

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.

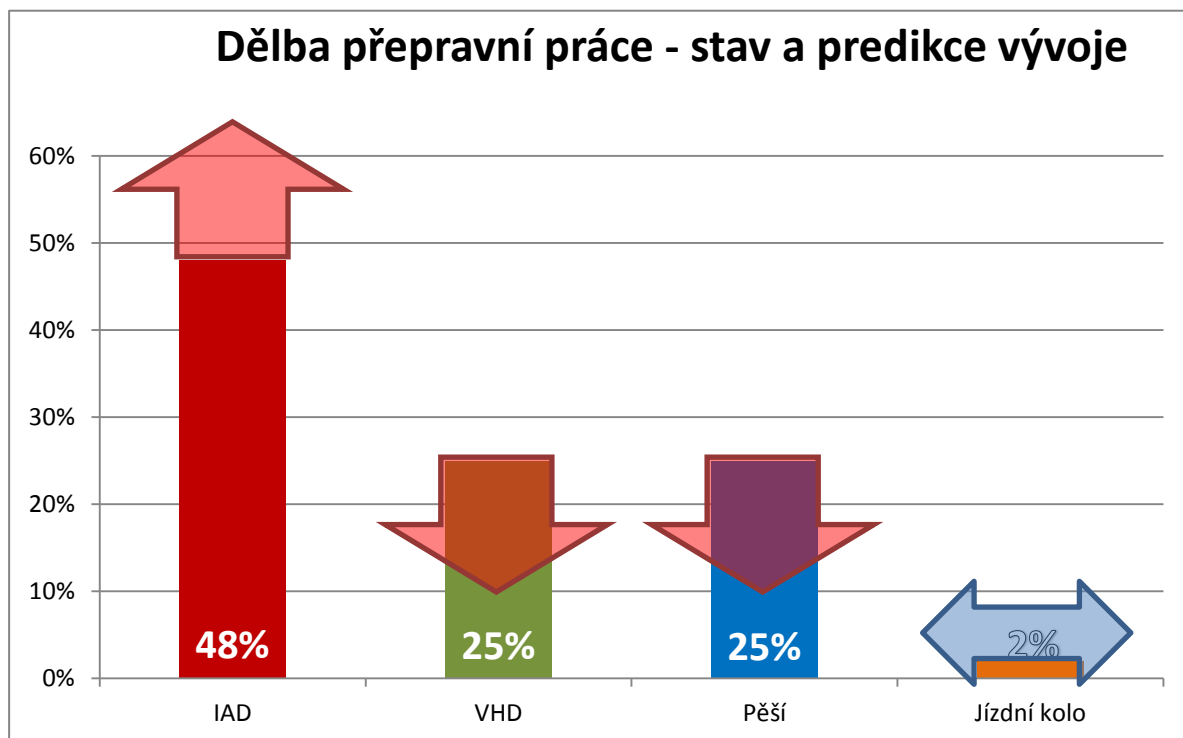
Pokud nedojde ke zvýšení konkurenceschopnosti a atraktivity veřejné dopravy, především ke zkrácení cestovních dob, zvýšení a zlepšení dopravní nabídky, lze očekávat další úbytek přepravených cestujících. Z grafu na Obrázek 68 je možné vyčíst dosavadní vývoj přepravených cestujících a dopravní výkon pomocí 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.

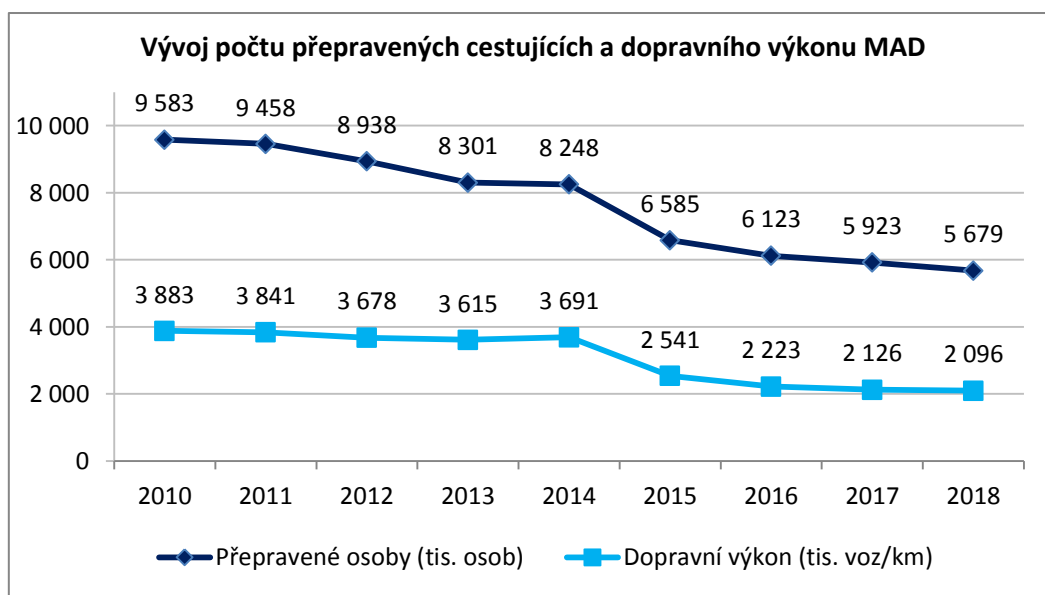
Očekávané dopady v dopravním systému:

- 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.



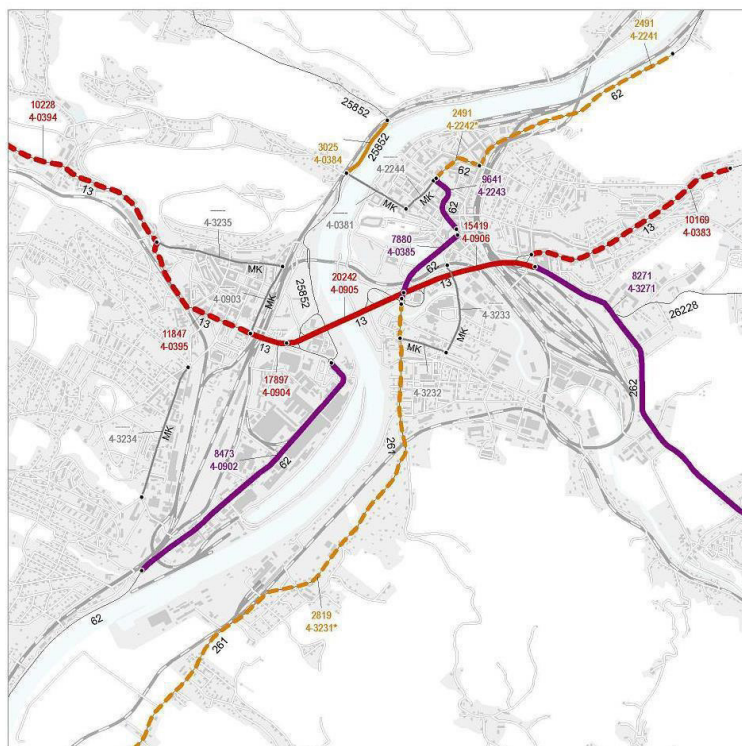
Obrázek 67 Predikce vývoje dělby přepravní práce pro scénář 1 - zachování stávajících podmínek



Obrázek 68 Vývoj počtu přepravených osob a dopravního výkonu v MAD v Děčíně (zdroj: DPMD a.s.)

Děčín

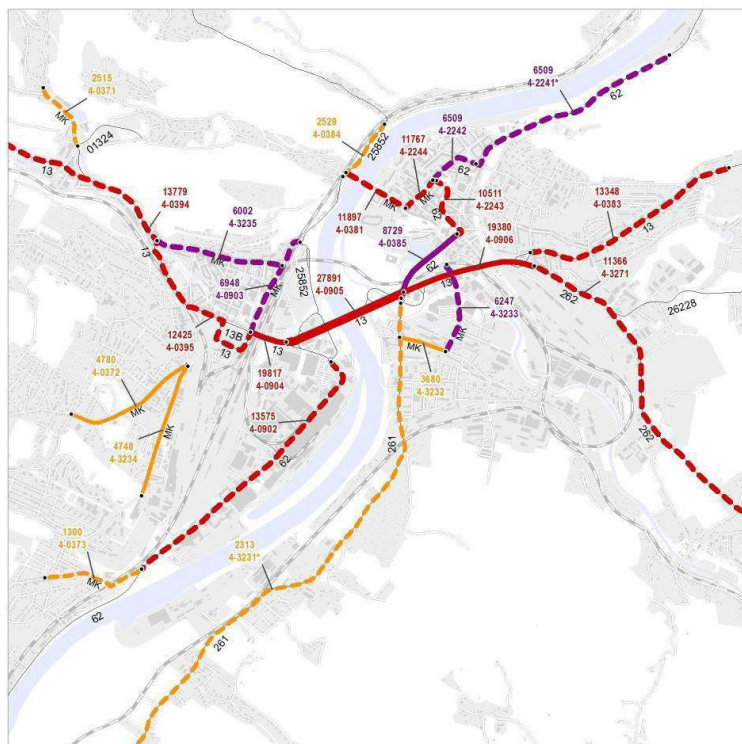
CZ0421-DC-1



Obrázek 69 Intenzity automobilové dopravy z CSD 2010 (zdroj: ŘSD ČR)

Děčín

CZ0421-DC-1



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.

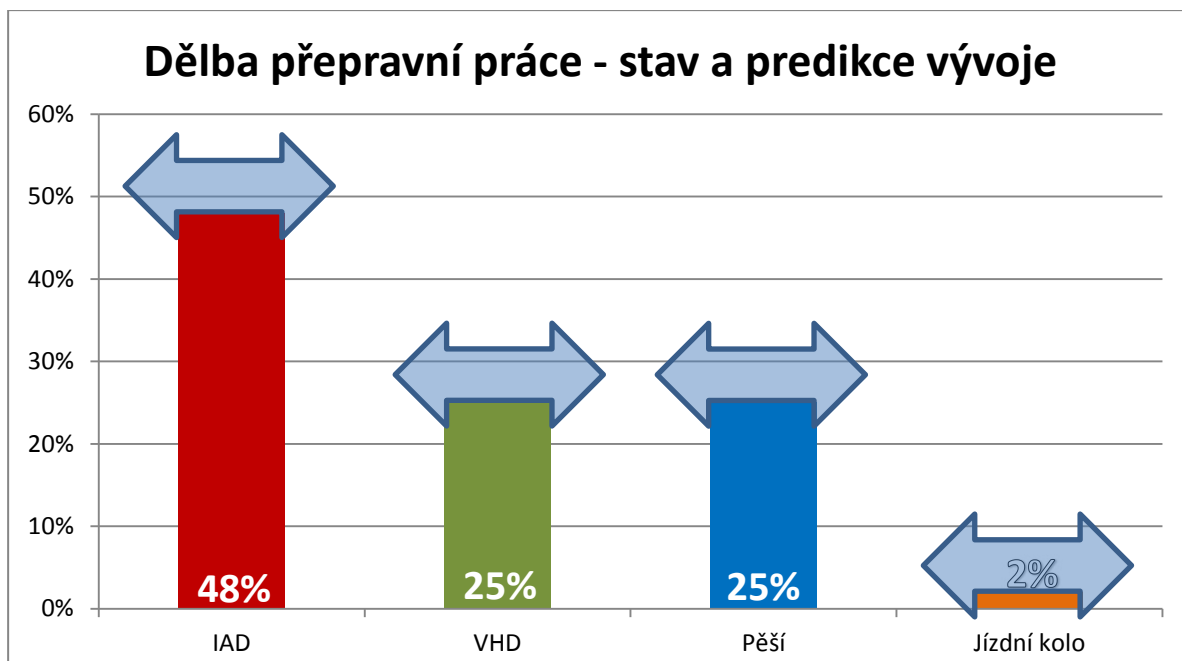
Postupné budování bezbariérových tras a vytváření atraktivnějšího prostředí pro pobytový prostor ve městě pak povede k vyšší atraktivitě pěší dopravy.

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 řídicích 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 vytípaných 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 Vyhliďce
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 obrátíšť
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 Rozbělesy - 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 elektrobusesů, 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
- Nepochota 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.

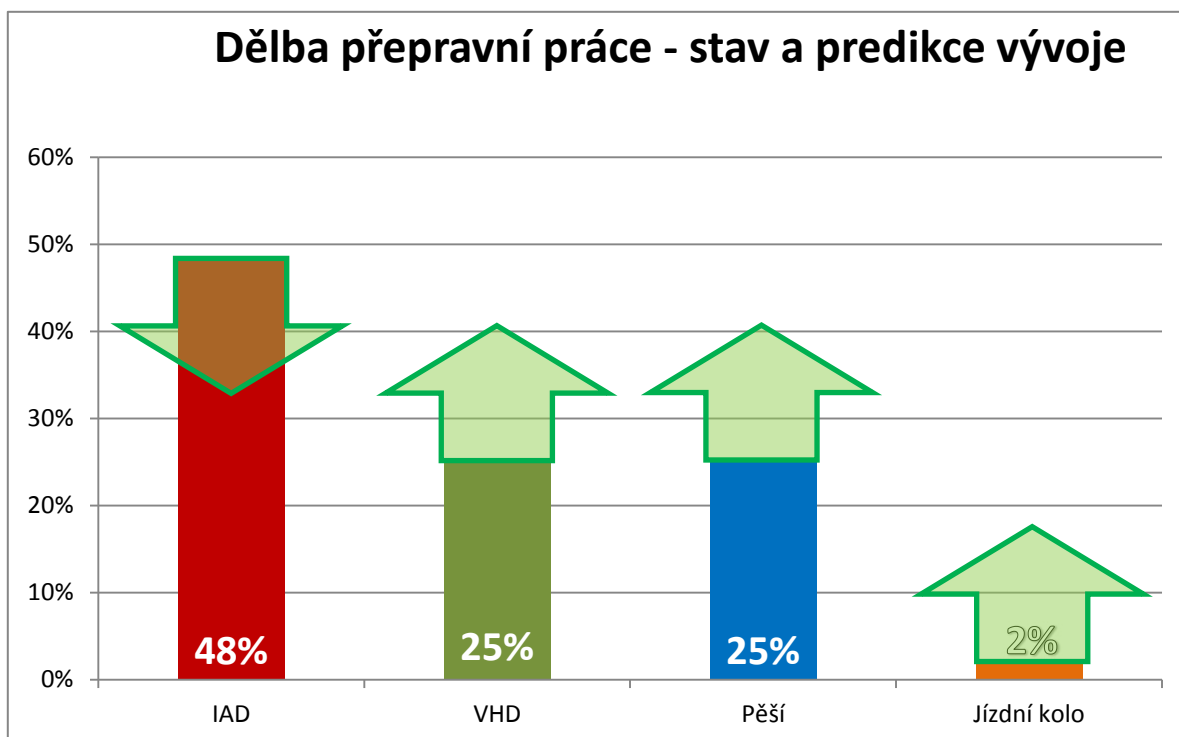
Budováním cyklistických tras podpořené aktivní politikou podporující tuto dopravu (aktivní komunikační strategie) lze očekávat významný nárůst podílu cest na dělbě přepravní práce.

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 řídicích 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 infrastrukturu (průběžně)	✱	✱	✱	2022, 2030, 2050
P/C2	Realizace bezbariérových úprav na stávající cyklistické infrastrukturu (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 přivozu 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 křižnicích 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 Rozbělesy - 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 elektrobuses, 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 zachytná 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.

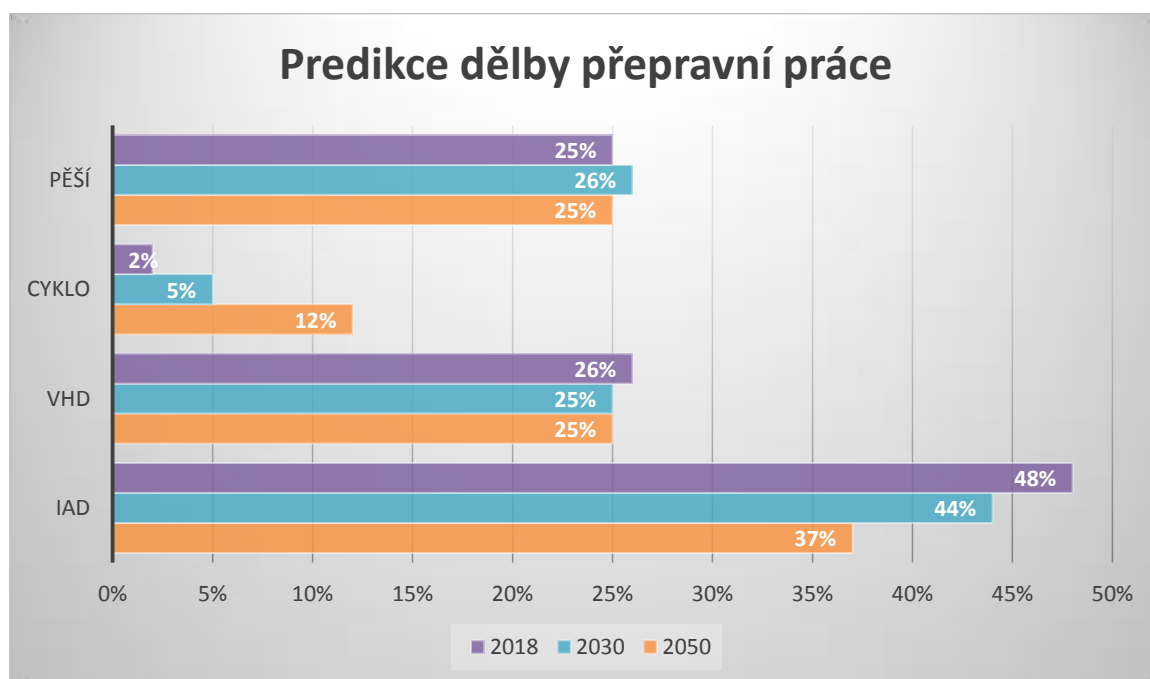
Jak již bylo zmíněno, současná dělba přepravní práce, započítají-li se pouze vnitřní cesty na území Děčína, tvoří poměr 48% automobilové dopravy ku 52% procentům udržitelných dopravních módů. Poměr automobilové dopravy je ve srovnání s ostatními českými městy velmi vysoký, proto je v návrhovém scénáři, 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 vyjíždce a dojíždce 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)