Dokument představuje ucelený přehled plánů rozvoje města v dlouhodobém návrhovém horizontu do roku 2020, definuje prioritní oblasti a strategické cíle pro úspěšný rozvoj města.

Jde o dokument, který zčásti analyzuje a navrhuje opatření pro různé nedostatky a problémy ve městě Děčín. Zpracován je pro období 2014-2020, aktualizovaný byl v roce 2017. Kombinuje různá témata – podnikatelské prostředí, životní prostředí, doprava, turismus, bezpečnost, volnočasové aktivity ve městě, vzdělání, veřejná infrastruktura, správa města

ad. Návrhy začleňuje do harmonogramu pro celé období platnosti dokumentu. Stanovuje karty indikátorů, na kterých sleduje naplňování navržených opatření, resp. vizí – strategií rozvoje a samozřejmostí je také identifikace zdrojů financování jednotlivých těchto opatření.

Níže jsou z dokumentu vybrány a citovány pasáže z návrhové části dokumentu, související s problematikou řešenou v PUMM.

Rozvojové téma C: Dostupnost města

1.2.1. Rozvojový cíl C1: Využít potenciálu řeky Labe

Řeka Labe má pro Děčín zásadní dopravní a rekreační význam. Očekávají se investice do břehů v rámci výstavby Plavebního stupně Děčín, které by zásadně mohly ovlivnit podobu nábřeží budovaných před sto a více lety. Současně se na Labi rozvíjí turistika v celé široké škále plavidel. Řeka má stále význam jako dopravní cesta pro nákladní dopravu, v Děčíně má velká část břehů charakter přístaviště či překladiště. Legislativní podmínky však omezují provoz sportovní plavby v přístavu, který zahrnuje velkou část vodního toku na území Děčína. Je zde nedostatečná infrastruktura pro sportovní, rekreační a osobní lodní dopravu. Překladiště v Děčíně potřebují lepší napojení na silniční a železniční síť.

Cílem města je ve spolupráci s dotčenými subjekty - sportovními kluby, Státní plavební správou, Povodím Labe, s. p. a Ředitelstvím vodních cest - postupně vybudovat infrastrukturu umožňující další rozvoj ekonomického potenciálu řeky.

1.2.2. Rozvojový cíl C2: Napojit město na dálniční síť a omezit tranzitní dopravu v obytných částech města

Město Děčín dlouhodobě trápí problém tranzitní nákladní dopravy, zejména neúměrná zátěž obytných částí města. Napojení Děčína na dálnici je třeba dořešit i v rámci územního plánování. Neexistence výsledné trasy blokuje využití pozemků jednotlivých variant pro jiné účely. K nalezení vhodné varianty umístění „dálničního přivaděče“ je třeba zejména zlepšit komunikaci s obyvateli města. Smyslem napojení na dálnici je především lepší dopravní dostupnost nejen pro obyvatele města, ale zejména pro podnikatele, jako dobrý předpoklad ekonomického rozvoje města. Město nebude investorem „dálničního přivaděče“.

Cílem města je vytěsnit nákladní tranzitní dopravu z obytných částí města, napojit město na dálniční síť a zanést výslednou trasu do územního plánu.

1.2.3. Rozvojový cíl C3: Podporovat cyklo dopravu ve smyslu bezpečnosti, průjezdnosti města

Moderním trendem evropských měst je prosazování ekologicky šetrných způsobů přepravy a snaha o snižování podílu automobilové dopravy. Děčín není přizpůsoben

bezpečnému pohybu cyklistů. Chybí síť vnitroměstských cyklotras, která by navázala na městem procházející mezinárodní, nadregionální i regionální cyklistické trasy. Chybí doplňková infrastruktura – cyklostožany, bikesharingy, návaznost na další druhy dopravy, apod. Město Děčín je spoluzakladatelem Asociace měst pro cyklisty, je tedy jeho snahou stát se městem přívětivějším k cyklistům, každý občan i turista by měl mít právo volby dopravního prostředku a měl by se cítit při dopravě po městě bezpečně.

Město vytvoří Koncepti dopravy (zlepšující situaci v cyklodopravě),lepší značení pro cyklisty, vyznačí cyklistické pruhy na komunikacích a vytvoří systém městských cyklotras. Město podpoří Dopravní podnik města Děčína, a. s. v udržení služby cyklobusů. Doprava kol by se měla stát součástí systému integrované dopravy (příměstské autobusy, osobní lodě, přívozy a vlaky). Město povede kroky k trvalému řešení údržby a správy cyklostezek. V rámci revitalizace města při investicích do veřejného prostranství bude město postupovat cyklo-přívětivě, tzn. infrastruktura, stožany, značení a navigace budou podmínkou investičních akcí. Město bude postupně naplňovat VIZI 251.

1.2.4. Rozvojový cíl C4: Rozvíjet napojení města na systémy integrované dopravy pro občany i pro nákladní dopravu

Město Děčín je tradičním centrem železniční, silniční a lodní dopravy, a to jak v osobní, tak i v nákladní dopravě. Jako dopravní uzel nabízí řadu výhodných možností pro dopravce i obslužné dopravní profese právě v kombinaci s různými druhy doprav. V osobní dopravě je integrace dopravy vázána především k městské autobusové dopravě a železnici. Není možnost jeden jízdní doklad využívat v různých dopravních prostředcích a u různých dopravců. Ve městě hraje výraznou roli individuální automobilová doprava.

Cílem je zvýšit komfort cestujících (při cestách do zaměstnání, vzdělávání, za turistikou) v osobní veřejné dopravě, zlepšením propojení různých druhů doprav v rámci jednoho jízdního dokladu, zvýšit podíl veřejné dopravy na celkové přepravě, zvýšit informovanost cestujících o těchto integrovaných možnostech dopravy, nezvyšovat podíl individuální automobilové dopravy ve prospěch veřejné dopravy a nemotorové dopravy.

1.2.5. Rozvojový cíl C5: Budovat město bez fyzických bariér

Plán bezbariérových tras je dnes zpracován pouze pro městskou část Podmokly. Většina veřejných institucí není dostatečně přístupná osobám s hendikepy. Nevyhovující jsou zastávky veřejné dopravy, přechody pro chodce, nájezdy na chodníky, turistické trasy v okolí města, ubytovací zařízení atp.

Cílem je postupně zlepšovat bezbariérové prostředí prostřednictvím investic v rámci rekonstrukcí veřejných prostranství, silničních komunikací a chodníků nebo úprav vstupů a vnitřních částí veřejných budov, škol a zastávek veřejné dopravy.

Město dopracuje Generel bezbariérových tras. Dopravní podnik města Děčína bude vybaven dalšími nízkopodlažními nízko emisními autobusy se světelnou a zvukovou signalizací. Město má v plánu zpracovat plán bezbariérových tras pro centra městské zástavby s tím, že bude každoročně připravovat projektové dokumentace k realizaci potřebných úprav. Město vypracuje systém, jak bránit vzniku nových bariér. Město propojí všechny druhy dopravy (i cyklistickou a pěší) tak, aby vznikl bezproblémový pohyb pro tělesně, zrakově, sluchově i jinak hendikepované osoby, rodiny s kočárky a seniory.

1.2.6. Rozvojový cíl C6: Využít potenciálu železniční dopravy na území města Děčína

Město vždy patřilo mezi centra železniční dopravy ČR. České dráhy a Správa železniční dopravní cesty stále vlastní významnou část pozemků na území města. Byla zahájena jednání o spolupráci k účelnému využití těchto pozemků. Pro spojení Děčína „se světem“ má značný význam rychlíková stanice Děčín, přes kterou vede jedna z nejvytíženějších tratí ČR. Město se angažuje v obnovení provozu tzv. Kozí dráhy - Děčín-Telnice-Oldřichov u Duchcova.

Cílem města je zvýšit podíl železniční dopravy na celkové přepravě a usilovat o přizpůsobení železniční dopravy potřebám občanů, turistů, cyklistů apod., zachovat stávající tratě a celkově kultivovat dopravu po železnici.

Město prověří možnosti využití železnice i pro příměstskou dopravu na trase Jílové-Děčín-Benešov nad Ploučnicí a bude se snažit o posílení spojení Ústí nad Labem-Děčín-Dresden. Město se pokusí pomoci ČD s hledáním využití pro historické objekty na Východním nádraží. Kapacity Střediska městských služeb budou využity i pro úklid neuklizených veřejně přístupných částí drážních pozemků. Objekt hlavního nádraží v Děčíně bude využit k prezentaci města. Město Děčín bude spolupracovat na modernizaci a udržení trati Děčín-Střekov pro osobní dopravu. Město marketingově provádí železnici s turistickými cíli v ORP Děčín a bude propagovat železniční dopravu jako turisticky atraktivní, též ve vazbě na východiště značených turistických tras a na rozvíjející se služby dopravců pro cykloturisty (např. ČD Bike).

Rozvojové téma H: Obnova a správa veřejné infrastruktury města

1.7.1. Rozvojový cíl H1: Kvalitně spravovat veřejná prostranství a zajistit jejich revitalizaci a údržbu

Město Děčín je vlastníkem řady veřejných prostranství, jejich správa a údržba však není jednoduchá ani levná. Jsou často využívána multifunkčně, ale jejich lepšímu využití brání nedostatečné technologické zázemí (rozvody vody, elektřiny). Městu chybí efektivní systém řešení oprav. Úpravy veřejných prostor postrádají jednotnou koncepci, není vyjasněno jejich funkční využití a často kazí vzhled města. Město udržuje rozsáhlé plochy zeleně (lesoparky, parky, sídlištní zeleň, hřbitovní zeleň), není hotový pasport zeleně,

není dostatek financí na její údržbu ani na potřebnou obnovu. Město nemá efektivní bezpečnostní systém, který by zamezil ničení veřejného majetku.

Cílem města je dobudovat drobnou infrastrukturu, dostatečně udržovat a obnovovat městskou zeleň, zefektivnit systém údržby, zajistit bezpečné užívání a nalézt optimální systém správy tohoto majetku.

1.7.5. Rozvojový cíl H5: Opravit a rekonstruovat místní komunikace, mosty a parkoviště

Město Děčín řadu let nedostatečně řešilo investice do oprav veřejného majetku, díky tomu je zanedbaná velká část veřejné infrastruktury. Správa a údržba komunikací a chodníků je ve většině případů zaměřena na udržení provozuschopného stavu, chybí zdroje na kvalitní a dlouhodobě garantované opravy silnic a chodníků. Je nutné se zaměřit na stav opěrných zdí, mostů, mostků a skalních stěn v okolí komunikací. Dalším problémem je nedostatečná kapacita parkovacích stání. Vše je odvislé od limitovaných finančních možností na řešení těchto problémů.

Cílem města je posílit koncepční plánování i samotné investice do údržby a správy pozemních komunikací města, a to i za cenu omezení jiných potřeb města.