

20 CELKOVÁ SWOT ANALÝZA

Celková SWOT analýza shrnuje celkovou dopravní situaci ve městě. Ze SWOT analýz u jednotlivých dopravních módů byly vybrány ty nejzásadnější, vystihující komplexně problematiku dopravy a mobility ve městě Děčín.

SILNÉ STRÁNKY

- **Existence IV. transevropského multimodálního koridoru (dálnice D8, I. železniční koridor, řeka Labe).**
Městem prochází I. tranzitní železniční koridor, řeka Labe s vysokým dopravním potenciálem a v jeho blízkosti je trasována dálnice D8. Všechny tyto tři linie mají mezinárodní význam.
- **Kompletně dokončená integrace všech druhů hromadné dopravy na území města do jednoho IDS**
Městská autobusová doprava, veřejná linková doprava (regionální a příměstské autobusy), železniční doprava i vodní osobní doprava jsou vzájemně provázány do jednoho fungujícího integrovaného dopravního systému DÚK. Na všech linkách všech dopravních módů platí jednotné tarifní i přepravní podmínky.
- **Napojení města na páteřní cyklotrasy (Labská, Ploučnická stezka a Magistrála Krušné hory)**
Územím města probíhají tři páteřní cyklotrasy mezinárodního charakteru – Labská stezka, Ploučnická stezka a Magistrála Krušné hory.
- **Existence multimodálního nákladního terminálu**
Na území města je situován multimodální nákladní terminál, kde lze kombinovat silniční, železniční a lodní nákladní dopravu.

SLABÉ STRÁNKY

- **Množství dopravně-bezpečnostních rizik na stávající komunikační infrastruktuře**

Na stávajících silnicích, cyklostezkách, chodnicích či stezkách pro smíšený pohyb pěších a cyklistů existuje mnoho rizikových míst a dopravně bezpečnostních závad, které je nutné řešit pro zvýšení celkové bezpečnosti všech účastníků silničního provozu.
- **Nedořešené napojení města na dálnici D8**

Dálnice D8 vede necelých 20 km západně od města, město je však na ní napojeno po stávajících komunikacích I. třídy, které vedou převážně intravilánem obcí a nemají dostatečné šířkové uspořádání pro vedení této dopravy.
- **Absence cyklotras/cyklostezek vhodných pro každodenní dojíždku, nedostatek doprovodné cyklistické infrastruktury.**

Doposud realizované aktivity a projekty týkající se cyklistické dopravy byly směřovány zejména do potenciálu rekreační cyklistiky a cykloturistů. Významnými deficity poté trpí cyklodoprava využívaná pro každodenní dojíždku, u které zatím v Děčíně nebyl rozvíjen její potenciál. Potřebné je vybudovat cyklistické stezky/trasy propojující jednotlivé místní části, vzdálenější místní části s centrem města a navazující na páteřní nábřežní cyklotrasy. Velkým deficitem trpí také doplňková infrastruktura pro cyklisty.
- **Absence přímého propojení levobřežního a pravobřežního centra města pro pěší a cyklistickou dopravu**

Řeka Labe v současnosti tvoří liniovou bariéru napříč Děčínem. Oba břehy města jsou propojeny pouze dvěma mosty silně zatíženými motorovou dopravou.
- **Nedostatek parkovacích kapacit ve vybraných lokalitách města**

Problém s parkováním a nedostatečnou kapacitou parkovacích ploch byl lokalizován jak v obou centrech města, tak v sídlištních celcích. V mnoha lokalitách se navíc vyskytuje parkování na nelegálních místech.
- **Nedostatečně zajištěná dopravní obslužnost vybraných místních částí a významnějších okrajových sídlištních celků**

Některým odlehlejšími místními částem města zcela chybí dopravní obslužnost veřejnou dopravou, u některých míst (vč. významných sídlištních celků) byly zjištěny velmi dlouhé docházkové vzdálenosti na nejbližší zastávku.

PŘÍLEŽITOSTI

- **Realizace Folknářské spojky a přivaděče na dálnici D8**
Realizace těchto dvou zásadních infrastrukturních komunikačních projektů by přispěla ke zmírnění intenzit dopravy v intravilánu města na současných průtazích I. třídy, a napomohla ke zlepšení kvality životního prostředí ve městě.
- **Realizace plavebního stupně Děčín**
Velkou slabinou vodní dopravy na Labi je nestabilita jeho hladiny po většinu roku. V posledních letech nebylo Labe splavné po většinu období. Nový plavební stupeň v Děčíně by zajistil splavnost Labe z Německa až do Děčína po většinu roku.
- **Konečné rozhodnutí o osudu „Kozí dráhy“**
Železniční trať č. 132, přezdívaná „Kozí dráha“ je již několik let bez pravidelné železniční dopravy. Řeší se možnosti jejího budoucího využití. Pro další využití existuje několik variant, které mají mnoho svých odpůrců i zastánců. Zakonzervovanost železniční tratě v dnešní podobě, tj. bez jakéhokoli využití, však není ku prospěchu nikoho, proto je vhodné zahájit skutečná jednání o budoucnosti dráhy a dospět do finálního rozhodnutí.
- **Realizace nových parkovacích kapacit**
V místech značného deficitu parkovacích míst a ploch je vhodné koncepčně řešit problematiku parkování, ať už výstavbou nových parkovišť nebo parkovacích ploch. Vhodné je také zaměřit se na nová záchytná parkoviště u významných stanic a zastávek hromadné dopravy.
- **Rozvoj cyklistické sítě ve městě**
Vysoký, doposud nevyužitý potenciál, vykazuje cyklistická doprava, a to nejen ta rekreační, ale i ta každodenní. Potřebné je vybudovat cyklistické stezky/trasy propojující jednotlivé místní části, vzdálenější místní části s centrem města a navazující na páteřní nábřežní cyklotrasy. Velkým deficitem trpí také doplňková infrastruktura pro cyklisty.
- **Realizace lávky Děčín – Podmokly**
Nové propojení obou břehů Labe pro pěší a cyklistickou dopravu v přímé ose mezi oběma děčínskými centry usnadní pěší i cyklistické přemísťování v rámci města a přispěje k většímu využívání udržitelných forem dopravy.

➤ **Realizace inteligentního systému dopravy**

Velký potenciál pro rozvoj inteligentního dopravního systému dopravy na území města je především zavedení dynamicky propojených světelně řízených křižovatek, preference MAD a rozvoj inteligentních zastávkových označků. Pro regulaci zbytné dopravy je nutný monitoring parkovacích kapacit na záchytných parkovištích a vybudování naváděcího systému na volné parkovací kapacity.

HROZBY

➤ **Růst automobilizace a intenzit dopravy**

Celospolečenským dopravním problémem je konstantní růst automobilizace a s tím související růst intenzit dopravy na městských komunikacích. Vhodnými opatřeními je třeba podporovat udržitelné způsoby dopravy po městě a docílit postupného snižování intenzit motorové dopravy.

➤ **Neřešení rizikových míst a dopravně-bezpečnostních závad na stávající komunikační infrastruktuře**

Na stávajících silnicích, cyklostezkách, chodnicích či stezkách pro smíšený pohyb pěších a cyklistů existuje mnoho rizikových míst a dopravně bezpečnostních závad, které je nutné řešit pro zvýšení celkové bezpečnosti všech účastníků silničního provozu.

➤ **Stagnace řešení problematiky VHD**

V rámci podpory udržitelných dopravních módů je potřebné i nadále prioritizovat řešení problematiky veřejné hromadné dopravy, rozvíjet ji do doposud obsluhovaných lokalit, včas reflektovat rozvoj území či potřebu nových spojení, zvyšovat její kvalitu, spolehlivost a atraktivitu.

➤ **Neřešení problematiky parkování**

S růstem automobilizace a s růstem intenzit motorové dopravy ve městě souvisí i problematika parkování, která může gradovat do nepředvídatelných rozměrů. Problematika parkování bude vždy aktuální téma a je potřebné zavčas hledat cesty k zajištění rovnováhy mezi množstvím automobilů v ulicích a mezi ostatními účastníky provozu a obyvateli města.

➤ **Upřednostňování IAD před ostatními módy**

Podpora udržitelných forem dopravy, kterými jsou veřejná, pěší a cyklistická doprava je zcela nezbytná. Cílem by mělo být dosáhnout většího využití těchto dopravních forem na úkor individuální automobilové dopravy.

➤ **Nedostatek finančních prostředků**

Nedostatek finančních prostředků či nevyužití dotačních titulů na realizaci infrastrukturních projektů či dalších navržených aktivit může narušit celou koncepci udržitelné dopravy.