Statutární město Děčín

Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost

SUMP

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together



PLÁN UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY MĚSTA DĚČÍN

Analytická část

Číslo smlouvy o dílo 2018-0119/OR

Gateway to solutions

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

PLÁN UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY MĚSTA DĚČÍN

Analytická část

Únor 2019

Zpracovatel:

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

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

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

OBSAH

1 ÚVODNÍ KAPITOLA 7

2 PODKLADY A ZDROJE INFORMACÍ 9

2.1 ZÁVAZNÉ PODKLADY 9

2.2 INFORMATIVNÍ PODKLADY 9

2.3 OSTATNÍ ZDROJE 10

3 CHARAKTERISTIKA ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ 11

3.1 VYMEZENÍ A POPIS ÚZEMÍ 11

3.2 DEMOGRAFICKÁ STRUKTURA OBYVATELSTVA 15

3.3 NAPOJENÍ MĚSTA NA DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU 20

3.4 ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ 21

4 REŠERŠE NADŘAZENÝCH DOKUMENTŮ 24

4.1 ÚROVEŇ ÚSTECKÝ KRAJ 25

4.2 ÚROVEŇ AGLOMERACE 31

4.3 ÚROVEŇ MĚSTO DĚČÍN 33

5 DOPRAVNÍ PRŮZKUMY 40

5.1 KŘIŽOVATKOVÝ PRŮZKUM AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY 40

5.2 SMĚROVÝ PRŮZKUM AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY 41

5.3 PRŮZKUM STATICKÉ DOPRAVY 44

5.4 PRŮZKUM CYKLISTICKÉ DOPRAVY 44

5.5 PRŮZKUM PĚŠÍ DOPRAVY 45

5.6 SOCIODOPRAVNÍ PRŮZKUM V DOMÁCNOSTECH 45

5.7 DOPRAVNÍ CHOVÁNÍ OBYVATEL 53

6 DOPRAVNÍ MODELOVÁNÍ 58

6.1 MULTIMODÁLNÍ DOPRAVNÍ MODEL MĚSTA 58

7 MODELOVÉ VÝPOČTY EMISÍ A HLUKOVÝCH ZÁTĚŽÍ 62

7.1 PODKLADOVÁ DATA 62

7.2 EMISNÍ PRODUKCE Z DOPRAVY 63

7.3 IMISNÍ ZÁTĚŽ 72

7.4 HLUKOVÁ ZÁTĚŽ 81

8 VEŘEJNÝ PROSTOR 92

8.1 SWOT ANALÝZA 93

9 VEŘEJNÁ DOPRAVA 94

9.1 INTEGROVANÝ DOPRAVNÍ SYSTÉM 94

9.2 ZHODNOCENÍ STAVU DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI ÚZEMÍ 95

9.3 TARIFNÍ SYSTÉM A ZPŮSOB ODBAVENÍ V MAD 98
9.4 ANALYTICKÝ ROZBOR LINEK MAD 101
9.5 ANALYTICKÝ ROZBOR LINEK VLD 113
9.6 ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA 116
9.7 VYUŽITÍ LINEK MAD A LINEK DÚK 120
9.8 STAV VOZOVÉHO PARKU MAD 122
9.9 TAXI 123
9.10 SDÍLENÁ DOPRAVA (BIKESHARE, CARSHARING, CARPOOLING) 123
9.11 VYJÁDŘENÍ OBYVATEL K VEŘEJNÉ HROMADNÉ DOPRAVĚ VE MĚSTĚ 124
9.12 SWOT ANALÝZA 129
10 INTELIGENTNÍ SYSTÉM DOPRAVY 130
10.1 ORGANIZACE DOPRAVY 130
10.2 PREFERENCE DOPRAVY 130
10.3 INFORMAČNÍ A DOPRAVNĚ TELEMATICKÉ SYSTÉMY, INTELIGENTNÍ ŘÍZENÍ DOPRAVY 131
10.4 SWOT ANALÝZA 132
11 SILNIČNÍ SÍŤ A INDIVIDUÁLNÍ AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA 133
11.1 ZÁKLADNÍ KOMUNIKAČNÍ SÍŤ (ZAKOS) 134
11.2 PROBLÉMY NA KOMUNIKAČNÍ SÍTI MĚSTA DĚČÍN 138
11.3 DOPRAVNÍ ZATÍŽENÍ NA SÍTI ZAKOS 142
11.4 REALIZOVANÁ OPATŘENÍ KE ZLEPŠENÍ KOMUNIKAČNÍ SÍTĚ 145
11.5 KOMBINOVANÉ SYSTÉMY P+R, K+R, P+G 146
11.6 DOPLŇKOVÁ INFRASTRUKTURA 147
11.7 VYJÁDŘENÍ OBYVATEL K AUTOMOBILOVÉ DOPRAVĚ VE MĚSTĚ 148
11.8 SWOT ANALÝZA 151
12 DOPRAVA V KLIDU 152
12.1 ORGANIZACE DOPRAVY V KLIDU 153
12.2 PASPORT PARKOVACÍCH KAPACIT 154
12.3 VYJÁDŘENÍ OBYVATEL K STATICKÉ DOPRAVĚ VE MĚSTĚ 163
12.4 SWOT ANALÝZA 166
13 CYKLISTICKÁ DOPRAVA 167
13.1 CYKLISTICKÁ DOPRAVA – DOPRAVNÍ FUNKCE 168
13.2 CYKLISTICKÁ DOPRAVA – REKREAČNÍ FUNKCE 177
13.3 VYJÁDŘENÍ OBYVATEL K CYKLISTICKÉ DOPRAVĚ VE MĚSTĚ 185
13.4 SWOT ANALÝZA 188
14 PĚŠÍ DOPRAVA 189
14.1 PĚŠÍ DOPRAVA – BĚŽNÉ DENNÍ CESTY 189
14.2 PĚŠÍ DOPRAVA – REKREAČNÍ CESTY 191

14.3 BEZBARIÉROVOST PĚŠÍ DOPRAVY 193
14.4 PRŮZKUM PĚŠÍ DOPRAVY 194
14.5 VYJÁDŘENÍ OBYVATEL K PĚŠÍ DOPRAVĚ VE MĚSTĚ 196
14.6 SWOT ANALÝZA 200
15 NÁKLADNÍ DOPRAVA 201
15.1 MULTIMODÁLNÍ (KOMBINOVANÁ) DOPRAVA 201
15.2 SILNIČNÍ DOPRAVA 202
15.3 ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA 204
16 LETECKÁ DOPRAVA 206
17 VODNÍ DOPRAVA 207
17.1 SWOT ANALÝZA 211
18 BEZPEČNOST DOPRAVY VE MĚSTĚ 212
18.1 DOPRAVNÍ NEHODOVOST 212
18.2 KAMEROVÝ SYSTÉM 224
19 VYHODNOCENÍ VLIVU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ 226
20 CELKOVÁ SWOT ANALÝZA 230
21 SEZNAM ZKRATEK, OBRÁZKŮ, TABULEK A PŘÍLOH 235
21.1 SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK 235
21.2 SEZNAM OBRÁZKŮ 238
21.3 SEZNAM TABULEK 241
21.4 SEZNAM PŘÍLOH 244

1 ÚVODNÍ KAPITOLA

Plán udržitelné mobility pro město Děčín je střednědobým strategickým dokumentem, jehož cílem je vytvořit podmínky pro uspokojení potřeb mobility lidí i zboží ve městě a jeho okolí a přispět ke zlepšení kvality života. Zpracovaný dokument je koncepční studií všech subsystémů dopravy na území města Děčín. Dokument bude sloužit k naplnění vize města Děčín, jako dostupného a prostupného města s multimodální dopravou, odpovědným dopravním chováním a ekologickou veřejnou dopravou.

Důvodem pro pořízení tohoto dokumentu je potřeba analyzovat stávající stav a navrhnout odpovídající rozvoj dopravních systémů města Děčín v podrobnosti, v jaké by to v rámci územního plánu nebylo možné.

Hlavním cílem dokumentu je najít taková řešení, která v návrhových obdobích pomohou zmírňovat nežádoucí účinky dopravy, motivovat obyvatele k preferování udržitelných forem dopravy pro své každodenní cesty, vytvářet podmínky pro rozvoj kvalitní dopravní soustavy postavené na využití technicko – ekonomických vlastností jednotlivých druhů dopravy, vytvářet předpoklady pro snižování emisí, hluku a jiných škodlivých látek v plném souladu s evropskými právními předpisy s ohledem na minimalizaci dopadů na veřejné zdraví a životní prostředí.

Plán udržitelné městské mobility města Děčín je rozdělen do několika částí. Tvoří jej přípravná a analytická část, návrhová část, akční plán a komunikační strategie.

Cílem analytické části je shromáždění a analýza dostupných informací o stávajícím stavu a fungování všech dopravních módů v řešeném území, vč. jejich kooperace, analýza možností jejich rozvoje ve vzájemných souvislostech, analýza všech nadřazených dokumentů v různých úrovních a v neposlední řadě provedení potřebných dopravních průzkumů za účelem zjištění nabídky a poptávky všech dopravních módů. Poznatky z analýzy budou pak využity při zpracování návrhové části. Součástí analýzy je SWOT analýza jednotlivých druhů dopravy, celého systému dopravy ve městě a také zhodnocení vlivu na životní prostředí.

V návrhové části dokumentu budou navržena řešení ke zlepšení mobility obyvatelstva a ke zvýšení dostupnosti jednotlivých cílů cest, zvýšení dopravní bezpečnosti a ochrany obyvatel. Budou navržena opatření a aktivity pro podporu udržitelných dopravních módů, tedy veřejné hromadné dopravy, cyklistické a pěší dopravy, vč. jejich vzájemné provázanosti s individuální automobilovou dopravou. Hledány budou také podmínky pro zvýšení bezpečnosti všech účastníků silničního provozu a podmínky ke snížení negativních vlivů na životní prostředí vyvolané motorovou dopravou. Návrhová část bude vycházet z analytické části projektu, zejména z vytvořených SWOT analýz jednotlivých dopravních subsystémů.

Do zpracování plánu udržitelné městské mobility je zapojen nejen zpracovatel a zadavatel, ale i další relevantní subjekty, instituce, odborná i laická veřejnost. Konkrétní seznamy odborných skupin a zapojených subjektů, vč. popisu jejich úlohy a zapojení na projektu je součástí samostatně zpracované části Komunikační strategie.

Poslední částí Plánu udržitelné městské mobility je Akční plán. Tato část stanoví časové harmonogramy jednotlivých milníků v přípravě a realizaci navržených opatření a aktivit z návrhové části, vč. jejich detailnějšího popisu, nastavení atributů a zodpovědnosti za plnění.

2 PODKLADY A ZDROJE INFORMACÍ

2.1 ZÁVAZNÉ PODKLADY

- Metodika zpracování SUMP (CDV. 2016)
- Příprava místních a regionálních plánů rozvoje dopravy (TMP) – pomocné metodické pokyny vypracované JASPERS pro zadavatele v ČR (JASPERS Vienna, 2015)
- Strategický plán rozvoje města Děčín 2014 – 2020
- Územní plán města Děčín
- Koncepce cyklistické infrastruktury v Děčíně, 2016
- Koncepce Smart City Děčín
- Územní plány přilehlých obcí
- Strategie plánu rozvoje Ústeckého kraje
- Strategie udržitelného rozvoje Ústeckého kraje
- Zásady územního rozvoje Ústeckého kraje
- Data Dopravního podniku města Děčína, a.s.
- Křižovatkové dopravní průzkumy, 2018

2.2 INFORMATIVNÍ PODKLADY

- Studie řešení dopravy v klidu ve městě Děčín, 2008
- Pasporty města
- Generel bezbariérových tras Děčín
- Studie hlavních vnitroměstských cyklistických tras v Děčíně
- Studie dopravního uspořádání centra Děčín I
- Studie dopravního uspořádání centra Děčína – Podmokly
- Studie dopravního řešení Děčín – sídliště Březiny
- Sčítání dopravy města Děčín
- Optimalizace provozu MAD 2008
- Plán dopravní obslužnosti Ústeckého kraje 2017 – 2021

2.3 OSTATNÍ ZDROJE

2.3.1 Závazné zdroje

- Internetové stránky Statutárního města Děčín, www.mmdecin.cz
- Internetové stránky Dopravního podniku města Děčína, a.s., www.dpmdas.cz
- Internetové stránky Ústeckého kraje, www.kr-ustecky.cz
- Pracovní jednání a konzultace se zúčastněnými stranami, 2018 – 2019
- Metodika Zavádění preference veřejné hromadné dopravy (CDV 2015)
- Výroční zprávy Dopravního podniku města Děčína, a.s.
- Výroční zprávy Sdružení dopravních podniků ČR (2007 až 2016)

2.3.2 Ostatní internetové zdroje

- http://www.labska-stezka.cz/
- http://www.labskaplavebni.cz/
- http://idecin.cz/
- http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html
- https://cs.wikipedia.org/wiki/Labe#Vodn%C3%AD_doprava
- http://www.svetdopravy.sk/k-europskej-dopravnej-politike-v-oblasti-infrastruktury/
- https://ipodpora.odbory.info/soubory/dms/wysiwyg_uploads/afa0d65a252e3b9f/uploads/Podkladovy-material-Vodni-doprava-v-CR.pdf
- https://vskp.vse.cz/14402_nakladni_lodni_doprava_na_labi_v_cr
- https://www.binnenhafen-sachsen.de/cz/skupina-podniku/cesko-saske-pristavy-sro/pristav-decin/
- https://youtu.be/5qH4ALVoWKI
- http://www.lavdis.cz/vodni-cesty/verejne-pristavy
- http://www.opd.cz/Modules/OpdProject/Pages/Project.aspx?id=67
- http://www.ceskelodenice.cz/
- https://www.usti-nad-labem.cz/cz/volny-cas/turistum/lodni-doprava/
- http://www.restaurant-dolni-grund.cz/privoz
- https://www.czso.cz/csu/czso/nakladni_doprava_casove_rady
- Diplomová práce: Podpora cyklistické dopravy v rámci zvýšení udržitelné mobility v Děčíně, Bc. Pavel Kiss
- http://www.cyklomesta.cz/jak-se-stat-clenem/co-to-mestu-prinese/
- http://www.eurovelo.com/en/eurovelos/eurovelo-7
- https://www.mereninavstevnosti.cz/Scitac.aspx?nodeid=92428&stezka=92405

3 CHARAKTERISTIKA ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

3.1 VYMEZENÍ A POPIS ÚZEMÍ

Statutární město Děčín se nachází v Ústeckém kraji v okrese Děčín a je nejníže položené město v České republice. Jeho centrum má nadmořskou výšku 135 metrů nad mořem. Leží na soutoku Labe, Ploučnice (pravý přítok) a Jílovského potoka (levý přítok). Území Děčína je velmi rozlehlé a členité, rozkládá se na rozhraní 3 větších horských celků - Děčínských stěn, Labských pískovců a Českého středohoří. Město se rozkládá na 117,7 km^2 a jeho zeměpisné souřadnice jsou 50°46’25” s. š., 14°11’46” v. d. Je významným říčním přístavem, důležitou železniční křižovatkou a leží na křižovatce několika významných silničních tahů.

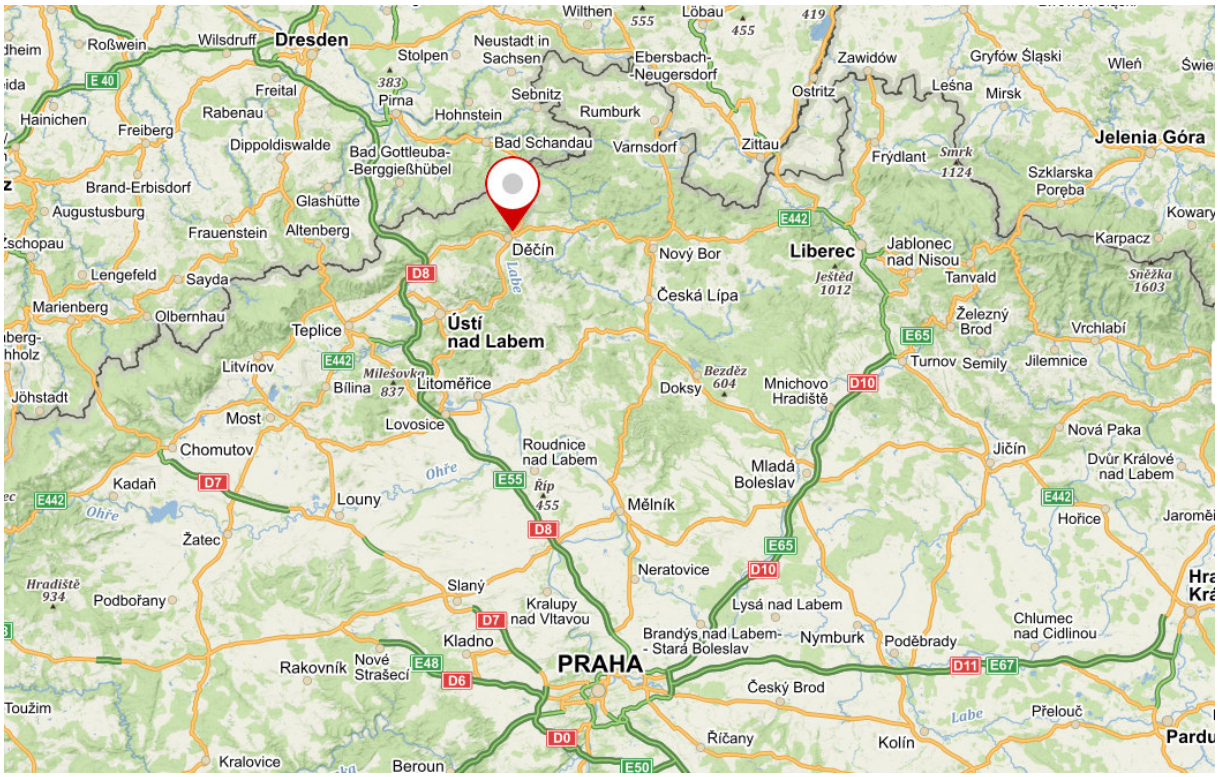
Okres Děčín sousedí s okresy Česká Lípa (v Libereckém kraji), Litoměřice (v Ústeckém kraji) a Ústí nad Labem. Krajské město sousedního kraje Liberec je od Děčína vzdáleno přibližně 71 km. Hraniční přechod Hřensko - Schmilka a německé pohraniční město Bad Schandau se nachází od města severně. Od Drážďan, hlavního města německé spolkové země Sasko, je vzdáleno 73 km. Jihovýchodně od Děčína se nachází hlavní město České republiky Praha.

Pro lepší představu jsou zmíněné informace uvedeny v následující Tabulka 1.

Tabulka 1 Vzdálenosti vybraných měst od Děčína

Název města	Vzdálenost [km]	Směr orientace od Děčína
Ústí nad Labem	25	jihozápad
Česká Lípa	31	jihovýchod
Litoměřice	35	jih
Liberec	71	východ
hraniční přechod Hřensko - Schmilka	14	sever
Bad Schandau	23	sever
Drážďany	73	severozápad
Praha – hlavní město ČR	114	jihovýchod

Umístění města Děčín v rámci České republiky a situaci širších vztahů znázorňuje Obrázek 1.



Obrázek 1 Mapa širších vztahů (zdroj: mapy.cz)

Dnešní Děčín se skládá mimo jiné ze dvou původně samostatných měst, Děčína, který se nachází na pravém břehu Labe a Podmokel, který se nachází na levém břehu Labe. Roku 1942 se tyto dvě částí sloučily pod německým názvem Tetchen-Bodenbach, od roku 1947 má celé město krátký český název Děčín.

Ve městě se nacházejí převážně průmyslové podniky, které zaměstnávají obyvatele zejména v odvětví strojírenství, elektrotechniky a barevné metalurgie.

Děčín byl dříve okresním městem, v současnosti je statutárním městem a zároveň obcí s rozšířenou působností a pověřeným obecním úřadem. Obvod obce s rozšířenou působností zahrnuje 34 obcí.

Město Děčín se skládá z 22 katastrálních území, na kterých leží 35 místních částí.

Seznam místních částí:

Děčín I-Děčín

Děčín II-Nové Město

Děčín III-Staré Město

Děčín IV-Podmokly

Děčín V-Rozběsy

Děčín VI-Letná

Děčín VII-Chrochvice

Děčín VIII-Dolní Oldřichov

Děčín IX-Bynov

Děčín X-Bělá

Děčín XI-Horní Žleb

Děčín XII-Vilsnice

Děčín XIII-Loubí

Děčín XIV-Dolní Žleb

Děčín XV-Prostřední Žleb

Děčín XVI-Přípeř

Děčín XVII-Jalůvčí

Děčín XVIII-Maxičky

Děčín XIX-Čechy

Děčín XX-Nová Ves

Děčín XXI-Horní Oldřichov

Děčín XXII-Václavov

Děčín XXIII-Popovice

Děčín XXIV-Krásný Studenec

Děčín XXV-Chmelnice

Děčín XXVI-Bechlejovice

Děčín XXVII-Březiny

Děčín XXVIII-Folknáře

Děčín XXIX-Hoštice nad Labem

Děčín XXX-Velká Veleň

Děčín XXXI-Křešice

Děčín XXXII-Boletice nad Labem

Děčín XXXIII-Nebočady

Děčín XXXIV-Chlum

Děčín XXXV-Lesná

Rozdělení města Děčín do jednotlivých místních částí zobrazuje Obrázek 2.



Obrázek 2 Mapa místních částí města Děčín (zdroj: mapydecin.cz)

Dle územního plánu města Děčín jsou hlavními kompozičními prvky města:

- tři vodní toky (Labe, Ploučnice a Jílovský potok) s charakteristickým údolím Labe ve směru sever - jih, přirozeně regulující rozvoj města ve svém historickém vývoji;
- hlavní trasy silniční a železniční dopravy regionálního i nadregionálního významu, sledující v podstatě toky vodotečí;

- dynamický reliéf skalních útvarů s celou řadou dominant, významně se uplatňujících v krajinném panoramatu (Pastýřská stěna, Stoliční hora, zámek);
- v kompozici města se jako dominanty dále uplatňují především církevní objekty, negativně potom komíny výrobní zóny a několik výškových objektů (panelové domy, nemocnice);
- důležité kompoziční osy "vnitřního města" potom zastupují hlavní městské třídy (Teplická, Prokopa Holého, Hankova, Jiřího z Poděbrad, Slovanská, Dělnická, Ústecká, Ruská, Tyršova, Pohraniční stráže, Kamenická, 17. listopadu, Litoměřická, ul. Vítězství).“ *[zdroj: Právní stav územního plánu města Děčína]*

Významnou roli v cestovním ruchu tvoří především památky města - zámek, Staroměstský most a další. Kromě nich také blízký národní park České Švýcarsko a oblast Saské Švýcarsko na německé straně, které lákají turisty z celé České republiky i přilehlých částí Německa a zvyšují tak podíl tržeb a zaměstnanosti v cestovním ruchu ve městě Děčíně.

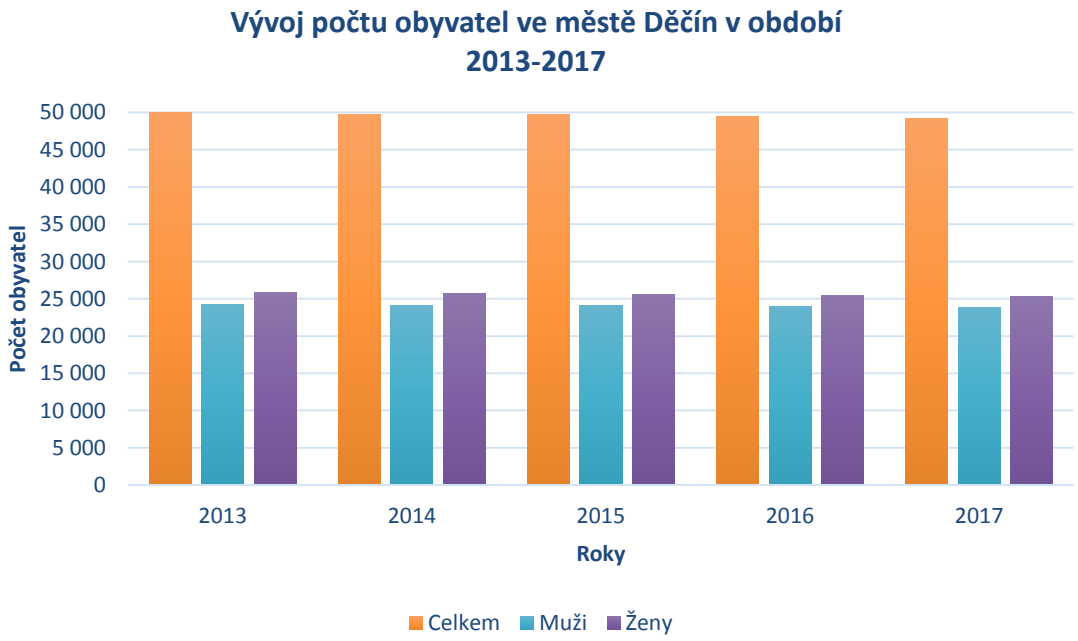
3.2 DEMOGRAFICKÁ STRUKTURA OBYVATELSTVA

Ve městě Děčín žije 49 226 obyvatel (k 31. 12. 2017). Ženy tvoří 51 % obyvatel a muži 49 %. Za město Děčín je omezená dostupnost demografických dat. Statistický úřad ČR uvádí pouze ukazatele uvedené v následujících tabulkách a obrázcích.

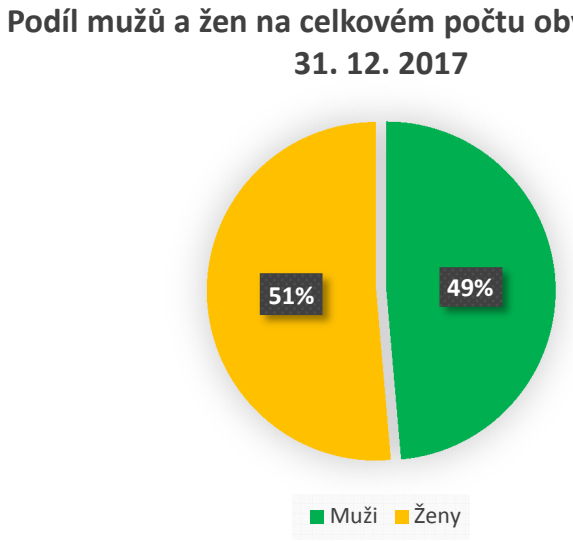
Tabulka 2 Demografický vývoj obyvatelstva ve městě Děčín v letech 2013 – 2017 (zdroj: ČSÚ)

Stav obyvatel k 31.12.		**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**
Počet obyvatel celkem		50 104	49 833	49 739	49 521	**49 226**
podle pohlaví	muži	24 302	24 166	24 133	24 031	**23 929**
	ženy	25 802	25 667	25 606	25 490	**25 297**
dle věku (let)	0-14	8 015	7 999	8 074	8 042	**8 005**
	15-64	32 875	32 325	31 858	31 407	**30 962**
	65 a více	9 214	9 509	9 807	10 072	**10 259**
Průměrný věk		41,4	41,7	41,9	42,2	**42,4**

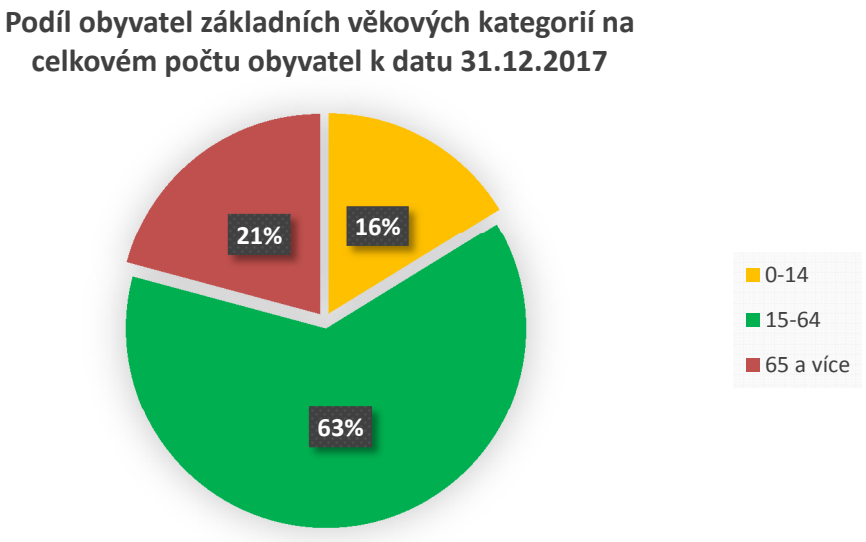
Z Tabulka 2 vyplývá, že celkový počet obyvatel města Děčín v letech 2013 až 2017 soustavně klesal. Z pohledu rozložení obyvatel dle jejich věku lze vyčíst, že počet obyvatel ve věku 0 - 14 a 15-64 let soustavně klesal, naopak počet obyvatel ve věku 65 a více soustavně stoupal. Z toho je možné usoudit, že obyvatelé v produktivním věku se z města stahují, což dokazuje i Tabulka 4 a celkově populace města Děčína stárne. Průměrný věk obyvatel ke konci roku 2017 byl přibližně 42 let.



Obrázek 3 Vývoj počtu obyvatel Děčína mezi roky 2013 a 2017 (zdroj: ČSÚ)



Obrázek 4 Podíl mužů a žen na celkovém počtu obyvatel Děčína (zdroj: ČSÚ)



Obrázek 5 Podíl obyvatel Děčína dle jejich věku (zdroj: ČSÚ)

V následující Tabulka 3 je zobrazeno rozdělení obyvatel města Děčína do jednotlivých místních částí. Tato data jsou platná k roku 2011, kdy proběhlo celostátní Sčítání lidu, bytů a domů.

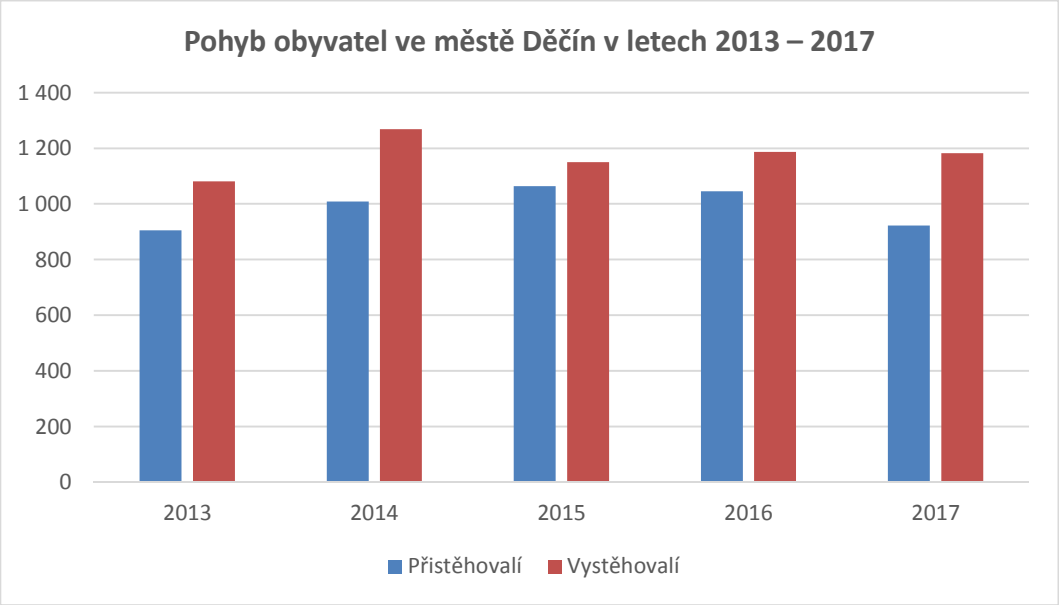
Tabulka 3 Počet obyvatel v jednotlivých místních částech města Děčín (zdroj: ČSÚ)

Místní část	Počet obyvatel	Místní část	Počet obyvatel
Děčín I-Děčín	4 959	**Děčín XIX-Čechy**	208
Děčín II-Nové Město	6 495	**Děčín XX-Nová Ves**	204
Děčín III-Staré Město	3 954	**Děčín XXI-Horní Oldřichov**	476
Děčín IV - Podmokly	5 159	**Děčín XXII-Václavov**	351
Děčín V - Rozbělesy	364	**Děčín XXIII-Popovice**	193
Děčín VI - Letná	8 054	**Děčín XXIV-Krásný Studenec**	514
Děčín VII - Chrochvice	1 387	**Děčín XXV-Chmelnice**	314
Děčín VIII-Dolní Oldřichov	853	**Děčín XXVI-Bechlejovice**	190
Děčín IX-Bynov	3 932	**Děčín XXVII-Březiny**	1 872
Děčín X-Bělá	1 023	**Děčín XXVIII-Folknáře**	327
Děčín XI-Horní Žleb	393	**Děčín XXIX-Hoštice nad Labem**	28
Děčín XII-Vilsnice	286	**Děčín XXX-Velká Veleň**	57
Děčín XIII-Loubí	205	**Děčín XXXI-Křešice**	776
Děčín XIV-Dolní Žleb	188	**Děčín XXXII-Boletice nad Labem**	4 683
Děčín XV-Prostřední Žleb	257	**Děčín XXXIII-Nebočady**	345
Děčín XVI-Přípeř	143	**Děčín XXXIV-Chlum**	66
Děčín XVII-Jalůvčí	571	**Děčín XXXV-Lesná**	156
Děčín XVIII-Maxičky	123		

Následující Tabulka 4 a Obrázek 6 názorně shrnují a zobrazují pohyb obyvatelstva mezi lety 2013 a 2017.

Tabulka 4 Pohyb obyvatel ve městě Děčín v letech 2013 – 2017 (zdroj: ČSÚ)

		2013	2014	2015	2016	2017
Živě narození		535	470	518	480	**515**
Zemřelí		544	480	526	556	**550**
Přistěhovalí		905	1 008	1 064	1 045	**922**
Vystěhovalí		1 081	1 269	1 150	1 187	**1 182**
Přírůstek (úbytek)	Přirozený	-9	-10	-8	-76	**-35**
	Stěhováním	-176	-261	-86	-142	**-260**
	Celkový	-185	-271	-94	-218	**-295**



Obrázek 6 Pohyb obyvatel ve městě Děčín v letech 2013 – 2017 (zdroj: ČSÚ)

Poslední z tabulek, Tabulka 5, udává počet sňatků, rozvodů a potratů uskutečněných na území města Děčín v jednotlivých letech 2013 až 2017.

Tabulka 5 Počet sňatků, rozvodů a potratů ve městě Děčín v letech 2013 – 2017 (zdroj: ČSÚ)

	2013	2014	2015	2016	2017
Sňatky	181	199	222	225	**231**
Rozvody	152	147	122	156	**138**
Potraty	260	233	212	230	**224**

3.3 NAPOJENÍ MĚSTA NA DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU

Poloha města Děčína byla již v minulosti předurčena k vytvoření rozvětvené sítě dopravních cest, které vznikaly zejména podél zmíněných vodních toků. Tyto dopravní cesty byly vymezeny přirozenými útvary, které patří do skupiny masivu Českého středohoří a Labských pískovců.
Tok řeky Labe představuje hlavní a rozhodující prvek přírodního charakteru v řešeném území, protože v jeho stopě jsou vedeny nadřazené trasy silniční a železniční dopravy. Město lze považovat za jedno z nejvýznamnějších dopravních center v celém širokém regionu. Přímo v intravilánu města jsou soustředěny tři nejdůležitější druhy doprav včetně svých významných uzlů: silniční doprava, železniční doprava a vodní doprava.

Vzhledem k již zmíněné výhodné poloze má celý okres Děčín dobré komunikační podmínky. Obce a města okresu jsou propojeny hustou sítí silnic.

Hlavní osu silniční dopravy představují tyto silnice 1. třídy:

- silnice I/13 – spojující celé Podkrušnohoří s Podještědím, Frýdlantským výběžkem a sousedním státem Polsko (vede od křížení s komunikací I/6 v Karlových Varech přes Chomutov, Most, Teplice, Děčín, Nový Bor, Liberec a Frýdlant k silničnímu hraničnímu přechodu Habartice/Zawidow)
- silnice I/62 – spojující Ústí nad Labem se sousedním státem SRN (vede od křížení s komunikací I/30 v Ústí nad Labem přes Děčín a Hřensko k silničnímu hraničnímu přechodu Hřensko/Schmilka). Dále pokračuje jako německá spolková silnice č. 172 směrem na Bad Schandau a Drážďany, jedná se zároveň o nejníže položenou silnici v České republice.

Význam těchto silnic spočívá zejména v tranzitní dopravě. Ta zajišťuje spojení mezi Českou republikou a SRN s vazbou na severské státy Evropy.

Na katastru města se nacházejí také krajské silnice nižší kategorie. Silnice II/261 začíná ve městě Liběchov (křížení s komunikací I/9), odkud vede do Litoměřic a dále podél pravého břehu řeky Labe do Ústí nad Labem a Děčína. Zde je ukončena na křížení se silnicemi I/13 a I/62. Silnice II/262 začíná v Děčíně (křížení s komunikací I/13), kde se napojuje na evropskou silnici E442. Z Děčína vede Benešovskou a Českolipskou ulicí na jihovýchod přes místní část Březiny a souběžně s tokem Ploučnice a železniční tratí 086 pokračuje do České Lípy a dále do obce Zákupy, kde se napojuje na komunikaci II/268.

Ačkoliv přímo přes území města neprochází, je pro město významná dálnice D8, která leží 30 km západně od města. Dálnice D8 je vedena z Prahy přes Ústí nad Labem do Německa (zde pokračuje dále jako A17 do Drážďan). Napojení města Děčín na dálnici D8 je doposud řešeno po stávajících komunikacích, jedná se zejména o silnici I/13 prostřednictvím mimoúrovňové křižovatky 80 Knínice na dálnici D8 a o silnici I/62 prostřednictvím mimoúrovňové křižovatky 69 Trmice na dálnici D8.

V rámci železniční dopravy představuje město Děčín železniční uzel (křižovatku mezi směry sever - jih a jihovýchod - jihozápad) celostátního významu se stanicí mezinárodního charakteru Praha - Děčín - Drážďany - Berlín - Hamburk, která je též přechodovou stanicí mezi Českou republikou a Německem (železniční hraniční přechod Děčín – Bad Schandau).

V Děčíně se protíná 5 železničních tratí:

- trať 073 Ústí nad Labem – Děčín (tzv. pravobřežní trať)
- trať 081 Děčín – Benešov nad Ploučnicí – Rumburk
- trať 083 Děčín – Bad Schandau – Dolní Poustevna – Rumburk
- trať 090 Praha – Ústí nad Labem – Dečín (tzv. levobřežní trať)
- trať 132 Děčín – Oldřichov u Duchcova, tzv. „Kozí dráha“ – v současnosti nevyužívaná železniční trať s nepřetržitou výlukou (nesjízdnost v důsledku poškození trati)

Na těchto železničních tratích se nachází několik železničních stanic a zastávek. Nejvýznamnější železniční tratí je trať 090, která je součástí prvního tranzitního koridoru, který spojuje Německo s Rakouskem a Slovenskem přes Českou republiku.

Jak již bylo zmíněno, město Děčín leží na labské vodní cestě, která jej spojuje se střední a severní částí Německa, státy Beneluxu a Francií. Díky tomu je významným říčním přístavem. V přístavu jsou poskytovány komplexní služby v logistickém řetězci (překlad a skladování zboží, pakování kontejnerů, celní a spediční služby, pronájem prostor a ploch).

3.4 ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

3.4.1 Kvalita ovzduší

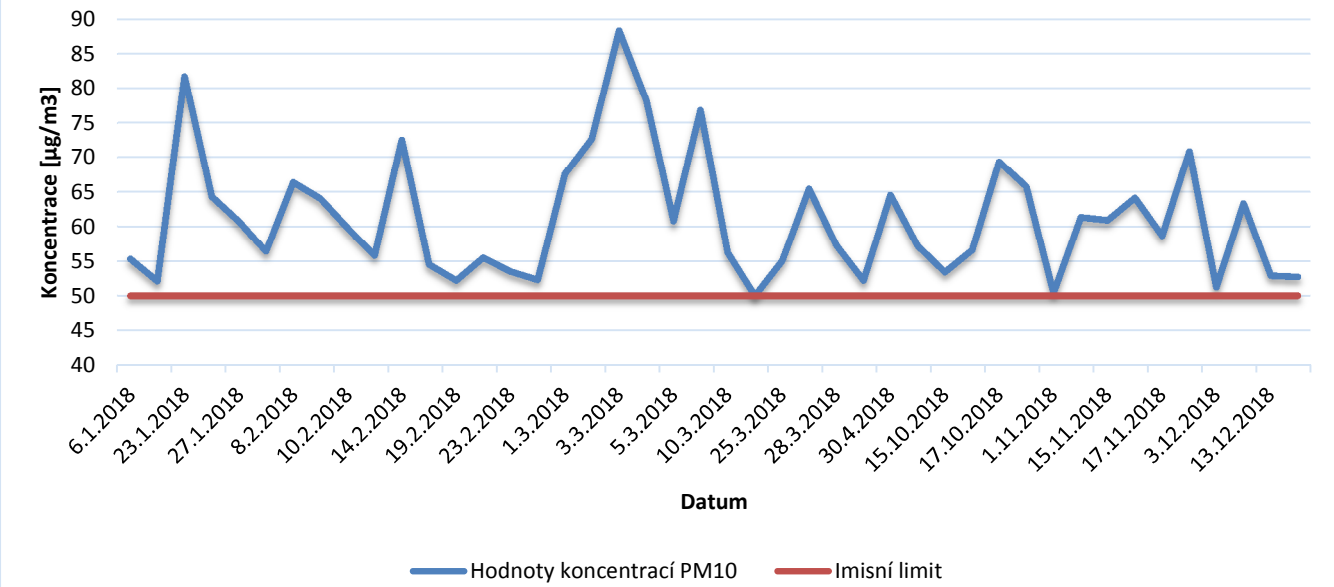
V Děčíně se vyskytuje množství zdrojů exhalace, včetně dopravního zatížení vnitřních komunikací, které negativně ovlivňují kvalitu ovzduší - nejproblematičtější složku životního prostředí ve městě.

Ke kvalitě ovzduší nepřispívá poloha města - dno Děčínské kotliny má nadmořskou výšku 135 m. n. m. a je obklopeno terénem s nadmořskou výškou cca 400 – 500 m. n. m. Město tak leží v sevřeném údolí, které je špatně provětrávané a náchylné k inverzím. Z toho důvodu dochází ke zvýšené koncentraci škodlivin v ovzduší.

Mezi zdroje znečišťování ovzduší patří také průmyslové závody, skládky, ale i domácnosti, které spalují fosilní paliva. Kvalita ovzduší ve městě se v současnosti monitoruje prostřednictvím automatizované monitorovací stanice, kterou vlastní Český hydrometeorologický ústav (ČHMÚ). Výhodou automatického měřicího programu jsou podrobné informace o kvalitě ovzduší a také zlepšení informovanosti obyvatel o aktuálním

znečišťování ovzduší. Monitorovací stanice se nachází v ulici Ve Vilách. Jedná se o lokalitu s prostranstvím mezi domy, na rovině mimo plné ovlivnění dopravou, nachází se zde částečně vilová zástavba a částečně průmysl.

Jedním z hlavních problémů kvality ovzduší představují suspendované částice PM_{10}. Ty mohou být tvořeny různými chemickými složkami a jejich vliv na lidské zdraví a životní prostředí se odvíjí od jejich složení. Hodnota imisního limitu pro průměrnou 24 hodinovou koncentraci těchto částic je 50 $\mu g/m^3$. Legislativa připouští maximálně 35 překročení hodnoty imisního limitu za rok. Pokud je počet překročení vyšší než 35, imisní limit je považován za překročený. Ve městě Děčín byl v roce 2018 počet překročení větší než 35. Přehled překročení imisních limitů PM_{10} v roce 2018 ve městě Děčín zobrazuje Obrázek 7.



Obrázek 7 Přehled překročení imisních limitů PM_{10} (24 hodinový průměr) v roce 2018 (zdroj: ČHMÚ)

„Krátkodobé zvýšení denních koncentrací suspendovaných částic frakce PM_{10} se podílí na nárůstu celkové nemocnosti i úmrtnosti. Dlouhodobě zvýšené koncentrace mohou mít za následek snížení plicních funkcí u dětí i dospělých, zvýšení rizika na onemocnění dýchacího ústrojí, výskyt symptomů chronického zánětu průdušek a zkrácení délky života zejména z důvodu vyšší úmrtnosti na choroby srdce a cév (zvláště u starých a nemocných osob) a pravděpodobně i na rakovinu plic.“ *(Zdroj: Státní zdravotní ústav)*

V letních měsících je zvýšené riziko smogové situace z důvodu vysoké koncentrace přízemního ozónu O_3. Smogová situace byla vyhlášena v Ústeckém kraji v červenci a v srpnu 2018 v celkovém trvání 100 hodin.

3.4.2 Třídění odpadu

Město provozuje tříděný sběr komunálních odpadů a je také zapojené do systému EKO-KOM. To znamená, že získává nárok na odměnu za zajišťování zpětného odběru a následného využití odpadů z obalů. Množství vytříděného odpadu určuje výši odměny, která roste spolu s účinností systému sběru. Tato odměna pomáhá snižovat náklady spojené s provozem systému sběru využitelných složek komunálních odpadů.

3.4.3 Ochrana přírody

„Řešené území města Děčína leží na rozhraní dvou chráněných krajinných oblastí - Českého středohoří a Labských pískovců. Hranice prochází přímo zastavěným územím města. Pro zachování krajinného a přírodního prostředí je veškerá činnost v území regulována.“ *[zdroj: Právní stav územního plánu města Děčína].*

Hranici CHKO Labské pískovce a CHKO České středohoří, která prochází územím města a pomyslně ho rozděluje vedví, zobrazuje Obrázek 8.



Obrázek 8 Hranice CHKO Labské pískovce a České středohoří procházející Děčínem (zdroj: mapy.cz)

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 vypsaných 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 detailněji 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 síť 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 (potraviny, 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. Páteřní 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) **Snížit emise skleníkových plynů do roku 2020**
    - Opatření 3.8 Podporovat využívání alternativních pohonných hmot v systémech hromadné dopravy.

4) Snížit emise prašných částic v t/km² o 40 % do roku 2020 a emise NOx 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

Aktivity 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.

Aktivity 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.)

Aktivity dalších subjektů:

- Nefinanční podpora rozvoje sítě lokálních cyklostezek

Opatření 4.4: Environmentálně šetrnější doprava ve městech

Aktivity 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

Aktivity 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. Integrujícím 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 plnících 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 kolejiště 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 Rozběsech
- **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 komunikaci
- 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 Terezínský rybník
- hromadná garáž u výtopny 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 navrhnuté 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 – strategii 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 cyklodopravu 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 – cyklostojany, 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 Koncepci dopravy (zlepšující situaci v cyklodopravě), zlepší 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, stojany, 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 prováže 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.

5 DOPRAVNÍ PRŮZKUMY

V rámci projektu byly zpracovatelem provedeny a vyhodnoceny průzkumy statické, cyklistické a pěší dopravy. Sociodopravní průzkumy byly zhotoveny společností NMS Narket Research, která je členem Sdružení agentur pro výzkum trhu a veřejného mínění SIMAR. Vzhledem k tomu, že během zpracování analytické části projektu došlo k otevření nového propojení mezi silnicemi I/13 a I/62 (tzv. Vilsnická spojka), které má vliv na intenzity dopravy na hlavní komunikační síti, nechal zadavatel provést a vyhodnotit křižovatkové průzkumy na hlavních uzlech komunikační sítě. Zpracovatel projektu dále provedl směrový průzkum automobilové dopravy na stanovištích, která byla na příjezdových komunikacích do města.

5.1 KŘIŽOVATKOVÝ PRŮZKUM AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY

Na základě doplnění podkladů pro dopravní model a následné vyhodnocení hluku a emisí z dopravy si nechalo město Děčín zpracovat dopravní průzkum na 8 významných křižovatkových uzlech na území města. Jejich umístění zobrazuje mapa na Obrázek 9.

Dopravní průzkumy byly provedeny v době směrových dopravních průzkumů pomocí kamer umístěných na jednotlivých křižovatkách. Průzkumy byly uskutečněny v době od 7 do 19 hodin a následně vyhodnoceny do tabulek podle předem dané skladby vozidel.

Sledované křižovatky:

- Poštovní x Podmokelská (1)
- okružní křižovatka Podmokelská × sjezdy z I/13 (2)
- Podmokelská × Hankova (3)
- Teplická × Pivovarská (4)
- Labské nábřeží × Tyršův most (5)
- Předmostí × Labské nábřeží (6)
- Litoměřická × 2. polské armády (7)
- Pohraniční × 28. října (8)



Obrázek 9 Sledované křižovatky (zdroj: mapy.cz)

Výsledky z křižovatkových dopravních průzkumů byly využity při tvorbě dopravního modelu.

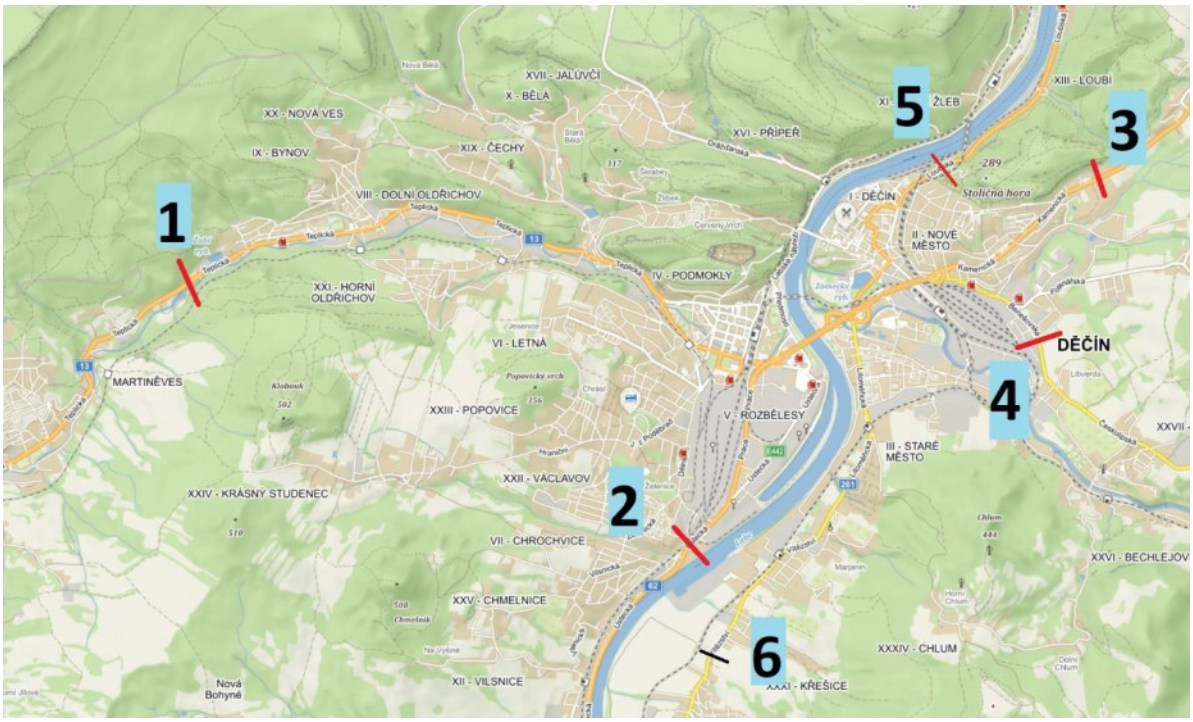
Grafické znázornění dopravních zatížení jednotlivých křižovatek (pentlogramy) jsou součástí PŘÍLOHA Č. 1.

5.2 SMĚROVÝ PRŮZKUM AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY

Cílem směrového dopravního průzkumu bylo zjištění podílu zdrojové, cílové a tranzitní dopravy na příjezdových komunikacích do města. Na vstupních profilech do sledované oblasti byly zjištěny intenzity dopravy, směr dopravního proudu a registrační značka s časem průjezdu.

Sledované profily:

- silnice I/13 (příjezd do města od západu, Teplická ul.)
- silnice I/62 (příjezd do města od jihu, Ústecká ul.)
- silnice I/13 (příjezd do města od východu, Kamenická ul.)
- silnice II/262 (Benešovská ul.)
- silnice I/62 (příjezd do města od severu, Loubská ul.)
- silnice II/261 (ul. Vítězství)



Obrázek 10 Sledované profily dopravního průzkumu (zdroj: mapy.cz)

5.2.1 Dopravní průzkum

Dopravní průzkum byl proveden podle zásad pro provádění dopravních průzkumů (dle TP 189 „Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích“) ve středu dne 03. 10. 2018. Časový interval průzkumu byl 07 – 19 hodin. Termín měření byl předem komunikován s objednatelem.

Na sledovaných profilech byla použita videotechnika pro záznam dopravního proudu. Pro každý směr byla použita jedna kamera. Po celou dobu průzkumu byla v každé lokalitě přítomna obsluha, aby mohla kontrolovat správnou funkčnost zařízení a případně hlásit výpadky.

Po celou dobu průzkumu byl také přítomen pracovník, který měl na starosti koordinaci průzkumu. Součástí jeho činnosti byl i průjezd přes všechny lokality dle všech pravidel silničního provozu včetně dodržování stanovených hodnot nejvyšší dovolené rychlosti. Díky tomu bylo možné získat referenční hodnotu dobu jízdy pro následné vyhodnocení tranzitní dopravy.

Záběry z kamer na profilech byly vyhodnoceny pomocí specializovaného programu, který dokáže pomocí analýzy obrazu rozpoznat registrační značku vozidla a čas průjezdu.

V době dopravního průzkumu bylo na jednom vstupním profilu dlouhodobé dopravní omezení v podobě kyvadlového provozu. Tato skutečnost měla určitě vliv na celkovou intenzitu dopravy.

Co se týká vyhodnocení registračních značek pomocí specializovaného programu, zde docházelo k výpadkům čtení především v ranních a podvečerních hodinách v důsledku zhoršených světelných podmínek. Zároveň v případě vzniku kongescí může dojít k vzájemnému zakrytí vozidel ve frontě a nemožnosti registrační značku přečíst. K této situaci však docházelo minimálně.

5.2.2 Výsledky průzkumu

V rámci každého sledovaného profilu došlo k detekci registrační značky vozidla a času průjezdu vozidla pomocí specializovaného softwaru. Zároveň došlo ke zpracování počtu vozidel a rozlišení směru jízdy. Tyto hodnoty byly pro každý profil a směr zpracovány a na základě toho vznikla matice o rozměru 6x6, kdy pro každý vztah byl vyhodnocen podíl tranzitní dopravy. Zjištěné počty tranzitujících vozidel mezi jednotlivými profily zobrazuje Tabulka 6.

Tabulka 6 Matice tranzitní dopravy

		VÝJEZD					
		1	2	3	4	5	6
VJEZD	1	0	62	97	1	19	36
	2	52	0	426	1	37	53
	3	76	278	0	5	2	28
	4	12	37	10	0	5	10
	5	18	30	2	0	0	8
	6	21	36	39	5	22	0

Při zpracování směrových vztahů mezi sledovanými profily byla na základě průzkumu stanovena maximální doba průjezdu pro tranzitní dopravu. Pro všechny sledované relace byly stanovena doba průjezdu na 20 minut. Pokud průjezd vozidla byl větší než tato hodnota, nebylo takové vozidlo zahrnuto do sledované tranzitní dopravy. Není vyloučeno, že některé vozidlo projelo přes město opakovaně. Výsledek byl zpracován od matice vzájemných vztahů všech vjezdů/výjezdů.

Z naměřených hodnot byla dle TP 189 vypočtena hodnota Ročního průměru denních intenzit (RPDI) pro každý směr. Výsledky jsou uvedeny v následující Tabulka 7.

Tabulka 7 Vypočtená hodnota RPDI pro jednotlivé úseky a směry

		1	2	3	4	5	6
Vjezd	Nasčítané	3340	4783	2696	4707	446	1750
	RPDI	3759	5384	3035	5259	738	1956
Výjezd	Nasčítané	4234	5986	4696	3806	853	2486
	RPDI	4766	6737	5285	4252	1411	2779
Σ	Nasčítané	7574	10769	7392	8513	1299	4236
	RPDI	**8525**	**12121**	**8320**	**9511**	**2149**	**4735**
CSD 2016		---	**13575**	**13348**	**11366**	**6509**	**2313**

5.3 PRŮZKUM STATICKÉ DOPRAVY

V rámci průzkumu dopravy v klidu na území města Děčína byly zjištěny kapacity legálních veřejných dostupných parkovacích kapacit. Následně byly provedeny průzkumy během běžného pracovního dne pomocí záznamového zařízení umístěného na vozidle. Zaznamenané údaje byly následně pomocí specializovaného programu vyhodnoceny do grafického výstupu.

Podrobný popis průzkumů včetně výstupů je uveden v kapitole 12 DOPRAVA V KLIDU.

Výsledky dopravního průzkumu (mapové výstupy) jsou součástí PŘÍLOHA Č. 2.

5.4 PRŮZKUM CYKLISTICKÉ DOPRAVY

Intenzity cyklistické dopravy byly zjištěny ze záznamu, který byl pořízen v rámci křižovatkových průzkumů. Sledované profily byly sčítány v běžný pracovní den.

Ze sčítače na Labské stezce byly zpracovány měsíční intenzity po směrech. Ze sčítače byly též vyhodnoceny intenzity po jednotlivých dnech a hodinách za sledované období.

Sledované lokality:

- Poštovní × Podmokelská (1)
- Podmokelská × Hankova (2)
- Teplická × Pivovarská (3)
- Labské nábřeží × Tyršův most (4)
- Pohraniční × 28. října (5)

Popis průzkumů včetně výstupů je uveden v kapitole 13 CYKLISTICKÁ DOPRAVA.

Výsledky průzkumů jsou součástí PŘÍLOHA Č. 3.

5.5 PRŮZKUM PĚŠÍ DOPRAVY

V rámci průzkumu pěší dopravy byly sledovány intenzity pěších v běžný pracovní den na vybraných přechodech pro chodce a pěších trasách. Ze sčítače na Labské stezce byly zpracovány měsíční intenzity. V této lokalitě jsou zaznamenány především turistické cesty.

Sledované lokality:

- Poštovní × Podmokelská (1)
- Podmokelská × Hankova (2)
- Labské nábřeží × Tyršův most (3)
- Pohraniční × 28. října (4)

Popis průzkumů včetně výstupů je uveden v kapitole 14 PĚŠÍ DOPRAVA.

Výsledky průzkumů jsou součástí PŘÍLOHA Č. 4.

5.6 SOCIODOPRAVNÍ PRŮZKUM V DOMÁCNOSTECH

Průzkum dopravního chování je jedním ze základních podkladů pro tvorbu Plánů udržitelné městské mobility.

Cílem průzkumu dopravního chování bylo zjistit obvyklé dopravní chování obyvatel města Děčína, a to v pracovní i nepracovní den. První část průzkumu byla založena na zjišťování základních charakteristik o domácnostech a jednotlivcích, které mají trvalé bydliště na území města Děčín a v nejbližším okolí. Za domácnosti byly mimo jiné zjišťovány údaje o vlastnictví dopravních prostředků, časových jízdenek a další charakteristiky.

Druhou, zásadnější částí průzkumu, bylo zjištění jejich dopravního chování na základě cestovního deníku. Za jednotlivce v domácnostech od věku 6 let byly primárně zjišťovány všechny uskutečněné cesty v průběhu jednoho pracovního dne a také pravidelné cesty v nepracovní den. U jednotlivců bylo také zjišťováno využívání jednotlivých dopravních prostředků, které jsou v domácnostech k dispozici. Dotazovány přitom byly všechny osoby žijící v domácnosti.

Průzkum byl realizován v souladu s Metodikou aktivně-cestovního průzkumu, vydanou Centrem dopravního výzkumu v roce 2014.

5.6.1 Výběr

Pro potřeby dopravního průzkumu bylo město Děčín rozděleno na místní části a v těchto částech byl podle statistik základních sídelních jednotek zjištěn počet domácností. Podle zjištěných počtů domácností v místních částech byl stanoven tomu odpovídající počet domácností v průzkumu, které reprezentují danou místní část.

Pro dopravní průzkum byly stanoveny kvóty podle typu domácností (pouze 1 dospělý, více dospělých bez dětí do 18 let, domácnost s dítětem/dětmi do 18 let). Struktura podle typu domácností byla navržena na základě údajů ze SLDB 2011 pro město Děčín.

Tímto postupem bylo zajištěno splnění podmínky reprezentativního vzorku domácností i obyvatel pro sociodopravní průzkum.

5.6.2 Sběr dat

Dopravní průzkum probíhal v termínu od 13. 9. do 21. 11. 2018. Velikost hrubého datového souboru dosáhla 1038 dokončených dotazníků.

Respondenti byli vybíráni z databáze Českého národního panelu, který garantuje spolehlivost a ověření údajů o respondentech podle mezinárodních standardů ESOMAR a domácích standardů sdružení agentur SIMAR. Tímto způsobem bylo osloveno celkem 282 domácností a dosaženo 144 dokončených dotazníků. Čistá návratnost dosáhla 51 %.

Prostřednictvím tazatelů (metoda CAPI) v terénu bylo osloveno 2 914 domácností, narekrutováno celkem 1 020 domácností a dosaženo 296 dokončených dotazníků. Čistá návratnost dosáhla 29 %.

Prostřednictvím průzkumu ve školách, kdy byli osloveni rodiče žáků základních škol, bylo distribuováno 2 x 8 000 papírových pozvánek, dotazník zahájilo 614 respondentů a dosaženo bylo 289 dokončených dotazníků.

Prostřednictvím web stránek Zpravodaje a facebookového profilu začalo dotazník vyplňovat 1 935 domácností a dokončeno bylo 271 dotazníků.

Diverzitou při způsobu rekrutace respondentů do průzkumu bylo zajištěno lepší pokrytí širokého spektra cílové populace domácností.

5.6.3 Dotazník

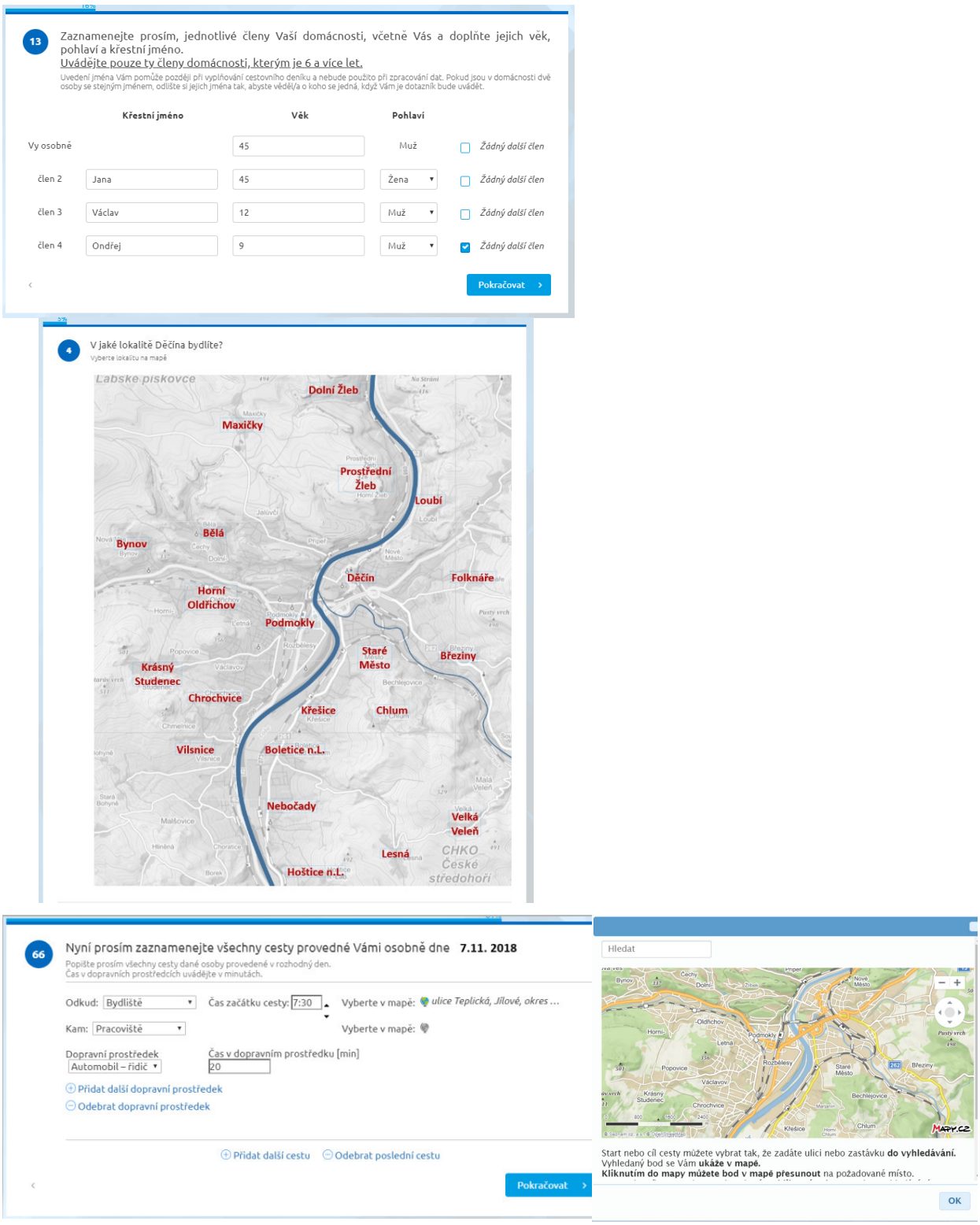
Dotazníky cestovního průzkumu pro domácnosti i cestovní deníky za jednotlivce v domácnosti byly vyplňovány on-line (metoda CAWI). Pro dotazník pro domácnosti byl použit standardizovaný nástroj pro on-line dotazování. Pro cestovní deníky byl naprogramován speciální modul do tohoto dotazovacího prostředí, který pracoval s mapovými podklady Mapy.cz a GPS souřadnicemi. Respondent mohl zadávat start a cíl cesty přímo umístěním bodu do mapy, nebo pomocí využití fulltextového vyhledávání.

Rozhodný den pro vyplnění cestovního deníku byl stanoven na nejbližší pracovní den (pondělí až čtvrtek), který předcházel dni, kdy respondent začal dotazník vyplňovat. Pokud respondent nemohl tento určený rozhodný den vyplnit, mohl si z kalendáře vybrat z povolených dnů náhradní rozhodný den.

Vyplňování dotazníku bylo možné přerušit a k dotazování bylo možné se vrátit, aniž by byla již vyplněná data ztracena.

On-line nástroj sběru dat zajišťoval také okamžitou kontrolu vkládaných dat z hlediska vkládaných intervalů i z hlediska provázanosti jednotlivých odpovědí.

Tento způsob sběru dat zajišťoval vysokou přesnost a spolehlivost zadávaných dat a minimalizoval počet neúplně nebo nesprávně vyplněných dotazníků. Vzor vybraných částí dotazníku lze vidět na Obrázek 11.



Obrázek 11 Vybrané části dotazníku sociodopravního průzkumu

5.6.4 Populace a vzorek

Sebraný vzorek měl po vyčištění velikost 1000 respondentů (= domácností). Z původního hrubého vzorku 1038 dokončených dotazníků bylo v procesu čištění vyřazeno 38 dotazníků.

Čistý vzorek, který vstoupil do analýzy, obsahuje tedy 1000 domácností s 2565 osobami. Tyto osoby vykonaly v rozhodný pracovní den (pondělí – čtvrtek) celkem 5051 cest. Dále bylo u domácností zaznamenáno 435 pravidelných víkendových cest; celkem tedy datový soubor obsahuje údaje o 5486 cestách.

Odchylky ve struktuře vzorku, které nemohly být vyřešeny v průběhu sběru dat z důvodu obtížné dosažitelnosti specifických skupin, byly vyřešeny standardním vážením dat. Tímto postupem bylo zabezpečeno, že výsledky reprezentují cílovou skupinu a vliv jednotlivých cílových skupin na celkové výsledky odpovídají jejich reálnému zastoupení v populaci. Doporučená maximální váha ve výši 3,0 uplatňovaná při průzkumech nebyla překročena.

Strukturu vzorku a váhy domácností dle počtu členů v domácnosti obsahuje Tabulka 8.

Tabulka 8 Struktura vzorku domácností v sociodopravním průzkumu

Počet členů domácnosti	Podíl v cílové populaci	Podíl ve vzorku	Váha
1 člen	28 %	16 %	1,70
2 členové	29 %	28 %	1,04
3 členové	19 %	28 %	0,65
4 členové	19 %	20 %	0,95
5 členů	4 %	5 %	0,98
6 a více členů	1 %	3 %	0,37

Data za jednotlivé osoby byly váženy na věk a vzdělání tak, aby výsledný vzorek osob byl reprezentativní co do pohlaví, věku a vzdělání na základě struktury obyvatelstva z roku 2017.

Strukturu vzorku a váhy osob dle věku a vzdělání zobrazuje Tabulka 9.

Tabulka 9 Struktura vzorku osob v sociodopravním průzkumu

Věk	Vzdělání	Podíl v cílové populaci	Podíl ve vzorku	Váha
6-17 let	vše	13 %	26 %	0,51
18-29 let	základní, vyučen	5 %	7 %	0,75
	středoškolské	7 %	6 %	1,19
	vysokoškolské	3 %	3 %	0,96
30-39 let	základní, vyučen	7 %	5 %	1,52
	středoškolské	6 %	8 %	0,82
	vysokoškolské	3 %	4 %	0,67
40-49 let	základní, vyučen	8 %	8 %	1,09
	středoškolské	6 %	11 %	0,56
	vysokoškolské	3 %	5 %	0,56
50-59 let	základní, vyučen	8 %	3 %	2,93
	středoškolské	4 %	4 %	1,09
	vysokoškolské	2 %	2 %	0,81
60 let a více	vše	24 %	10 %	2,53

5.6.5 Kontrola kvality

Proškolení a kontrola práce tazatelů

Všichni tazatelé zapojení do projektu absolvovali standardní školení pro práci tazatele podle specifikace Sdružení výzkumných agentur SIMAR.

Ve školení je zahrnuto:

- informace o školicí agentuře a jejím působení
- smysl cíle výzkumu trhu / veřejného mínění
- význam přesného dodržení technických postupů, etických zásad výzkumu trhu a veřejného mínění a práce s daty
- etické zásady dotazování specifických skupin (děti, nemocní apod.)
- záruky důvěryhodnosti, anonymity dotazování a ochrany osobních údajů dotázaných
- vysvětlení typu šetření, s nímž se tazatel ve své činnosti může setkat
- způsoby výběru respondentů (kvótní a náhodné výběry)
- techniky dotazování
- využití děkovacích dopisů / děkovacích karet a tazatelských průkazů
- využívání tazatelských příruček
- způsob hodnocení práce tazatelů

- informace o způsobu odměňování
- způsoby kontroly práce tazatelů
- testovací dotazování s dotazníkem

Všichni tazatelé, kteří na projektu pracovali, prošli distančním školení s využitím platformy Adobe Connect, která je uzpůsobena pro vedení videohovorů pro více účastníků.

Obsahem školení bylo:

- představení projektu a jeho smyslu
- technika rekrutace respondentů
- způsob a technika motivace respondentů
- technický postup vyplnění adres v cestovním deníku
- technika dotazování – způsob kladení otázek a zaznamenávání odpovědí
- výběr respondentů
- testovací dotazování s dotazníkem pro tento projekt

Kontrola kvality Českého národního panelu

Český národní panel se při rekrutaci respondentů, jejich ověřování a při dotazování řídí pravidly ESOMAR a SIMAR.

Mezi tato pravidla patří:

- Ověřování identity respondentů
  - na vstupu při rekrutaci (ověření identity respondenta – datum narození, vzdělání, PSČ, jméno)
  - 1x ročně aktualizace zadaných údajů o respondentovi (pravidelná aktualizace údajů respondenta, která probíhá u všech panelistů kromě těch, kteří jsou registrováni méně než 1 rok)
  - průběžně při správě panelu (např. při zasílání odměn)
- Členské agentury SIMAR jsou povinny zajistit, aby periodicita účasti panelisty na výzkumech byla:
  - nejvýše 1x, ve výjimečných případech 2x týdně, celkově však maximálně 36x ročně s výjimkou nízkopenetračních skupin (tzn. skupin s penetrací v populaci do 10%)
  - u trackingových studií je periodicita účastníka panelisty na konkrétním výzkumu/studii maximálně 1× za 6 měsíců.

Kontrola v průběhu sběru dat

Identita respondentů rekrutovaných prostřednictvím tazatelů byla ověřena telefonicky. Ověřováním prošlo 51 % respondentů z čistého datového souboru. Identita byla ověřena prostřednictvím dotazu na jméno a datum narození, PSČ a vzdělání.

Identita respondentů z Českého národního panelu je ověřena ve 100 % případů.

Identita respondentů z rekrutace na školách byla v 74 % ověřena prostřednictvím jména a čísla bankovního účtu, na který byla zaslána odměna za vyplnění dotazníku.

Kontrola vkládání dat probíhala automaticky v on-line sběrném prostředí díky nastaveným intervalům povolených hodnot, automatickým filtrům a kontrole úplnosti zadaných dat na každé otázce. Kontrola vkládaných dat proběhla na 100 % hrubého datového souboru.

Hrubý datový soubor byl kontrolován a čištěn v parametrech, které nemohly být řešeny v rámci on-line aplikace pro sběr dat. Při kontrole a čištění byla uplatněna tato kritéria:

- kvalita vyplnění otevřených otázek (vyloučeni byli respondenti, kteří vyplňovali do otevřených otázek nesmyslné odpovědi)
- konzistence odpovědí (vyloučeni byli respondenti s nekonzistentními odpověďmi zejm. ve složení domácnosti a v oblastech, kde respondent cestoval)
- kontrola věku a vzdělání

Výsledkem kontroly a čištění je čistý datový soubor o celkovém počtu 1 000 domácností, který byl použit pro analýzu a přípravu modelu.

5.6.6 Závěr

Závěrečná zpráva sociodopravních průzkumů obsahující nejdůležitější zjištění ze sociografické části průzkumu je součástí PŘÍLOHA Č. 5.

Tříděné tabulky odpovědí za jednotlivé osoby ze sociografické části průzkumu jsou součástí PŘÍLOHA Č. 6.

Tříděné tabulky odpovědí za jednotlivé domácnosti ze sociografické části průzkumu jsou součástí PŘÍLOHA Č. 7.

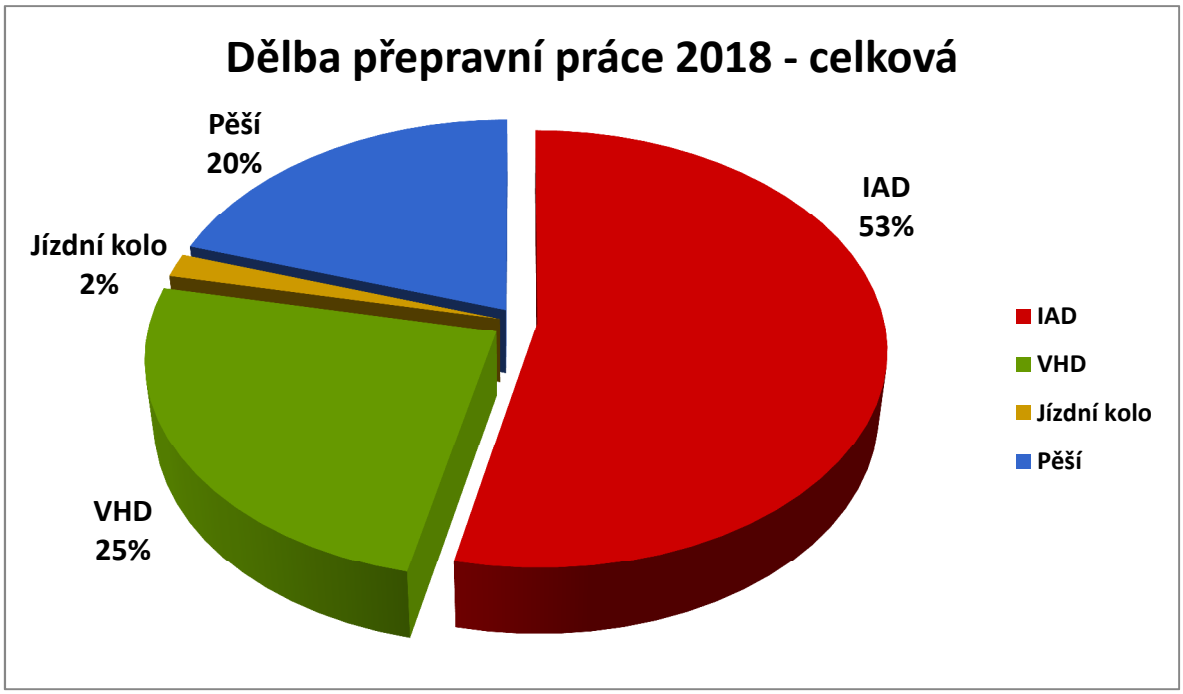
Matice výsledků z dopravní části průzkumu, resp. výsledky z cestovního deníku, jsou součástí PŘÍLOHA Č. 8.

Odpovědi respondentů na otázku „Máte nějaké náměty k dopravě v Děčíně?“ jsou součástí PŘÍLOHA Č. 9.

5.7 DOPRAVNÍ CHOVÁNÍ OBYVATEL

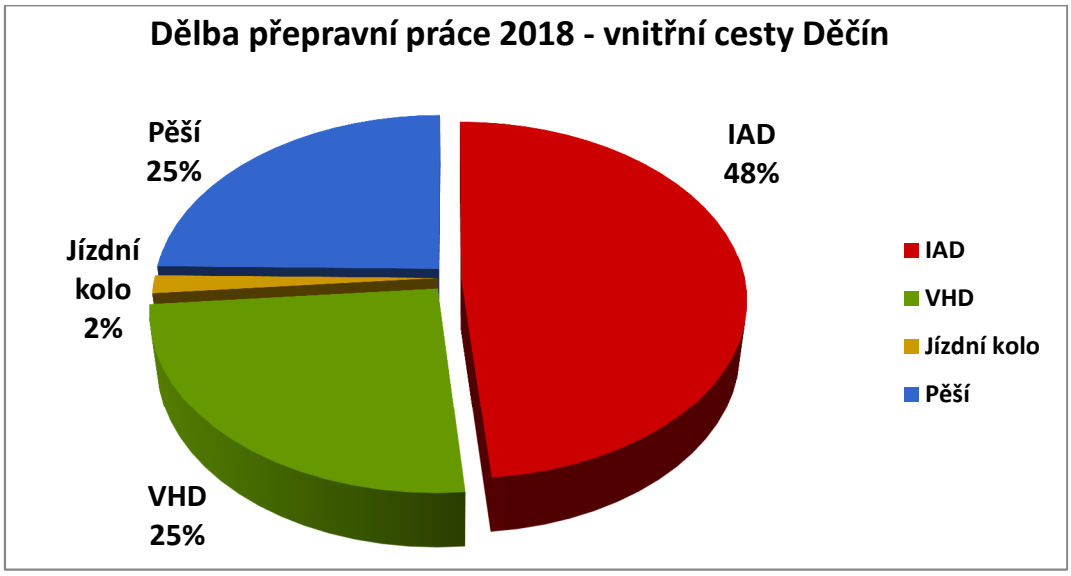
Ze sociodopravního průzkumu, popsaného v předchozí kapitole 5.6, konkrétně z části cestovního deníku, je možné vyvodit základní charakteristiky pro popis dopravního chování obyvatel města Děčín. Poměr využívání různých dopravních módů při každodenních cestách obyvatel je prezentován dělbou přepravní práce. Ta udává, jakými dopravními prostředky se obyvatelé při svých obvyklých cestách po městě pohybují.

Obrázek 12 zobrazuje graf dělby přepravní práce (tzv. modal split) pro všechny zaznamenané cesty od všech respondentů. Jedná se celkem o 5 449 zaznamenaných cest. Z něho lze vyčíst, že respondenti v nadpoloviční většině svých každodenních cest využívají osobního automobilu (53%). Dopravu pomocí veřejné hromadné dopravy volí respondenti pouze ve čtvrtině případů (25%), pěší doprava je zastoupena pouze ve 20 % a cyklistická pouze ve 2 %. Velmi nízké využití cyklistické dopravy při každodenních cestách obyvatel Děčína je nejspíše ovlivněno primárně absencí cyklistických stezek a cyklotras vhodných pro každodenní dojíždění, velkým bezpečnostním rizikem cyklodopravy po stávajících komunikacích a také náročným terénem Děčína.



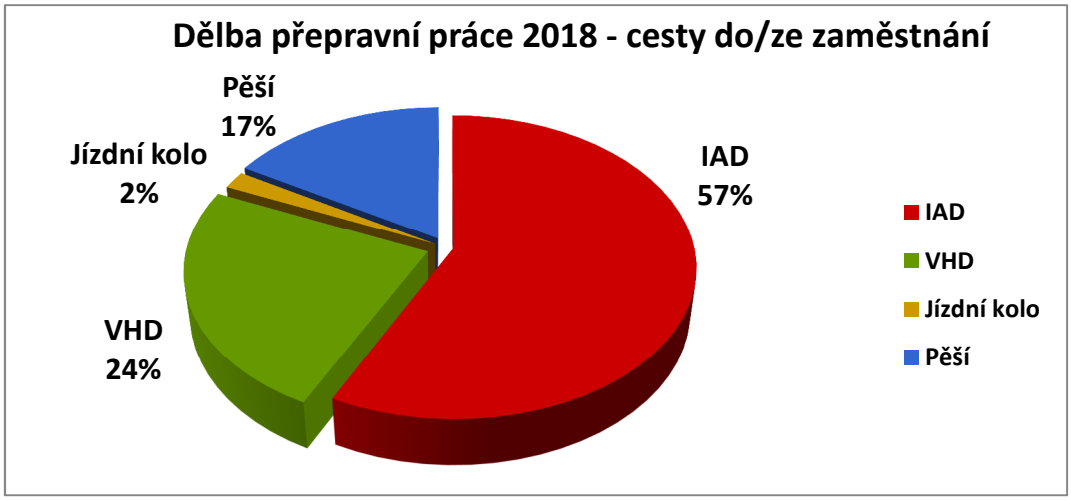
Obrázek 12 Dělba přepravní práce v Děčíně v roce 2018 - celková

Obrázek 13 poté představuje graf dělby přepravní práce, ale již pouze pro vnitřní cesty po městě Děčín. Tj. bylo počítáno pouze s těmi cestami, které mají svůj zdroj i cíl na území města. Jednalo se celkem o 3 958 cest. Pro cesty po Děčíně je u většiny cest využíváno rovněž automobilu (48%), vyšší podíl oproti předchozímu grafu však zaobírá pěší doprava (25%). Veřejná doprava je zastoupena taktéž 25 % a cyklistická 2 %.



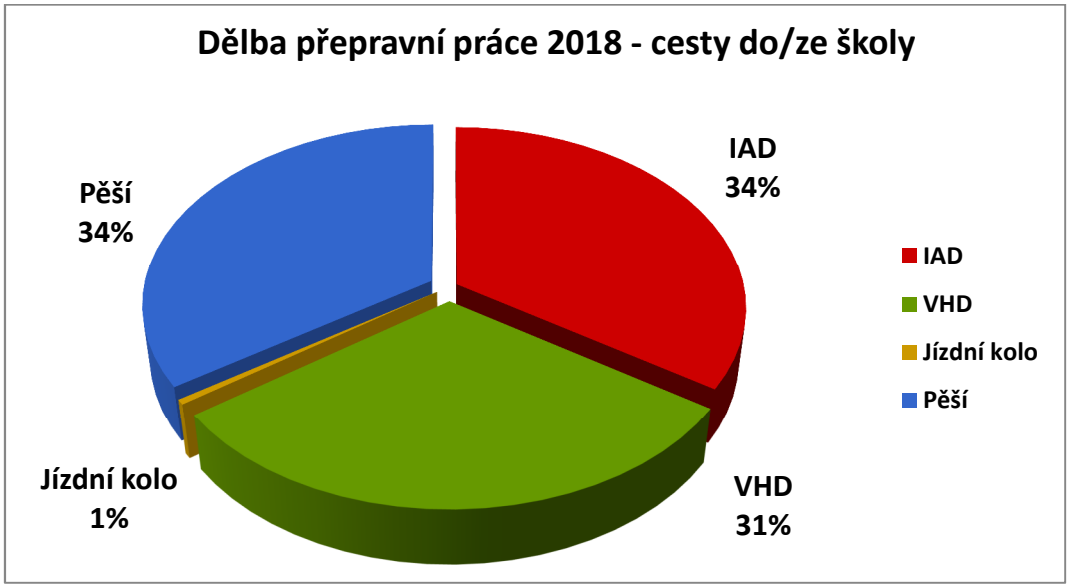
Obrázek 13 Dělba přepravní práce v Děčíně v roce 2018 – vnitřní cesty po Děčíně

Obrázek 14 představuje dělbu přepravní práce s výběrem pouze cest konaných do nebo ze zaměstnání. Celkem se jednalo o 1 922 cest. Nadpoloviční většina všech cest do nebo ze zaměstnání byla vykonána pomocí osobního automobilu (57 %), druhou nejčastější volbou byl prostředek veřejné dopravy (24 %), následovaný pěším přemístěním (17 %) a jízdou na kole (2 %). Zjištěné poměry pro cesty do práce a z práce jsou z pohledu dopravního chování zcela nevyhovující a ve výhledových obdobích neudržitelné. V návrhové části projektu je potřeba najít směr a způsoby, jak motivovat obyvatele města ke změně dopravního chování a ke změně volby dopravního prostředku pro své každodenní cesty.



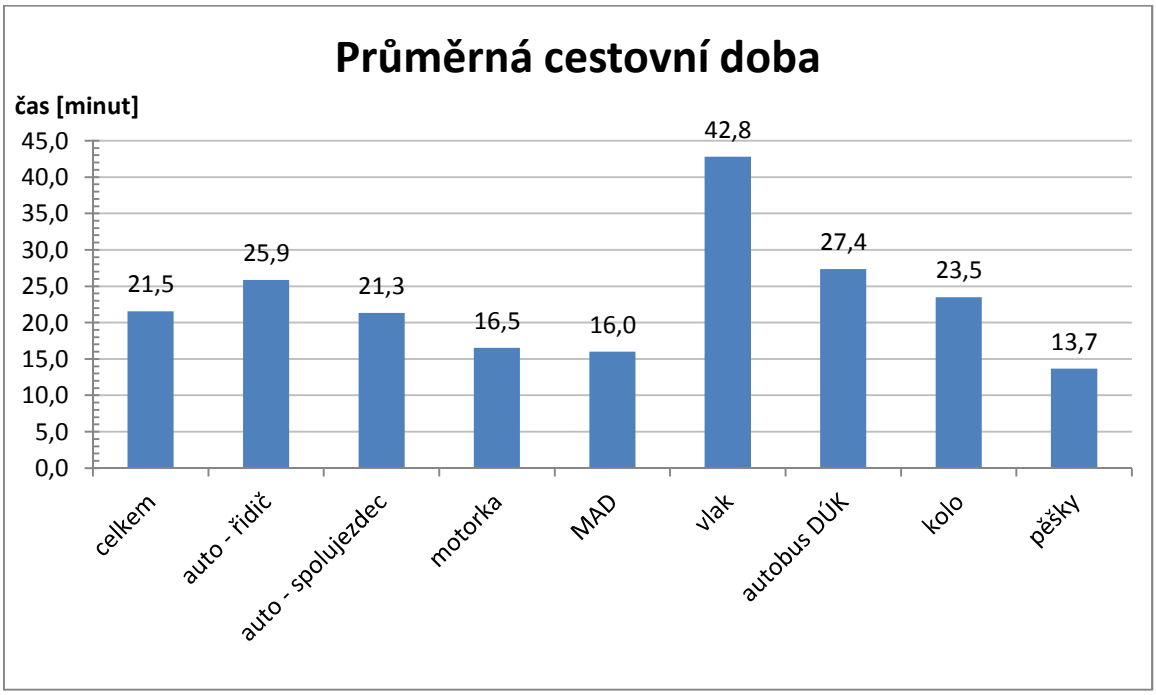
Obrázek 14 Dělba přepravní práce v Děčíně v roce 2018 – pouze cesty do/ze zaměstnání

Obrázek 15 představuje poslední dělbu přepravní práce, která se soustředí pouze na cesty do nebo ze školy. Jednalo se celkem o 1 354 uskutečněných cest. U cest do nebo ze školy už lze pozorovat velmi vyvážené poměry způsobů přemístění. Nejvíce jsou zastoupeny cesty vykonané pomocí osobního automobilu a pomocí pěšího přemístění (obě shodně 34 %), následované cestami vykonanými veřejnou hromadnou dopravou (31 %). Ve velmi zanedbatelném počtu cest se objevila cesta vykonaná na jízdním kole (objevilo se pouze jich pouze 6), což představuje necelé půl procento všech cest. I zde lze velmi nízké využití jízdního kola pro cesty do školy přičíst primárně absencí cyklistických stezek a cyklotras, ale také hlavně absencí bezpečného uložení jízdního kola v areálu školy po dobu výuky.



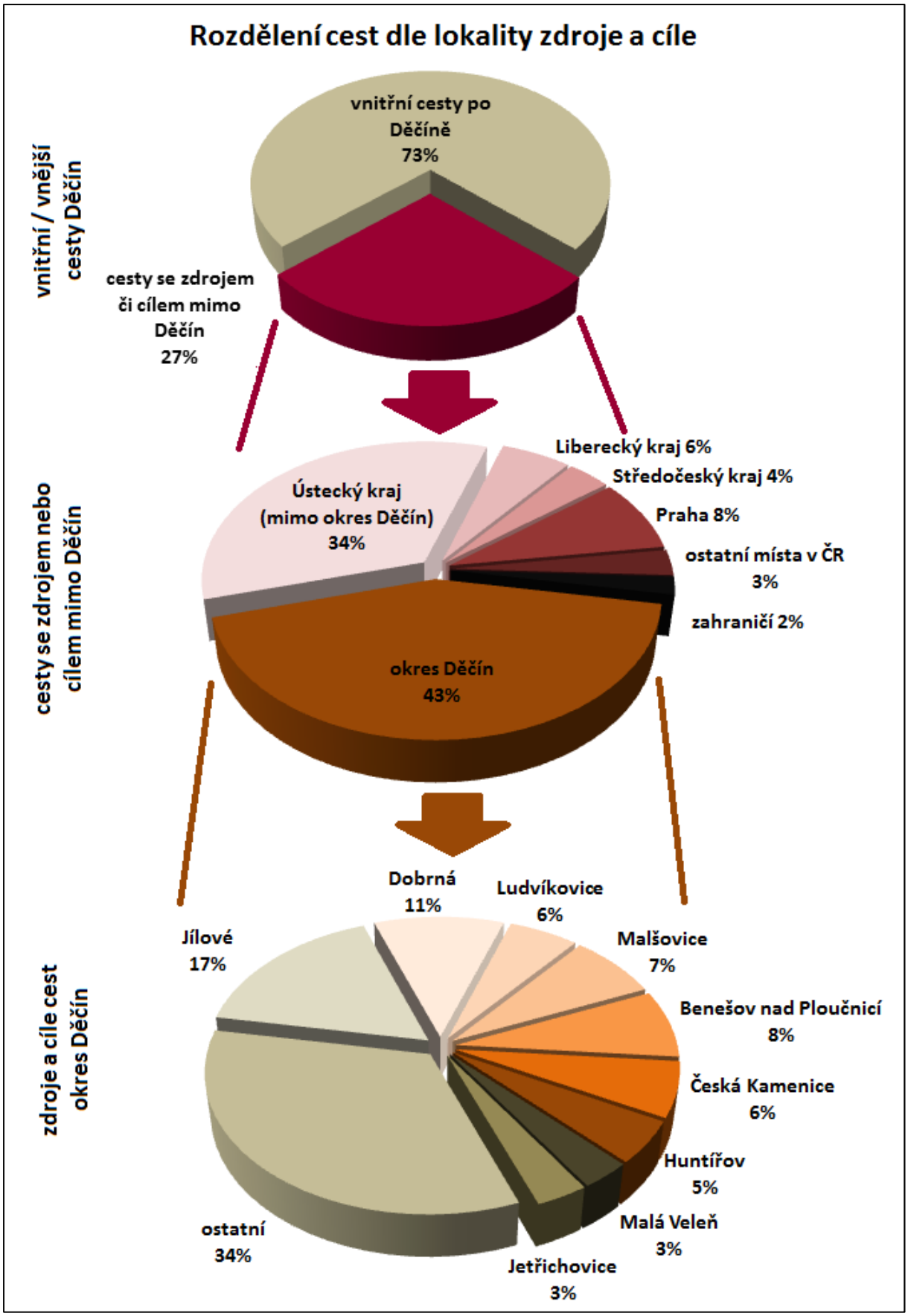
Obrázek 15 Dělba přepravní práce v Děčíně v roce 2018 – pouze cesty do/ze školy

Obrázek 16 zobrazuje statistiku průměrné cestovní doby jedné jízdy při použití jednotlivých druhů dopravních prostředků. Průměrně nejrychlejší cesty absolvovali respondenti pěšky následovanou MAD. Nejvíce času v průměrné cestě strávili respondenti ve vlaku a v regionálním autobuse DÚK.



Obrázek 16 Průměrná cestovní doba jednotlivými druhy dopravních prostředků

Z pohledu zdrojů a cílů převažovaly u respondentů vnitřní cesty pouze po území Děčína, avšak kolem čtvrtiny uskutečněných cest mělo rozsah mimo město Děčín. Cest se zdrojem, nebo naopak s cílem mimo město Děčín bylo zaznamenáno celkem 1 491. Rozdělení míst, odkud nebo kam respondenti cestovali, zobrazuje Obrázek 17. Horní výsečový graf ukazuje poměrové rozdělené vnitřních cest po Děčíně a cest se zdrojem nebo cílem mimo území Děčína. Prostřední graf zobrazuje detailnější rozbor právě těch cest, které měly zdroj nebo cíl mimo Děčín. V posledním výsečovém grafu jsou poté detailněji rozebrány lokality se zdrojem nebo cílem cesty v okrese Děčín.



Obrázek 17 Rozdělení cest respondentů dle lokality zdroje a cíle

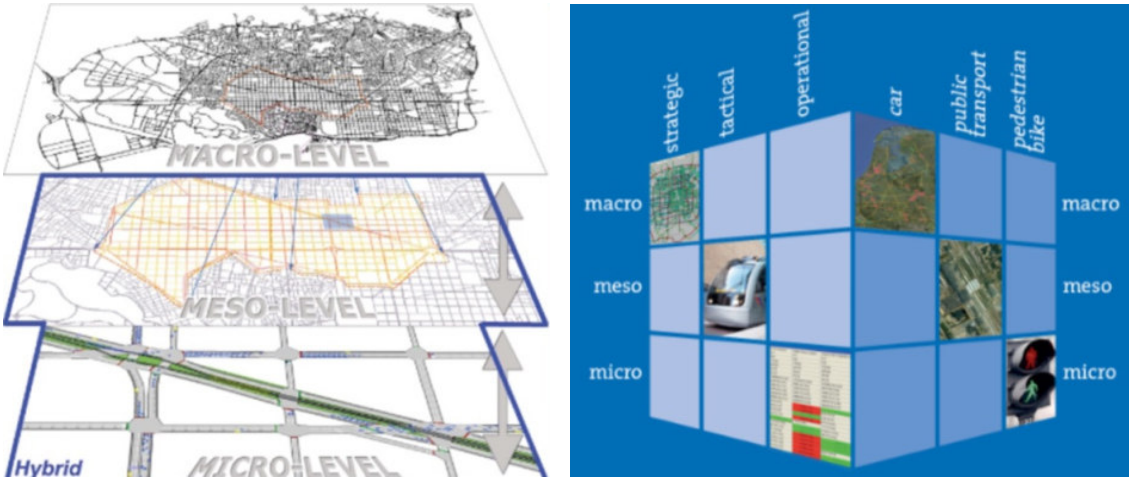
6 DOPRAVNÍ MODELOVÁNÍ

6.1 MULTIMODÁLNÍ DOPRAVNÍ MODEL MĚSTA

Multimodální makroskopický dopravní model města Děčín byl vytvořen ve specializovaném softwarovém prostředí AIMSUN španělské společnosti TSS. Podrobné informace o tomto modelovacím prostředí a také o postupu stavby a kalibraci dopravního modelu jsou uvedeny dále.

6.1.1 Informace o softwarovém prostředí AIMSUN

AIMSUN je moderní multimodální softwarový nástroj pro dopravní modelování firmy Transport Simulation Systems (TSS), který vznikl jako výsledek integrace původního mikroskopického prostředí Aimsun a klasického čtyřfázového makroskopického prostředí Questor. Na základě takto vylepšeného původně mikroskopického simulátoru je dnes možné propočítávat velké makroskopické multimodální dopravní modely pro městské, regionální i celostátní studie, stejně tak lze modelovat mezoskopické či mikroskopické dopravní situace až do podrobnosti konkrétních osamocených křižovatek.



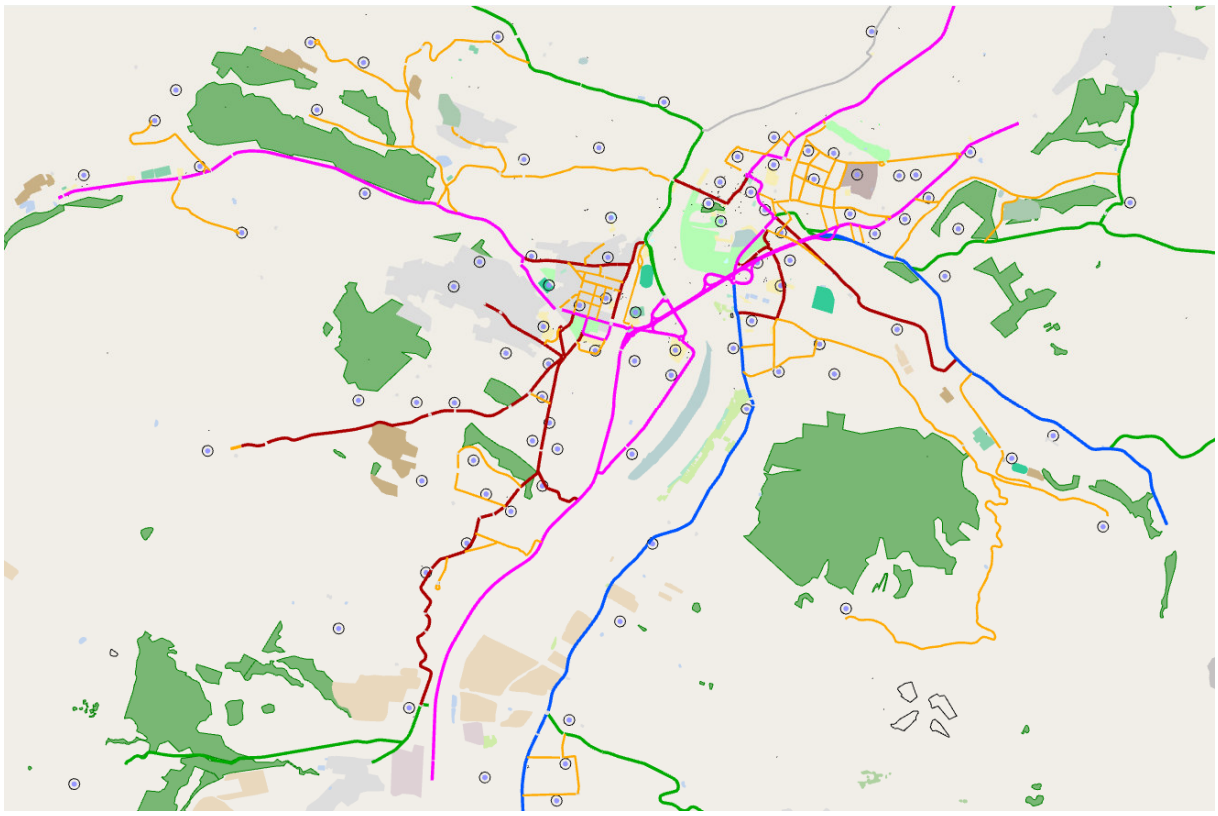
Obrázek 18 Možnosti a modelovací úrovně specializovaného prostředí AIMSUN

V rámci programu AIMSUN si dnes lze vybrat mezi jednoduchým a multimodálním (automobily, veřejná doprava, cyklisté) použitím modelu. Uživatel může díky modelovacímu prostředí AIMSUN využívat technické možnosti zatěžování sítí, které nabízí volbu alternativního výběru tras mezi zdroji a cíli, zohledňuje se vliv tranzitní dopravy i vnitřní vztahy v každé zóně. Samozřejmostí je vliv zpoždění daný typem křižovatky, na úsecích pak lze uplatňovat model kapacitně závislého zatěžování, kdy s růstem podílu intenzita/kapacita klesá rychlost na předmětném úseku. Modelové výpočty lze aplikovat v režimech ranní špičky, odpolední špičky nebo celodenních hodnot.

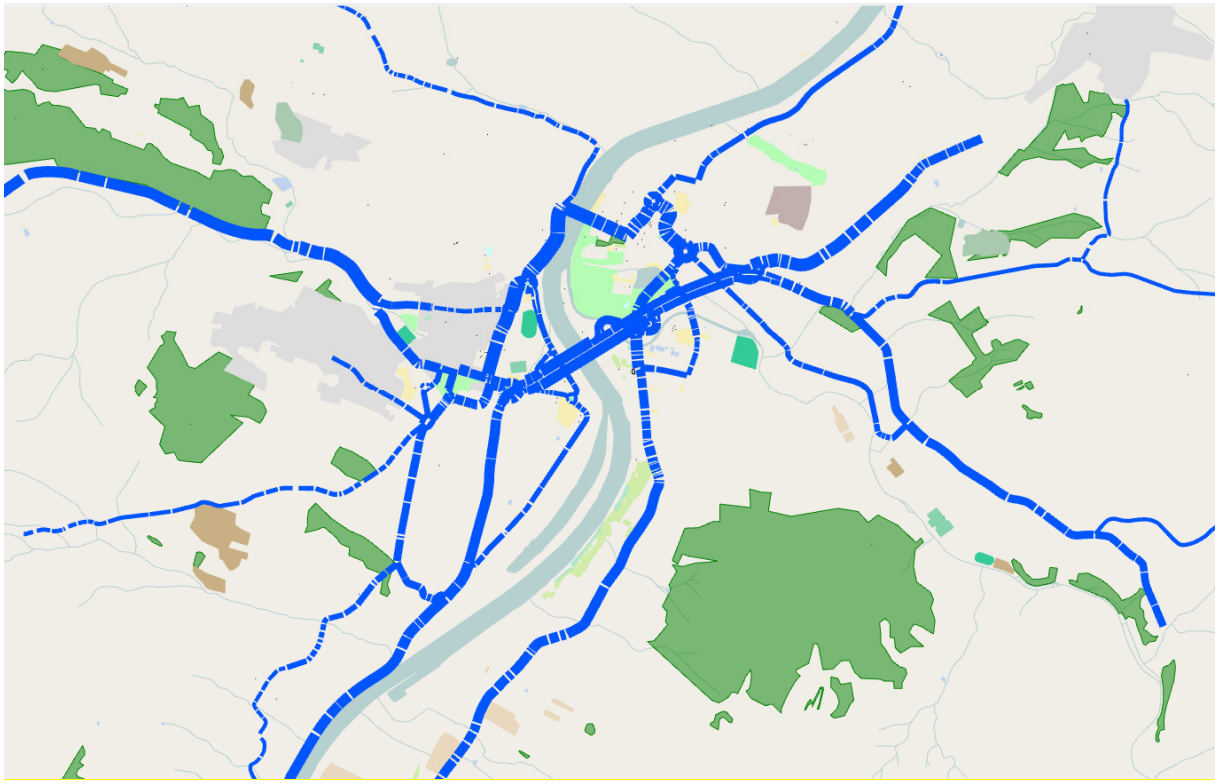
6.1.2 Stavba modelové komunikační sítě

Pro stavbu modelové sítě bylo využito aktuálních openstreetmap. Při stavbě modelové sítě byly zohledněny všechny komunikace (stávající úseky silnic I., II. a III. třídy a také naprostá většina místních komunikací na území města).

Součástí modelové sítě jsou také všechny významné zdroje/cíle dopravy, zóny obchodních zařízení, zóny bydlení, průmyslová zóna apod. Vybranými výstupy prací provedených v souvislosti s tvorbou modelové sítě města Děčín jsou uvedené obrázky zohledňující stávající silniční síť a zobrazující územně lokalizované hlavní zdroje a cíle dopravy v řešeném území. Obrázek 19 zobrazuje modelovou dopravní síť města Děčín s vyznačením podrobnosti zdrojů/cílů dopravy v prostředí modelovacího programu Aimsun. Obrázek 20 zobrazuje celkové zatížení silniční sítě Děčína v běžný pracovní den.



Obrázek 19 Modelová silniční síť města Děčín s vyznačením podrobnosti zdrojů/cílů dopravy



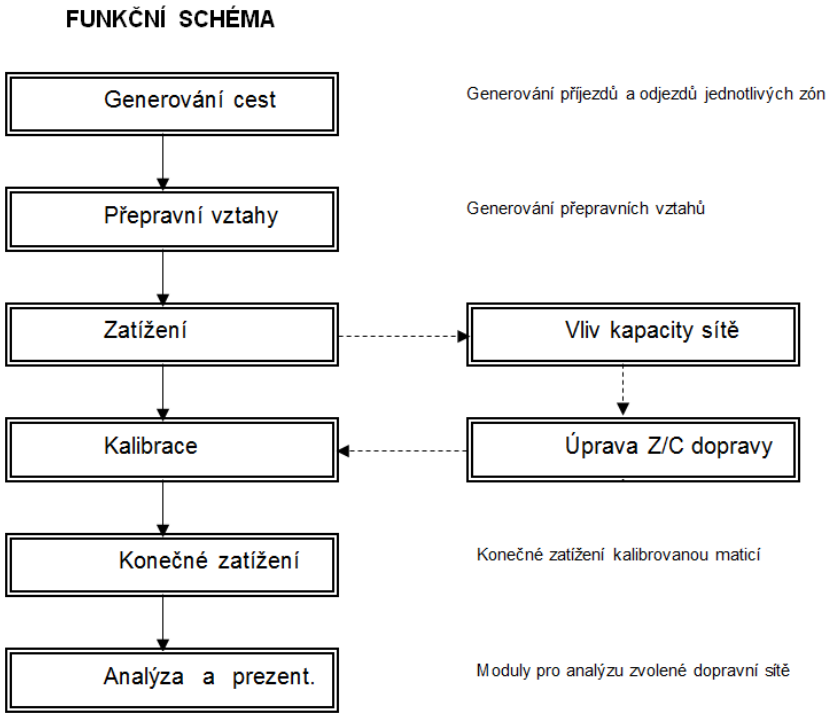
Obrázek 20 Celkové zatížení silniční sítě v běžný pracovní den ve městě Děčín

6.1.3 Tvorba matice dopravních vztahů

Základním vstupem pro tvorbu aktuálních matic dopravních vztahů jsou výstupy ze sociodopravního průzkumu uskutečněného v podzimních měsících 2018 a informace o stávajících počtech obyvatel města Děčín a jejich odhadované rozdělení do navržených dopravních zón, dále informace o rozložení studentů základních a středních škol v území, informace o plošném rozsahu ploch průmyslu či obchodu, stejně tak informace o nabídce pracovních příležitostí u největších zaměstnavatelů na území města. Vybrané informace (obyvatelé, studenti, pracovní příležitosti) byly čerpány z dostupných podkladů dodaných městem Děčín či z dostupných podkladů Českého statistického úřadu.

Dalším důležitým vstupem pro tvorbu dopravních objemů vybraných dopravních zón byly odborné odhady významných lokálních generátorů dopravy (sídliště, rezidenční oblasti, obchodní či průmyslové zóny). Tyto odhady byly stanoveny na základě platné metodiky MD ČR (Metody prognózy intenzit generované dopravy) pro období běžného pracovního dne.

Po zahrnutí všech výše uvedených informací a vstupních dat do matematického modelu AIMSUN byl proveden výpočet pravděpodobných dopravních objemů všech uvažovaných zdrojových/cílových zón a současně také výpočet pravděpodobných vztahů mezi jednotlivými dopravními zónami. Schematický postup tvorby matice přepravních vztahů a kalibrace dopravního zatížení je zobrazen na Obrázek 21.



Obrázek 21 Schematický postup tvorby matice přepravních vztahů a kalibrace dopravního zatížení

Programové prostředí AIMSUN vytváří matice přepravních vztahů (v případě multimodálního procesu vytvoří matice přepravních vztahů pro každý modelovaný druh dopravy) a pomocí zatěžovacího modelu vypočítává intenzity základního zatížení dopravních sítí.

Při tvorbě tranzitní matice a matice vnějších dopravních vztahů byly zohledněny výsledky dopravních průzkumů provedených společností HaskoningDHV (směrové a profilové dopravní průzkumy) či poskytnutých městem (průzkumy intenzit na křižovatkách).

6.1.4 Přidělení dopravních vztahů na modelovou síť (zatěžování)

Přidělení nově vytvořených dopravních objemů na existující komunikační síť proběhlo na základě gravitační metody podle atraktivity nejvýznamnějších zdrojů a cílů a současně dle zvolené distribuční funkce makroskopického dopravního modelu AIMSUN. Výstupem všech modelovacích kroků je odladěný makroskopický dopravní model vozidel celkem za 24 hodin běžného pracovního dne připravený pro možnost dalších dopravně-inženýrských analýz.

6.1.5 Modelování dopravních intenzit stávajícího stavu

Základním výstupem připraveného dopravního modelu města Děčín je kartogram dopravních intenzit, který je součástí PŘÍLOHA Č. 10 této zprávy, a který přináší grafické vyjádření proporcionálního rozložení dopravních intenzit všech vozidel za 24 hodin běžného pracovního dne na základní modelové komunikační síti města.

7 MODELOVÉ VÝPOČTY EMISÍ A HLUKOVÝCH ZÁTĚŽÍ

Cílem hlukové a rozptylové studie je vyhodnocení hlukové a imisní zátěže, výpočet emisní produkce pro stávající stav na území města Děčína z dopravy silniční a železniční. Z hlediska negativních dopadů na zdraví obyvatel z dopravy byly pro studii vybrány tyto škodlivé látky: NO_x, NO_2, CO, CO_2, PM_{10} a benzo(a)pyren (B(a)P). Zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, stanovuje imisní limity znečišťujících látek, které mají negativní dopad na lidské zdraví a ekosystémy. Proto je potřeba tyto škodlivé látky sledovat a minimalizovat jejich množství v ovzduší. V kapitole 7.2.1 jsou podrobněji popsány modelované škodlivé látky a jejich dopad na zdraví obyvatel. Hlavním cílem modelování hlukové zátěže je posouzení vlivu dopravy z železničního a silničního provozu ve městě Děčíně v chráněném venkovním prostoru a chráněném venkovním prostoru staveb ve smyslu § 30 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, za účelem zjištění souladu s ustanoveními § 12 NV 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, v platném znění. Hluk z dopravy představuje nežádoucí součást vnějšího prostředí, který ruší a obtěžuje exponované osoby a může mít dopad i na jejich zdraví.

7.1 PODKLADOVÁ DATA

Pro tuto studii byla použita následující podkladová data:

- Dopravní model města Děčína
  - intenzity silniční dopravy,
  - síť pozemních komunikací.
- SŽDC poskytlo na základě žádosti CDV statistická data o intenzitě železniční dopravy za rok 2018 s uvedením počtu vlaků zvlášť pro denní (6 – 22 hod) a noční (22 – 6 hod) dobu, v rozdělení dle kategorií vlaků, včetně údajů o průměrné hmotnosti, délce a počtu vozů vlaku pro jednotlivé kategorie.
- SŽDC poskytlo na základě žádosti CDV dále data z pasportu železničního svršku ve formátu .shp a v souřadném systému S-JTSK s informacemi o typu upevnění kolejnic (aktualizace k 1. 6. 2018).
- Společnost Česko – saské přístavy s r.o. poskytla údaje o vlečce na trati Děčín východ dolní – Děčín přístav Loubí.
- Magistrát města Děčín poskytnul výškopis území (v podobě vrstevnic), data o šířce a druhu povrchu komunikací z pasportu komunikací.
- Z důvodů formálních nedostatků poskytnutých dat o budovách byly pro hlukové modelování využity budovy z datové sady OpenStreetMap.
- Meteorologické údaje z ČHMÚ.

Práce s podkladovými daty pro dílčí emisní, imisní a hlukové modelování jsou specifikovány v jednotlivých kapitolách 7.2, 7.3 a 7.4.

7.2 EMISNÍ PRODUKCE Z DOPRAVY

V této části studie byla analyzována emisní produkce z dopravy silniční a železniční. V kapitole 7.2.2 je detailněji popsána metodika emisního modelování a v kapitole 7.2.3 je vyhodnocena emisní produkce pro různé módy dopravy ve městě Děčíně pro jednotlivé škodliviny a podrobněji analyzován oxid dusičitý, který byl vybrán z hlediska negativního dopadu na lidské zdraví a prokázání vazby NO_2 na silniční dopravu.

7.2.1 Vliv vybraných modelových látek na zdraví obyvatelstva

Oxidy dusíku a oxid dusičitý (NO_x a NO_2)

Podle [1] je oxid dusičitý zástupcem skupiny oxidů dusíku, z nichž se ještě běžně vyskytují oxid dusný (N_2O) a oxid dusnatý (NO). Emise oxidů dusíku jsou spojeny zejména se spalováním fosilních paliv, ale i biomasy. Primárním zdrojem produkujícím cca 35 % antropogenních emisí NO_x jsou i přes využívání katalyzátorů motorová vozidla, v kterých vznikají za vysokých teplot spalováním směsi paliva a vzduchu oxidací vzdušného dusíku kyslíkem. Dieselové motory produkují více NO_x i NO_2, protože je při spalování přebytek kyslíku a dochází tak k výraznější oxidaci dusíku ve srovnání s benzinovými motory. Mezi další možné antropogenní zdroje úniků oxidů dusíku je nutné zařadit veškeré chemické procesy, kde jsou tyto oxidy přítomny a kde může k jejich úniku dojít, například výroba kyseliny dusičné. Oxid dusičitý společně s kyslíkem a těkavými organickými látkami (VOC) přispívá k tvorbě přízemního ozonu a vzniku tzv. fotochemického smogu a je společně s oxidy síry součástí kyselých dešťů. Z hlediska vlivu na lidské zdraví je nejvýznamnější škodlivinou z této skupiny oxid dusičitý NO_2. Působení oxidu dusičitého je spojené se zvýšením celkové, kardiovaskulární a respirační úmrtnosti, ale je obtížné až nemožné oddělit účinky dalších, současně působících látek, zejména aerosolu. Pro děti znamená expozice NO_2 zvýšené riziko respiračních onemocnění v důsledku snížené obranyschopnosti vůči infekci, snížení plicních funkcí. Hlavním efektem NO_2 je nárůst reaktivity dýchacích cest. NO_x má pak zásadní negativní vliv na vegetaci a ekosystémy.

Prachové částice (PM_{10})

Podle [1] se krátkodobé zvýšení denních koncentrací suspendovaných částic frakce PM_{10} podílí na nárůstu celkové nemocnosti i úmrtnosti, zejména na onemocnění srdce a cév, na zvýšení počtu osob hospitalizovaných pro onemocnění dýchacího ústrojí, zvýšení kojenecké úmrtnosti, zvýšení výskytu kašle a ztíženého dýchání – zejména u astmatiků a na změnách plicních funkcí při spirometrickém vyšetření. Dlouhodobě zvýšené koncentrace mohou mít za následek snížení plicních funkcí u dětí i dospělých, zvýšení nemocnosti na onemocnění dýchacího ústrojí, výskyt symptomů chronického zánětu průdušek a zkrácení délky života zejména z důvodu vyšší úmrtnosti na choroby srdce a cév zvláště u starých a nemocných osob, a pravděpodobně i na rakovinu plic. Tyto účinky bývají uváděny i u průměrných ročních koncentrací PM_{10} nižších než 30 $\mu g.m^{-3}$. Při chronické expozici jemným suspendovaným částicím frakce $PM_{2,5}$ se redukce očekávané délky života začíná

projevovat již od průměrných ročních koncentrací 10 µg.m^{-3} (SZÚ, 2010). Výstupy z emisního modelu pak vstupují do modelu rozptylu škodlivin, jehož výsledky jsou popsány v samostatné kapitole. V produkci PM byly dominantní dieselové motory, ale v současné době se díky pokročilejším technologiím a filtrům pevných částic produkce PM z dieselových motorů snižuje. Naopak u benzinových motorů produkce díky stále rozšířenějšímu přímému vstřikování mírně narůstá.

Benzo(a)pyren (B(a)P)

Podle [1] je benzo(a)pyren součástí produktů nedokonalého spalování fosilních paliv. Díky tomu je jeho primární produkce vyšší při spalování benzínu ve srovnání s naftovými motory, protože je zde méně kyslíku. B(a)P je váže na částice $PM_{2,5}$ a menší, proto jeho koncentrace závisí na koncentracích $PM_{2,5}$ v ovzduší a jsou větším problémem u dieselových motorů. Primárně jsou uvolňovány do atmosféry, odkud se dostávají fotochemickou oxidací a suchou depozicí do dalších složek životního prostředí (srážky, povrchové a podzemní vody a další). Má schopnost přetrvávat v prostředí, kumuluje se ve složkách prostředí a v živých organismech, je lipofilní a má toxické, mutagenní či karcinogenní vlastnosti. Ovlivňuje porodní váhu a růst plodu. Působí imunosupresivně. Ve vysokých koncentracích (převyšujících koncentrace nejen ve venkovním ovzduší, ale i v pracovním prostředí) může mít dráždivé účinky. Patří mezi nepřímo působící genotoxické sloučeniny. Má karcinogenní a mutagenní účinky. Z hlediska klasifikace karcinogenity je zařazen US EPA do skupiny B1 pravděpodobný karcinogen, zatímco IARC jej považuje za prokázaný lidský karcinogen (skupina 1). Snadno vstupuje do organizmů inhalační, orální i dermální cestou a je rychle transportován do tkání.

Oxid uhličitý (CO_2)

Podle [2] je koncentrace oxidu uhličitého 3 – 5 % v ovzduší životu nebezpečná po půlhodinovém pobytu, 8 – 10 % způsobuje rychlou ztrátu vědomí a smrt. V dieselových motorech přistupuje ke spalování více kyslíku, takže se uhlík lépe spaluje a tím pádem je produkce CO_2 nižší z dieselových motorů, než při spalování v benzinových motorech. Tento efekt umocňuje vyšší spotřeba benzinových motorů.

Oxid uhelnatý (CO)

Podle [2] je toxikologický význam CO prvořadý. Hlavní negativní efekt CO spočívá v blokování přísunu kyslíku ke tkáním. Blokuje uvolňování kyslíků a krvetvorbu karboxyhemoglobinu (COHb) a tím způsobuje poruchy srdce, mozku, zrakové a sluchové potíže, žaludeční nevolnost, bolesti břicha. Při těžké otravě dochází k bezvědomí, smrt udušením nastává při koncentraci nad 750 mg.m^{-3}. V dieselových motorech přistupuje ke spalování více kyslíku, takže se uhlík lépe spaluje a tím pádem je produkce CO nižší z dieselových motorů, než při spalování v benzinových motorech. Tento efekt umocňuje vyšší spotřeba benzinových motorů. Vzniká nedokonalým spalováním paliva v motoru.

7.2.2 Metodika výpočtu emisního modelování

Modelové výpočty emisní produkce pro k. ú. Děčín pro současný stav roku 2018 byly provedeny ze silniční dopravy a motorové trakce železniční dopravy. Modelované škodliviny jsou NO_x, NO_2, CO, CO_2, PM_{10} a B(a)P (benzo(a)pyren). Emisní tok ze silniční dopravy byl vypočten na základě dopravního modelu vytvořeného v únoru 2019, který byl upraven pro potřeby emisního modelování. Emisní tok z železniční dopravy byl vypočten na základě dat získaných od SŽDC a společnosti Česko – saské přístavy s.r.o.

7.2.2.1 Silniční doprava

Emisní modelování ze silniční dopravy bylo provedeno pouze pro skelet komunikační sítě vycházející z multimodálního modelu, kde nejsou zohledněny místní komunikace, nejsou tedy tyto komunikace zahrnuty do emisního modelování. Z dopravního modelu byly použity údaje o dopravním proudu tj. průměrné denní intenzity, kapacitně závislé rychlosti, plynulosti provozu a sklonu komunikace. Pro výpočet emisí u motorových vozidel byl použit program MEFA 13 (dle metodického pokynu MŽP pro vypracování rozptylových studií podle § 32 odst. 1 písm. e) zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší. Program MEFA vychází ze středoevropských průměrných hodnot emisních faktorů motorových vozidel (vydaných MŽP ČR), programové databáze modelu HBEFA a dalších zahraničních metodik (např. CORINAIR, COPERT).

Charakteristiky provozu

Charakteristiky provozu (plynulost a rychlost dopravního proudu) jsou použity z dopravního modelu. Níže jsou popsány způsoby určení charakteristik provozu:

Podélný sklon komunikace – je generován na základě 5G digitálního modelu reliéfu (DMR) z ČÚZK. Z DMR je analýzou v GIS získána informace o nadmořské výšce úseku a poté vypočten jeho procentuální podélný sklon. Díky modelovým nepřesnostem se stává, že některé hodnoty sklonu jsou nereálně vysoké nebo nízké. Extrémní hodnoty proto byly zhlazeny za účelem zvýšení přesnosti.

Plynulost – představuje veličinu, která zohledňuje vliv jízdního režimu. Vyjadřuje se obvykle pomocí stupně úrovně kvality dopravy. Pro určení plynulosti byl využit poměr kapacity komunikace a dopravní intenzity a následně byl stupeň úrovně kvality dopravy převeden na stupnici používanou programem MEFA podle [3].

Kapacitně závislá rychlost – je generována dopravním modelem v závislosti na kapacitě komunikace a reálných dopravních intenzit.

Dynamická skladba vozového parku

Pro stanovení dynamické skladby vozového parku (VP) byly použity informace z analýz vozového parku na základě sčítání dopravy v roce 2015 dle ATEM [4]. Pro modelové účely byl vybrán profil Česká Lípa – silnice I/9, který je v této metodice doporučen pro okresní města.

Dynamická skladba byla upravena podle dlouhodobých poznatků z emisních měření, ze srovnatelných zahraničních metodik i z aktuálních poznatků z měření emisí přímo v dopravním provozu [5]:

- malá část automobilů zcela neplní emisní předpisy z důvodu nevyhovujícího technického stavu vozidla (např. nefunkční katalyzátor či filtr částic). Těmto automobilům byla přiřazena kategorie „před EURO“, jejich podíl byl shodně se studií ŘSD [4] uvažován ve výši 2 %, a to pro všechny kategorie vozidel.
- část vozidel v zastoupení emisních předpisů EURO 4 – 6 produkuje v reálném provozu na komunikaci vyšší množství emisí. V souladu s metodikou MŽP [6] byly těmto vozidlům přiřazeny emisní hodnoty odpovídající úrovni EURO 3. Jejich podíl je odhadnut na 30 % z celkového počtu automobilů dané emisní úrovně.

Dále byla dynamická skladba VP přepočtena pro rok 2018 na základě predikčních křivek firmy ATEM s.r.o. [4]. Dynamická skladba vozového parku pro město Děčín byla rozdělena na kategorie osobních automobilů – kategorie M1 (OA), lehkých nákladních automobilů – kategorie N1 (LNV), těžkých nákladních automobilů – kategorie N2, N3 (TNV) a autobusů – kategorie M2, M3 (BUS), dále byla rozdělena podle typu paliva a euro norem. Dynamická skladba pro vstup do MEFY byla dále upravena pro paliva LPG a CNG z důvodu nemožnosti zadat do programu MEFA u těchto paliv normy Euro 5 a 6 u OA a upravena byla také skladba u autobusů pro palivo CNG, kdy lze do MEFY zadat pouze normu Euro 3. Výsledná dynamická skladba VP pro rok 2018, upravená pro vstup do MEFY, použitá pro město Děčín, je zobrazena v Tabulka 10.

Tabulka 10 Dynamická skladba vozového parku pro rok 2018 (%) upravená pro vstup do MEFY (2019, analýza CDV)

Kategorie vozidel	Palivo	Euro 0	Euro 1	Euro 2	Euro 3	Euro 4	Euro 5	Euro 6	Celkem
Osobní automobily (OA)	Benzín	1,60	2,21	3,79	7,02	11,24	13,42	10,61	49,89
	Nafta	1,51	2,08	3,57	6,61	10,59	12,65	10,00	47,01
	LPG	0,025	0,098	0,169	0,181	2,253	0	0	2,73
	CNG	0	0	0,040	0,025	0,307	0	0	0,37
Lehká nákladní vozidla (LNV)	Benzín	0,38	0,53	0,90	1,65	2,70	3,23	2,55	11,94
	Nafta	2,77	3,88	6,65	12,18	19,94	23,82	18,83	88,06
Těžká nákladní vozidla (TNV)	Nafta	2,96	1,78	4,14	13,02	21,30	24,85	31,95	100,00
Autobusy (BUS)	Nafta	0	0	0	0	9,50	65,50	0	75,00
	CNG	0	0	0	25,00	0	0	0	25,00

Z prostředí GIS byly exportovány údaje o provozu pro jednotlivé úseky a společně s dynamickou skladbou vozového parku byly importovány do programu na výpočet emisí MEFA 13. Výpočet zahrnuje spalovací emise NO_x, NO_2, PM_{10}, CO a B(a)P, emise z otěrů pneumatik a brzd a víceemise ze studených startů podle metodiky MEFA 13 [7]. Pro výpočet resuspenze PM_{10} a B(a)P byla použita Metodika pro výpočet emisí částic pocházejících z resuspenze ze silniční dopravy [8]. Pro výpočet emisí CO_2 byly použity vztahy pro výpočet rychlostně závislých faktorů spotřeby jednotlivých emisních kategorií vozidel dle metodiky EMEP/EEA [9] a pomocí emisních faktorů pro jednotlivá paliva, uvedená v metodice SEAP [10].

7.2.2.2 Železniční doprava

Emisní modelování z motorové trakce železniční dopravy vychází z údajů od SŽDC. Na základě dostupných grafikonů byly rozčleněny intenzity vlakové dopravy podle druhu vlaku (nákladní/osobní), podílu jednotlivých typů vlaků na celkové intenzitě motorové trakce. Na základě těchto dat s využitím odhadu přibližné hmotnosti každého vlaku a spotřeby paliva na 1000 hrtkm byla pro každý traťový úsek vypočtena průměrná spotřeba paliva železniční dopravy v l/den/km. Dle průměrné hustoty paliv motorové nafty (0,836 kg/l) [11] byla vypočtena spotřeba v kg/den/km a ta násobena emisním faktorem [9] pro danou škodlivinu. U pevných částic nebyly do výsledků započítány otěry z brzd, kol a kolejnic ani resuspenze,

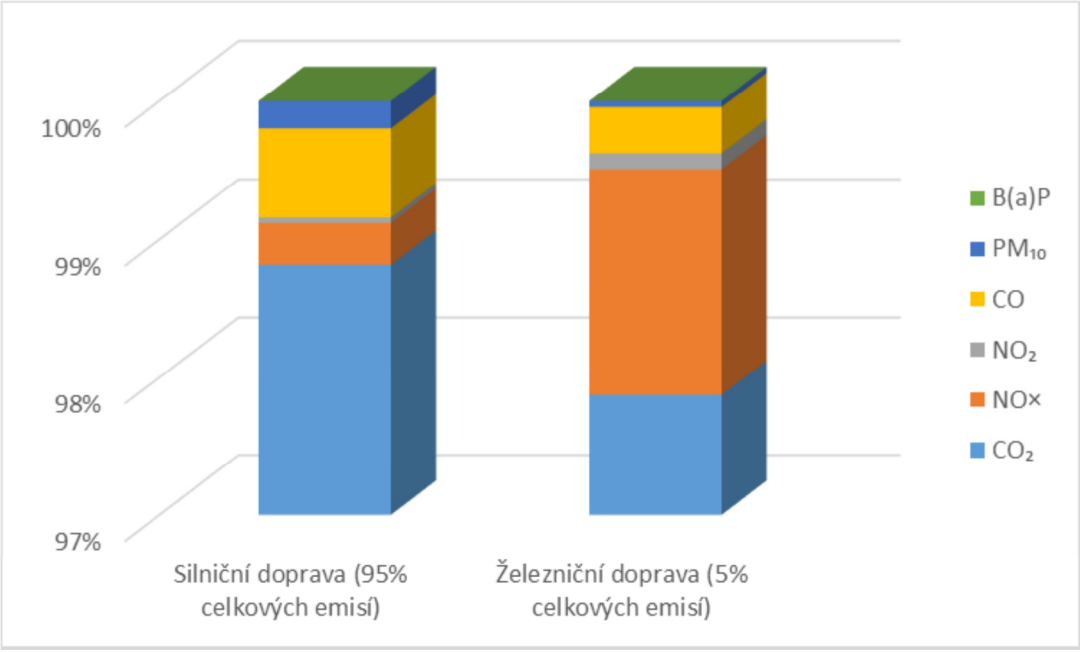
protože pro tuto problematiku v rámci železnice nejsou známy emisní faktory. V Tabulka 11 jsou uvedené průměrné spotřeby nafty dieselové trakce železniční dopravy.

Tabulka 11 Průměrná spotřeba nafty na železničních tratích v roce 2018 (2019, analýza CDV)

Trať	l/den/km
Děčín – Bad Schandau	192,4
Děčín – Benešov n. Ploučnicí	63,5
Děčín hl. n. – Jílové u Děčína	17
Děčín hl. n. - Povrly	229,2
Děčín hl. n. – Děčín východ – Boletice	116,8
Děčín východ dolní – Děčín přístav Loubí	3,1

7.2.3 Vyhodnocení emisní produkce

Produkce emisí ze všech škodlivin pro město Děčín za rok 2018 ze silniční dopravy dosahuje 35 796 t (95 % celkových emisí), z železniční dopravy dosahuje 1 838 t (5 % celkových emisí), hodnoty emisní produkce ze všech škodlivin ze silniční dopravy několikanásobně převyšují hodnoty z dopravy železniční, což je patrné na Obrázek 22. U obou módů dopravy má nejvyšší podíl na celkové produkci emisí skleníkový plyn CO_2. Dalšími škodlivými látkami s vyšší emisní produkcí jsou NO_x a nejnižší podíl pak má B(a)P, a to v tisícinách procent. Celkové množství emisní produkce ze silniční a železniční dopravy ze všech modelovaných úseků ve městě Děčín je uvedeno v Tabulka 12.



Obrázek 22 Podíl celkové emistní produkce ve městě Děčín (v procentech)

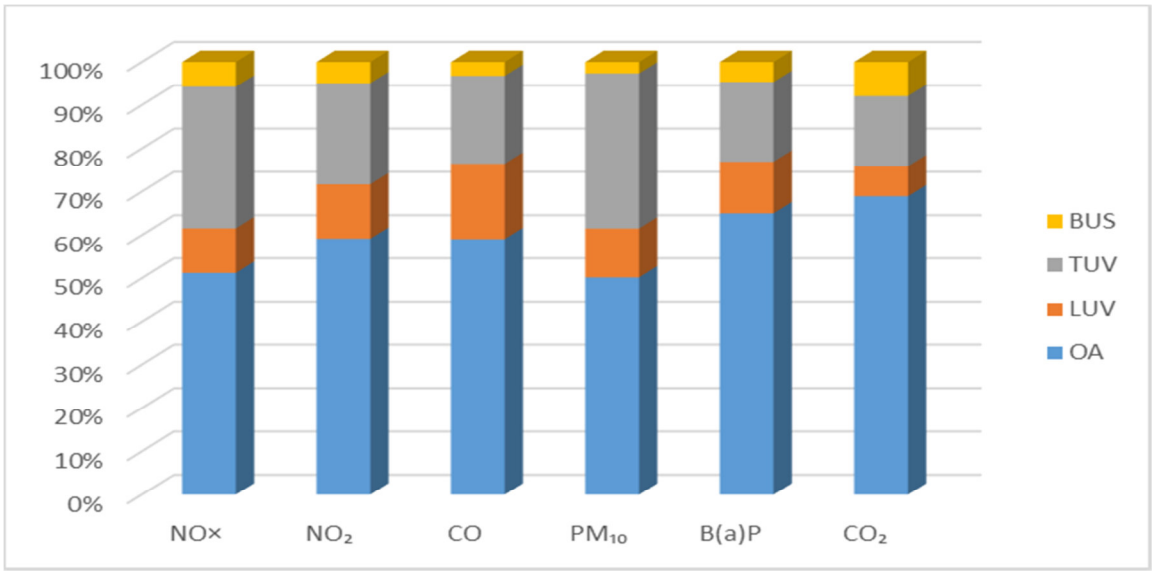
Tabulka 12 Celková produkce v silniční a železniční dopravě (t/rok) v roce 2018.

Emisní produkce (t/rok)		
Škodlivina	Silniční doprava (t/rok)	Železniční doprava (t/rok)
NO_x	107,77	30,02
NO_2	14,10	2,10
CO	230,40	6,13
PM_{10}	70,84	0,82
B(a)P	0,00116	0,00002
CO_2	35 372,85	1 798,94
Suma	35 795,96	1 838,01

Tabulka 13 uvádí přehled emisní produkce hodnocených škodlivin ze silniční dopravy pro jednotlivé módy dopravy. Největší produkce emisí pochází z osobních automobilů a nejmenší z autobusů, což je patrné z Obrázek 23.

Tabulka 13 Produkce spalovacích emisí v silniční dopravě (t/rok) pro rok 2018 (bez resuspenze) (2019, analýza CDV)

Škodlivá látka	OA	LUV	TUV	BUS	CELKEM
NO_x	55,22	11,13	35,27	6,15	107,77
NO_2	8,34	1,77	3,30	0,69	14,10
CO	136,11	40,07	46,85	7,37	230,40
PM_{10}	5,54	1,25	3,95	0,29	11,03
B(a)P	0,00072	0,00013	0,00021	0,00005	0,00112
CO_2	24 387,15	2 456,39	5 735,87	2 793,43	35 372,85



Obrázek 23: Podíl kategorií vozidel v závislosti na jednotlivých škodlivinách pro rok 2018 (bez resuspenze) (2019, analýza CDV)

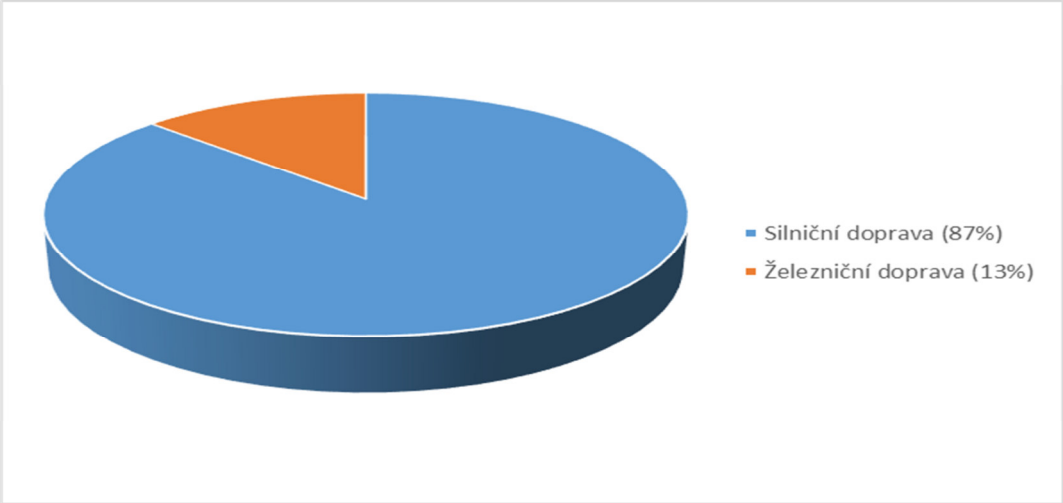
Přehled emisní produkce hodnocených škodlivin z železniční dopravy pro jednotlivé tratě je uveden v Tabulka 14. Největší celková produkce emisí pochází ze CO_2, nejmenší z B(a)P.

Tabulka 14 Emisní produkce v železniční dopravě (t/rok) v roce 2018 (2019, analýza CDV)

Trať	NO_x	NO_2	CO	PM_{10}	B(a)P	CO_2
Děčín – Bad Shandau	14,27	1,00	2,91	0,39	0,0000082	855,21
Děčín – Benešov n. Ploučnicí	4,02	0,28	0,82	0,11	0,0000023	240,98
Děčín hl. n. – Jílové u Děčína	0,29	0,02	0,06	0,01	0,0000002	17,42
Děčín hl. n. - Povrly	4,69	0,33	0,96	0,13	0,0000027	280,82
Děčín hl. n. – Děčín východ - Boletice	6,62	0,46	1,35	0,18	0,0000038	396,89
Děčín východ dolní – Děčín přístav Loubí	0,13	0,01	0,03	0,003	0,0000001	7,62

Oxid dusičitý (NO_2)

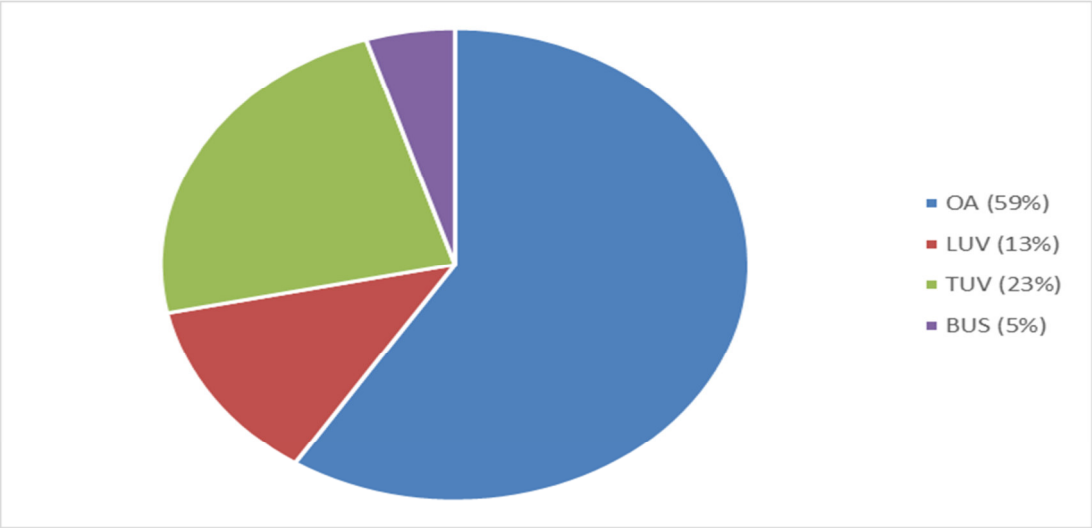
Pro podrobnější analýzu byl vybrán oxid dusičitý z hlediska škodlivosti a dopadu na lidské zdraví a prokázání vazby NO_2 na silniční dopravu. Studie CDV [12] zaměřená na imisní monitoring prokázala jasnou vazbu NO_2 na silniční dopravu, což se u jiných škodlivin emitovaných dopravními zdroji (PM_{10}) prokázat nepodařilo, protože byly potlačeny vlivem významnějších zdrojů škodlivin, jako jsou lokální topeniště apod. Vyplývá to i z majoritního podílu emisní produkce NO_2 ze silniční dopravy, která značně převyšuje dopravu železniční, viz Obrázek 24. Produkce emisí NO_2 dosahuje pro k. ú. Děčín 14 t za rok 2018. V Tabulka 15 je uvedena produkce emisí NO_2 ze silniční dopravy pro jednotlivé módy dopravy. Největší produkce emisí NO_2 pochází z osobních automobilů a nejmenší z autobusů, což je patrné také z Obrázek 25. Emisní tok NO2 ze silniční a železniční dopravy znázorňuje PŘÍLOHA Č. 14 (část 14.1).



Obrázek 24: Podíl celkové produkce emisí NO_2 v závislosti na módu dopravy (2019, analýza CDV)

Tabulka 15 Produkce emisí NO_2 ze silniční dopravy pro k. ú. Děčín (2019, analýza CDV)

Emisní produkce NO_2		
Mód dopravy	t/rok	%
OA	8,34	59,15
LUV	1,77	12,55
TUV	3,30	23,40
BUS	0,69	4,89
Celkem	14,10	100



Obrázek 25: Podíl produkce emisí NO_2 v závislosti na jednotlivých kategoriích silniční dopravy (2019, analýza CDV)

7.3 IMISNÍ ZÁTĚŽ

Modelové výpočty imisních koncentrací jsou provedeny pro stávající stav v detailu odpovídajícímu příspěvkovým rozptylovým studiím a zahrnují vliv dopravy na znečišťování ovzduší.

Model imisní zátěže byl vypočten pro katastrální území města Děčína. Výpočet koncentrací je proveden pro následující znečišťující látky: PM_{10}, NO_2, benzo(a)pyren, NO_x, CO, CO_2. Pro hodnocení jsou použity imisní limity vybraných znečišťujících látek a přípustné četnosti jejich překročení pro ochranu zdraví lidí uvedené v příloze 1 zákona č. 201/2012 Sb., v platném znění.

Z výše uvedených modelovaných znečišťujících látek lze považovat za hlavní škodliviny PM_{10}, NO_x, NO_2 a B(a)P. Z nichž všechny kromě NO_x mají definován imisní limit pro ochranu zdraví (podle 201/2012 Sb.) a NO_x má imisní limit pro ochranu ekosystémů a vegetace. Jasnou vazbu na dopravu má pouze NO_x a NO_2.

Pro hodnocení příspěvku dopravy ke znečistění ovzduší byly použity:

Maximální imisní krátkodobé koncentrace: udávají maximální hodnotu vypočtenou v daném referenčním bodě s uvedením třídy stability, třídy rychlosti větru a směru větru, při kterém k maximální imisní koncentraci dochází. Hodnoty jsou uvedeny v mikrogramech/m^3 ($\mu g.m^{-3}$).

Průměrná roční koncentrace: udávají roční zatížení území. Hodnoty jsou uvedeny v mikrogramech/m^3 ($\mu g.m^{-3}$).

7.3.1 Metodický postup výpočtu

Výpočet krátkodobých i průměrným ročních koncentrací znečišťujících látek byl proveden podle metodiky „SYMOS 97“ (Systém modelování stacionárních zdrojů znečišťování ovzduší SYMOS´97 – aktualizace únor 2014), která byla vydána MŽP ČR v r. 1998.

Tato metodika je založena na předpokladu Gaussovského profilu koncentrací na průřezu kouřové vlečky. Umožňuje počítat krátkodobé i roční průměrné koncentrace znečišťujících látek v síti referenčních bodů, dále doby překročení zvolených hraničních koncentrací (např. imisních limitů a jejich násobků) za rok, podíly jednotlivých zdrojů nebo skupin zdrojů na roční průměrné koncentraci v daném místě a maximální dosažitelné koncentrace a podmínky (třída stability ovzduší, směr a rychlost větru), za kterých se mohou vyskytovat. Metodika zahrnuje korekce na vertikální členitost terénu, počítá se stáčením a zvyšováním rychlosti větru s výškou a při výpočtu průměrných koncentrací a doby překroční hraničních koncentrací bere v úvahu rozložení četností směru a rychlosti větru. Výpočty se provádějí pro 5 tříd stability atmosféry (tj. 5 tříd schopnosti atmosféry rozptylovat příměsi) a 3 třídy rychlosti větru viz Tabulka 16.

Tabulka 16 Charakteristika tříd stability a výskyt tříd rychlosti větru

Třída stability	Rozptylové podmínky	Výskyt třídních rychlostí větru [m/s]
I	silné inverze, velmi špatný rozptyl	1,7
II	inverze, špatný rozptyl	1,7 5
III	slabé inverze nebo malý vertikální gradient teploty, mírně zhoršené rozptylové podmínky	1,7 5 11
IV	normální stav atmosféry, dobrý rozptyl	1,7 5 11
V	labilní teplotní zvrstvení, rychlý rozptyl	1,7 5

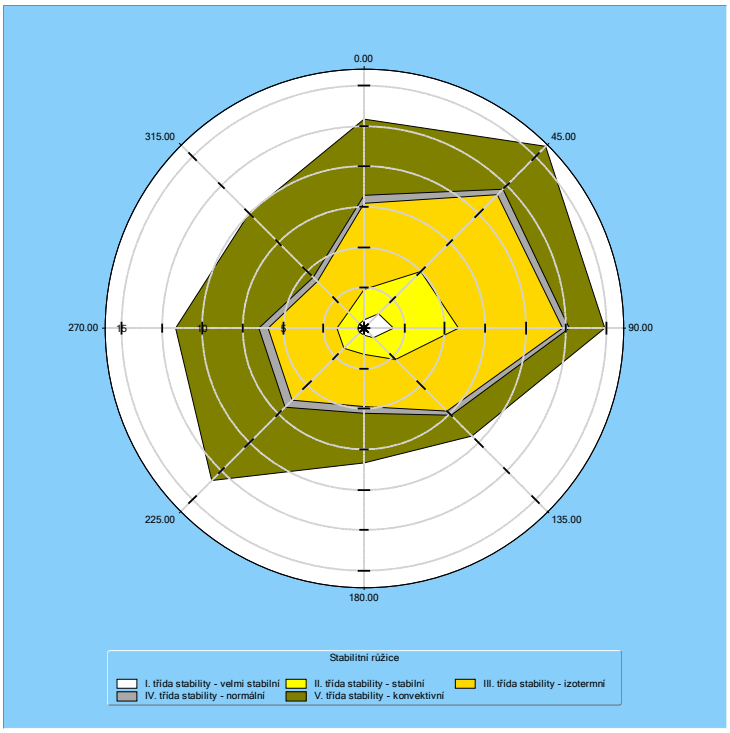
Pro zpracování rozptylové studie byla použita data uvedená v kapitole 7.1, přičemž byly využity další údaje, které jsou popsány v následující části:

- meteorologické údaje
- údaje o referenčních bodech
- údaje o zdrojích

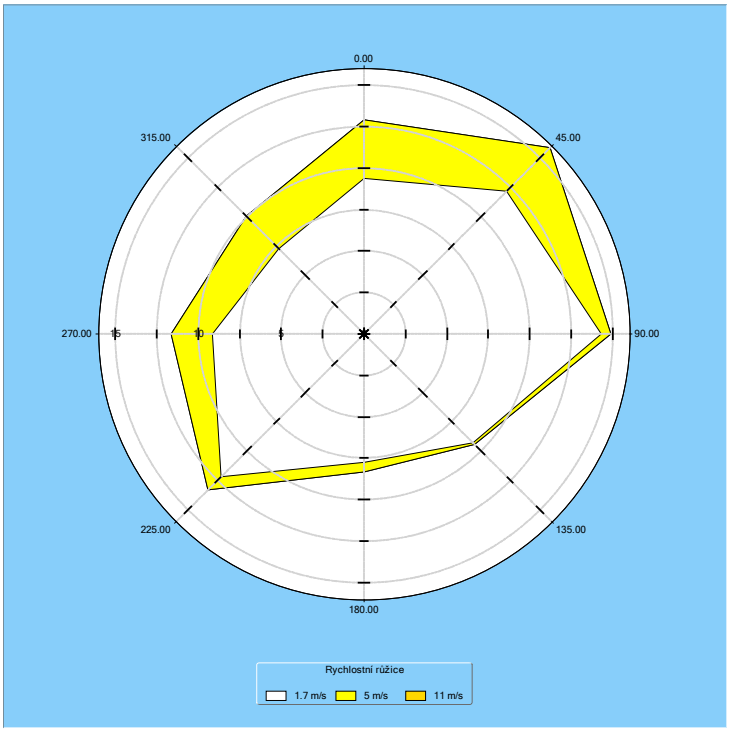
7.3.1.1 Meteorologická vstupní data

Větrná růžice pro předmětnou lokalitu byla převzata z dat ČHMÚ. Větrná růžice byla zpracována modelem CALMET.

Větrná růžice je rozpočtena do 120 směrů větru (po 3 stupních). Označení směru větru se provádí po směru hodinových ručiček, přičemž 0 stupňů je severní vítr, 90 stupňů východní vítr, 180 stupňů jižní vítr, 270 stupňů západní vítr. Bezvětří (Calm) je rozpočteno do první třídy rychlosti větru. Zeměpisné značení směru větru označuje, odkud vítr vane (severní vítr fouká od severu, jižní od jihu atd.). Grafické znázornění větrné růžice charakterizující meteorologickou situaci v Děčíně zobrazuje Obrázek 26 a Obrázek 27.



Obrázek 26 Stabilní větrná růžice s podíly jednotlivých tříd



Obrázek 27 Rychlostní větrná růžice

7.3.1.2 Referenční body

Pro výpočet imisních charakteristik byly vytvořeny nad zájmovým územím dvě sítě uzlových bodů. První síť byla vytvořena kolem dopravních sítí (silnice, železnice) s krokem 100 m a ve vzdálenosti 10 m a 50 m od středu dopravní komunikace. Pro celkové dokreslení imisních koncentrací v území byla vytvořena druhá síť uzlových bodů s krokem 300 m. Celkový počet referenčních bodů je 7434. Umístění sítě bodů je znázorněno na mapě, která je součástí PŘÍLOHA Č. 14 (část 14.2).

Síť uzlových referenčních bodů pro potřebu výpočtu rozptylové studie je vytvářena nezávisle na zeměpisných souřadnicích dané lokality. Jejím účelem je pokrýt dané zájmové území tak, aby matematická modelace zatížení ovzduší dané lokality škodlivinami postihla v rámci zadaných dat co nejvěrněji reálný stav. Číslování referenčních bodů se provádí tak, že jeden bod je zvolen za počátek („0“) a ostatní body se číslují čísly dle vzestupné aritmetické řady (1,2,….n). Jednotlivé referenční body tvoří jeden ze základních souborů vstupních dat nutných pro konstrukci rozptylové studie, neboť pro zvolené referenční body jsou počítány příslušné hodnoty znečištění.

7.3.1.3 Zdroje znečištění

Pro účely výpočtu byly zdroje znečištění (silniční a železniční síť) rozděleny na dílčí úseky s délkou 100 m. Pro výpočet emisního toku, vycházejícího z kapitoly 7.2, je uvažováno se sklonem vozovky v daném úseku, průměrnou rychlostí dopravního proudu, kategorií vozidel, hodnotou plynulosti provozu a emisním faktorem. Vážený emisní faktor vozidel byl vypočten z údajů podle MEFA 13. Emisní faktory jsou rozděleny podle základních typů vozidel, běžného typu pohonu, výpočtového roku a předpokládané průměrné modelové rychlosti v intravilánu a extravilánu. U železniční dopravy jsou vstupními daty intenzity provozu.

Výška vznosu vlečky, charakteristika jak se rozptylují škodliviny, je podle šířky komunikace a na ní závisející rychlosti vozidel definována na hodnocených úsecích v rozpětí 2 – 6 m. Ve výpočtu jsou rovněž zahrnuty otěry brzd a pneumatik a také sekundární prašnost. Pro takto definovaný liniový zdroj byly pro následující výpočet zadány následující parametry:

- hmotnostní tok emisí ($g.m^{-1}.s^{-1}$)
- šířka úseku (m)
- délka úseku (m)
- nadmořská výška (m. n. m.)
- provozní hodiny zdroje (h)
- umístění zdroje (souřadnice S-JTSK)

7.3.2 Imisní limity

Imisní situace je podrobně hodnocena v rozptylové studii pomocí maximálních imisních hodinových koncentrací a průměrných ročních koncentrací. Imisní limity jsou dané přílohou č. 1 k zákonu č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, který byl zpracován na základě příslušných direktiv EU. Všechny uvedené přípustné úrovně znečištění ovzduší pro plynné znečišťující látky se vztahují na standardní podmínky (objem přepočtený na teplotu 293,15 K a normální tlak 101,325 kPa). U všech přípustných úrovní znečištění ovzduší se jedná o aritmetické průměry. Rozptylová studie byla počítaná pro maximální hodinové koncentrace znečišťujících látek NO_2, denní koncentrace PM_{10}, maximální 8-hodinové průměrné koncentrace CO a průměrné roční koncentrace znečišťujících látek NO_2, PM_{10}, BaP, CO_2.

Pro hodnocení kvality ovzduší se používají dvě hodnoty. Limitní hodnota (LH) představuje úroveň znečištění stanovenou na vědeckém základě s cílem odvrátit, předejít nebo redukovat poškozující efekt na lidské zdraví nebo životní prostředí jako celek, který musí být dosažen v daném období a nesmí být překračován jinak, než je stanoveno. Je to pevná hodnota přípustné úrovně znečištění ovzduší, která nesmí být překračována o více než je mez tolerance (MT), vyjádřená jako podíl imisního limitu v procentech, o který může být tento limit v období stanoveném zákonem o ovzduší (po jeho vydání) a jeho prováděcími předpisy, překročen.

MT – mez tolerance představuje procento imisního limitu, o které může být překročen za podmínek stanovených směrnicí 2008/50/ES a směrnicemi souvisejícími. Popis stavu znečištění ovzduší výčtem úrovní imisních charakteristik látek, měřených v dané lokalitě a jejich poměru k stanoveným imisním limitům je relativně komplikovaný a pro klasifikaci zájmového území jsme použili klasifikaci z publikace „Znečištění ovzduší na území České republiky v roce 1997“ [15], kterou vydal ČHMÚ Praha.

7.3.2.1 Přípustné úrovně znečištění (imisní limity)

Imisní limity pro sledované škodliviny jsou uvedeny v následujících tabulkách – Tabulka 17, Tabulka 18, Tabulka 19, Tabulka 20, Tabulka 21, Tabulka 22, Tabulka 23, Tabulka 24, Tabulka 25, Tabulka 26 a Tabulka 27.

Tabulka 17 Imisní limity vyhlášené pro ochranu zdraví lidí a přípustné četnosti jejich překročení

Znečišťující látka	Doba průměrování	Imisní limit	Maximální počet překročení
Oxid dusičitý	1 hodina	200 $\mu g.m^{-3}$	18
Oxid dusičitý	1 kalendářní rok	40 $\mu g.m^{-3}$	-
Oxid uhelnatý	max. denní osmihodinový průměr (1)	10 $mg.m^{-3}$	-
PM_{10}	24 hodin	50 $\mu g.m^{-3}$	35
PM_{10}	1 kalendářní rok	40 $\mu g.m^{-3}$	-

Poznámka

(1) Maximální denní osmihodinová průměrná koncentrace se stanoví posouzením osmihodinových klouzavých průměrů počítaných z hodinových údajů a aktualizovaných každou hodinu. Každý osmihodinový průměr se přiřadí ke dni, ve kterém končí, tj. první výpočet je proveden z hodinových koncentrací během periody 17:00 předešlého dne a 01:00 daného dne. Poslední výpočet pro daný den se provede pro periodu od 16:00 do 24:00.

Tabulka 18: Imisní limity vyhlášené pro ochranu ekosystémů a vegetace

Znečišťující látka	Doba průměrování	Imisní limit
Oxidy dusíku (1)	1 kalendářní rok	30 $\mu g.m^{-3}$

Poznámka

(1) *Součet objemových poměrů (ppb_v) oxidu dusnatého a oxidu dusičitého vyjádřený v jednotkách hmotnostní koncentrace oxidu dusičitého.*

Tabulka 19: Imisní limity pro celkový obsah znečišťující látky v částicích PM_{10} vyhlášené pro ochranu zdraví lidí

Znečišťující látka	Doba průměrování	Imisní limit
Benzo(a)pyren	1 kalendářní rok	1 $ng.m^{-3}$

7.3.3 Výstupní údaje

Výstupními údaji z programu SYMOS jsou imisní koncentrace znečišťujících látek vypočtené v referenčních bodech. Maximální imisní krátkodobé koncentrace udávají maximální hodnotu vypočtenou v daném referenčním bodě s uvedením třídy stability, třídy rychlosti větru a směru větru, při kterém k maximální imisní koncentraci dochází. Hodnoty jsou uvedeny v mikrogramech/m^3 (µg/m^3). Průměrné roční koncentrace udávají roční zatížení území. Hodnoty jsou uvedeny rovněž v mikrogramech/m^3 (µg/m^3).

Všechny uvedené hodnoty se týkají pouze příspěvku dopravy k celkovému znečištění ovzduší. Žádná ze znečišťujících látek nepřekročila imisní limit. Nejhorší škodlivinou z pohledu celkového příspěvku dopravy jsou NO_2 a PM_{10}. Podrobněji jsou jednotlivé škodliviny popsány v následujícím textu.

7.3.3.1 Oxidy dusíku (NO_x), oxid dusičitý (NO_2)

Oxidy dusíku jsou ve většině případů emitovány převážně ve formě oxidu dusnatého (NO), který je ve vnějším ovzduší rychle oxidován přítomnými oxidanty na oxid dusičitý (NO_2). Oxidy dusíku mohou podléhat reakcím vedoucím ke vzniku řady dalších organických dusíkatých sloučenin. Oxidy dusíku mají stanoven imisní limit pro ochranu ekosystémů a vegetace a to formou průměrné roční koncentrace 30 µg/m^3 .

Tabulka 20 Průměrné roční koncentrace NO_x µg/m^3

Průměr	Median	Minimum	Maximum
0,77	0,38	0,02	8,27

Oxid dusičitý NO_2 je z hlediska účinků na lidské zdraví významnější a je o něm k dispozici nejvíce údajů. Oxid dusičitý je dráždivý plyn červenohnědé barvy, silně oxidující, štiplavě dusivě páchnoucí. Protože není příliš rozpustný ve vodě, je při inhalaci jen zčásti zadržen v horních cestách dýchacích a proniká až do plicní periferie. Prahovou koncentraci pachu uvádějí různí autoři mezi 200 až 410 µg/m^3.

Imisní limit: Průměrná roční koncentrace 40 µg/m^3.

Maximální hodinová koncentrace 200 µg/ m^3.

Tabulka 21 Průměrné roční koncentrace NO_2 µg/ m^3

Průměr	Median	Minimum	Maximum
1,74	1,03	0,08	15,45

Tabulka 22 Maximální hodinová koncentrace NO_2 µg/ m^3

Průměr	Median	Minimum	Maximum
10,49	6,34	0,48	86,90

Nejvýznamnějším zdrojem imisního zatížení touto škodlivinou je obecně automobilová doprava, a to především na místních komunikacích projíždějících městem. Nejzatíženější lokalitou na území města je křižovatka silnice I/13 a ulice Podmokelská v centrální části města. Dále se jedná o ulice Kamenická, Benešovská a Myslbekova. V nejzatíženějších lokalitách se pohybuji hodnoty na cca 1/3 imisního limitu. Kartogramy znečištění na celém území města jsou uvedeny v PŘÍLOHA Č. 14 (část 14.3, 14.4 a 14.5).

7.3.3.2 Oxid uhelnatý (CO)

Oxid uhelnatý je bezbarvý jedovatý plyn bez chuti a zápachu, nedráždivý. Je mírně lehčí než vzduch, ale se vzduchem se mísí. Je obsažen ve svítiplynu, v generátorovém a ve vodním plynu; má silně redukční vlastnosti. V přírodě je přítomen v nepatrném množství v atmosféře, kde vzniká především fotolýzou oxidu uhličitého působením ultrafialového záření, jako produkt nedokonalého spalování fosilních paliv i biomasy.

Imisní limit je stanoven jako maximální denní osmihodinový průměr: 10 $mg.m^{-3}$.

Tabulka 23 Maximální denní osmihodinový průměr CO ng/m^3

Průměr	Median	Minimum	Maximum
0,22	0,13	0,01	2,90

Z pohledu této škodliviny je doprava marginálním zdrojem. Nejvyšší koncentrace se vyskytují podél silnic s vysokými intenzitami dopravy v centrální části města. Kartogram koncentrací je uveden v PŘÍLOHA Č. 14 (část 14.6).

7.3.3.3 Pevné částice (PM_{10})

Prašný aerosol – vyvolává změnu funkce i kvality řasinkového epitelu v horních dýchacích cestách, mohou vyvolávat hypersekreci bronchiálního hlenu, snižují samočistící schopnost dýchacího systému. Takto jsou vytvořeny vhodné podmínky pro vznik zánětlivých změn na podkladě bakteriální či virové infekce. Z hygienického hlediska jsou nejnebezpečnější částice menší než 0,2 µm, které mohou vnikat hluboko do dýchacích cest, až do plicních alveolů (respirabilní podíl). V případě, že obsahují i další škodliviny, jako např. těžké kovy, jejich škodlivost prudce vzrůstá.

Imisní limit: Průměrná roční koncentrace 40 µg/m^3.

Denní koncentrace 50 µg/m^3.

Tabulka 24 Průměrné roční koncentrace PM_{10} µg/m^3

Průměr	Median	Minimum	Maximum
0,39	0,24	0,01	3,01

Tabulka 25 Denní koncentrace PM_{10} µg/m^3

Průměr	Median	Minimum	Maximum
6,80	5,03	0,37	45,30

Veškeré vypočtené koncentrace ve všech výpočtových bodech jsou pro tuto imisní charakteristiku pod úrovní platných imisních limitů. U průměrných ročních koncentrací jsou příspěvky zhruba na 10% limitní hodnoty. U denních koncentrací byla vypočtena nejvyšší hodnota 45,3 µg/m^3, což odpovídá cca 90% limitu. Takto vysoké koncentrace byly spočteny v centrální části města a dále pak v jižní části města podél silnice I/62. Mapy znázorňující koncentrační rozdělení obsahuje PŘÍLOHA Č. 14 (část 14.7 a 14.8).

7.3.3.4 Benzo(a)pyren (B(a)P)

Benzo(a)pyren je řazen mezi organické perzistentní polutanty. Benzo(a)pyren je silně karcinogenní a mutagenní. Může být vdechnut, ale prostupuje do organismu i pokožkou. Ohrožuje zdravý vývoj plodu, je zde velké riziko onemocnění rakovinou a způsobuje podráždění nebo až popálení kůže.

Imisní limit: Průměrná roční koncentrace 1 ng/m^3.

Tabulka 26 Průměrné roční koncentrace B(a)P ng/m^3

Průměr	Median	Minimum	Maximum
0,010	0,006	0,0002	0,150

Benzo (a) Pyren je jednoznačně nejproblematičtější škodlivinou města Děčína. Imisní limity pro tuto škodlivinu jsou překračovány na cca 10% území města. Jednoznačně nejdůležitější zdroje jsou nevyjmenované zdroje lokálního vytápění, které mohou spalovat kromě klasických paliv jako je zemní plyn také dřevo, uhlí a různý domovní odpad. Tyto typy zdrojů jsou prokazatelně (i na základě výsledků reálných měření) dominantním zdrojem této znečišťující látky. Automobilová doprava taktéž přispívá k této situaci, avšak nikoliv tak

významně jako malé spalovací zdroje. Mapy s koncentracemi obsahuje PŘÍLOHA Č. 14 (část 14.9).

7.3.3.5 Oxid uhličitý (CO_2)

Oxid uhličitý je bezbarvý plyn bez chuti a zápachu; při vyšších koncentracích může mít v ústech slabě nakyslou chuť. Oxid uhličitý se podílí na vzniku skleníkového efektu. Celkově má však na skleníkovém efektu nižší vliv než vodní pára, která se na něm podílí z více než 60 procent. Nárůst oxidu uhličitého v ovzduší je obecně považován za hlavní příčinu globálního oteplování. Jeho produkce souvisí se spalovacími procesy. Pro tuto škodlivinu není stanoven imisní limit.

Tabulka 27 Průměrné roční koncentrace CO2 mg/m^3

Průměr	Median	Minimum	Maximum
21,57	10,00	0,04	269,24

Z hlediska příspěvku dopravy k celkovému znečištění lze konstatovat, že se v Děčíně jedná o významný zdroj. Nejvyšší koncentrace jsou situovány v okolí významných silnic, a to především v centrální části města. Podrobnější mapové znázornění imisních koncentrací je uvedeno v PŘÍLOHA Č. 14 (část 14.10).

7.4 HLUKOVÁ ZÁTĚŽ

Dopravní model, který je zdrojem podkladových dat hlukového modelování, je založen na ADT (průměrných denních intenzitách) převzatých z dopravního modelu, ve verzi multimodálního dopravního modelu z února roku 2019. Data byla následně zhotovitelem upravena v programu ArcGIS 10.6 a převedena do 3D formátu pro potřeby hlukového a emisního modelování. Vstupní data pro železniční a silniční dopravu byla poskytnuta od SŽDC a města Děčín. Zhotovitelem byl proveden terénní průzkum, na základě kterého byl dopravní model doplněn o vrstvu mostů, tunelů a protihlukové stěny a byla upřesněna výška budov.

Hluková zátěž je stanovena pro současný stav (2018) intenzit silniční a železniční dopravy. Závěry této výpočtové akustické studie mají sloužit jako informace o případných kritických místech a upozornit na ně, tj. k prvotní lokalizaci možných problematických míst z hlediska nadměrné hlukové zátěže. Pro přesné určení dodržení či nedodržení požadavků vyplývajících z platných hygienických limitů lze doporučit provést v dané lokalitě akreditované měření hluku v mimopracovním prostředí, které přesněji zachytí akustický stav v daném místě. Modelové výpočty hlukové zátěže jsou prováděny s ohledem na strukturu dopravy a vychází především z podkladů multimodálního dopravního modelu města Děčín.

7.4.1 Nejistota výpočtu

Přesnost výsledků výpočtu je daná především přesností a kvalitou vstupních dat. Je nutné si uvědomit, že jakýkoliv výpočtový software je pouze výkonným nástrojem pro modelování akustické situace. Přesnosti výpočtů hlukových map jsou omezeny geometrickou přesností běžně dostupných mapových podkladů a dalších vstupních dat. U digitálního mapového podkladu ZABAGED 1:10 000 je střední polohová chyba (jedná se o střední chybu, nikoliv o maximální odchylku) u bodů jednoznačně identifikovatelných v terénu (železnice, silnice, budovy aj.) odhadována na cca 5 m.

Proto, aby byl výpočtový postup, resp. použitý softwarový produkt pro výpočet hluku v území akceptovatelný, je nutné dbát na to, aby vykazoval výsledky v takové třídě přesnosti, s jakou lze získat výsledky terénními měřeními [16]. Rozdíl hodnoty *LAeq* od konvenčně správné hodnoty *LAeq* by měl být menší než 2 dB, tj. celková nejistota výpočetního modelu +/- 2 dB. Této hodnoty lze u schválených metodik výpočtů pro jednotlivé druhy hluku dosáhnout za předpokladu dostatečné korektnosti vstupních dat. Vliv dalších změn základních vstupních parametrů výpočtů na emisní hodnoty *LAeq* udává následující Tabulka 28.

Tabulka 28 Velikost další chyby výpočtu hlukových map na základě nepřesných vstupních údajů [4].

Výpočtový vstup:	Změna vstupu:	Změna hodnoty L_{Aeq}:
Intenzita dopravy	+/- 10 %	+/- 0,4 dB
Skladba dopravního proudu	+/- 5 % NA	+/- 0,5 dB
Rychlost dopravního proudu	+/- 10 %	+/- 0,8 dB
Niveleta komunikace	+/- 1 % (obousměrně)	+/- 0,3 dB
Typ povrchu	Ac (F3 = 1,1)	+/- 0,4 dB

7.4.2 Hlukové limity

Při hodnocení vlivu hluku ve venkovním prostoru se postupuje podle hodnot hluku vyjádřených v ekvivalentních hladinách akustického tlaku *LAeq* (tedy v časově integrovaných hodnotách hluku) a dalších kritérií ve vazbě na způsob využití území, druhy zdrojů hluku atd. Takové vyjádření vlivu hluku však není dokonalé, nepříznivé účinky hluku závisí i na jeho dalších vlastnostech, jako je maximální hladina hlukových událostí, jejich frekvence v čase nebo denní době. Převládající způsob hodnocení hluku dle ekvivalentní hladiny je však užitečný, srovnáváme-li vzájemně podobné hlukové situace. V běžné praxi se podle ekvivalentních hladin posuzuje ustálený nebo proměnný hluk, jako např. hluk z dopravy, hluk z většiny průmyslových zdrojů apod. Předpokládá se, že souhrnný efekt hlukových událostí vnímaných člověkem je úměrný součtu jejich zvukové energie (princip stejné energie). Proto se stanovuje jako průměr celkové energie za určitý čas T (16 hodin, 8 hodin, 1 hodina apod.),

tj. ekvivalentní hladina akustického tlaku *LAeq,T*, která je odvozena integrací hlukových úrovní s váhovým filtrem A, který záznam hluku přizpůsobuje citlivosti lidského sluchového orgánu.

Podle platných právních předpisů jsou v ČR pro hodnocení vlivu hluku z dopravy ve venkovním prostoru stanoveny hlukové indikátory časově vztažené na:

- Denní dobu – *LAeq,16h* = ekvivalentní hladina akustického tlaku stanovená pro celou denní dobu (délka 16 hodin, od 6 do 22 hodin),
- Noční dobu – *LAeq,8h* = ekvivalentní hladina akustického tlaku stanovená pro celou noční dobu (délka 8 hodin, od 22 do 6 hodin).

Hodnota těchto hlukových indikátorů může být zjišťována měřením nebo výpočtem. Výpočet pomocí hlukového modelování je např. pro účely územního plánování vhodnější a z hlediska možnosti podchycení připravovaných změn je jedině možným způsobem. Pro hlukové modelování různých zdrojů hluku byly vyvinuty odpovídající výpočtové metody, které moderní výpočtové programy ve svém algoritmu zahrnují. Hygienické limity hluku v ČR jsou dány platným nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací ve znění pozdějších předpisů [17]. Závazné stanovení nejvyšších přípustných hodnot hluku pro chráněný venkovní prostor je oprávněn provádět pouze příslušný orgán ochrany veřejného zdraví. Při dokladovaném splnění nejvyšších přípustných hodnot hluku v definovaném venkovním prostoru, lze rovněž předpokládat splnění i nejvyšších přípustných hodnot hluku ve vnitřních chráněných prostorách např. staveb pro bydlení nebo staveb občanského vybavení.

7.4.3 Výpočtový model hlukové zátěže

Jak už bylo popsáno v úvodní části, dopravní model ve verzi multimodálního dopravního modelu je z února roku 2019. Hlukový model zahrnuje data o reliéfu, pozemních komunikacích, železničních tratích a budovách. Zhotovitelem je doplněný o vrstvu protihlukových opatření u železničních tratí i pozemních komunikací, které byly získány nad rámec zakázky terénním průzkumem, včetně výšek budov. Zadavatelem nebyla poskytnuta vrstva obyvatelstva města Děčín, tudíž není provedeno přímé vyhodnocení na počet obyvatel zasažených hlukem. Pro vlastní výpočet byla použita verze programu SoundPLAN 8.1 32 Bit, který je jedním z celosvětově rozšířených softwarů pro modelování dopravního a průmyslového hluku. Mapy silniční i železniční hlukové zátěže z dopravy byly vypočteny v tomto programu s prostorovým rozlišením 10 m ve výšce 3 m nad povrchem terénu tak, aby bylo možno nad vypočtenými hodnotami vygenerovat dostatečně podrobné mapové výstupy. Modelové výpočty hlukové zátěže byly provedeny s ohledem na strukturu dopravy a plně vychází z podkladů multimodálního dopravního modelu města Děčín.

7.4.4 Metodika výpočtu

7.4.4.1 Silniční doprava

Hluková zátěž ze silniční dopravy byla počítána pro skelet komunikační sítě vycházející z multimodálního modelu. Data o průměrných intenzitách provozu na pozemních komunikacích byla generovaná z modelu dopravy. Na některých částech pozemní komunikační sítě je nulová intenzita provozu. Z toho dále vyplývá, že hodnocení výsledků hlukové zátěže je relevantní pro nejzatíženější pozemní komunikace a budovy v její blízkosti. Jelikož v poskytnutém dopravním modelu nejsou zahrnuty veškeré pozemní komunikace, nelze relevantně provést hodnocení hlukové zátěže v těchto oblastech, kde dominantní zdroj hluku je již tvořen provozem vozidel po dalších či místních komunikacích. Tj. získaná hluková mapa nevypovídá o situaci v místech, kde intenzita provozu je ovlivněna dalšími vozidly z jiných pozemních komunikací, než z provozu modelovaného na páteřní síti pozemních komunikací. Tedy celková hluková zátěž působící na obyvatelstvo ze silniční dopravy v aglomeraci obce Děčína je vyšší (především v oblastech, kde nejsou dopravní data, a není zahrnut vliv ostatních pozemních komunikací).

Výpočet hlukové zátěže ze silniční dopravy byl modelován dle francouzského standardu „NMPB-Routes-2008“ [18], která je doporučenou výpočtovou metodikou dle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES ze dne 25. června 2002, o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí [19].

V rámci silniční dopravy uvažuje hlukový model tyto kategorie: OA, LNV, TNV a BUS. Do hlukového modelu rovněž vstupuje rychlost dopravního proudu, plynulost provozu a modelované dopravní intenzity podle [20] a údaje o povrchu komunikace a mostech na modelované síti. Silniční mosty byly do modelu zadávány manuálně v GIS prostředí. Vzhledem k nedostatku podkladových dat byl na všech úsecích sítě zvolen pro ČR nejtypičtější povrch ACO 11 (asfaltový beton pro obrusné vrstvy) s průměrným stářím 5 let, což je rovněž typické pro ČR. V případě OA, LNV a TNV byla ADT přepočítána poměrově na průměrnou denní hodinovou intenzitu a průměrnou noční hodinovou intenzitu, což je formát vstupů, které vyžaduje použitá metodika. Simulace byla provedena dle platných rychlostních limitů ve městě, tj. 50 km/h v obci a 90 km/h mimo obec, v obytných zónách byla zadána rychlost 30 km/h.

Údaje o komunikacích a dalších složkách modelu uvedených výše byly v dalším kroku importovány z prostředí GIS do programu SoundPLAN. Na těchto vstupních datech byl proveden výpočet *LAeq* (ekvivalentní hladina akustického tlaku) pro den (6-22 hod.) a noc (22-6 hod.) pro silniční dopravu.

7.4.4.2 Železniční doprava

Hluková zátěž z železniční dopravy byla počítána pro všechny železniční tratě města Děčín. Do výpočtového modelování železniční dopravy byla také zahrnuta vlečka přístav Loubí, která je zaústěna do celostátní dráhy v železniční stanici Děčín východ. Podkladová data s údaji o počtu průjezdů jednotlivých vlakových souprav byla poskytnuta SŽDC, traťové rychlosti byly manuálně v GIS doplněny z aktuálních jízdních řádů, technické parametry trati a protihlukové stěny byly získány terénním průzkumem, intenzity provozu na vlečce byly poskytnuty provozovatelem. Manuálně byly do modelu také zadány železniční mosty i tunely.

Výpočet byl proveden v programu SoundPLAN dle německé výpočtové metodiky „Schall 03-2012“, výpočet šíření hluku je v tomto standardu prováděn dle postupů vycházejících z normy ČSN ISO 9613-2. Tento německý výpočtový standard je také doporučen v metodickém materiálu SŽDC „Metodický pokyn pro hodnocení a řízení hluku ze železniční dopravy“, který byl vydán v roce 2018 [21].

Na základě analýzy složení vozového parku (druh vlaku – nákladní/osobní, hmotnosti, jízdního řádu a motorové či dieselové trakce) a také rychlosti jednotlivých souprav byl definován počet vlaků s konkrétními „hlukovými“ vlastnostmi na každé trati. Vstupem do hlukového modelu byla data o ADT poměrově rozpočítána mezi den a noc a mezi jednotlivé typy vlaků. Do modelu byla rovněž zahrnuta traťová rychlost (tabulky traťových poměrů) a typ kolejového svršku. Pro pružné uchycení kolejnic byla korekce - 2 až -10 dB v závislosti na rychlosti podle [22].

7.4.5 Výsledky a jejich zhodnocení

Výstupem jsou příslušné isofonové mapy hlukové zátěže včetně hlukových map fasád objektů venkovních staveb pro silniční a železniční dopravu pro denní a noční dobu. Jednotlivé mapy, které zobrazují vyhodnocení dané varianty a situace jsou vytvořeny jako pásmové mapy, jež znázorňují přímo zatížení umístěné zástavby v pěti decibelové škále. Pěti decibelová škála byla zvolena v souvislosti ve vztahu k platným hlukovým limitům vzhledem k jednotlivým zdrojům hluku (silnice, železnice) a denní době (den, noc). Hlukové mapy a hlukové mapy fasáda města Děčín obsahuje PŘÍLOHA Č. 14 (části 14.11, 14.12, 14.13, 14.14, 14.15, 14.16, 14.17 a 14.18).

Hlukové mapy fasád jsou vertikální hlukové mapy zobrazovány v barevných plochách, kde každá barevná plocha charakterizuje předem stanovené akustické zatížení vertikální struktury. Jsou opět vytvořeny v 5 dB barevném škálování pro fasády objektů. Pokud měřenou plochu protíná více isofon, pak má tento úsek barvu nejvyšší isofony. Z hlukových map fasád objektů lze vyčíst, jaký nejvyšší hluk je na dané budově po celém jejím obvodu ve výpočtové výšce 3 m. Hladina hluku na jednotlivých částech fasády se může lišit. Nejzatíženější jsou fasády přivrácené ke zdroji hluku. Z „Odborného doporučení pro měření

a hodnocení hluku v mimopracovním prostředí“ [23], vydaného v březnu roku 2018, jenž je koncipováno jako odborná příručka pro osoby, které měří a hodnotí hluk v mimopracovním prostředí pro účely ochrany veřejného zdraví před hlukem, vyplývá také možnost na základě NV č. 272/2011 Sb. ve znění pozdějších předpisů, přiznání či nepřiznání limitu na starou hlukovou zátěž, popřípadě limitu po odejmutí staré hlukové zátěže. To znamená, že každá budova může mít jiný hlukový limit a dochází k situacím, že může být překročen limit u vzdálenější stavby.

Co se týká provozu na železničních tratích, dle zákona o drahách č. 266/1994 Sb. [24], je definováno ochranné pásmo dráhy, limity jsou stanoveny v NV č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů.

Obecně lze říci, že dle legislativy je v ČR stanovených několik druhů limitů, ovšem stanovené imisní limity lze považovat za mez přijatelného rizika, nikoliv za bezpečný práh. Jsou určitým společenským kompromisem a jejich překročení neznamená akutní poškození zdraví. Rozhodování o limitu v rámci politického normativního procesu jen zčásti vychází z vědeckých podkladů, ale bere v úvahu i ekonomická omezení a sladění konkurujících si zájmů ve společnosti. Dá se říci, že pokud je splněn hygienický limit pro noční dobu, je splněn tento limit i pro denní dobu. Během noční doby při spánku totiž nemají obyvatelé před hlukovou zátěží možnost úniku, avšak přes den se většina z nich nalézá mimo své bydliště. Z tohoto důvodu jsou pro celkové hodnocení relevantnější mapy zobrazující hlukové zatížení v průběhu noci (maximální limit pro silniční dopravu v noční době je 60 dB, pro železnici 65 dB). Na některých lokalitách, byť pravděpodobně nejsou přesaženy stanovené hygienické limity platnou legislativou, ovšem díky vysoké koncentraci obyvatelstva může docházet k celkově vyšším negativním vlivům na obyvatelstvo. Jedná se především o následující vybrané lokality, na které by bylo vhodné zaměřit pozornost, jelikož je zde nadměrný hluk z dopravy ve vztahu k vysoké koncentraci žijících a ovlivněných obyvatel:

Silniční hluk

- ulice Ústecká od vjezdu do města po úroveň ulice Květinová,
- ulice Teplická od vjezdu do města po křížení s ulicí Pivovarská,
- ulice Teplická od křížení s ulicí Pivovarská po křížení s ulicí Prokopa Holého,
- okolí kruhového objezdu mezi ulicemi Dělnická, Hankova, Ruská, Slovanská a J. z Poděbrad,
- ulice Čsl. mládeže,
- ulice Labské nábřeží od křížení s Tyršovým mostem po okružní křižovatku společnou s ulicemi Předmostí a Čsl. mládeže,
- úsek od Tyršovy ulice přes Masarykovo nám. na okružní křižovatku a ulice Pohraniční a Myslbekova po okolí nám. Svobody,
- ulice Podmokelská,

- ulice Kamenická,
- část od ulice Vítězství v křížení s ulicí Potoční po ulici Litoměřická na most přes řeku Ploučnici.

Železniční hluk

- železniční most mezi městskými částmi Nové Město a Horní Žleb,
- úsek mezi stanicemi Dolní Žleb zastávka a Dolní Žleb,
- ulice Labské nábřeží,
- okolí stanice Děčín hl. n.,
- okolí stanice Děčín - Čertova Voda,
- okolí stanice Děčín - Prostřední Žleb,
- ulice Ústecká od okraje města po křížení s ulicí Květinová,
- ulice Slepá a K. Světlé,
- městská část Jakuby,
- úsek mezi stanicí Boletice n. Labem a ulicí Okružní,
- okolí stanice Křešice u Děčína,
- ulice Družinová,
- úsek mezi ulicemi Růžová – Zelená – Březová.

Vyšší benefit mají aktivní opatření (např. nízkohlučný povrch na komunikaci, kolejnicové bokovnice, snížení rychlosti), jelikož tato opatření zasahují celé předmětné území, tedy nechrání jen obyvatelstvo zasažené nadlimitní hlukovou zátěží, ovšem přispívají ke zklidnění hlukové zátěže i u méně exponovaného obyvatelstva, které je tímto zdrojem hluku též obtěžováno. Oproti tomu pasivní protihluková opatření (např. protihlukové stěny, zemní valy apod.) nebo přímo individuální protihluková opatření (zesílení obvodového pláště zasažených objektů - protihluková okna) chrání pouze vnitřní chráněný prostor dotčených obyvatel, u nichž byl přesažen hygienický limit, kdy toto opatření nemá vliv na další dotčenou populaci v předmětném území, které je hlukem taktéž obtěžováno, však pod legislativně stanoveným hygienickým limitem. Obecně existují variantní řešení, jak v lokalitách nadměrnou hlukovou zátěž řešit, respektive je možné vycházet z dílčího souboru opatření.

Kritická místa nadměrné hlukové zátěže pro silniční dopravu korespondují především s hlavními silničními tahy přes město (I/62, I/13). Podél ulice Teplická se nacházejí jak komerční objekty, tak obytná zástavba, kdy jsou obyvatelé obtěžování nadměrným hlukem ze silniční dopravy. Oproti tomu podél ulice Ústecká se z jedné strany nachází řeka Labe a ze strany druhé až obytná zástavba. Další dopravní tepnou, v jejímž okolí jsou lidé obtěžováni nadměrnou zátěží, je ulice Kamenická, přičemž za kritičtější místo by se dal považovat i trojúhelník mezi ulicemi Kamenická – Benešovská – Lipová, protože se zde mezi dvěma vytíženými komunikacemi nachází obytná zástavba. V okolí okružní křižovatky na ulici Dělnická se nachází jeden obytný objekt, který je zasažen nadlimitní hlukovou zátěží, zbylé objekty jsou komerční. Ulice Podmokelská, v níž také dochází ke zvýšení hluku, je částečně

obestavěna obytnou zástavbou a částečně parkem. V její blízkosti se nachází autobusové nádraží. Na tuto ulici navazuje další úsek, ulice Čsl. mládeže, a to přes okružní křižovatku po ulici Labské nábřeží po jejím křížení s Tyršovým mostem. Jako kritické místo se dle výsledných map jeví také Nový most, ale zde nedochází k obtěžování obyvatel hlukem, protože v dosahu není žádná obytná zástavba. Nepříjemnosti způsobené nadměrným hlukem pociťují obyvatelé městské části Děčín I – Děčín, a to konkrétně od Tyršovy ulice po nám. Svobody, kde nejvíce jsou zasaženi obyvatelé v ulicích Tyršova – Radniční – nám. Svobody. Při ulici Vítězství se nachází jen několik málo obydlených staveb, ovšem zástavba v blízkosti ulice Litoměřická od křižovatky s ulicí Roudnická po most přes Ploučnici je zasažena nadměrným hlukem celá. Nejvhodnějšími protihlukovými opatřeními budou v současné zástavbě ta aktivní či individuální, pasivní opatření budou vhodná spíše mimo lokality se zástavbou a křižovatky. Snížení rychlosti by však pravděpodobně mohlo způsobit další dopravní komplikace (např. doba průjezdu městem).

Obdobně místa nadměrné hlukové zátěže pro železniční dopravu odpovídají hlavnímu železničnímu koridoru (v jízdních řádech pro cestující tratě 090, 083 a 073). Kritickým místem je u železniční dopravy starý ocelový most mezi městskými částmi Nové Město a Horní Žleb (převážně pro dopravu nákladní), kde dochází k výrazné nadlimitní hlukové zátěži, avšak tímto hlukem je zasaženo minimum obyvatel a to v okolí mostu na ulicích Labské nábřeží a Žlebská. Pro snížení této zátěže by měl být celý most zrekonstruován. V blízkosti tratě 083 v městské části Dolní Žleb se nachází zástavba rodinných a rekreačních objektů, jejichž obyvatelé jsou obtěžováni hlukem ze železniční dopravy, ať už osobními vlaky, jenž zde brzdí a staví, nebo rychlíky a nákladními vlaky, které zde projíždějí. Obdobná situace je podél trati mezi stanicemi Děčín - Čertova Voda a Děčín - Prostřední Žleb. V okolí stanice Děčín - Prostřední Žleb dochází ke kombinaci hlukových zátěží z tratí 090 i 073 (starý železniční most) a proto lze považovat toto místo za kritické. Silně obtěžovaní jsou obyvatelé podél ulice Labské nábřeží právě od železničního mostu (od Horního Žlebu) po vjezd do tunelu, dále pak mezi tunely (poblíž Tyršova mostu) a také v okolí stanice Děčín hl. n., kde dochází k synergickému účinku hlukové zátěže ze železniční i silniční dopravy. Pro synergii však hygienické limity neexistují a proto, i když mohou být limity dle NV č. 272/2011 Sb. pro železnici či pozemní komunikaci splněny, akustická pohoda obyvatel může být významně negativně ovlivněna. Bohužel zde nemohou být instalovány protihlukové stěny (geografie místa, železniční přejezdy), ale mohly by být využity například kolejnicové bokovnice. Dala by se také snížit rychlost projíždějících vlaků, ale tím by se jen prodloužila doba průjezdu a snížila propustnost trati. K obtěžování obyvatel nadlimitním železničním hlukem dochází také podél ulice K. Světlé, kde se již nachází podél trati protihluková stěna, a tak by mělo dojít k její kombinaci s dalším opatřením. V ulici Slepá je situace obdobná, zde se ale protihluková stěna nalézá jen na jedné části, nikoliv v celé její délce. Tento železniční koridor (trať 090) dále pokračuje podél ulice Ústecká od křížení s ulicí Květinová až po okraj města, kde opět dochází k vysoké hlukové zátěži. V některých částech této trati není aplikováno žádné protihlukové opatření. V jižní části města zvané Jakuby, podél trati 073, dochází

k produkci nadměrného hluku, kdy k podobné situaci dochází na této trati také od ulice Okružní po železniční stanici Boletice nad Labem a v okolí stanice Křešice u Děčína. Vhodným protihlukovým opatřením by byly vzhledem k existující zástavbě kolejnicové bokovnice nebo protihluková okna. Ke zvýšené hlukové zátěži dochází poblíž ulice Družinová (kolmá na ulici Vítězství), kde může být např. instalována protihluková stěna. Trojúhelníkový úsek mezi ulicemi Růžová-Zelená-Březová se nachází na křížení tratí 073 a 081 a proto je zde vyšší hluková zátěž. Dalším kritickým místem je místo poblíž centra se starou zástavbou podél trati 073 (úsek od stanice Děčín východ po tunely směrem ke starému ocelovému mostu mezi městskými částmi Děčín I - Děčín a Děčín II - Novým Městem), kde je nemožné realizovat protihlukové stěny pro nedostatek místa.

Byla zpracována analýza celého předmětného území v globálním měřítku, v dalším kroku pro přesnou identifikaci kritických míst („hot spots“) by bylo možné rozpracovat konkrétní detailnější rozbor.

Použitá literatura ke kapitole 7:

[1] ŠPIČKA, L. et al. Environmentální a ekonomické posouzení opatření podpory čistých vozidel ve městech. Závěrečná zpráva. CDV. Brno. 2011. 104 s.

[2] ADAMEC, V. et al. Doprava, zdraví a životní prostředí. GRADA. Praha. 2008. 160 s.

[3] EDIP (2009): Dopravně inženýrská data pro kvantifikaci vlivů automobilové dopravy na životní prostředí. EDIP, Liberec, 48 s. ISBN 978-80-87394-00-7.

[4] KAREL, J. et al. (2016): Zjištění aktuální dynamické skladby vozového parku v roce 2015. Prognóza skladby vozového parku do roku 2040. ATEM. Praha. 211 s.

[5] KAREL, J. et al. (2017): Předběžné stanovisko k předpokládaným dopadům k zavedení nízkoemisní zóny na emisní a imisní situaci na území hl. m. Prahy. ATEM. Praha. 18 s.

[6] MÁCA V. a kol. (2014): Metodika pro hodnocení emisí zdravotně rizikových látek ze silniční dopravy a externích nákladů v důsledku jejich působení na lidské zdraví. TA ČR, COŽP UK.

[7] ATEM (2013): MEFA 13 – Uživatelská příručka. ATEM, s.r.o. Praha. 51 s.

[8] KAREL, J. et al. (2015): Metodika pro výpočet emisí částic pocházejících z resuspenze ze silniční dopravy. CENEST. Praha. 154 s.

[9] EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook 2016 [online]. Dostupný na www: http://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2016.

[10] SEAP (2010). How to develop a sustainable energy action plan (SEAP) - Guidebook. Luxembourg: Publications Office of the European Union, 120 s. Dostupný na www: https://www.eumayors.eu/IMG/pdf/seap_guidelines_en.pdf.

[11] MATĚJOVSKÝ, Vladimír. Automobilová paliva. Praha: Grada, 2005. ISBN 80-247-0350-5.

[12] LIČBINSKÝ, R. et al. Zpráva k zakázce „Měření Imisí 2013 – lokalita Holešovičky“. CDV. Brno. 2016. 57 s.

[13] Zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší v platném znění

[14] BUBNÍK, J. Symos 97 Systém modelování stacionárních zdrojů – Metodická příručka. ČHMÚ, 1998 (aktualizace 2014), Praha, str. 69.

[15] FIALA J. et al. (1998): Znečištění ovzduší na území České republiky v roce 1997. ČHMÚ, Praha. 192 str. ISBN: 80-85813-62-9.

[16] Metodický návod pro měření a hodnocení hluku v mimopracovním prostředí. Věstník, částka 11, MZČR. Praha, 2017.

[17] Zákon č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací ve znění pozdějších předpisů.

DUTILLEUX, G. et al. NMPB-Routes-2008: The Revision of the French Method for Road Traffic Noise Prediction. Acta Acustica United with Acustica [online]. 2010. vol. 96, s. 452 – 462. Dostupný na:

https://www.researchgate.net/journal/1610-1928_Acta_Acustica_united_with_Acustica.

[19] 2002/49/ES: 2002. Směrnice Evropského parlamentu a Rady Evropy ze dne 25. června 2002 Hodnocení a management environmentálního hluku (anglicky). Brusel: Official Journal of the European Communities, 2002.

[20] LEDVINOVÁ, M. Dopravní význam a kapacita komunikací. PERNER´S CONTACTS [online]. 2008. vol. 3, no. 4, s. 68 – 73. Dostupný na: http://pernerscontacts.upce.cz/11_2008/ledvinova.pdf.

[21] Metodický pokyn pro hodnocení a řízení hluku ze železniční dopravy. SŽDC, Praha. 2018.

[22] TÝFA, L., LÁDYŠ, L. et al. Metodika stanovení korekcí emisí hluku v závislosti na konstrukci železničního svršku v podmínkách České republiky. VÚT. Praha, 2013. 36 s.

[23] Odborné doporučení pro měření a hodnocení hluku v mimopracovním prostředí verze 1.0. Zdravotní ústav se sídlem v Ostravě, NRL pro komunální hluk, 2018.

[24] Zákon č. 266/1994 Sb., zákon o drahách.

[25] LÁDYŠ, L. a kol. Systémová podpora interaktivního ovlivňování vývoje hlukové situace v okolí dálnic a silnic I. třídy. Ekola group, spol. s r. o., Praha, 2006.

8 VEŘEJNÝ PROSTOR

Veřejný prostor je místem života společnosti a místem společenské komunikace. Dochází zde k setkáním, ke kontaktům a komunikaci mezi lidmi. Kvalita veřejného prostoru je mimo jiné určována přítomností pěších, kteří se na těchto plochách cítí bezpečně, ale i estetikou a čistotou prostředí.

V současné době je trendem klást důraz na kvalitní veřejný prostor a místo pro volné trávení času. Mezi takové prostory patří zejména náměstí a na ně navazující komunikace.

V současné době probíhá první etapa revitalizace území v části Podmokly. V této etapě je revitalizováno Husovo náměstí a ulice Prokopa Holého. V následujících etapách dojde k revitalizaci uličních prostor v ulicích Thomayerova, Teplická a Bezručova. Stavební úpravy se dotknou i přednádražního prostoru, kde je vysoká intenzita pěších mezi nádražím, obchodními, administrativními a jinými cíli.

Naproti tomu na Masarykově náměstí se již podařilo především jihovýchodní části území vytvořit bezbariérové prostranství, které umožňuje chodcům volný pohyb.

Přes tyto provedené a zamýšlené dílčí kroky existují i další veřejné prostory, které by bylo potřeba vhodně upravit. Mezi takové lokality patří Zámecké náměstí, na kterém se sbíhají cesta vedoucí od zámku a ulice Křížová. Ve strategickém plánu města jsou dále zmíněny úpravy ulice Křížová, která je významnou spojnicí pro pěší mezi Tyršovým mostem a náměstím Svobody a přilehlým okolím.

Problémy s množstvím parkujících vozidel se vyskytují i na dalších náměstích. Tyto problémy by měly být řešeny pomocí organizace dopravy a stavebních úprav, které by měly vzejít z architektonických soutěží na jednotlivá prostranství.

8.1 SWOT ANALÝZA

SILNÉ STRÁNKY

- Atraktivita města
- Vůle města rekonstruovat veřejné plochy

SLABÉ STRÁNKY

- Chybějící přímé propojení mezi hlavním nádražím a centrem města na pravém břehu řeky Labe
- Špatný stav povrchů a velké množství parkujících vozidel

PŘÍLEŽITOSTI

- Zkvalitnění životního prostoru
- Zvýšení objemu pěší dopravy
- Zvýšení objemu cyklistické dopravy
- Realizace přímého propojení mezi centry na pravém a levém břehu řeky Labe
- Revitalizace stávajících veřejných prostor
- Revitalizace nábřeží Labe, Jílovského potoka, vytvoření nových volnočasových prostorů

HROZBY

- Nedostatek finanční prostředků
- Neochota vedení města nebo obyvatel vůči změnám

9 VEŘEJNÁ DOPRAVA

9.1 INTEGROVANÝ DOPRAVNÍ SYSTÉM

V Ústeckém kraji docházelo od roku 2002 k postupnému zavádění prvků integrovaného dopravního systému. Samotný integrovaný dopravní systém však ve své podstatě vznikl až v roce 2014. Hlavním cílem vytvoření nového IDS, který dostal název Doprava Ústeckého kraje (DÚK), bylo zavedení možnosti cestovat různými dopravními módy a s různými dopravci na území Ústeckého kraje na jednu vzájemně uznávanou jízdenku.

Městská autobusová doprava (MAD) v Děčíně byla do krajského systému integrována postupně. Od začátku roku 2015 byl na celém území spuštěn jednotný zónově-relační tarif, dopravní obslužnost na území Ústeckého kraje byla optimalizována, byly odstraněny souběžné linky a souběžné spoje (železničních i autobusových linek), řešeny návaznosti a zvýšeny standardy kvality. Spuštění integrovaného dopravního systému se postupně dotklo i Děčína, kdy bylo několik autobusových linek obsluhujících obce v okolí Děčína převedeno v průběhu roku 2015 a 2016 z režimu MAD do režimu VLD. Společným úsilím všech dotčených stran se však podařilo sjednat tarifní integraci MAD v Děčíně s Dopravou Ústeckého kraje až od poloviny roku 2016. Od poloviny roku 2016 byl městský tarif plně implementován do tarifu Dopravy Ústeckého kraje a na všech linkách veřejné dopravy v území tak platí jednotný tarifní systém Dopravy Ústeckého kraje. Město Děčín je zařazeno do tarifní zóny 301. Držitelé jízdenek platných v zóně 301, případně v dalších přilehlých zónách (na území města Děčína se jedná o část Dolní Žleb, která je samostatnou zónou 329), tak mohou používat pro své cesty po území města kromě spojů MAD i spoje VLD.

V současné době jsou veškeré linky veřejné dopravy (železniční, regionální autobusová, MAD a lodní doprava) na území Děčína i v jeho širším okolí začleněny do systému Doprava Ústeckého kraje. Integrovaná doprava je ve své současné podobě funkční a efektivní.

Plán dopravní obslužnosti Ústeckého kraje předpokládá ve výhledových obdobích řešení a posílení integrace systému MAD s VLD, posílení především dopravní funkce, tj. řešení vyšší míry provázanosti jednotlivých linek VLD a MAD a zřetelnějšímu vymezení přepravních funkcí na společných úsecích. V nejbližším období se také počítá se vznikem centrálního dispečinku DÚK.

9.2 ZHODNOCENÍ STAVU DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI ÚZEMÍ

Řešené území města Děčín je z hlediska dopravní obslužnosti obsluhováno především linkami městské autobusové dopravy (MAD), vybrané okrajové části jsou obsluhovány pouze autobusovými linkami integrovaného systému DÚK, příp. pouze železniční dopravou. V rámci městské autobusové dopravy je provozováno 11 denních linek, 2 noční linky a 1 linka turistická. V denní době je dopravní obslužnost pomocí linek MAD zajišťována přibližně od 4. hodiny ranní do 23. hodiny večerní. Po 23. hodině dojíždějí poslední denní spoje a dopravní obslužnost od půlnoci do 4. hodiny ráno přebírají noční linky.

Autobusové linky MAD jsou označené čísly 201, 202, 204, 207, 208, 209, 210, 212, 214, 229, 237 (denní linky), 232, 233 (noční linky) a 217 (turistická linka). Všechny linky jsou koncipované jako diametrální či radiální. Všechny autobusové linky zároveň projíždějí dopravním uzlem Hlavní nádraží (tento dopravní uzel je centrem levobřežní části Děčína). Mimo linky č. 210 pak také všechny provozované linky projíždějí dopravním uzlem v Tyršově ulici a na Masarykově náměstí (tyto dvě zastávky leží v centru pravobřežní části Děčína). Autobusové linky MAD jsou provozovány pouze na území města Děčín.

Na dopravní obsluze Děčína se však podílejí i autobusové regionální linky zařazené do integrovaného dopravního systému DÚK. Jedná se celkem o 8 autobusových linek s číselným označením 402, 431, 432, 433, 434, 436, 437 a 450. Všechny tyto linky projíždějí dopravním uzlem Hlavní nádraží. Většina autobusových linek je poté ukončena na děčínském autobusovém nádraží.

Autobusové nádraží v Děčíně se nachází v ulici Uhelná. Autobusové nádraží je tvořeno 8 nástupišti. Tyto nástupiště využívají jak linky MHD, tak linky DÚK. Součástí nádraží jsou i odstavné prostory pro autobusy, parkoviště, dispečink a odbavovací hala. Celý prostor autobusového nádraží protíná zmíněná jednosměrná, dvoupruhová ul. Uhelná, která tvoří silnici 1. třídy I/13. Nástupiště č. 7 a 8 je situováno přímo na komunikaci I/13 a ta je zároveň odděluje od ostatních nástupišť a odbavovací haly. I přes to, že tato poloha autobusového nádraží je vnímána jako provizorní, slouží již několik desítek let a lze jí v širších souvislostech vnímat jako velmi nevhodnou a nebezpečnou.

V neposlední řadě má na dopravní obslužnosti území svůj podíl i železniční doprava. I ta je zařazena do krajského integrovaného systému DÚK.

Schéma dopravní obslužnosti celého území je součástí PŘÍLOHA Č. 11.

9.2.1 Plošná obsluha území města

Město Děčín je pokryté sítí linek hromadné dopravy uspokojivě. Následující Tabulka 29 obsahuje seznam všech 35 místních částí s uvedením druhu dopravy, který se podílí na dopravní obslužnosti této části.

Tabulka 29 Přehled druhů veřejné dopravy obsluhujících místní části

Místní část	MAD	bus DÚK	vlak
Děčín I-Děčín	✓	✓	✓
Děčín II-Nové Město	✓	✓	×
Děčín III-Staré Město	✓	✓	✓
Děčín IV-Podmokly	✓	✓	✓
Děčín V-Rozběsly	✓	✓	✓*
Děčín VI-Letná	✓	×	×
Děčín VII-Chrochvice	✓	×	×
Děčín VIII-Dolní Oldřichov	✓	✓	×
Děčín IX-Bynov	✓	✓	×
Děčín X-Bělá	✓	×	×
Děčín XI-Horní Žleb	×	×	✓
Děčín XII-Vilsnice	×	✓	✓
Děčín XIII-Loubí	✓	✓	×
Děčín XIV-Dolní Žleb	×	×	✓
Děčín XV-Prostřední Žleb	×	×	✓
Děčín XVI-Přípeř	✓	(✓)	✓
Děčín XVII-Jalůvčí	✓	(✓)	×
Děčín XVIII-Maxičky	✓	(✓)	×
Děčín XIX-Čechy	✓	×	×
Děčín XX-Nová Ves	×	×	×
Děčín XXI-Horní Oldřichov	✓	×	×
Děčín XXII-Václavov	✓	×	×
Děčín XXIII-Popovice	✓*	×	×
Děčín XXIV-Krásný Studenec	✓	×	×
Děčín XXV-Chmelnice	✓*	×	×
Děčín XXVI-Bechlejovice	✓*	×	✓
Děčín XXVII-Březiny	✓	✓	✓*
Děčín XXVIII-Folknáře	✓	×	×
Děčín XXIX-Hoštice nad Labem	×	×	×
Děčín XXX-Velká Veleň	✓	×	×
Děčín XXXI-Křešice	✓	×	×
Děčín XXXII-Boletice nad Labem	✓	×	×
Děčín XXXIII-Nebočady	✓	×	×
Děčín XXXIV-Chlum	×	×	×
Děčín XXXV-Lesná	✓	×	×

*Pozn: * - část území je v docházkové vzdálenosti zastávky v sousední místní části*
(✓) – s velmi omezeným rozsahem provozu

Jedním z nejdůležitějších ukazatelů kvality dopravní obslužnosti území je však časová a vzdálenostní dostupnost na nejbližší zastávku, resp. stanici. Časovou i vzdálenostní dostupnost jednotlivých zastávek veřejné dopravy lze prezentovat pomocí izochron dostupnosti. Izochrony dostupnosti jsou v idealizovaném případě kružnice o poloměru rovnajícím se zvolené časové dostupnosti, přičemž je počítáno se střední chůzí člověka. V reálném světě však nelze spoléhat na idealizovanou kružnici z místa zastávky, v potaz je nutné brát také především směrování jednotlivých ulic, chodníků, nároží budov, liniové stavby, příp. jiné bariéry v přímé cestě. V případě Děčína je také rovněž nutné počítat s velmi členitým terénem drtivé většiny místních částí. Skutečná vzdálenost i čas nutný k vykonání cesty z místa bydliště k nejbližší zastávce hromadné dopravy je tak ve většině případů náročnější, než udávají obecně platná doporučení.

Obecně se pro městské prostředí pracuje se třemi vrstvami docházkových vzdáleností:

- do cca 3 minut (do cca 200 metrů)
- do cca 6 minut (do cca 400 metrů)
- do cca 10 minut (do cca 600 metrů)

V případě kopcovitého terénu v Děčíně se časová vzdálenost na zastávku diametrálně zvyšuje dle členitosti terénu a dostupnost se stává daleko náročnější.

Pro nízkopodlažní, řídkou zástavbu v okrajových částech území je přípustná docházková vzdálenost do cca 10 minut (600 metrů). Pro vysokopodlažní, hustou zástavbu, pro lokality hromadného bydlení a pro lokality v centru a širším centru města by docházkové vzdálenosti neměly přesáhnout 6 minut (400 metrů).

Na základě důkladného zanalyzování řešeného území a na základě poznatků z průzkumů vyšlo najevo několik skutečností, týkajících se plošné obsluhy území hromadnou dopravou.

Vůbec žádnou dopravní obslužnost nemají v současné době tyto městské části:

- Děčín XX – Nová Ves
  - 204 obyvatel v nízkopodlažní zástavbě
  - docházková vzdálenost cca 600 – 1300 metrů, kopcovitý terén
- Děčín XXIX – Hoštice nad Labem
  - 28 obyvatel v nízkopodlažní zástavbě
  - docházková vzdálenost cca 2000 metrů, kopcovitý terén
- Děčín XXXIV – Chlum
  - 66 obyvatel v nízkopodlažní zástavbě
  - docházková vzdálenost cca 3500 metrů a více, kopcovitý terén

Velmi dlouhé, či dlouhé docházkové vzdálenosti mají tyto lokality:

- Děčín IV - Podmokly
  - ul. Bělská, Červený Vrch, Mezní, Ke Studánce – nízkopodlažní zástavba
    - docházková vzdálenost cca 600 – 800 metrů
- Děčín IX - Bynov
  - „horní část“ – ul. Na Vyhlídce, Kyjevská – hromadné bydlení, vysokopodlažní zástavba
    - docházková vzdálenost cca 600 – 1000 metrů, kopcovitý terén
  - „horní část“ – ul. Dukelská, Rudolfova, Na Slatinách – nízkopodlažní zástavba
    - docházková vzdálenost cca 600 – 700 metrů, kopcovitý terén
- Děčín XXXII - Boletice nad Labem
  - „horní část“ – ul. Pražská, V Sídlišti – hromadné bydlení, vysokopodlažní zástavba
    - docházková vzdálenost cca 400 – 700 metrů, kopcovitý terén
- Děčín XXVII - Březiny
  - ul. Kosmonautů – hromadné bydlení, vysokopodlažní zástavba
    - docházková vzdálenost 400 – 700 metrů, kopcovitý terén
- Děčín XV - Prostřední Žleb
  - ul. V Dolině, Žlebská – nízkopodlažní řídká zástavba
    - docházková vzdálenost 600 – 1500 metrů
- Děčín XXV - Chmelnice
  - ul. V Lukách, Višňová, Lomená – nízkopodlažní řídká zástavba
    - docházková vzdálenost cca 800 – 1500 metrů

Při návrhu rozvoje dopravní obslužnosti do doposud neobsluhovaných lokalit či do lokalit s dlouhými docházkovými vzdálenostmi na nejbližší zastávku by měly být prioritně řešeny výše uvedené části města. Nejpalčivější problém lze sledovat v lokalitách bez dopravní obsluhy (Nová Ves, Hoštice, Chlum), z druhé skupiny s dlouhými docházkovými vzdálenostmi je vhodné dát největší prioritu horní části sídliště v Bynově.

9.3 TARIFNÍ SYSTÉM A ZPŮSOB ODBAVENÍ V MAD

V MAD Děčín mohou cestující nastupovat do vozidel pouze předními dveřmi a odbavují se u řidiče dle zvoleného typu jízdného.

Od vstupu MAD do krajského integrovaného dopravního systému Doprava Ústeckého kraje v červenci 2016 je tarif MAD plně tarifně integrován do tarifu DÚK. Cestující se může odbavit hotovostně či bezhotovostně, k dispozici jsou i předplatní kupony. Celé území města je zařazeno do jedné zóny označené č. 301.

Jednotlivé jízdní doklady pro zónu 301 se kupují u řidiče. Cena jízdních dokladů je různá pro platbu v hotovosti (mince se vhazují do mincového automatu, přeplatky však nevrací) a pro platbu elektronickou peněženkou (na čipové kartě MAD nebo DÚK) či bezkontaktní platební kartou. Výčet jízdného udává následující Tabulka 30. Všechny jednorázové jízdenky jsou přestupní s dobou platnosti 45 min. nebo 24 hodin.

Tabulka 30 Ceník jednotlivého jízdného pro zónu 301 Děčín

Časová platnost	Jednotlivé jízdné placené v hotovosti		Jednotlivé jízdné placené elektronickou peněženkou či bezkontaktní platební kartou	
	obyčejné	zlevněné	obyčejné	zlevněné
45 min.	20 Kč	5 Kč	15 Kč	4,50 Kč
24 hod.	60 Kč	15 Kč	60 Kč	14,50 Kč

Na zlevněné jízdné mají nárok vybrané skupiny cestujících, mj. děti, studenti, senioři nebo členové konfederace politických vězňů ČR.

Bezplatná přeprava je poté poskytována držitelům průkazů ZTP a ZTP/P, občanům nad 70 let, držitelům Jánského plakety, policistům ve službě a vybraným pracovníkům městských organizací (strážníci, asistenti prevence kriminality, pracovníci střediska městských služeb).

Přepravné za spoluzavazadla či psa je stanoveno na 10 Kč (platnost 60 min.) či na 20 Kč (platnost do 4:00 hod. následujícího dne). Zakoupit lze také přepravné na jízdní kolo, tato jízdenka platí pouze ve spoji, kde byla zakoupena a stojí 20 Kč. U přepravného je určitou zvláštností časová platnost jízdních dokladů, která není kompatibilní s platností jízdních dokladů pro cestující. Tato nekompatibilita vznikla zřejmě při přechodu na společný tarif IDS.

Pro pravidelné cestující je nabízeno předplatné časové jízdné. V nabídce je časové jízdné na 7 dní, 30 dní a 90 dní. Všechny tři druhy časového jízdného lze nahrát ve formě elektronického kuponu na bezkontaktní čipové karty DÚK či na bezkontaktní bankovní kartu. Sedmidenní a třicetidenní lze pak zakoupit i v papírové podobě. Výčet časového jízdného udává následující Tabulka 31. Velkou výhodou je možnost nákupu předplatného jízdného v e-shopu dopravního podniku.

Tabulka 31 Ceník časového jízdného pro zónu 301 Děčín

Časová platnost	obyčejné	zlevněné
sedmidenní	135 Kč	33 Kč
třicetidenní	490 Kč	122 Kč
devadesátidenní	1290 Kč	322 Kč

Mimo tyto tři kategorie je navíc nabízeno zaměstnanecké jízdné na 1 rok za 250 Kč.

Kromě jednorázových a časových jízdních dokladů pro zónu 301 je možno pro cestování použít (a ve vozidlech MAD zakoupit) i celosíťové jednodenní jízdenky pro celý DÚK za 130 Kč či síťové jízdenky Labe-Elbe.

Ve vozidlech MAD je také možné zakoupit celý sortiment jízdenek platných v rámci IDS DÚK (jednotlivé i časové jízdné pro cesty do regionu).

V rámci srovnání cen jednorázových, a zejména dlouhodobých jízdenek s ostatními městy ČR lze konstatovat, že jízdné v Děčíně je v rámci České republiky jedno z vyšších. Ceny jednorázových a dlouhodobých jízdenek ve vybraných městech ČR porovnává Tabulka 32.

Tabulka 32 Srovnání cen jízdenek MHD ve vybraných městech ČR

Město a počet obyvatel		Cena jednorázové jízdenky a její platnost [min]		Kupón 30denní	Kupón 90denní	Kupón 365denní
Praha	1,3 mil.	24 Kč	30´	550 Kč	1480 Kč	3650 Kč
Brno	380 tis.	25 Kč	60´	550 Kč	1370 Kč	4750 Kč
Ostrava	290 tis.	20 Kč	30´	499 Kč	1299 Kč	3999 Kč
Ústí nad Labem	93 tis.	18 Kč	45´	535 Kč	1395 Kč	4845 Kč
Hradec Králové	93 tis.	20 Kč	---	480 Kč	1290 Kč	3700 Kč
Pardubice	90 tis.	16 Kč	---	460 Kč	1210 Kč	3990 Kč
Havířov	72 tis.	12 Kč	---	250 Kč	680 Kč	2720 Kč
Kladno	69 tis.	16 Kč	---	380 Kč	1120 Kč	4480 Kč[1]
Most	67 tis.	17 Kč	45´	400 Kč	1080 Kč	4320 Kč
Opava	57 tis.	18 Kč	30´	398 Kč	1072 Kč	3781 Kč
Karviná	53 tis.	15 Kč	---	270 Kč	702 Kč	2470 Kč
Jihlava	51 tis.	20 Kč	60´	390 Kč	1100 Kč	3750 Kč
Teplice	50 tis.	20 Kč	45´	530 Kč	1260 Kč	5040 Kč[1]
Děčín	**49 tis.**	**20 Kč**	**45´**	**490 Kč**	**1290 Kč**	**5160 Kč[1]**
Karlovy Vary	49 tis.	25 Kč	60´	380 Kč	880 Kč	3200 Kč
Chomutov	49 tis.	17 Kč	45´	530 Kč	1470 Kč	5880 Kč[1]
Jablonec nad Nisou	46 tis.	18 Kč	---	470 Kč	1250 Kč	3650 Kč
Mladá Boleslav	44 tis.	16 Kč	---	640 Kč	1600 Kč	6400 Kč[1]

U cen jednorázových jízdenek jsou porovnávány pouze jízdenky placené v hotovosti. Při neuvedení platnosti jednorázové jízdenky se jedná o jízdenku nepřestupní.

Pozn. 1 – roční kupón není v nabídce, pro srovnání byla cena vypočtena jako 4 čtvrtletní kupóny
Pozn. 2 – při použití čipové karty

9.4 ANALYTICKÝ ROZBOR LINEK MAD

9.4.1 Linka 201

Autobusová linka č. 201 spojuje městské části Chrochvice, Letná, Podmokly, Děčín a Nové Město. Na své trase obsluhuje několik významných sídlištních celků, autobusové nádraží, hlavní nádraží, centrum města, nemocnici, několik nákupních center, veřejných institucí a školských zařízení.

Trasa linky:

Chrochvice – Kosova (zpět) – Pošta – Želenice – Kozinova – Žatecká – Želenická – Bažantnice – Husitská (– Pivovar) – Výtopny – Autobusové nádraží (tam) – Hlavní nádraží – Labské nábř. (zpět) – Tyršův most (tam) – Tyršova – Masarykovo nám. – Myslbekova – Narex – Škola – Liliová – Kamenická – Nemocnice /a zpět/

Rozsah provozu:

Linka je v provozu celodenně a celotýdenně cca od 4. do 23. hodiny.

Na lince je uplatňován pravidelný intervalový provoz s různými intervaly v různých obdobích. Určitou zvláštností je odlišný rozsah provozu v sobotu a v neděli.

Do zastávky Pivovar zajíždí pouze vybrané spoje, v pracovní dny 3 páry spojů ve večerním období, ve volných dnech všechny spoje cca mezi 9. a 20. hodinou.

Na lince je provozován ve dnech školního vyučování školní spoj v trase Chrochvice – Hlavní nádraží – Bynov.

Tabulka 33 Provozní parametry linky 201

Časové období [hod]	Interval [min]		
	Pracovní den	Sobota	Neděle, svátek
4 – 8	~ 15 – 35	30	30
8 – 12	30	20	30
12 – 16	20	30	30
16 – 23	~ 20	30	30

9.4.2 Linka 202

Autobusová linka č. 202 spojuje městské části Bynov, Horní Oldřichov, Dolní Oldřichov, Podmokly, Děčín a Staré Město. Na trase obsluhuje několik významných sídlištních celků, hlavní nádraží, centrum města, železniční zastávku Staré Město, několik nákupních center, veřejných institucí a školských zařízení.

Trasa linky:

Bynov – Bynov, škola (– Horní Oldřichov) – U zámečku – Netex – Kovočas – Růžek – Žlíbek – U divadla – Teplická – Prokopa Holého – Hlavní nádraží (tam) – Tyršův most (tam) – Labské nábř. (zpět) – Tyršova – Masarykovo nám. – Myslbekova – Zámecký rybník (– Kaufland) – Březová – Oblouková – Staré Město /a zpět/

Rozsah provozu:

Linka je v provozu pouze v pracovní dny cca od 4. do 23. hodiny.

Na lince je uplatňován pravidelný intervalový provoz s různými intervaly v různých obdobích.

Do zastávky Horní Oldřichov zajíždí pouze vybrané spoje (přibližně jeden spoj za hodinu, resp. dva spoje za hodinu v ranní přepravní špičce směrem do města a v odpolední přepravní špičce směrem z města).

Do zastávky Kaufland zajíždí vybrané spoje mezi 7. a 20. hodinou v intervalu cca 30 – 45 minut (1 až 2 spoje za hodinu).

Několik vybraných spojů je provozováno ve zkrácené trase Bynov – Hlavní nádraží.

Jeden spoj v ranní přepravní špičce pokračuje ze směru Staré Město – Hlavní nádraží dále po lince č. 237 směr Dopravní podnik.

O sobotách, nedělích a svátcích je linka v celé své trase provozována linkou č. 229.

Tabulka 34 Provozní parametry linky 202

Časové období [hod]	Interval [min]
	Pracovní den
4 – 8	~ 7 – 15
8 – 12	15
12 – 16	10
16 – 23	~ 15 – 20

9.4.3 Linka 204

Autobusová linka č. 204 spojuje městské části Letná, Podmokly, Děčín a Březiny. Na trase obsluhuje autobusové nádraží, hlavní nádraží, centrum města, železniční zastávku Staré Město, průmyslovou oblast podél Krokovy ul., několik nákupních center, veřejných institucí a školských zařízení.

Trasa linky:

(Letná – Bukurešťská (zpět) – U průmyslovky – Slovanská – U pivovaru (zpět) – Výtopny – Autobusové nádraží (tam) –) Hlavní nádraží – Tyršův most (tam) – Labské nábř. (zpět) – Tyršova – Masarykovo nám. (– 28. října) – Myslbekova – 17. listopadu – Východní nádraží – Karned – Kolonie – Březiny, Libverda – Březiny /a zpět/

Rozsah provozu:

Linka je v provozu celodenně a celotýdenně cca od 4. do 23. hodiny, resp. od 5. hodiny v sobotu, neděli a svátek.

Na lince není uplatňován pravidelný intervalový provoz.

Do zastávek v úseku Letná – Autobusové nádraží jsou provozovány pouze vybrané spoje.

Do zastávky 28. října zajíždí pouze vybrané spoje v pracovní dny, přibližně jeden spoj za hodinu v pracovní dny, resp. 1 spoj za 2 hodiny o víkendech.

Tabulka 35 Provozní parametry linky 204

Časové období [hod]	Interval [min]	
	Pracovní den	Sobota, neděle, svátek
4 – 8	~ 15 – 25 (~ 20 – 40)	~ 30 (90)
8 – 12	30 (60)	~ 30 (90)
12 – 16	~ 20 (~ 20)	~ 30 (90)
16 – 23	~ 20 – 30 (~ 20 – 60)	~ 30 – 60 (60 – 90)

V tabulce jsou uvedeny intervaly spojů pro trasu Autobusové nádraží – Březiny, intervaly spojů pro úsek Letná – Autobusové nádraží jsou uvedeny v závorce.

9.4.4 Linka 207

Autobusová linka č. 207 spojuje městské části Letná, Podmokly, Děčín a Nové Město. Na trase obsluhuje několik významných sídlištních celků, autobusové nádraží, hlavní nádraží, centrum města, nemocnici, několik nákupních center, veřejných institucí a školských zařízení.

Trasa linky:

Želenice – Kozinova – Žatecká – Želenická – Bažantnice – Husitská – Pivovar – Výtopny – Autobusové nádraží (tam) – Hlavní nádraží – Labské nábř. (zpět) – Tyršův most (tam) – Tyršova – Masarykovo nám. – Myslbekova – Narex – Škola – Liliová – Kamenická – Nemocnice (– Pod Nemocnicí) /a zpět/

Rozsah provozu:

Linka je v provozu pouze v pracovní dny cca od 5. do 18. hodiny.

Do zastávky Pivovar zajíždí všechny spoje mezi 9. a 18. hodinou.

Do zastávky Pod nemocnicí je veden pouze každý 2. spoj.

Tabulka 36 Provozní parametry linky 207

Časové období [hod]	Interval [min]
	Pracovní den
5 – 12	30
12 – 15	20
15 – 18	30

9.4.5 Linka 208

Autobusová linka č. 208 spojuje městské části Podmokly, Děčín, Staré Město, Křešice, Boletice nad Labem, Lesná a Velká Veleň. Na trase obsluhuje autobusové nádraží, hlavní nádraží, centrum města, železniční zastávku Staré Město, železniční zastávku Křešice, významné sídliště v Boleticích nad Labem, několik nákupních center, veřejných institucí a školských zařízení.

Trasa linky:

Autobusové nádraží – Hlavní nádraží – Tyršův most (tam) – Labské nábř. (zpět) – Tyršova – Masarykovo nám. – Myslbekova – Zámecký rybník (– Kaufland – Březová) – Nám. 5. května (zpět) – Žerotínova – Křešice ČSPL učiliště – Křešice Fruta – Křešice Loděnice (tam) – Křešice škola (– Boletice n.L., Koruna – Boletice n.L., sídliště (zpět) – Boletice n.L., Lidový dům – Nebočady) – Boletice n.L., škola – Kamenná – Boletice n.L., hřbitov – Lesní mlýn – Lesná – Velká Veleň /a zpět/

Rozsah provozu:

Linka je v provozu celodenně a celotýdenně cca od 4. do 23. hodiny.

Na lince není uplatňován pravidelný intervalový provoz. V pracovní dny je provozováno 11 párů spojů, v sobotu 7 párů spojů a v neděli 6 párů spojů nahodile v průběhu celého dne.

Určitou zvláštností jsou odlišné časové polohy spojů jedoucích v sobotu a jedoucích v neděli.

Do zastávky Kaufland zajíždí pouze jeden pár spojů v pracovní dny.

Do zastávek v úseku Boletice n.L., Koruna – Nebočady zajíždí pouze jeden spoj v pracovní dny po 22. hodině (ve směru z města), resp. dva spoje v sobotu a neděli po 20. (ve směru z města i do města) a po 22. hodině (ve směru z města).

9.4.6 Linka 209

Autobusová linka č. 209 spojuje městské části Podmokly, Děčín, Staré Město, Křešice, Boletice nad Labem a Nebočady. Na trase obsluhuje autobusové nádraží, hlavní nádraží, centrum města, železniční zastávku Staré Město, železniční zastávku Křešice, významné sídliště v Boleticích nad Labem, několik nákupních center, veřejných institucí a školských zařízení.

Trasa linky:

Autobusové nádraží – Hlavní nádraží – Tyršův most (tam) – Labské nábř. (zpět) – Tyršova – Masarykovo nám. – Myslbekova – Zámecký rybník (– Kaufland – Březová) – Nám. 5. května (zpět) – Žerotínova – Křešice ČSPL učiliště – Křešice Fruta – Křešice Loděnice (tam) – Křešice škola – Boletice n.L., Koruna – Boletice n.L., sídliště (zpět) – Boletice n.L., Lidový dům – Nebočady – Nebočady, konečná (tam) /a zpět/

Rozsah provozu:

Linka je v provozu pouze v pracovní dny cca od 4. do 23. hodiny.

Na lince je uplatňován pravidelný intervalový provoz.

Do zastávky Kaufland zajíždí pouze jeden pár spojů v pracovní dny.

Jeden spoj v ranní přepravní špičce pokračuje ze směru Nebočady – Nám. 5. května dále po lince č. 237 směr Dopravní podnik.

O víkendech je linka v celé své trase provozována linkou č. 229.

Tabulka 37 Provozní parametry linky 209

Časové období [hod]	Interval [min]
	Pracovní den
4 – 8	~ 10 – 20
8 – 12	30
12 – 16	~ 10 – 20
16 – 23	~ 15 – 30

9.4.7 Linka 210

Autobusová linka č. 210 spojuje městské části Krásný Studenec, Václavov, Letná, Podmokly, Přípeř, Jalůvčí a Maxičky. Na své trase obsluhuje autobusové nádraží, hlavní nádraží, několik nákupních center, veřejných institucí a školských zařízení. O víkendových dnech v období od května do září slouží několik spojů na lince zároveň jako cyklobus.

Trasa linky:

Krásný Studenec – U tabule – Na skluzu – Vodárna – Na stráni – U Kaple – Výtopny – Autobusové nádraží – Hlavní nádraží – Tyršův most (tam) – Labské nábř. (zpět) – U mostu (zpět) – Přípeř, U přejezdu – Přípeř – Jalůvčí, rozc. – …

… – Jalůvčí

… – Zotavovna – Maxičky /a zpět/

Rozsah provozu:

Linka je v provozu celodenně a celotýdenně. V pracovní dny je provozována cca od 4. do 23. hodiny, v sobotu cca od 7. do 23. hodiny a v neděli od 8. do 21. hodiny.

Na lince je uplatňován pravidelný intervalový provoz v pracovních dnech (avšak s mírnými odchylkami). Zvláštností je odlišný rozsah provozu v sobotu a v neděli s různými časovými polohami spojů.

V pracovní dny v přepravních špičkách jsou v provozu 2 spoje za hodinu, v ostatních obdobích 1 spoj za hodinu.

V sobotu jsou provozovány zhruba 1 – 2 spoje za dvě hodiny, v neděli zhruba 1 spoj za dvě hodiny.

Polovina spojů pokračuje ze zastávky Jalůvčí, rozc. do zastávky Jalůvčí, druhá polovina pokračuje do zastávek Zotavovna a Maxičky.

Tři páry spojů jedoucích v sobotu a tři páry spojů jedoucích v neděli přepravují v úseku Autobusové nádraží – Maxičky (a zpět) v období od začátku května do konce září jízdní kola.

Vybrané spoje jsou ze směru Krásný Studenec ukončeny v zastávce Hlavní nádraží.

9.4.8 Linka 212

Autobusová linka č. 212 spojuje městské části Bělá, Čechy, Podmokly, Děčín, Nové Město a Folknáře. Na trase obsluhuje Hlavní nádraží, centrum města, několik nákupních center, veřejných institucí a školských zařízení, vybranými spoji také autobusové nádraží.

Trasa linky:

Bělá – Natura – Kovárna – U pomníku (tam) (– Čechy) – U pomníku (zpět) (– Vojanova (zpět) – Pod lesem (zpět) – Škrabky (zpět) – Pod lesem (zpět)) – Žlíbek – U divadla – Teplická – Prokopa Holého – Hlavní nádraží (tam) – …

… – Autobusové nádraží

… – Tyršův most (tam) – Labské nábř. (zpět) – Tyršova – Masarykovo nám. – Myslbekova – Nářadí (tam) – Slovanka – Armex (zpět) – U hřbitova – Folknářská – Folknáře

/a zpět/

Rozsah provozu:

Linka je v provozu celodenně a celotýdenně. V pracovní dny je provozována cca od 4. do 23. hodiny, v sobotu cca od 6. do 23. hodiny a v neděli od 9. do 23. hodiny.

Na lince je uplatňován přibližně pravidelný intervalový provoz. Zvláštností je odlišný rozsah provozu v sobotu a v neděli.

Linka je provozována ve dvou variantách trasy s několika závleky. Do zastávky Čechy zajíždějí směrem do města pouze 4 spoje v ranním období pracovních dní, v opačném směru (z města) poté spoje v intervalu cca 60 – 90 minut v pracovní dny mezi 8. a 21. hodinou a spoje v intervalu 120 minut o sobotách a nedělích mezi 6. a 19. hodinou.

Do zastávek Pod lesem, Škrabky, Pod lesem a Vojanova zajíždějí spoje pouze ve směru z města, v pracovní dny v intervalu cca 60 minut mezi 19. a 22. hodinou, v sobotu poté spoje v intervalu 60 minut mezi 6. a 19. hodinou, resp. mezi 8. a 19. hodinou v neděli, doplněné o jeden spoj po 22. hodině.

Tabulka 38 Provozní parametry linky 212

Časové období [hod]	Interval [min]	
	Pracovní den	Sobota, neděle, svátek
4 – 8	~ 30 (~ 30 – 60)	~ 60 – 120 (-)
8 – 12	60 (60)	~ 60 (120)
12 – 17	~ 30 (~ 30 – 60)	~ 60 (120)
17 – 23	~ 60 – 90 (~ 60 – 90)	~ 60 (-)

V tabulce jsou uvedeny intervaly spojů pro úsek Bělá – Hlavní nádraží, intervaly spojů pro úsek Hlavní nádraží – Folknáře jsou uvedeny v závorce.

9.4.9 Linka 214

Autobusová linka č. 214 spojuje městské části Podmokly, Děčín a Loubí. Na trase obsluhuje Hlavní nádraží, centrum města, několik nákupních center, veřejných institucí a školských zařízení, vybranými spoji také autobusové nádraží.

Trasa linky:

Varianta A: Škrabky – Pod lesem – Vojanova (tam) – Žlíbek – U divadla – Teplická – Prokopa Holého – Hlavní nádraží – Autobusové nádraží

Varianta B: (Autobusové nádraží –) Hlavní nádraží – Tyršův most (tam) – Labské nábř. (zpět) – Tyršova – Masarykovo nám. – 28. října – Loubí, překladiště – Loubí, I – Loubí, II (tam) – Loubí, III (tam) – Loubí, IV (tam) – Podskalí

Varianta C: Škrabky – Pod lesem – Vojanova (tam) – Žlíbek – U divadla – Teplická – Prokopa Holého – Hlavní nádraží (tam) – Tyršův most (tam) – Labské nábř. (zpět) – Tyršova – Masarykovo nám. – 28. října – Loubí, překladiště – Loubí, I – Loubí, II (tam) – Loubí, III (tam) – Loubí, IV (tam) – Podskalí

/a zpět/

Rozsah provozu:

Linka je v provozu celodenně a celotýdenně, avšak v různých variantách svého trasování. Zvláštností je odlišný rozsah provozu v sobotu a v neděli s odlišnými časovými polohami spojů.

Trasa linky ve variantě A, tj. úsek z Autobusového nádraží do zastávky Škrabky (a zpět) je provozována pouze v pracovních dnech mezi 5. a 19. hodinou. v nepravidelném intervalu cca

60 minut (1 spoj za hodinu), resp. 2 spoje za hodinu v odpolední přepravní špičce. Dopravní obsluhu místní části Škrabky zajišťuje v ostatních obdobích linka č. 212.

Trasa linky ve variantě B, tj. úsek z Autobusového nádraží, resp. Hlavního nádraží do zast. Podskalí (a zpět) je provozována v pracovních dnech mezi 4. a 21. hodinou v nepravidelných intervalech cca 60 – 90 minut (1 – 2 spoje za 2 hodiny), v sobotu mezi 8. a 17. hodinou v intervalu 120 minut a v neděli mezi 8. a 16. hodinou v intervalu 120 minut. Dva spoje v pracovních dnech mezi 5. a 7. hodinou a všechny spoje mezi 8. a 13. hodinou končí v zastávce Loubí, I.

V celé své trase Škrabky – Loubí, I (– Podskalí), tj. ve variantě trasy C, je vedeno pouze 7 párů spojů v pracovní dny.

9.4.10 Linka 217

Autobusová linka č. 217 je turistickou nostalgickou linkou obsluhovanou historickým patrovým autobusem. Spojuje děčínské autobusové nádraží, centrum města a děčínský zámek. V roce 2018 nebyla linka z důvodu opravy vozidla v provozu.

Trasa linky:

Autobusové nádraží – Masarykovo nám. – Zámek /a zpět/

Rozsah provozu:

Pro rok 2018 byl provoz linky plánován na každou poslední sobotu od června do září, s rozsahem provozu se čtyřmi páry spojů (v 10, 11, 13 a 14 hod. z autobusového nádraží).

9.4.11 Linka 229

Autobusová linka č. 229 spojuje městské části Bynov, Horní Oldřichov, Dolní Oldřichov, Podmokly, Děčín, Staré Město, Křešice, Boletice nad Labem a Nebočady. Na trase obsluhuje významné sídlištní celky, autobusové nádraží, hlavní nádraží, centrum města, železniční zastávku Staré Město, železniční zastávku Křešice, několik nákupních center, veřejných institucí a školských zařízení.

Trasa linky:

Bynov – Bynov, škola (– Horní Oldřichov) – U zámečku – Netex – Kovočas – Růžek – Žlíbek – U divadla – Teplická – Prokopa Holého – Hlavní nádraží (tam) – Tyršův most (tam) – Labské nábř. (zpět) – Tyršova – Masarykovo nám. – Myslbekova – Zámecký rybník (– Kaufland) (– Březová) – Oblouková – Staré Město – Křešice ČSPL učiliště – Křešice Fruta – Křešice

Loděnice (tam) – Křešice škola – Boletice n.L., Koruna – Boletice n.L., sídliště (zpět) – Boletice n.L., Lidový dům – Nebočady – Nebočady, konečná (tam) /a zpět/

Rozsah provozu:

Linka je v provozu pouze v sobotu, neděli a státní svátky cca od 4. do 23. hodiny.

Na lince je uplatňován pravidelný intervalový provoz (s několika odchylkami). Zvláštností je odlišný rozsah provozu v sobotu a v neděli.

Do zastávky Horní Oldřichov zajíždí pouze vybrané spoje nepravidelně v přibližném intervalu 60 – 240 minut.

Do zastávky Kaufland zajíždí pouze vybrané spoje v nepravidelných intervalech (1 – 2 spoje za hodinu) mezi 6. a 20. hodinou.

Linka č. 229 nahrazuje ve víkendových dnech provoz linek č. 202 a 209.

Tabulka 39 Provozní parametry linky 229

Časové období [hod]	Interval [min]		
	Pracovní den	Sobota	Neděle, svátek
4 – 8	-	30	30
8 – 12	-	20	30
12 – 16	-	30	30
16 – 23	-	30	30

9.4.12 Linka 232

Noční autobusová linka č. 232 spojuje městské části Letná, Podmokly, Děčín, Březiny, Staré Město, Křešice, Boletice nad Labem a Nebočady. Na trase obsluhuje významné sídlištní celky, autobusové nádraží, Hlavní nádraží, centrum města, železniční zastávku Staré Město, železniční zastávku Křešice, několik nákupních center, veřejných institucí a školských zařízení.

Trasa linky:

Želenice – Kozinova – Žatecká – Želenická – Bažantnice – Husitská – Výtopny – Autobusové nádraží (tam) – Hlavní nádraží – Labské nábř. (zpět) – Tyršův most (tam) – Tyršova – Masarykovo nám. – Myslbekova – Nářadí (tam) – Slovanka (tam) – Březiny, Libverda (tam) – Březiny (tam) – Březiny, Libverda (tam) – Slovanka (tam) – Narex (tam) – Zámecký rybník – Nám. 5. května (zpět) – Žerotínova – Křešice ČSPL učiliště – Křešice Fruta – Křešice Loděnice (tam) – Křešice škola – Boletice n.L., Koruna – Boletice n.L., sídliště (zpět) – Boletice n.L., Lidový dům – Nebočady /a zpět/

Rozsah provozu:

Linka je v provozu pouze v nočním období mezi půlnocí a 4. hodinou ráno.

V noci před pracovním dnem je v provozu jeden spoj v trase Bažantnice – Nebočady (odj. 02:41 hod.) a dva spoje v opačném směru Nebočady – Bažantnice (odj. 03:17 a 04:00 hod.).

V noci před nepracovním dnem jsou v provozu dva spoje v trase Želenice – Nebočady (odj. 00:15 a 02:35 hod.), v opačném směru jeden spoj v trase Nebočady – Želenice (odj. 00:57 hod.) a dva spoje v trase Nebočady – Bažantnice (odj. 03:17 a 04:00 hod.).

9.4.13 Linka 233

Noční autobusová linka č. 233 spojuje městské části Chrochvice, Letná, Podmokly, Děčín, Nové Město, Dolní Oldřichov a Bynov. Na trase obsluhuje významné sídlištní celky, autobusové nádraží, Hlavní nádraží, centrum města, několik nákupních center, veřejných institucí a školských zařízení.

Trasa linky:

Směr tam: Chrochvice – Pošta – Želenická – Bažantnice – Husitská – Výtopny – Autobusové nádraží – Hlavní nádraží – Tyršův most – Tyršova – Masarykovo nám. (– 28. října) – Myslbekova – Narex – Škola – Liliová – Kamenická – Liliová – Škola – Narex – Myslbekova (– 28. října) – Masarykovo nám. – Tyršova – Labské nábř. – Prokopa Holého – Teplická – U divadla – Žlíbek – Růžek – Kovočas – Netex – U zámečku – Bynov, škola – Bynov

Směr zpět: Bynov – Bynov, škola – U zámečku – Netex – Kovočas – Růžek – Žlíbek – U divadla – Teplická – Prokopa Holého – Hlavní nádraží – Výtopny – Husitská – Bažantnice – Želenická – Pošta – Kosova – Chrochvice

Rozsah provozu:

Linka je v provozu pouze v nočním období mezi půlnocí a 4. hodinou ráno.

V noci před pracovním dnem je v provozu jeden spoj v trase Chrochvice – Kamenická (odj. 23:23 hod.), jeden spoj v trase Chrochvice – Bynov (odj. 02:43 hod.) a dva spoje v trase Kamenická – Chrochvice (odj. 23:43 a 04:08 hod.). V opačném směru je provozován jeden spoj v trase Bynov – Chrochvice (odj. 03:25) a jeden spoj v trase Bynov – Bažantnice (odj. 04:08 hod.).

V noci před nepracovním dnem jsou v provozu dva spoje v trase Chrochvice – Kamenická (odj. 23:23 a 03:48 hod.), dva spoje v trase Chrochvice – Bynov (odj. 00:26 a 02:43 hod.) a dva spoje v trase Kamenická – Chrochvice (odj. 23:43 a 04:08 hod.). V opačném směru jsou provozovány tři spoje v trase Bynov – Chrochvice (odj. 01:07, 03:25 a 04:08 hod.).

9.4.14 Linka 237

Autobusová linka č. 237 spojuje městské části Chrochvice, Letná, Rozbělesy, Podmokly, Děčín a Nové Město. Na trase obsluhuje významný sídlištní celek, průmyslovou zónu v Rozbělesech, autobusové nádraží, a vybranými spoji i Hlavní nádraží, centrum města a nemocnici.

Trasa linky:

Chrochvice – Kosova (zpět) – Pošta – Želenice – Kozinova – Žatecká – Želenická – Dopravní podnik (– Kotva) – Kovošrot – Alusuisse – Ferox – Desta – Hlavní nádraží – Autobusové nádraží (– Labské nábř. (zpět) – Tyršův most (tam) – Tyršova – Masarykovo nám. – (28. října (zpět)) – Myslbekova – Narex – Škola – Liliová – Kamenická – Nemocnice) /a zpět/

Rozsah provozu:

Linka je v provozu celodenně a celotýdenně, v pracovní dny cca od 4. do 23. hodiny, v sobotu a v neděli cca od 5. do 19. hodiny.

Linka má nepravidelný interval, v pracovní dny je základní interval v trase Chrochvice – Autobusové nádraží cca 60 – 120 minut, před začátkem a po konci pracovních směn je interval zahuštěn výpomocnými spoji. V sobotu je provozováno 9 párů spojů s nepravidelnými intervaly cca 60 až 120 minut, v neděli jsou v provozu tři páry spojů v době před začátkem a po konci pracovních směn v průmyslové zóně.

Většina spojů je vedena pouze v trase Autobusové nádraží – Chrochvice (a zpět), výpomocné spoje jsou vedeny jako přímé spoje z jiných linek v trase Autobusové nádraží – Dopravní podnik (a zpět).

Do úseku Hlavní nádraží – Nemocnice je veden pouze jeden spoj v odpolední přepravní špičce (po 14. hodině), v opačném směru Nemocnice – Hlavní nádraží – Chrochvice tři spoje s odjezdem v 4:53, 5:21 a 13:09 hod.

9.5 ANALYTICKÝ ROZBOR LINEK VLD

9.5.1 Linka 402 Děčín – Chřibská – Varnsdorf

Trasa linky: Děčín, aut. nádr – Děčín, hl. nádr. – Děčín, Myslbekova – Děčín, škola – Ludvíkovice – … – Česká Kamenice – … – Chřibská – … – Varnsdorf

Rozsah provozu: Linka je v provozu celodenně a celotýdenně. V pracovní dny je provozována v základním pravidelném intervalu 60 minut, resp. 120 minut ve večerním období (od 19. hod.). V ranní přepravní špičce je interval zkrácen vloženými spoji na polovinu (cca 30 minut) a spoje jsou ukončeny, resp. výchozí v zastávce Děčín, hl. nádraží (nejedou na autobusové nádraží). Ve dnech pracovního klidu je linka provozována po celý den v intervalu 120 minut.

9.5.2 Linka 431 Děčín – Malšovice,Borek

Trasa linky: Děčín, aut.nádr – Děčín, hl. nádr. – Děčín, Desta – Děčín, Alusuisse – Děčín, Kovošrot – Děčín ,Diana – Děčín, Monos – Děčín, Vilsnice – Děčín, Vilsnice, záv. – Malšovice, Četrans – … – Malšovice, Borek

Rozsah provozu: Linka je v provozu pouze v pracovní dny v rozsahu 9 párů spojů (s nepravidelným intervalem 60 – 240 minut).

9.5.3 Linka 432 Libouchec – Děčín – Labská Stráň – Janov

Trasa linky: Libouchec, ObÚ – … – Jílové, nám. – … – Děčín, Bynov,škola – Děčín, U zámečku – Děčín, Netex – Děčín, Kovočas – Děčín, Růžek – Děčín, Teplická – Děčín, Prokopa Holého (zpět) – Děčín, hl.nádr. – Děčín, Tyršova – Děčín, Myslbekova – Děčín, škola – … – Labská Stráň – … – Janov

Rozsah provozu: Linka je v provozu celodenně a celotýdenně. V pracovní dny je provozována v úseku přes Děčín (Jílové, nám. – Děčín, Myslbekova) v pravidelném intervalu 30 minut, resp. 30 minut ve večerním období (od 18. hod.). V ranní přepravní špičce je interval zkrácen vloženými spoji až na cca 15 minut. Z Děčína dále směr Labská Stráň a Janov pokračují spoje v intervalu 30 minut v přepravních špičkách a 60 minut v ostatních obdobích. Ve dnech pracovního klidu je linka provozována po celý den v intervalu 60 minut (úsek Libouchec, ObÚ – Děčín, Myslbekova), dále přes zast. Děčín, škola směr Labská Stráň a Janov pokračuje každý druhý spoj (interval 120 minut).

9.5.4 Linka 433 Děčín – Jílové,Sněžník

Autobusová linka č. 433 se řadí mezi tzv. rekreační turistické linky s omezeným provozem ve vybrané dny a období.

Trasa linky: Děčín, aut.nádr. – Děčín, hl. nádr. – Děčín, Tyršův most – Děčín, U mostu – Děčín, Přípeř – Děčín, Jalůvčí, rozc. – Děčín, Zotavovna – Děčín, Maxičky – Děčín, Kristin Hrádek, rozc. – Děčín, Marešova školka – … – Jílové, Sněžník

Rozsah provozu: Linka je v provozu v pracovní dny pouze v období letních prázdnin (červenec a srpen) s dvěma páry spojů s odjezdem z výchozí zastávky v 8:40 a 17:24 hod. V nepracovní dny jsou na lince celoročně provozovány dva páry spojů s odjezdem z výchozí zastávky v 8:40 a 14:40 hod., doplněné o dva páry spojů jedoucí v letním období (cca začátek června až konec října) s odjezdem z výchozí zastávky v 10:40 a 16:40 hod. Všechny spoje (mimo večerní spoj v pracovní dny) přepravují jízdní kola.

9.5.5 Linka 434 Děčín – Hřensko – Krásná Lípa

Trasa linky: Děčín, aut. nádr. – Děčín, hl. nádr. – Děčín, Masarykovo nám. – Děčín, 28.října – Děčín, Loubí, překladiště – Děčín, Loubí,I – Děčín, Loubí,II – Děčín, Podskalí – Děčín, Dolní Žleb, hranice – … – Hřensko, Mezná – … – Chřibská, nám. – … – Krásná Lípa, nám.

Rozsah provozu: Linka je v provozu celodenně a celotýdenně, avšak s různým rozsahem provozu přes letní prázdniny a po zbytek roku.

V pracovní dny, v době mimo letní prázdniny (červenec a srpen), je linka provozována v pravidelném intervalu 60 – 180 minut v průběhu dne (6 párů spojů) a to pouze v trase Děčín – Hřensko, Mezná. V pracovní dny, v době letních prázdnin (červenec a srpen), je linka provozována v pravidelném intervalu 60 minut (15 párů spojů), povětšinou v trase Děčín – Chřibská, nám., resp. Děčín – Krásná Lípa.

V nepracovní dny, mimo letní období (cca od konce října do začátku června), je linka provozována v pravidelném intervalu 120 – 240 minut (5 párů spojů). V nepracovní dny, v letním období (od začátku cca června do konce října), je linka provozována v pravidelném intervalu 60 – 120 minut (14 párů spojů).

Jeden pár spojů v pracovní i nepracovní dny převáží v letním období jízdní kola. Omezení zde však platí pro nakládku a vykládku jízdních kol, která je umožněna na území Děčína pouze na zastávkách Autobusové nádraží, Hlavní nádraží a 28. října.

9.5.6 Linka 436 Děčín – Srbská Kamenice – Jetřichovice,Vysoká Lípa

Trasa linky: Děčín, aut. nádr. – Děčín, hl. nádr. – Děčín, Tyršova – Děčín, Myslbekova – Děčín, Nářadí – Děčín, škola – Děčín, Březiny,Libverda – Děčín, Březiny,škola – … – Srbská Kamenice, kříž. – … – Jetřichovice, Vysoká Lípa,rest.

Rozsah provozu: Linka je v provozu celodenně a celotýdenně.

V pracovní dny je přes Děčín provozováno 10 párů spojů v nepravidelných intervalech v rámci dne. Vybrané spoje jsou výchozí, resp. konečné v zastávce Děčín, hl. nádr. Většina spojů je vedena přes zastávku Děčín, Nářadí (tyto spoje zároveň vynechávají zastávku Děčín, škola).

V nepracovní dny je provoz rozdělen na letní období a mimoletní období. V letním období (cca začátek června až konec října) je provozováno 5 párů spojů v pravidelných intervalech

120 – 240 minut. Mimo letní období (cca konec října až začátek června) jsou v provozu 3 páry spojů v rámci celého dne.

Na lince je povolena přeprava jízdních kol v letním období (červen až říjen), a to v pracovní dny pouze na jednom spoji ve směru do Děčína, v nepracovní dny pouze na dvou spojích ve směru do Děčína a v jednom spoji ve směru z Děčína.

9.5.7 Linka 437 Děčín – Benešov n.Pl. – Verneřice,Rychnov

Trasa linky: Děčín, hl. nádr. – Děčín, Tyršova – Děčín, Myslbekova – Děčín, Nářadí – Děčín, Březiny,Libverda – Děčín, Březiny,škola – Děčín, Březiny,hor. – … – Benešov n. Pl.,nám. – … – Verneřice, Rychnov

Rozsah provozu: Linka je v provozu celodenně a celotýdenně. V pracovní dny je provozována v pravidelném intervalu 60 – 120 minut, s několika výpomocnými spoji v přepravních špičkách, snižujících interval na 30 minut. V nepracovní dny jsou provozovány 4 páry spojů v pravidelném intervalu 240 minut.

Tři páry spojů v letním období (červen až říjen) v nepracovní dny přepravují jízdní kola.

9.5.8 Linka 450 Děčín – Ústí n.L. – Chlumec

Trasa linky: Děčín, aut. nádr. – Děčín, hl.nádr. – Děčín, Tyršova – Děčín, Myslbekova – Děčín, Zámecký rybník – Děčín, Žerotínova – Děčín, Křešice ČSPL učiliště – Děčín, Křešice Fruta – Děčín, Křešice škola – Děčín, Boletice n.L.,Koruna – Děčín, Boletice n.L.,Lidový dům –Děčín, Nebočady – Děčín, Jakuby – … – Ústí n.L., Divadlo – … – Chlumec

Rozsah provozu: Linka je v provozu celodenně a celotýdenně. V pracovní dny je provozována z/do Děčína v nepravidelných intervalech (35 – 180 minut) v celkovém počtu 14 párů spojů. V nepracovní dny je provozována v pravidelném intervalu 120 minut.

9.5.9 Linky VLD mimo systém

Mimo integrovaný dopravní systém DÚK jsou provozovány dvě dálkové autobusové linky. Tyto linky se vyznačují malým rozsahem provozu, často pouze v určitá období nebo vybrané dny a jsou provozovány na komerční riziko dopravce. Pro dopravní obslužnost města Děčína nebo jeho blízkého okolí nemají význam.

Linka 500460 Nový Bor – … – Česká Kamenice – … – Děčín, škola – Děčín, Zámecký rybník – Děčín, aut.nádr.

V provozu dva páry spojů v pracovní dny (jeden pár spojů nejede přes letní prázdniny).

Linka 690940 Špindlerův Mlýn – … – Liberec – … – Děčín, Zámecký rybník – Děčín, aut.nádr. – … – Ústí n.L.

V úseku přes Děčín je v provozu jeden pár spojů jedoucí v pracovní dny, jeden pár spojů jedoucí v nepracovní dny a jeden pár spojů jedoucí v neděli.

9.6 ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA

Město Děčín představuje významný železniční uzel (křižovatku mezi směrem sever – jih a jihovýchod – jihozápad) celostátního významu a se stanicí Děčín hl.n. mezinárodního charakteru (Praha – Děčín – Drážďany – Berlín – Hamburk), která je též přechodovou stanicí mezi Českou republikou a Německem (železniční hraniční přechod Děčín – Bad Schandau).

V Děčíně se protíná 5 železničních tratí, na kterých leží stanice a zastávky:

- trať 073 Ústí nad Labem – Děčín (tzv. pravobřežní trať)
  - žst Děčín hl.n.
  - žst Děčín východ
  - zast. Děčín-Staré Město
  - zast. Křešice u Děčína
  - žst Boletice nad Labem
- trať 081 Děčín – Benešov nad Ploučnicí – Rumburk
  - žst Děčín hl.n.
  - žst Děčín-východ
  - zast. Březiny u Děčína
- trať 083 Děčín – Bad Schandau – Dolní Poustevna – Rumburk
  - žst Děčín hl.n.
  - zast. Děčín-Přípeř
  - žst Děčín-Prostřední Žleb
  - zast. Děčín-Čertova Voda
  - zast. Dolní Žleb zastávka
  - žst Dolní Žleb
- trať 090 Praha – Ústí nad Labem – Děčín (tzv. levobřežní trať)
  - žst Děčín hl.n.
  - zast. Vilsnice
- trať 132 Děčín – Oldřichov u Duchcova, tzv. „Kozí dráha“ – v současnosti nevyužívaná železniční trať s nepřetržitou výlukou (nesjízdnost v důsledku poškození trati)
  - žst Děčín hl.n.
  - zast. Děčín zastávka
  - zast. Děčín-Oldřichov
  - zast. Děčín-Bynov

Nejvýznamnější železniční tratí je trať 090, která je součástí prvního tranzitního koridoru a spojuje Německo s Rakouskem a Slovenskem přes Českou republiku. Železniční tratě 073 a 090 jsou velmi vytíženými tratěmi celostátního významu. Trať 090 je důležitá zejména z hlediska mezinárodní osobní dopravy, trať 073 je naopak důležitá z pohledu nákladní dopravy.

Na všech železničních tratích (mimo zmíněnou trať č. 132) je provozována pravidelná osobní i nákladní železniční doprava. Osobní dopravu na tratích organizuje a financuje krajský úřad v rámci krajského integrovaného systému Doprava Ústeckého kraje (DÚK). Provozováno je několik železničních linek, jejichž výčet a popis je součástí následujících kapitol.

Z hlediska infrastruktury zaujímají tratě, kolejiště a doprovodná infrastruktura rozsáhlé plošné zábory na katastru města. Na levém i na pravém břehu Labe zaujímají značný prostor zejména v obvodu železničních uzlů Děčín hl.n. a Děčín východ. Oba uzly lze funkčně chápat jako jeden z nejvýznamnějších drážních prvků celostátního významu s přechodovou funkcí do SRN a dalších severských států.

V současné době lze také na vybraných tratích identifikovat řadu bodových i liniových závad, týkajících se zejména malé propustnosti tratí, nízkých traťových rychlostí, malých poloměrů traťových oblouků apod. V nadřazených dokumentech města, kraje i státu lze nalézt výčet těchto problémů vč. jejich řešení. Jde zejména o zkapacitnění vybraných tratí či úseků, zvýšení propustnosti, zvýšení rychlostí apod. V rámci koncepce dopravní obslužnosti jsou řešeny i jednotlivé stanice a zastávky a do budoucna se u některých uvažuje o upuštění od zastavování. Naopak vybrané strategické dokumenty počítají s výstavbou nové stanice Boletice nad Labem - sídliště, která přiblíží železniční dopravu většině obyvatel této místní části.

9.6.1 Linka U1

Linka U1 představuje páteřní regionální železniční linku vedenou po železniční trati č. 090. Spojuje Děčín s Ústí nad Labem po levém břehu Labe a dále pokračuje směr Most, Chomutov nebo Kadaň-Prunéřov. V zájmovém území linka vede přes stanici Děčín hl.n. a zastávku Vilsnice.

Linka je v provozu celodenně a celotýdenně v pravidelném intervalu 60 minut. Tento interval doplňuje ve špičce pracovních dní několik vložených spojů Děčín – Ústí n.L. (a zpět), které zkracují interval na 30 minut.

9.6.2 Linka L2

Linka L2 představuje obslužnou regionální železniční linku vedenou po železniční trati č. 081. Spojuje Děčín s Českou Lípou. V zájmovém území linka vede přes železniční stanice a zastávky Děčín hl.n., Děčín východ a zastávku Březiny u Děčína.

Linka je v provozu celodenně a celotýdenně v pravidelném intervalu 120 minut (11 párů spojů v pracovní i nepracovní dny). V zastávce Březiny u Děčína zastavují pouze vybrané spoje (3 spoje z Děčína, resp. 4 spoje do Děčína), její obsluhu zajišťují spoje linky U8 jedoucí ve velmi podobných časových slotech.

V rámci linky jsou provozovány i turistické cyklovlaky (pod označením T2) z Děčína do Panského, resp. Mikulášovic v rozsahu jednoho páru spojů o víkendech celoročně a jednoho párů spojů o víkendech cca mezi dubnem a zářím.

9.6.3 Linka U7

Linka U7 představuje obslužnou regionální železniční linku vedenou po železniční trati č. 073. Spojuje Děčín a Ústí nad Labem po pravém břehu Labe. V zájmovém území linka vede přes železniční stanice a zastávky Děčín hl.n., Děčín východ, Křešice u Děčína a Boletice nad Labem.

Linka je v provozu celodenně a celotýdenně v pravidelném intervalu 120 minut (v pracovní dny 7 párů spojů a v nepracovní dny 6 párů spojů).

9.6.4 Linka U8

Linka U8 představuje obslužnou regionální železniční linku vedenou po železniční trati č. 081. Spojuje Děčín s Českou Kamenicí, Krásnou Lípou a Rumburkem. V zájmovém území linka vede přes železniční stanice Děčín hl.n., Děčín východ a zastávku Březiny u Děčína.

Linka je v provozu celodenně a celotýdenně v pravidelném intervalu 120 minut. V přepravních špičkách pracovních dní je pomocí vložených spojů zkrácen interval na 60 minut. V pracovní dny je provozováno 14 párů spojů, v nepracovní dny 10 párů spojů.

V provozu je celotýdenně i noční spoj vypravovaný z výchozí stanice v Děčíně v 1:04 hod.

9.6.5 Linka U28

Linka U28 představuje obslužnou regionální železniční linku vedenou po železniční trati č. 083. Spojuje Děčín s Rumburkem přes Bad Schandau, Schebnitz (německé území) a Dolní Poustevnu. V zájmovém území linka vede přes železniční stanice a zastávky Děčín hl.n., Děčín-Přípeř, Děčín-Prostřední Žleb, Děčín-Čertova Voda, Dolní Žleb zast. a Dolní Žleb.

Linka je v provozu celodenně a celotýdenně v pravidelném intervalu 120 minut. V přepravních špičkách pracovních dní je pomocí vložených spojů jedoucích v relaci Děčín hl.n. – Dolní Žleb zkrácen interval na cca 60 minut. V pracovní dny je provozováno 14 párů spojů, v nepracovní dny 10 párů spojů.

9.6.6 Linka RE20

Linka RE20 představuje linku mezinárodních spojů vrstvy spěšných vlaků, které jsou v provozu ve specifických obdobích se silnou poptávkou po přepravě. Její trasa vede z Litoměřic přes Ústí n. L. a Děčín do Drážďan (Německo). V zájmovém území linka vede přes železniční stanici Děčín hl.n.

9.6.7 Linka R15 a R20

Linky R15 a R20 představují segment rychlíkové vrstvy vlaků, sloužící pro spojení z Děčína do meziokresních, mezikrajských či vzdálenějších cílů. Provoz těchto linek je objednáván a financován Ministerstvem dopravy České republiky.

Linka R15 je vedena po tratích č. 081 a 090 a spojuje Ústí nad Labem, Děčín, Benešov nad Ploučnicí, Českou Lípu a Liberec. Provozována je celotýdenně v pravidelném intervalu 120 minut.

Linka R20 je vedena po trati č. 090 a spojuje Děčín s Prahou přes Ústí nad Labem. Provozována je celotýdenně v pravidelném intervalu 120 minut (s jednosměrnými výpomocnými spoji ve špičkách pracovních dní zkracující interval na 60 minut).

9.6.8 Ostatní nabídka vlakových spojů

Mimo výše uvedené vlakové linky objednávané Ústeckým krajem jsou přes děčínské hlavní nádraží vedeny vlaky mezinárodní expresní vrstvy. Linka Ex 3 Praha – Ústí nad Labem – Děčín – Drážďany (SRN) – Berlín (SRN) zajišťuje mezinárodní spojení České republiky s Německem. Dálkové vlaky této mezinárodní vrstvy zastavují na území ČR pouze v nejdůležitějších (výše vyjmenovaných) stanicích a zajišťují tak nejrychlejší spojení Děčína s hlavním městem Prahou a s německými městy. Objednávána a financována je Ministerstvem dopravy ČR a je provozována celotýdenně ve dvouhodinových intervalech.

9.6.9 Trať 132 „Kozí dráha“

Trať č. 132, tzv. „Kozí dráha“ v současnosti představuje nepoužívanou železniční trať, na které je zastaven veškerý provoz. Trať je v současné době v dlouhodobé výluce způsobené nesjízdností trati. Provoz pravidelné dopravy na trati byl zastaven v roce 2004. Od této doby je její stav a hlavně budoucnost často propíraným tématem jak na komunální, tak na krajské úrovni a její další osud je stále nejasný. Kozí dráha vede z Děčína přes Chlumec a Krupku do Oldřichova u Duchcova. Na území města Děčín se nachází stanice a zastávky Děčín hl.n., Děčín zastávka, Děčín-Oldřichov a Děčín-Bynov. Význam tratě v minulosti tkvěl zejména na turistickém potenciálu, v okolí trati se nachází několik významných turistických cílů.

9.7 VYUŽITÍ LINEK MAD A LINEK DÚK

9.7.1 Využití linek MAD

Dopravní podnik města Děčína poskytl zhotoviteli údaje o počtech přepravených cestujících na jednotlivých linkách MAD. Údaje byly poskytnuty jak za průměrný běžný pracovní i nepracovní den, tak za průměrný měsíc. V tomto případě se jednalo o data za říjen 2018.

Následující Tabulka 40 zobrazuje počty přepravených osob na jednotlivých linkách MAD za období říjen 2018. Nejvytíženějšími linkami děčínské městské dopravy jsou linky č. 202, 201 a 209, které jsou zároveň brány jako páteřní. Linky č. 202 a 209 jsou navíc provozovány pouze v pracovních dnech. Ve dnech pracovního klidu jsou trasy těchto dvou linek sloučeny do linky č. 229.

Tabulka 40 Počet přepravených cestujících na linkách MAD v říjnu 2018 (zdroj: DPMD)

Linka MAD	Počet přepravených osob [osob/měsíc]
202	136 448
201	107 128
209	73 013
207	66 285
204	57 356
229	25 703
212	22 326
210	19 322
237	14 853
208	11 909
214	7 655
233	887
232	503

Následující Tabulka 41 zobrazuje nejvíce a nejméně vytížené zastávky obsluhované MAD z pohledu nastoupivších cestujících. Odbavovací systém MAD v Děčíně dokáže evidovat počty nastupujících na každé ze zastávek (každý cestující se odbavuje při nástupu do vozidla), nedokáže již však evidovat místo výstupu cestujícího. Dopravní podnik tak v současné době neumí pomocí odbavovacího zařízení sledovat přesné přepravní proudy cestujících. I v tomto případě se jedná o počty za průměrný měsíc, v tomto případě za říjen 2018.

Nejvytíženější zastávkou je dopravní uzel Hlavní nádraží, kde se setkávají všechny linky MAD i DÚK a je zde možnost přestupu na vlakové spoje. Uzel Hlavní nádraží slouží také jako výchozí bod pro podmokelské (levobřežní) centrum Děčína. Další nejvíce vytížené zastávky se poté nacházejí v děčínském (pravobřežním) centru města (Myslbekova, Tyršova, Masarykovo nám.).

Z pohledu nejméně vytížených zastávek se jedná o zastávky převážně v okrajových částech města zcela mimo zástavbu nebo v místech velmi nízké koncentrace obyvatel. V několika případech se rovněž jedná pouze o jednosměrné zastávky. První dvě uvedené zastávky (Kosova a Bukurešťská) se sice nacházejí v zastavěné oblasti, ale jedná se pouze o jednosměrné zastávky těsně před konečnou, jsou tak využívány zejména pro výstup cestujících.

Tabulka 41 Nejvíce a nejméně vytížené zastávky MAD v Děčíně v říjnu 2018 (zdroj: DPMD)

Název zastávky	Počet nástupů (za měsíc)	Název zastávky	Počet nástupů (za měsíc)
Hlavní nádraží	81705	Kosova	5
Myslbekova	59260	Bukurešťská	9
Tyršova	39219	Loubí,III	13
Masarykovo nám.	30739	Loubí,IV	31
Prokopa Holého	27565	Loubí,II	41
U zámečku	16434	Boletice,hřbitov	42
Aut. nádraží	16110	Podskalí	51
Oblouková	15659	Zotavovna	77
Želenická	13467	Lesní mlýn	92
Výtopny	13431	Nářadí	94
Kozinova	10452	U mostu	112
Boletice, sídliště	10337	Loubí,I	126
Boletice,Lidový dům	10286	Loděnice	131
Březiny	10151	Dopravní podnik	138

Počty nastupujících cestujících za měsíc říjen 2018 pro všechny zastávky MAD v Děčíně jsou součástí PŘÍLOHA Č. 12.

Statistika vytíženosti zastávek MAD může také sloužit k přípravě, rozhodování a prioritizaci modernizací a rekonstrukcí zastávek, která je u mnohých nevyhnutelná. Velké procento zastávkových nástupišť nesplňuje současné standardy (nezvýšená nástupní hrana, absence hmatových prvků, ad.), u velkého počtu zastávek navíc zastávkové nástupiště zcela chybí a cestující jsou nuceni nastupovat do vozidel z úrovně vozovky, resp. zeleně. Postupně se daří jednotlivé zastávky rekonstruovat a modernizovat do potřebných standardů. V současnosti jsou modernizované zastávky zejména v obou centrech města, na sídlištích a dalších místech s větší koncentrací cestujících. V následujících obdobích je nutné soustředit se na realizaci rekonstrukcí dalších zastávek v co největší možné míře, problematické a s vysokým bezpečnostním rizikem jsou zejména ty, které leží na hlavních průtazích městem a u kterých zcela chybí zastávková nástupiště.

9.7.2 Využití linek DÚK

V rámci linek DÚK organizovaných Ústeckým krajem není možné v současné době (mimo realizace fyzického dopravního průzkumu, který však při současných podmínkách v komplexním rozsahu nelze finančně ani personálně zrealizovat) zjistit konkrétní počty přepravených cestujících v jednotlivých relacích (zastávkách). Odbavovací systém nedokáže zaznamenávat nástupy ani výstupy na konkrétních zastávkách. Odbavovací systém umí evidovat pouze počet a druh prodaných jízdenek z konkrétní zóny do konkrétní zóny, přičemž jedna zóna obsahuje až několik desítek zastávek (např. celé území Děčína leží v jedné zóně). Navíc nejsou sledováni cestující s nárokem na bezplatnou přepravu ani cestující s přestupní jízdenkou. Nelze tak zjistit konkrétní skutečné přepravní proudy a počty přepravených cestujících.

9.8 STAV VOZOVÉHO PARKU MAD

Vozový park autobusů Dopravního podniku města Děčína se v minulosti i současnosti dařilo a daří obnovovat průběžně, v souladu s postupným stárnutím jednotlivých vozů, a to i díky čerpání finančních prostředků z fondů EU. V současnosti tak DP disponuje poměrně moderním a mladým vozovým parkem. Vozový park autobusů je přizpůsoben aktuálnímu linkovému vedení a přepravním nárokům na jednotlivých linkách. Ve stavu jsou autobusy standardní délky 12 metrů, prodloužené délky 15 metrů a kloubové autobusy délky 18 metrů. Část autobusů (zejména z poslední loňské dodávky) je vybaveno pohonem na CNG (stlačený zemní plyn). Část vozidel je již také vybavena vozovou klimatizací pro cestující nebo kamerovým systémem. Zároveň je vozový park plně nízkopodlažní. Stav vozového parku MAD podrobně shrnuje Tabulka 42. V roce 2019 je plánováno pořízení 5 vozidel délky 8 m.

Tabulka 42 Seznam provozovaných autobusů v MAD

Autobusy				
typ vozidla	*počet [ks]*	*uvedení do provozu [rok]*	*stáří (k 2/2019) [let]*	*nízko-podlažnost*
Citaro O 530 L I (15m)	1	2005	14	✓
Citaro O 530 L I (15m)	2	2006	13	✓
Sprinter	1	2007	12	✓
Citaro O 530 II (12m)	5	2007	11,25	✓
Citaro O 530 G II (18m)	1	2008	10,7	✓
Citaro O 530 L II (15m)	2	2008	11	✓
Citaro O 530 II (12m)	5	2008	11	✓
Citaro O 530 G II (18m)	1	2009	10	✓
Conecto LF (12 m)	3	2009	9,9	✓
Citaro O 530 II (12m)	5	2009	10	✓
Citelis (12m)	3	2010	8,3	✓
Citelis (12m)	5	2011	7,9	✓
Conecto LF (12m)	3	2012	6,5	✓
Conecto LF (12m)	3	2013	5,4	✓
Conecto LF G (18m)	1	2015	4,1	✓
Lion´s City CNG (12m)	9	2018	0,8	✓
Lion´s City CNG (12m)	9	2018	0,5	✓
Lion´s City G CNG (12m)	1	2018	0,8	✓
Lion´s City G CNG (12m)	2	2018	0,5	✓
CELKEM	**62**	**PRŮMĚR**	**6,5**	**100%**

9.9 TAXI

Ve městě Děčín najdeme i několik taxislužeb, které lze využít jako alternativní způsob přemisťování po městě. Taxislužby ve městě provozují výhradně soukromé společnosti či podnikatelé, ale na jejich provoz město částečně dohlíží. V návrhové části bude řešen možný rozvoj služeb taxi, příp. jejich určité začlenění do dopravní obslužnosti jako alternativního způsobu k dosavadním standardním možnostem.

9.10 SDÍLENÁ DOPRAVA (BIKESHARE, CARSHARING, CARPOOLING)

Bikesharingem se rozumí služba, v rámci níž je možné půjčování, či sdílení jízdních kol. Jízdní kola jsou zpřístupněna pro sdílené použití jednotlivcům zdarma nebo za poplatek. Prioritně jsou určeny pro dopravu ve městě na krátkou vzdálenost, respektive na krátký čas, existují ale i systémy regionální pro turistiku. Služby bikesharingu nejsou v Děčíně dostupné.

Carsharingem se rozumí služba, v rámci níž je možné půjčování, resp. sdílení jednoho automobilu více lidmi (avšak nezávisle na sobě). Automobily nevlastní fyzické osoby, jsou vlastněny soukromými společnostmi, které následně nabízí automobily k půjčení. Carsharing je zacílený zejména pro ty uživatele, kterým se nevyplatí provozování vlastního automobilu. Carsharing je jednou z cest, která může napomoci rozvíjet trvale udržitelnou dopravu ve městě. Nejen v centrech měst může napomoci s problémem nedostatku parkovacích míst a může vést ke snížení množství projíždějících, či parkujících automobilů. Služby carsharingu nejsou v současné době na území Děčína dostupné.

Carpoolingem se rozumí služba či nabídka, v rámci níž je možné sdílení jednoho automobilu více lidmi v jeden čas. Automobily vlastní fyzické osoby, které vůz řídí a v rámci své cesty nabízejí kapacitu vozidla ostatním lidem. V České republice je carpooling známější pod označením spolujízda. Cílem carpoolingu je dosáhnout co největšího možného využití kapacity vozidla lidmi, kteří mají stejný, resp. podobný začátek a cíl své cesty. Tito lidé pak zároveň sdílejí náklady na cestu. I carpooling je jednou z cest napomáhající rozvíjet udržitelné formy dopravy ve městech, může snížit počet automobilů ve městech i počet neefektivních cest, kdy je vozidlo využito např. pouze jedním pasažérem (řidičem). Na sdílení automobilu se mohou lidé domlouvat soukromně i veřejně, a to oboustranně – řidiči nabízejí místo ve svém vozidle a naopak spolucestující poptávají jízdu svým směrem. Veřejné služby carpoolingu jsou dostupné v rámci národních platforem, jedním z největších je v ČR např. Blablacar.

9.11 VYJÁDŘENÍ OBYVATEL K VEŘEJNÉ HROMADNÉ 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 veřejné hromadné 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 městské hromadné dopravě se vyjádřilo celkem 319 respondentů. Problémy a požadavky občanů související s hromadnou dopravou jsou rozebrány v následujícím textu.

Problémy:

- ⊗ **Nenávaznost linek na přestup** (30 odpovědí):
  - × Respondenti, kteří pravidelně využívají kromě MAD i železniční či příměstskou autobusovou dopravu upozornili na nenávaznost městské autobusové dopravy na tyto spoje. Jako příklad uvedli rychlíky směr Liberec, směr Praha

nebo osobní vlak směr Ústí nad Labem. Nenávaznosti MAD k železniční či autobusové dopravě jsou v řádech minut, kdy autobusy MAD odjíždí těsně před příjezdem vlaků, resp. naopak. Špatná situace je zejména ve večerních obdobích či o víkendu, kdy mají linky MAD dlouhé intervaly. Mnoho lidí proto využívá pro dopravu na nádraží auto, a ne městskou dopravu.

- Také bylo uvedeno, že ani linky MAD na sebe nenavazují, když se obyvatelé potřebují přepravit z okrajových částí do centra města, či dalších místních částí.

⊗ **Dlouhé intervaly spojů nebo málo spojů přes den, noc nebo víkend, nedostatečná kapacita autobusů na některých linkách** (121 odpovědí):

- Další problém vidí obyvatelé města v dlouhém intervalu spojů nebo v nedostatečném počtu spojů během dne, noci nebo o víkendech. Mnoho lidí pracuje i o víkendech a mají problém dostat se do/z práce z okrajových městských částí, pokud nevlastní automobil. Také padli stížnosti na nevhodné ranní časy odjezdu např. ze Škrabky do školy – děti musí jet brzy ráno a pak ve škole čekat nebo do školy přijíždějí pozdě. Někteří respondenti uvedli i konkrétní linky, na kterých je podle nich potřebné navýšit počet spojů. Jako velmi palčivý problém respondenti vidí v dlouhých intervalech zejména ve večerním období a o víkendech.
- <u>Nízký počet spojů za hodinu na linkách:</u>
  - č. 202, 204, 207, 208, 209, 210, 229.
- <u>Vyšší počet spojů z/do těchto městských částí:</u>
  - Vyskytovaly se téměř všechny místní části, nejčastěji pak Staré Město, Letná, směr Kamenická ul., Škrabky, Bynov, Bělá (po 23. hodině v pracovní dny, v sobotu už chybí po 20. hodině), Březiny, Boletice nad Labem (i kolem 23 a 24 hodiny), o víkendu na Jalůvčí, do Krásného Studence o víkendech a v pozdních hodinách (po 18:00), Folknáře, Maxičky, Velká Veleň, Václavov, Čechy, Nebočady, Dolní Žleb.
- Respondenti také uvedli, že do některých městských částí jezdí malé autobusy, a tedy kapacita autobusu je nedostačující. Jako příklad byla uvedená městská část Boletice nad Labem. Kromě malých autobusů však padly stížnosti i na přeplněnou kapacitu v ranní nebo odpolední špičce, kdy cestují děti do školy a dospělí do práce (např. linka č. 202), k lékaři apod. Několikrát se vyskytly stížnosti na vyčerpanou kapacitu ve spojích pro kočárky, kdy jsou maminky nucené čekat na další spoje.

⊗ **Autobusové zastávky, autobusy, linkové vedení** (45 odpovědí):

- V odpovědích se také vyskytly požadavky na zprovoznění MHD na Chlum (i formou minibusu) a také na zřízení některých nových zastávek. Občané upozornili na potřebnost např. zastávky Na Stráni v opačném směru (nejbližší

zastávka je U kaple nebo Vodárna). Nejčastěji zmiňovanou lokalitou s chybějící dopravní obslužností byl Bynov – horní část sídliště kolem ul. Na Vyhlídce a Kyjevská. Zde mají obyvatelé velmi dlouhé docházkové vzdálenosti na MAD (s ohledem na kopcovitý terén je o to namáhavější). Další často zmiňovanou lokalitou bylo sídliště v místní části Březiny (se stejnými problémy).

- Některé zastávky jsou zbytečně blízko sebe např. předposlední zastávka v Nebočadech před konečnou zastávkou směr z města. V takových případech by občané uvítali přesunutí zastávky blíže k obydlí.
- Co se týče vybavení autobusových zastávek, respondenti uvedli, že jim chybí lavičky nebo kryté zastávky (i z boku).
- Mnoho občanů také uvedlo, že nastupování pouze předními dveřmi je podle nich nesmyslné, zdržuje odbavování cestujících na zastávkách a celkově zvyšuje cestovní dobu.

⊗ **Cena jízdného a delší čas jízdenky** (50 odpovědí):

- Respondenti si stěžovali na drahé jízdné – uvedli, že cesta autem jim vyjde levněji. Lidé, kteří nemají možnost volby dopravního prostředku, uvedli, že cestování městkou dopravou je finančně nákladné a neodpovídá kvalitě a rozsahu MAD. Také chybí výhodnější jízdné např. pro matky s dětmi do 3 let nebo pro důchodce či děti.
- Krátká platnost jízdenky – zejména v období dlouhých intervalů (večerní období, víkendy) a při potřebě přestupu (cesta z okrajové části do jiné), není možné na jednu jízdenku ujet zamýšlenou cestu.

⊗ **Nespolehlivost** (17 odpovědí):

- Respondenti uvedli, že městské autobusy jsou často opožděné a že není dodržován jízdní řád. Dokonce měli zkušenost, že autobus vůbec nepřijel. Mají pak problém stihnout přestup.

⊗ **Řidiči** (14 odpovědí):

- Někteří respondenti si také stěžovali na řidiče, zejména s ohledem na jejich neohleduplnost či zastavování daleko od nástupní hrany zastávky.

Absence zastávek, nedostatečná obsluha nejen okrajových místních částí města a dlouhé intervaly mimo špičková období mají za následek velké množství automobilů ve městě a také nedostatek parkovacích míst v těchto částech.

Mnoho respondentu uvedlo, že kdyby byla městská autobusová doprava atraktívnější a spolehlivější (častější spoje, ve špičkách větší autobusy, nástup všemi dveřmi, levnější jízdenky apod.), využívali by ji častěji.

Mezi odpověďmi se také objevilo několik pochval, zejména na využití alternativních pohonů u autobusů, existenci informačních tabulí na zastávkách i v autobusech (i když některým vadí mnoho reklam) a také na možnost platby jízdného v autobusech pomocí platební karty.

Výběr nejrelevantnějších požadavků/návrhů/názorů občanů:

- lepší návaznost linek (např. 201, 207, 202, nebo konkrétně 204 na 209, 204 na 207 apod.),
- více nočních linek,
- autobusy bez reklam,
- využívaní všech dveří u nastupování, zajistilo by to urychlení dopravy,
- v rámci kratší doby cestování, zastávky, kde obvykle nikdo nenastupuje, by mohly být označené Na znamení,
- rozšíření silnice v místech zastávek,
- elektronické tabule pro MHD na zastávkách, elektronický display s dobou odjezdů na každé zastávce v centru spolu s hodinami,
- inteligentní autobusové zastávky a funkčnost informačního systému v autobusech bez reklam,
- větší ohleduplnost a profesionálnost řidičů MHD,
- vybudovat novou železniční zastávku v Boleticích n. L.,
- zlevněné jízdné pro maminky s kočárky, vyhradit místo k sezení pro maminky s kočárky v autobuse, lavička na každé zastávce,
- výrazně zlevněné jízdné a omezený přístup osobními auty s jedním pasažérem do města,
- častá autobusová spojení s nástupy na jakýchkoli zastávkách,
- možnost dobíjet časový kupon i na jiných místech, nejen v DP,
- učinit ji cenově atraktivní, aby byla konkurenceschopná automobilové dopravě, a to jak v rychlosti, tak v ceně. Např. cestování zdarma nebo levněji. Bezplatné cestování může zrychlit odbavení a tím i samotnou cestu. Může přispět ke snížení automobilové dopravy.
- levnější úsekové jízdné, návrat přestupních jízdenek za zvýhodněnou cenu.
- když je rozkopaný celý Děčín chtělo by to prodloužit časy na jízdenkách,
- zlevnit, zjednodušit, zvýhodnit cesty do kopců,
- zastávka k Tescu,
- více autobusů na plyn,
- posílit spoje v dopravní špičce a zajistit spojení z okrajových částí Děčína alespoň 4x denně,
- v Nebočadech posunout zastávku Nebočady, která se nachází cca 50 metrů od zastávky Nebočady konečná, ke křižovatce Vítězství a Na Výsluní, a to v obou směrech
- vrátit znovu stanici autobusu 202 před nádraží,
- přímé vedení linky např. z Masarykova náměstí směr Jalůvčí,
- zařídit MAD na Chlum, klidně takový ten mini-autobus,
- zavedení malého autobusu (podobně jezdí do nemocnice) do Březin, který by zajížděl do sídliště. Po revitalizaci je prostor v pohodě průjezdný. A např. jednou za hodinu by

to bylo fajn, protože věk tamějších obyvatel narůstá a cesta ze spodní zastávky je náročná.

- lepší přestupní terminál u hlavního nádraží a Prokopa Holého (autobusy blíže u sebe, nemuset řešit z jakého rohu a ulice autobus jede; atypicky i do Bynova, kde meziměstské autobusy jedou odjinud).
- lepší provázaní vlakového Hlavního nádraží a autobusového nádraží – vznik i terminálu vlak-meziměstský autobusy-městský autobusy.
- expresní linka po Novém mostě mezi oběma břehy. Nebo možná i okružní linka mezi centry Děčín-Nový most-Podmokly-Starý most-Děčín a naopak.
- více rozložit odjezdy linek (např. 202,204,214, jedou po sobě v 5 minutových intervalech a pak pauza),
- linku 229 i v pracovní dny,
- před osmou hodinou častější spoje – pro školáky jsou busy přeplněné,
- ranní autobus ze Škrabek v 7:12 na druhou stranu, bez přestupu, děti by mohly jezdit do školy autobusem,
- v případě místa v autobuse přepravovat jízdní kola, vybudovat zastávku v Bynově u ulice Kyjevská,
- na vytížené spoje nedávat malé autobusy,
- posílení některých linek (i za cenu méně kapacitních autobusů),
- linky č. 202 a 212 zbytečně prochází přes ul. Prokopa Holého, bylo by daleko efektivnější, kdyby projížděl rovnou po Teplické ulici.
- linka č. 237 nevyužívá trasu pres Tyršův most, mohlo by tam jít přímo víc spojů bez zajíždění na Hlavní nádraží (zbytečný okruh),
- malá dostupnost z města směr Václavov, Krásný Studenec a opačně,
- velké časové mezery během dopoledne a víkendu, stačil by i malý bus,
- linka č. 8 je ráno nastavena tak, aby děti stihly vyučování ve spádové škole, ale prakticky žádné děti do Boletic nejezdí a rodiče je vozí auty. Autobus by mohl jezdit o 15 minut dříve a stihly by to do školy i děti docházející do škol na druhém břehu Labe.
- Trasovat linky odpovídajícím současným přepravním proudům,
- častější spoje v nočních hodinách a o víkendech,
- autobus, který by jel ve všední den o půlnoci od nádraží do Bynova (v návaznosti na předposlední vlak přijíždějící z Prahy do Děčína ve 23:47 hod)
- bylo by vhodné, aby linka 204 v pátek ve směru Letná v čase 13:40 z Březin, byla posílená. Stačil by větší autobus. U Libverdy nastoupí studenti s batožinou, kteří se po týdnu vrací z intru, ale i spousta studentů bez batožiny a na další zastávce se do autobusu nikdo další nevejde. V tu dobu je problém dostat se na Letnou.

9.12 SWOT ANALÝZA

SILNÉ STRÁNKY

- Existence IDS na území města
- Kompletní integrace MAD do DÚK
- Moderní vozový park MAD
- Systém turistických linek, vč. lodní dopravy a cyklobusu
- Inteligentní zastávky
- Moderní odbavovací systém, možnost platby bezkontaktní platební kartou
- Existence e-shopu DP
- Dobrá dostupnost Děčína železniční dopravou v rámci ČR i Německa

SLABÉ STRÁNKY

- Dlouhé intervaly na linkách MAD v mimošpičkových obdobích
- Nenávaznosti spojů v rámci MAD, resp. spojů MAD na vlaky a autobusy DÚK
- Dlouhé docházkové vzdálenosti na MAD u vybraných sídlištních celků
- Vybrané okrajové místní části zcela bez dopravní obsluhy
- Autobusové nádraží ležící na významném průtahu městem
- Ne zcela přehledný dopravní uzel Hlavní nádraží/Autobusové nádraží
- Drahé jízdné
- Špatný stav zastávkových nástupišť u velkého počtu zastávek

PŘÍLEŽITOSTI

- Konečné rozhodnutí o osudu „Kozí dráhy“
- Přesun autobusového nádraží do vhodnější polohy, příp. zklidnění jeho okolí
- Rozvoj dopravní obslužnosti do dosud neobsluhovaných částí města (i alternativními způsoby)
- Zlevnění jízdného, resp. řešení jeho problematiky
- Modernizace zastávek
- Výstavba nových zastávek a obratišť autobusů
- Zkapacitnění železničních tratí, výstavba nových zastávek, modernizace stávajících stanic

HROZBY

- Zahlcení města automobily a pokles zájmu obyvatel o VHD
- Pokles přepravených cestujících v prostředcích VHD
- Stagnace řešení problematiky VHD
- Nízká politická podpora na podporu udržitelných forem dopravy

10 INTELIGENTNÍ SYSTÉM DOPRAVY

10.1 ORGANIZACE DOPRAVY

Z pohledu organizace dopravy se vyšší organizační jednotka, která by uměla operativně řídit dopravu, ve městě nenachází. Takovou jednotkou by mohl být dispečink dopravy. Dopravním dispečinkem v současné době disponuje pouze dopravní podnik, který však dohlíží pouze nad provozem MAD.

Ve městě se nachází několik světelně signalizovaných křižovatek, ty však nejsou mezi sebou propojeny. Na světelných křižovatkách nejsou dynamicky řízeny dopravní proudy ani není zavedena preference MAD. Mimo těchto světelných zařízení lze za řízení dopravy považovat jen svislé a vodorovné značení, zejména to, které organizuje jednosměrné ulice či jiné zklidňuje.

Zklidněné komunikace a zóny jsou omezeny pouze na obytné a pěší zóny. Obytné zóny se nacházejí zejména v místní části Děčín II – Nové město (v oblasti kolem ul. Dvořákova) a v části Děčín XXXII – Boletice nad Labem. Pěší zóny se nacházejí zejména v centru místní části Děčín I – Děčín, příkladem je ul. Křížová a okolí.

10.2 PREFERENCE DOPRAVY

Preference vozidel v síti je důležitou součástí celého systému hromadné dopravy osob. Preferencí vozidel se rozumí jejich upřednostňování jak v dopravním proudu, tak na světelně řízených křižovatkách, a to za podpory dispečerského dohledu a informačního systému pro cestující.

Preferencí vozidel v dopravním proudu se rozumí regulační opatření na komunikacích, která umožní vybraným skupinám vozidel upřednostnění před ostatními. Jde zejména o vyhrazení jízdního pruhu pomocí SDZ, VDZ či dalších opatření. Možnost vjezdu do vyhrazeného jízdního pruhu pak mají obvykle pouze vozidla hromadné dopravy, resp. pro další vozidla udržitelných forem dopravy, jako jsou vozidla taxi, vozidla caresharingu nebo motocykly a jízdní kola. Vyhrazené jízdní pruhy umožňují těmto vozidlům volný průjezd, nejsou omezováni ostatními účastníky silničního provozu a mají významný vliv na přesný, plynulý a rychlejší pohyb vozidel po komunikační síti.

Preferencí vozidel na křižovatkách se rozumí upřednostnění jízdy vybraných skupin vozidel na světelně řízených křižovatkách pomocí dynamického řízení, pomocí koordinace jednotlivých SSZ, nebo pomocí dalších dopravně telematických systémů. Preference na SSZ se dělí do několika skupin, absolutní preference přiřazuje dopravnímu prostředku volno vždy, podmíněná preference poté přiřazuje volno s ohledem na potřeby ostatních účastníků

silničního provozu. V současnosti je vhodné využívat preferenci na SSZ v kombinaci s dopravně telematickými systémy.

V Děčíně v současnosti neexistuje žádný způsob preference autobusů MAD a DÚK na komunikační síti města.

10.3 INFORMAČNÍ A DOPRAVNĚ TELEMATICKÉ SYSTÉMY, INTELIGENTNÍ ŘÍZENÍ DOPRAVY

V současné době na území města nejsou v provozu žádné informační ani dopravně telematické systémy, ani inteligentní řízení dopravy.

Mezi informační inteligentní systémy by se dal zařadit pouze systém inteligentních zastávkových označníků, které provozuje dopravní podnik. Vybrané zastávky, zejm. v centru města, jsou vybavené elektronickými panely, které zobrazují nejbližší odjezdy spojů na linkách MAD a DÚK, příp. další provozní informace.

V blízkém časovém horizontu však město ve spolupráci s odborníky připravuje zavedení a nasazení systému inteligentního řízení dopravy. V provozu by měl být do několika let. Více informací o systému bude součástí Návrhové části projektu PUMM.

10.4 SWOT ANALÝZA

SILNÉ STRÁNKY

- Existence inteligentních dopravních označníků na významných zastávkách

SLABÉ STRÁNKY

- Slabě rozvinutý systém inteligentního řízení
- Nedostatečné informace o dopravě

PŘÍLEŽITOSTI

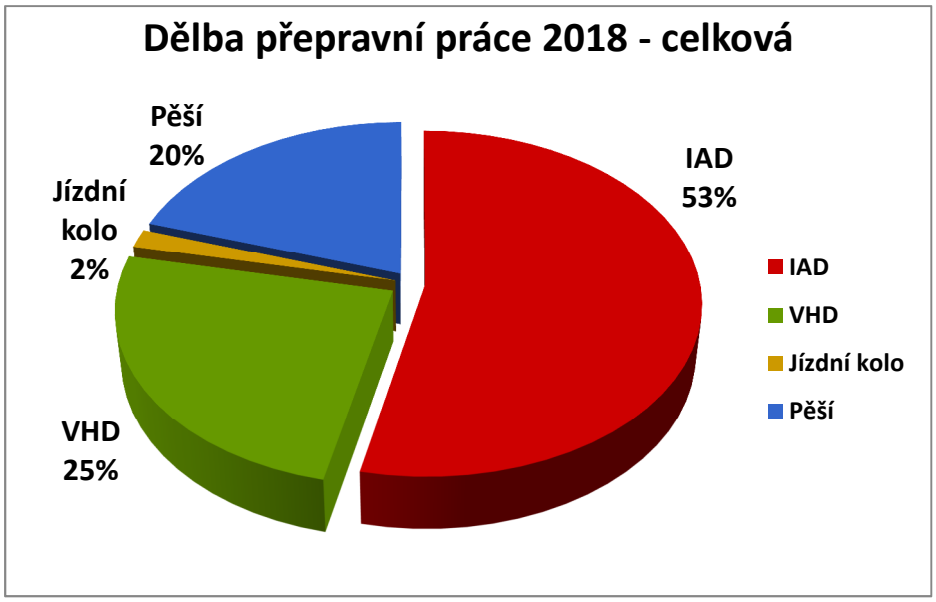
- Zavedení řízení křižovatek pomocí SSZ
- Instalace zařízení pro měření rychlosti a sčítání vozidel
- Preference MAD
- Instalace kamerového systému pro sledování dopravy
- Rozšíření inteligentních zastávkových označníků
- Čerpání dotací na rozvoj v oblasti dopravní telematiky

HROZBY

- Nedostatek finančních prostředků na telematické systémy
- Neochota zavedení inteligentních systémů

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 Děčín. Proto je důležité tomuto druhu dopravy věnovat značnou pozornost v plánu udržitelné mobility města Děčín. 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 Děčín. 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 Dělba 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 části, 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 propojení 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 dálnici 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 obydlenou 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, nepřímo 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 nepřímo 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 křižuje 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 Děčína 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 křižuje 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 – Rozběsesy, 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

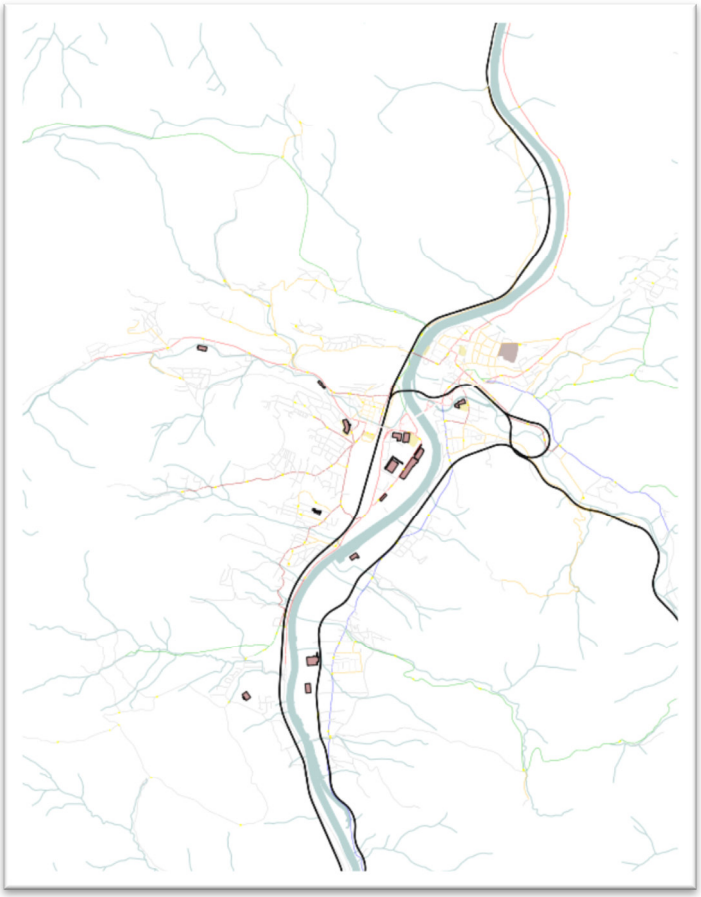
i v blízkosti železnice v městských částech Děčín I – Děčín, Děčín II – Nové město a Děčín III – Staré město.

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:

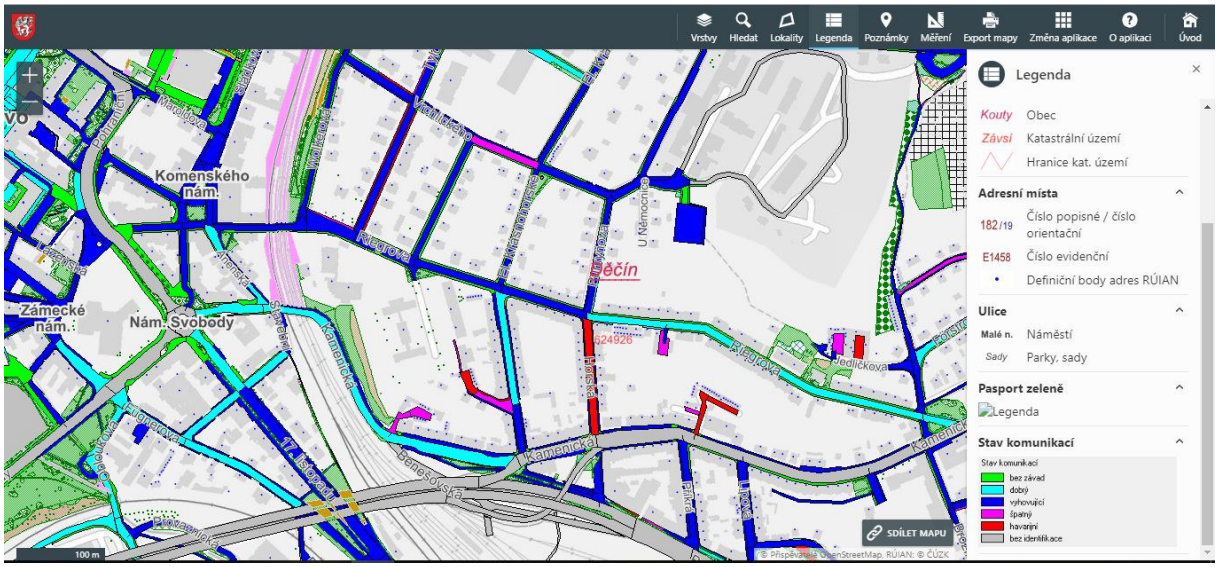
- Vrchlického ul. (část)
- Lužická ul. (část)
- Bělská ul. (část)
- Rudolfova ul. (část)

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 komunikaci 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 nejpalčivějšími 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 Budapešťská a Jiráskova, při křižování s ulicí Jiřího z Poděbrad. Řešení se zavedením jednosměrných ulic by zde proto nepřineslo požadovaný efekt. Možným řešení 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 rizikovosti.

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 rizikovost 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 kategorii 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 Děčína)

- 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 úrovňového 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
- zklidněni 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.

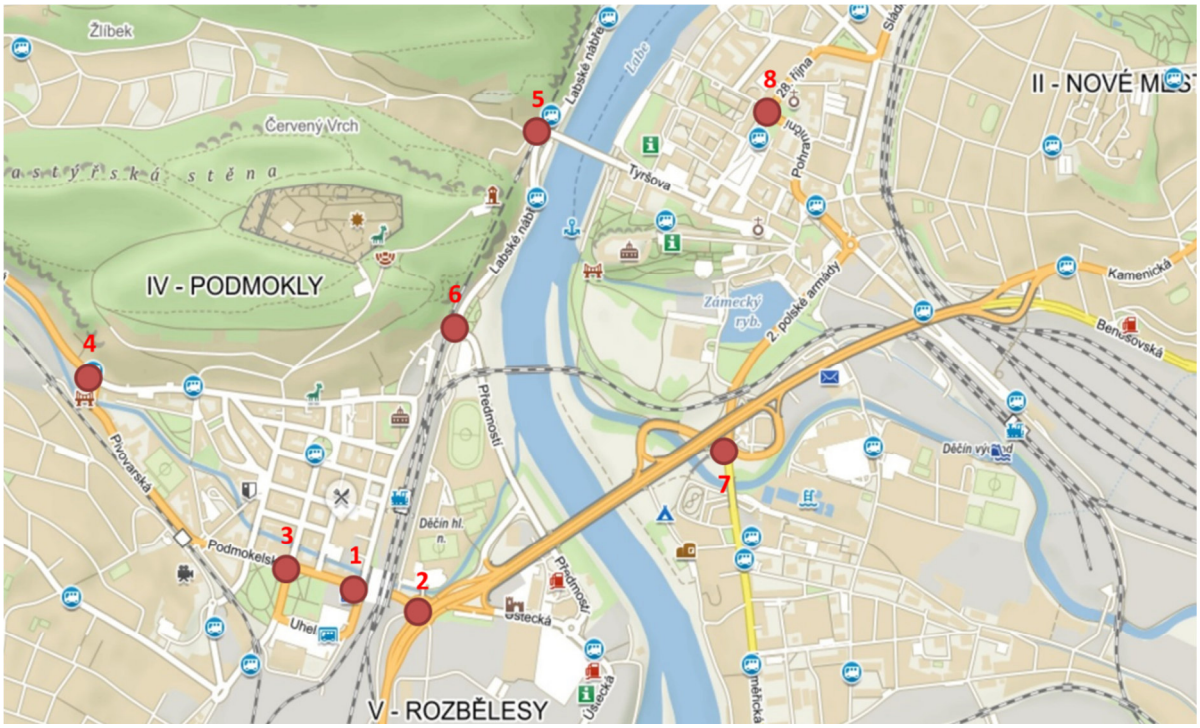
Z dostupných údajů můžeme tvrdit, že výrazně nejsilnější tranzit je v ose jih - východ a opačně, prostřednictvím silnic I/62 a I/13 (Ústí nad Labem - Děčín - Nový Bor – Liberec). Ostatní tranzitní směry jsou podstatně slabší, za zmínku však jistě stojí i tranzitní doprava v ose západ – východ (průtah 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 tratí do nově vybudovaného kruhového objezdu (patřícího pod nově vybudovanou Vilsnickou spojku) 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

Vilsnická spojka – jde o druhé opatření komplexního řešení dopravního problému ve městě Děčín. Tím prvním byla výstavba Nového mostu ještě v 80. letech. Stavba Vilsnické spojky navazuje na tento most. Ze směru od východní části města a Nového mostu je doprava vedena buď přímo dále po přemostění a samotné Vilsnické 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) části města, resp. do místní části Rozběsy. Samotná Vilsnická 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 Rozběsy 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 úrovňových 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

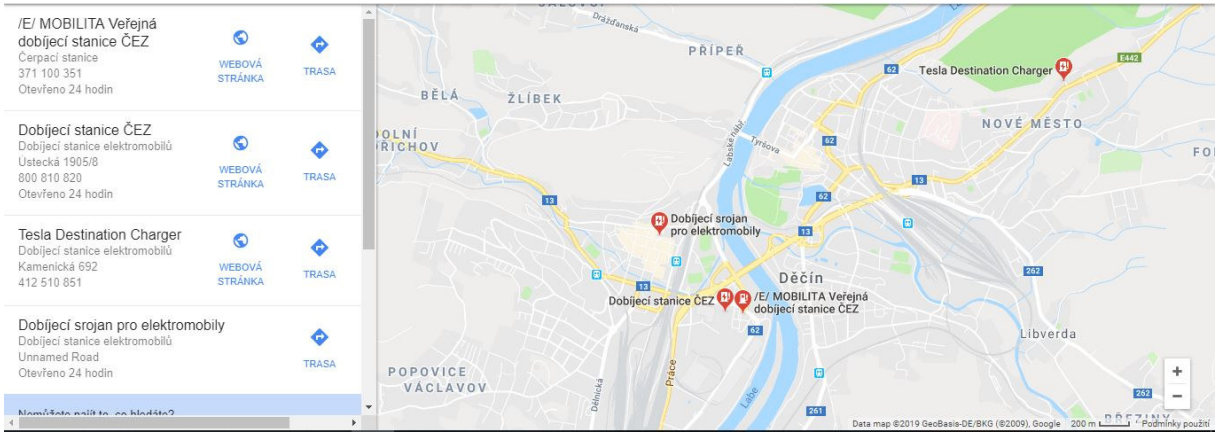
Síť doplňkové infrastruktury z pohledu servisů či myček pro automobily je dostatečná. Z pohledu čerpacích stanic je nabídka široká, zastoupeno je v Děčíně několik značek jako EuroOil, Shell, Benzina, Albert, Tesco, ARMEX Oil, PAPO, MOL ad. Všechny čerpací stanice se nacházejí jako obvykle na silnicích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

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. zvlněný 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.

<u>Výběr nejrelevantnějších požadavků/návrhů/názorů občanů:</u>

- ❖ rozšíření pruhů na hlavních silnicích (např. rozšířit Teplickou ulici v prostoru "Černé Kladno" 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 pětimostí 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,
- ❖ semafory 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 objízdné 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,
- vyřešeni dopravní situace u pětiměstí – i přes fungující semafory 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, semafory, 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 úrovňového 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

12 DOPRAVA V KLIDU

Mezi problémové oblasti dopravního systému města Děčín lze dnes zcela jistě zařadit také systém statické dopravy, respektive vybranou uliční síť silně zatíženou (a ve většině případů přetíženou) nevhodně parkujícími či dlouhodobě odstavenými automobily. Problémy s odstavováním vozidel jsou běžně evidovány ve všech místních částech. Vyzdvihnout lze však tyto lokality:

- ulice Zámecká
- ulice Duchcovská
- okolí Gymnázia Děčín
- křižovatka ulic Stavební a Fügnerova
- Na Skřivance
- Chelčického

Nejčastěji se jedná o vozidla nelegálně zaparkovaná na chodnících, v zeleni, v křižovatkách či v místech, kde nezůstane minimální průjezdný profil požadovaný zákonem. Negativním dopadem nelegálně parkujících vozidel je jejich vliv na dopravně-bezpečnostní situaci na navazujících přechodech pro chodce či v přilehlých křižovatkách.

Poptávka po parkování a odstavování automobilů vzniká v souvislosti s aktuálním rozložením zásadních funkcí na území města Děčín. Z pohledu zvýšených nároků na odstavování vozidel se jedná o všechny obytné oblasti města a sídla významných zaměstnavatelů (sídliště, oblasti řadových domů, uliční zástavba v ulici Zámecká, Duchcovská, v centrální části, oblast kolem Gymnázia Děčín, atp.). Zvýšené nároky na parkování vozidel se objevují napříč celým územím s ohledem na rozložení služeb, veřejných a vzdělávacích institucí, obchodní vybavenosti, atd. Zcela zásadní prolínání nároků po parkování a odstavování vozidel se poté objevuje v centrálních částech města kolem železniční stanice Děčín hl.n., Masarykova náměstí a v okolí parku Mariánské louky.

V rámci analýzy stávajícího stavu dopravy v klidu byly pro potřeby strategického dokumentu PUMM provedeny průzkumy, na základě kterých bylo možné popsat stav a využití parkovacích kapacit. Na základě výsledků bude možno v návrhové části strategického dokumentu PUMM navrhnout úpravy a rozvoj systému parkování.

12.1 ORGANIZACE DOPRAVY V KLIDU

12.1.1 Stávající organizace centra města

Obě centra, Děčín I – Děčín a Děčín IV – Podmokly, jsou regulovanou parkovací zónou s aktuálním ceníkem z roku 2016 (Nařízení rady města č. RM 16 13 29 01) a rozsahem z roku 2017 (nařízení města č. 4/2017). Lze je urbanisticky definovat jako souvisle zastavěnou historickou zástavbu s obchodním využitím ve středu sídla o výměře cca 12 a 18 ha. Obě lze vymezit přibližně ulicemi Duchcovská, Karla Čapka, Tyršova, Lázeňská, Anenská, Komenského nám., Maroldova, Kaštanová a Teplická, Jeronýmova, Podmokelská, Čsl. mládeže.

Hodinový poplatek za stání se uplatňuje od pondělí do pátku mezi 8:00 a 18:00 hod. Krátkodobou platbu je možné uskutečnit skrze 26 parkovacích automatů. Další možností je platba mobilním telefonem skrze prémiovou SMS, aplikací radnice pro chytré telefony nebo přes jednu konkrétní aplikaci „Sejf“ chytrého telefonu. Jinak hodinový poplatek může místní rezident zaplatit roční platbou 1 500 Kč, místní abonent platbou 2 400 Kč.

Zde lze na veřejných prostranstvích parkovat na 2 300 místech zdarma i za poplatek, nebo si místo nechat vyhradit, z toho je v nejatraktivnějších místech 1 232 míst za poplatek. Dále nad tyto čísla je k dispozici asi 500 míst pro veřejnost na soukromých plochách převážně nezpoplatněných.

Přehled základních kapacit a cen na placených veřejných prostranstvích a v hromadných garážích je uveden v následující Tabulka 43.

Tabulka 43 Přehled základních parkovacích kapacit v Děčíně

lokalita	placená doba dne	kapacita	návštěvník		rezident #	abonent #
			zdarma	sazba		
uliční placená stání	10 h	1 134	-	20 Kč/h 3 900 Kč/rok	- 1 500 Kč/rok	- 2 400 Kč/rok
uliční vyhrazená stání	24 h	-185	-	-	15 000 Kč/rok	
OD Korál	24 h	98	1,5 h	20 Kč/h	-	-
OC Pivovar – soukromé	-	420	-	-	-	-
OC Jordanka – soukromé	24 h	85	-	nezjištěno	-	-
Nemocnice - kraj	24 h	158	0,5 h	20 Kč/h	-	-

Rezident je fyzická osoba bydlící v lokalitě, abonent je osoba podnikající v lokalitě.

Výnosy z parkování v roce 2015 jsou uvedeny v následující Tabulka 44.

Tabulka 44 Příjmy města z parkování v roce 2015 (zdroj: mmdecin.cz)

Druh příjmů	Příjmy
parkovací automaty	4,8 mil. Kč
parkovací karty	1,9 mil. Kč
parkovací SMS	0,5 mil. Kč
ostatní příjmy z parkování	0,9 mil. Kč
celkem	8,1 mil. Kč

Výběr z parkovného z roku 2015 (před mírným plošným rozšířením) byl 8,1 mil Kč, což přibližně na jedno parkovací místo dělalo cca 30 Kč/den.

12.1.2 Stávající organizace ve zbytku města

Ve zbytku města je parkování na veřejných pozemcích volné, tj. na legálních plochách vymezených dopravním značením nebo ze zákona (§ 25 zákona 361/2000 Sb.) lze bez omezení parkovat. Na jednotlivých sídlištích jsou závorová parkoviště, kde si lze zakoupit vyhrazené místo, z celkové kapacity však jde o jednotky procent.

12.2 PASPORT PARKOVACÍCH KAPACIT

Pasportizace je výchozí činnost pro naplánování průzkumů a jejich vyhodnocení. Jde o digitální pasportizaci všech legálních i nelegálních míst na území města.

Prvním krokem bylo vytvoření geografické databáze veřejných parkovacích stání na území celého města. Formálně půjde o jednu vrstvu obsahující liniové prvky (polyline). Vhodnou jednotkou je parkovací úsek, což je prvek v ose parkujících vozidel jednoho typu stání (šikmé / kolmé / podélné) pro jednu parkující řadu:

- uliční stání – prvek typicky rovnoběžný s ulicí, nejvýše o délce uličního bloku, případně kratší úsek vycházející z místní úpravy, nebo rozdělení do zón,
- část parkoviště – kde není vyznačeno vodorovným značením tak, aby odpovídal typickému uspořádání a kapacitě.

Tuto vrstvu je možné získat primárně z ortofotomap (kolmé letecké nebo družicové snímkování), katastrálních map a digitálních technických map, zejména jejich polohových parametrů. Dále budou získané informace ověřené v Google StreetView (maps.google.com) nebo Seznam Panorama (mapy.cz). V poslední řadě budou získaná data aktualizována na skutečný stav při terénních průzkumech mobilním sběrem dat, např. pomocí tabletu.

Sledované atributy každého prvku parkovacích stání:

- **id** – unikátní číselný identifikátor
- **zóna** – příslušnost do zóny (více viz kapitola dále)
- **typ stání**
  - šikmé
  - kolmé
  - podélné
  - jiné
- **celková kapacita** – legální (tj. dle místní nebo obecné zákonné úpravy) celkový počet parkovacích míst, a to buď primárně dle vodorovného dopravního značení, nebo kapacita typicky využívaná (zpravidla u nevyznačeného podélného stání lidé zaparkují úsporněji než je normový předpoklad) nebo nejméně častěji dle výpočtu příslušných norem (ČSN 73 6110, ČSN 73 6056 a ČSN 73 6158). Dále je nutné zejména u uličního stání systémově odečítat ztracenou kapacitu plynoucí z existence vjezdů a to dle geodetického zaměření, místního šetření nebo odborným odhadem. Dále je nutno z kapacity vyčlenit specifické skupiny:
  - **z toho placené** – typicky placené skrze parkovací automat nebo závorovým systémem,
  - **z toho vyhrazeno obecně** – typicky pro firmy, zákazníky, zvláštní užití, nebo osoby na RZ,
  - **z toho zásobování** – krátkodobá stání pro vyložení a naložení nákladu nebo osob,
  - **z toho pro invalidy na RZ** – pro každé místo je osazena zvláštní značka na konkrétní RZ,
  - **z toho pro invalidy obecně** – jedná se o přizpůsobená stání typicky na parkovištích, nebo dedikovaných uličních plochách.
- **délka prvku** – v metrech

12.2.1 Rozdělení města do zón

Pasport parkovacích úseků (a následně průzkumy a návrhy) je nutné seskupit do parkovacích zón, které vhodně vyšly ze základních sídelních jednotek. Dílčím způsobem byly upraveny tak, aby pasportizované úseky jednoznačně a logicky spadaly do vytvořených zón. Formálně jsou parkovací zóny plošné prvky (polygony), pokrývající zastavěné území celého města.

Rozdělení města do zón má respektovat funkční využití města z hlediska zástavby, jako jsou:

- bydlení individuální
- bydlení hromadné
- výroba, průmysl
- obchod, služby
- širší centrum
- historické centrum

- případně významná místa občanské vybavenosti

Toto dělení má dále respektovat základní urbanistické členění města bariérami (železnice, silnice, řeky) a stávající regulaci parkování (např. zpoplatněné oblasti). Centrum s vysokou poptávkou a obrátkou je vhodné rozdělit do menších zón (zpravidla ulic, skupin ulic, nebo pokud jsou ulice dlouhé, pak naopak jen jejich částí). Zóny zároveň předurčují podrobnost řešení analýzy a umožňují problematiku přehledně uchopit. Zároveň se vytvoření každé zóny, zejména její rozloha, má vhodně volit tak, aby nabídka parkovacích míst byla v příhodné vzdálenosti vůči typickým zdrojům/cílům cest. Např. rozsáhlé parkování u sportovního stadionu zahrnuté do zóny sídliště, zvýší formálně nabídku na sídlišti, kterou ale obyvatele sídlišť nechtějí používat. Naopak není možné zajistit parkování každému obyvateli před dveřmi jeho domu.

Pro vyhodnocení byly vytvořeny oblasti na základě Základních sídelních jednotek a Sčítacích obvodů, které charakterizují zástavbu dané oblasti a rozložení parkování, ale nejsou z nich skladebné.

12.2.2 Metodika průzkumů

Předmětem průzkumů je popsání stavu dopravy v klidu na území celého města. Průzkumové práce byly rozděleny na tři části:

- centrum
- spojitě urbanizované území
- zbytek města

Sběr dat proběhl automatizovaně za pomoci speciálně vybaveného osobního vozidla se 4 infračervenými kamerami s infračerveným přisvícením a GPS detekující a zapisující digitálně RZ na veřejně přístupných plochách. Jízda vozidla proběhla podle předem naplánovaného scénáře zohledňujícího uliční parkování i parkoviště. Při průzkumu byly rozlišovány tyto atributy:

- anonymizovaná RZ
- typ parkování (šikmé, kolmé, podélné)
- poloha vozidla (GPS)
- orientace vozidla v prostoru
- čas

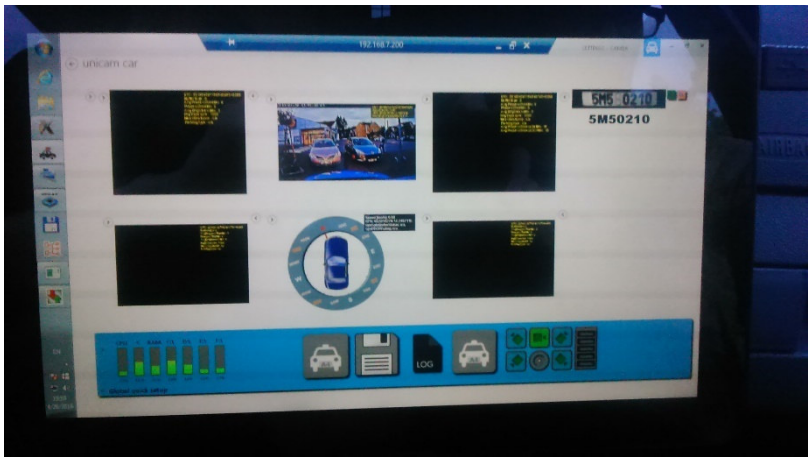
Průzkumy v centru byly organizovány v jeden pracovní den, a to ve středu 3. 10. 2018, v čase 5 – 21 hod., po pravidelné trase v časových cyklech cca 1:15 hodiny.

Průzkumy na spojitě urbanizovaných územích byly provedeny v úterý, středu a ve čtvrtek v termínu 2. až 4. 10. 2018, v časových obdobích pro den (9 – 15 hod.) a pro noc (21 – 04 hod.). Vozidlo využité pro průzkum parkování zobrazuje Obrázek 34.



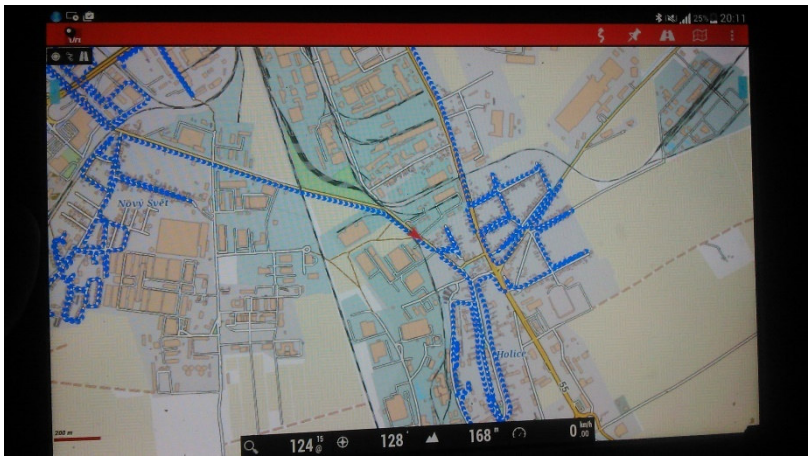
Obrázek 34 Vozidlo pro automatizovanou detekci parkujících vozidel

Ovládací software vozidla je vyobrazen na Obrázek 35.



Obrázek 35 Ovládací software vozidla pro automatizovanou detekci parkujících vozidel

Na Obrázek 36 je pak vyobrazena obrazovka ovládacího software ukazující plánovanou trasu vozidla a jeho navigaci v uliční síti.

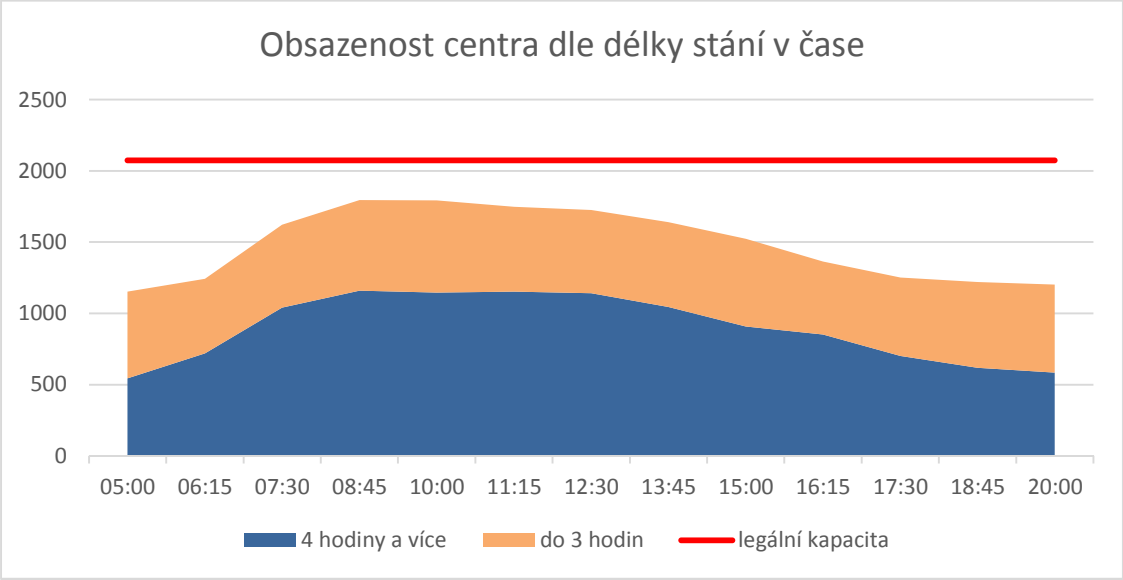


Obrázek 36 Zobrazení navigace vozidla po plánované trase

12.2.3 Výsledky průzkumů v centru města

Oblast centra města odpovídá zóně s placeným stáním s mírným rozšířením i na plochy neregulované uvnitř i vně oblasti. Během průzkumů byly z důvodu rekonstrukce zcela uzavřeny ulice Prokopa Holého a Husovo nám. a omezena ul. Tržní. Kapacity těchto ulic nejsou do vyhodnocení započítány.

Během 18 hodin průzkumu bylo zachyceno na veřejných prostranstvích 5 500 parkujících vozidel, z toho 31 % vozidel stálo déle než 4 hodiny. Nejvytíženější doba byla 10. hodina dopolední. Obsazenost parkovacích ploch v centru města v závislosti na délce stání zobrazuje Obrázek 37.



Obrázek 37 Obsazenost centra dle délky stání

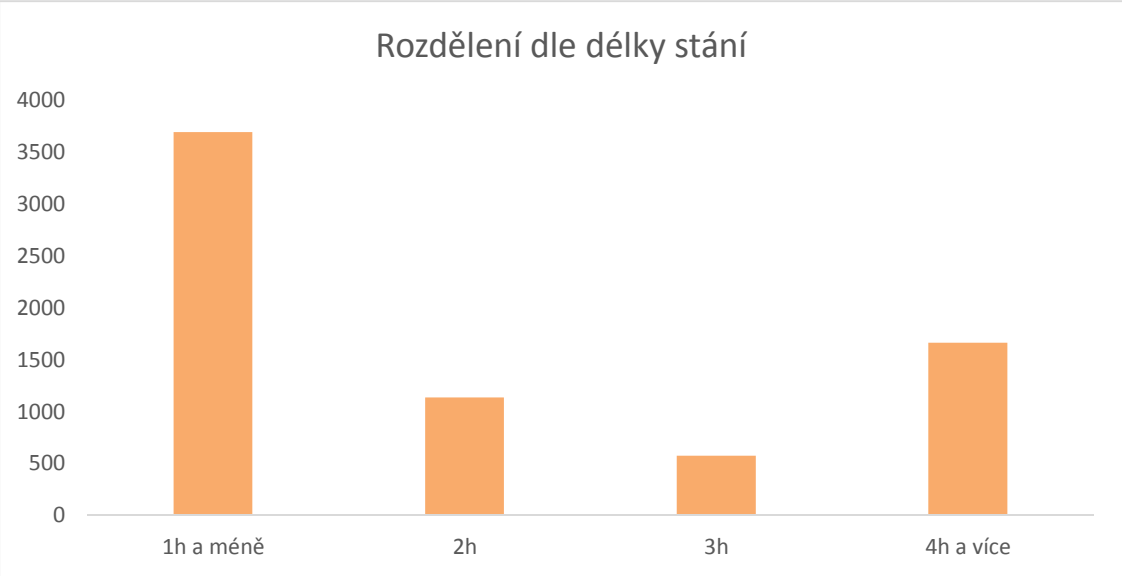
Detailní přehled počtu parkujících vozidel v jednotlivých oblastech (ZSJ) zobrazuje následující Tabulka 45. Počty jsou uvedeny pro jednotlivá časová období průzkumu i sumarizovány za celý den.

Tabulka 45 Vývoj počtu vozidel v jednotlivých ZSJ

Název ZSJ	kapacita	5:00	6:15	7:30	8:45	10:00	11:15	12:30	13:45	15:00	16:15	17:30	18:45	20:00	MAX	MAX obsazenost
Jeronýmova	143	109	93	85	74	67	86	80	75	101	95	104	98	112	112	78%
Máchovo nám.	78	44	41	51	68	47	57	48	42	51	37	46	60	50	68	87%
Tržní	166	57	74	103	145	151	166	148	152	142	144	115	101	88	166	100%
Mírové nám.	147	85	97	120	132	124	130	110	117	130	117	110	85	83	132	90%
Plzeňská	96	97	88	88	104	128	75	104	100	105	94	85	84	93	128	133%
Bezručova	115	81	76	87	106	113	121	110	107	108	96	87	67	80	121	105%
Čsl mládeže	71	56	58	66	68	77	73	78	90	60	63	34	49	43	90	127%
Předmostí	80	7	9	51	61	60	69	72	59	42	25	16	10	8	72	90%
Na Skřivance	51	24	41	46	44	45	45	48	44	33	27	26	22	26	48	94%
Sládkova	297	102	136	230	236	229	231	212	217	149	126	129	124	116	236	79%
Labská	273	124	128	173	199	208	198	194	171	157	126	117	115	108	208	76%
Řetězová	152	79	81	115	133	141	108	128	100	119	97	93	99	93	141	93%
Dobrovského	175	130	139	150	158	149	137	150	147	130	123	122	123	134	158	90%
Březinova	82	56	63	82	83	86	88	89	73	70	77	61	68	53	89	109%
Fuegnerova	36	24	32	41	41	39	40	37	39	39	34	27	22	24	41	114%
Masarykovo nám.	112	78	87	135	143	128	124	118	107	87	83	80	93	91	143	128%

Jako nejvytíženější byly zjištěny oblasti Plzeňská, Čsl. mládeže a Masarykovo nám. s obsazeností okolo 133 %. V ostatních oblastech byly naplněny legální kapacity z 90 %. Mírná rezerva cca 80 % kapacity byla zjištěna v oblastech Labská, Sládkova a Jeronýmova.

Z rozdělení délky stání plyne, že třetina vozidel parkuje v oblasti déle než 4 hodiny, ale zároveň ve špičce zabírají až polovinu kapacity. Jako odstavné parkoviště slouží především Labská - 70 % podílu stání 4 h a více, naopak vysoká obrátkovost je na Březinové, Řetězové, Masarykově nám. a Tržní - cca 20 % podílu stání 4 h a více. Počty parkujících automobilů rozdělené dle délky stání je součástí Obrázek 38 (celkové počty) a Tabulka 46 (dle sledovaných oblastí).



Obrázek 38 Počet parkujících automobilů dle délky stání celkem

Tabulka 46 Počet parkujících automobilů dle délky stání pro jednotlivé oblasti

Název ZSJ	Podíl délky stání 4 h a více	1h a méně	2h	3h	4h a více
Jeronýmova	40%	157	62	52	103
Máchovo nám.	33%	129	40	11	63
Tržní	21%	416	136	39	109
Mírové nám.	37%	219	78	54	129
Plzeňská	31%	241	76	50	106
Bezručova	36%	202	59	37	113
Čsl mládeže	28%	170	64	28	65
Předmostí	71%	25	13	13	61
Na Skřivance	46%	57	19	18	48
Sládkova	35%	384	107	45	209
Labská	40%	284	102	49	189
Řetězová	21%	379	81	45	101
Dobrovského	35%	295	77	61	162
Březinova	19%	275	83	25	65
Fuegnerova	28%	93	31	7	37
Masarykovo nám.	22%	364	104	38	101
celkem	31%	3690	1132	572	1661

12.2.4 Výsledky průzkumů na území celého města

V pasportu bylo vyhodnoceno 10 000 legálních parkovacích míst na území města. Během průzkumů bylo zaznamenáno na veřejných prostranstvích (tj. vč. centra) přes den 8 200 vozidel a přes noc 8 800 vozidel.

Mezi oblasti s největší kapacitou patří mimo obě centra zejména sídliště, jmenovitě nad 700 míst: Staré město, Boletice, Bynov a Želenice.

V noci parkuje na veřejných plochách města o 6 % více vozidel než ve dne.

Z denní obsazenosti plyne zatížení dominující v centru a okolo něj. Nejvyšší zatížení je u těch ZSJ, kde není téměř žádná legální kapacita na veřejných prostranstvích. Z těch ZSJ, které mají nad 100 kapacity a zároveň přes 100 % zatížení jde o ZSJ U nemocnice, Letná a Rozbělesy.

Z noční obsazenosti plyne zatížení dominující mimo centra. Nejvyšší zatížení je u ZSJ, kde není téměř žádná legální kapacita na veřejných prostranstvích. Z těch ZSJ, které mají nad 100 míst kapacity a zároveň přes 120 % zatížení, jde o ZSJ Kamenická, Březiny, Rozbělesy, Želenice, Letná, Bynov.

Ze srovnání dne a noci, plyne dynamika během dne u ZSJ Kamenická, Březiny, nemocnice, Želenice, naopak celodenní přetížení Letné a Rozběles.

Obsazení a kapacita parkovacích míst v jednotlivých lokalitách (ZSJ) v rámci celého území města zobrazuje Tabulka 47.

Tabulka 47 Obsazenost a kapacita parkovacích míst v jednotlivých ZSJ

název ZSJ	počet míst	počet míst zapojených do průzkumu	počet vozidel den	počet vozidel noc	obsazenost den	obsazenost noc
Boletice nad Labem	842	835	502	732	60	88
Křešice	13	3	0	3	0	100
Nebočady	49	18	8	8	44	44
Březiny	332	299	209	419	70	140
Děčín-střed	1675	1625	1593	1175	98	72
Kamenická	680	659	466	799	71	121
U nemocnice	531	488	549	567	113	116
Nad Slovankou	37	26	11	1	42	4
Východní nádraží	93	74	55	4	74	5
Zámek	197	151	102	31	68	21
U koupaliště	170	170	98	30	58	18
Staré Město	916	916	588	750	64	82
Pod Chlumem	71	66	22	32	33	48
Chrochvice	95	74	128	194	173	262
Rozbělesy	126	99	235	119	237	120
Hlavní nádraží	63	63	46	37	73	59
Želenice	762	697	621	900	89	129
Popovice	25	22	11	11	50	50
Letná	419	395	506	489	128	124
Podmokly	1084	999	925	761	93	76
U stadiónu	238	144	102	9	71	6
Červený vrch	163	131	99	49	76	37
Jalůvčí	8	2	35	35	1750	1750
Žlíbek	29	26	43	48	165	185
Dolní Oldřichov	99	78	141	95	181	122
Horní Oldřichov	18	7	19	25	271	357
Bynov	814	770	692	963	90	125
Bělá	77	66	148	149	224	226
Krásný Studenec	38	24	50	67	208	279
Nová Ves	0	0	2	7	0	0
Průmyslový obvod Křešice	86	86	37	5	43	6
U zimního stadiónu	148	148	47	82	32	55
Marjanín	22	7	20	19	286	271
Letná-Lovosická	23	11	34	77	309	700
Čechy	9	7	8	21	114	300
Bechlejovice	34	34	35	64	103	188
Popovice	8	8	20	31	250	388
celkem	9994	9228	8207	8808		

12.2.5 Závěr průzkumu

Průzkum popsal parkovací kapacity motorové dopravy ve veřejném prostoru, obsazenost a jejich bilanci. Přes den dochází k zatěžování zejména centra a jeho okolí, v noci dojde k odlehčení centra a zatížení sídlišť a obytných čtvrtí. Podrobněji se průzkum zabýval centrem města, kde špička je okolo 10 hodiny a třetina vozidel zde parkuje 4 a více hodin. Na základě těchto dat a informací bude možno v návrhové části navrhnout přístup k tomuto dopravnímu subsystému.

Mapové výstupy průzkumů statické dopravy obsahuje PŘÍLOHA Č. 2.

12.3 VYJÁDŘENÍ OBYVATEL K STATICKÉ 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 oblasti parkování. 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.

Ke statické dopravě se vyjádřilo celkem 367 respondentů. Problémy a požadavky občanů související se statickou dopravou jsou rozebrány v následujícím textu.

Problémy:

- **Nedostatek parkovacích míst** (261 odpovědí):

  Za největší problém v rámci statické dopravy považují respondenti nedostatek parkovacích míst, hlavně na sídlištích, ve městě, u důležitých institucí či parkoviště v návaznosti na vlakovou dopravu. Níže jsou vypsány konkrétní lokality, ulice nebo místa, která respondenti ve svých odpovědích uvedli. Někteří respondenti uvedli, že by byli ochotni platit např. měsíčně za parkování ve svém bydlišti, jen ať mohou zaparkovat tam, kde bydlí.

  - Konkrétní lokality:
    - Bynov,
    - Březiny,
    - Staré Město,
    - Nové Město,
    - Želenice,
    - Podmokly,
    - Děčín,
    - Letná,
    - Boletice nad Labem,
    - Dolní Žleb.
  - Konkrétní ulice:

- ul. Podmokelská,
- ul. Kamenická,
- ul. Dvořákova,
- okolí ul. Tyršova,
- okolí ulice Sokolská,
- ul. Tržní,
- Teplická ulice,
- ulici Na Vyhlídce,
- ulice B. Martinů a Dvořákova,
- Na Pěšině,
- Pohraniční ulici,
- Liliová a Liberecká,
- v ulici Lodní.

× <u>Konkrétní místa:</u>

- Finanční úřad, pošta, ČSSZ,
- u bývalé polikliniky,
- u Kauflandu během letních dnů (všichni co jsou na koupališti parkují právě tady),
- parkoviště u Labe,
- u vlakového nádraží,
- okolí divadla,
- ZŠ Kamenická,
- ZŠ Malšovice,
- ZŠ Tyršova,
- SD Střelnice.

⊗ **Vysoká cena za parkování a absence krátkodobého parkování zdarma** (39 odpovědí):

× Občany města také trápí vysoká cena za parkování a chybí jim možnost krátkodobého parkování zdarma, např. při školách, úřadech, v centru, pokud jen potřebují vyzvednout děti ze škol/kroužku nebo něco rychle vyřídit.

⊗ **Bezohlednost řidičů při parkování** (7 odpovědí):

× Spolu s nedostatkem parkovacích míst narůstá parkování na nevhodných místech, obyvatelé, kteří mají zaplacené konkrétní místo (mají zakoupenou kartu) se často setkají s tím, že na jejich místě parkuje někdo jiný. Také padly stížnosti na parkování na chodnících nebo travnatých porostech. Uvedený byl například trvalý problém v Zámecké ulici a přilehlém dvoře vlevo za galerií Artmaterial – parkuje zde mnoho nerezidentů (na trávnících) a nevhodných místech, že se mnohdy nedá ze dvora vyjet.

⊗ **Chybí vyznačení parkovacích míst nebo je špatné** (3 odpovědi):

× Respondenti také uvedli, že některé parkovací místa nejsou dostatečně vyznačena (např. Boletice nad Labem, hřbitov Folknáře) a vystavují se tak riziku nedovoleného parkování.

Výběr nejrelevantnějších požadavků/návrhů/názorů občanů:

Respondenti také napsali, co a kde by si přáli ve městě změnit v souvislosti se statickou dopravou. Zde jsou jejich požadavky/návrhy:

- více parkovacích míst (zejména na sídlištích, v centru), např.:
  - v Želenicích (Václavově) směrem k trafostanici jsou prostory před zahradami, které by byly vhodné pro parkoviště,
  - na louce u školy (u zastávky autobusu č. 8 v Boleticích),
  - na okraji sídliště Boletice vedle ul. Kamenná,
  - u vstupu do lesa u Kyjevské ulice,
  - kolem doktorů a městského úřadu,
  - kolem KD Střelnice, kde je neustále celoroční problém zaparkovat, hlavně v době plesů a jiných kulturních akcí.
- stavba parkovacích domů nebo podzemních parkovišť, např.:
  - v centru Děčína,
  - v Březinách a dalších sídlištích,
  - sídliště na Kamenické ulici (vedle vietnamské restaurace Sea of Blue),
  - využít pro patrové parkování prázdné domy v Zámecké ulici,
- vytvořit záchytná parkoviště v dostupnosti MAD,
- sběrná parkoviště na začátku města,
- důslednější kontrola strážníky MP (např. vedle papírnictví v Tyršově ulici stále parkují lidé na zákazu zastavení),
- omezit parkovací místa v centru města, vyprázdnit centrum od aut,
- možnost pronajmout místo pro parkování na sídlišti, tzv. modrá zóna,
- zvětšit odstavná parkoviště u vlaku, zámku, ferraty,
- bezplatné parkoviště,
- zrušení zpoplatnění parkování v Děčíně, platí jen slušní, ostatní parkují zdarma,
- obnovit možnost parkování v Labské ulici,
- zlevnit parkování,
- veřejné informace o tom, kde se dá parkovat zdarma,
- parkování pro rezidenty,
- K + R i při jiném vstupu na Hlavní nádraží,
- upravit značení parkovacích míst K+R u nádraží.

12.4 SWOT ANALÝZA

SILNÉ STRÁNKY

- Postupná výstavba parkovacích kapacit
- Plochy pro návrh parkovišť P+R

SLABÉ STRÁNKY

- Nedostatek parkovacích kapacit převážně v centru města a na sídlištích
- Nelegální parkování v zeleni
- Špatný stav stávajících parkovacích ploch
- Město nemá systém záchytných parkovišť

PŘÍLEŽITOSTI

- Navýšení parkovacích kapacit u stanice Děčín hl.n.
- Navýšení parkovacích kapacit změnou organizace dopravy
- Navýšení parkovacích kapacit výstavbou parkovacích domů v lokalitách s deficitní kapacitou
- Zajištění zvýšení parkovacích kapacit jejich legalizací
- Realizace a rozšíření parkovacích systémů P+R, P+G a K+R
- Monitoring volných parkovacích kapacit a navigování vozidel na volné parkovací kapacity

HROZBY

- Nedostatek finanční prostředků na budování nových parkovacích kapacit
- Neochota řidičů platit za parkování
- Neřešení problematiky parkování

13 CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Město Děčín patří od roku 2013 mezi členy Asociace cyklo-měst, jejíž činnost je zaměřena na problematiku spojenou s městskou mobilitou a na koordinaci cyklistické dopravy s dalšími druhy dopravy. Asociace spolupracuje s Ministerstvem dopravy, Ministerstvem pro místní rozvoj, Centrem dopravního výzkumu a s dalšími významnými subjekty.

Zapojení se do této Asociace umožňuje:

- společný postup při projednání změn v legislativě pro rozvoj a využívání městské mobility a cyklistické dopravy,
- společný postup při marketingu a propagaci městské mobility a cyklodopravy jako šetrné alternativy oproti individuální automobilové dopravě,
- koordinovaný postup při budování cyklistických opatření,
- přispívat k aktuálním informacím o městské mobilitě, o vhodnosti použití konkrétního opatření a určitého bezpečnostního prvku,
- koordinovaný postup při budování nových stezek regionálního a národního významu pro rozvoj cykloturistiky a podobně.

Přínosy pro členy sdružení obecně:

- výměna zkušeností a know-how mezi městy,
- lepší pozice zúčastněných míst při prosazování společných zájmů v oblasti cyklistické dopravy na společné národní úrovni jako v případě samotného města,
- prestiž, posílení pozice a vlivu městských cyklokoordinátorů a cykloúřadů v rámci města i mimo něj,
- zajištění potřeb cyklistické dopravy v územním plánování a politické podpoře,
- medializace a propagace cyklodopravy a cykloturistiky.

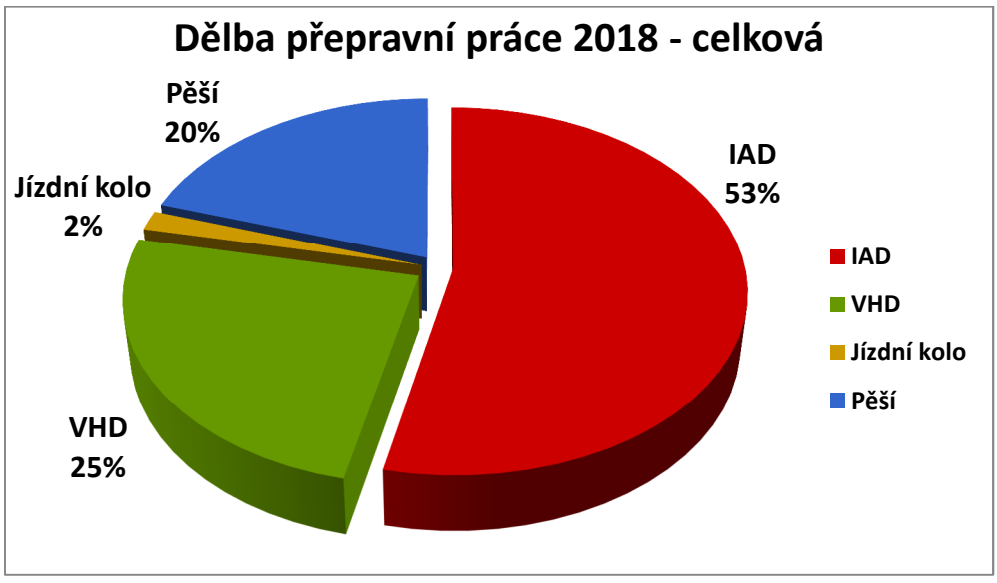
13.1 CYKLISTICKÁ DOPRAVA – DOPRAVNÍ FUNKCE

Cyklistická doprava v Děčíně je využívána převážně pro sportovní nebo rekreační účely, protože městem prochází Labská stezka, cyklostezka Ploučnice a část Krušnohorské magistrály. Cyklotrasy takového charakteru jsou méně náročné na jejich vedení krajinou, neboť je možné je vést prakticky neomezeně po stávajících málo frekventovaných silnicích, místních komunikacích a účelových cestách ve volné přírodě. Cyklotrasy/cyklostezky jsou detailněji popsány v kapitole 13.2 Cyklistická doprava – rekreační.

Pro každodenní využití není ve městě cyklistická infrastruktura dostatečně rozšířena. Chybí také propojení jednotlivých místních částí a míst i návaznost na stávající cyklostezky. Výstavbu cyklistických tras na území města podstatně ztěžuje kopcovitý terén krajiny, hustě obestavěné komunikace a jejich nedostatečné šířkové uspořádání.

13.1.1 Dělba přepravní práce

Podíl cest uskutečněných určitým dopravním prostředkem k celkovým realizovaným cestám ve městě Děčín je graficky znázorněn na následujícím Obrázek 39. Ve městě je převážně využívána individuální automobilová doprava, která tvoří 53 % z celkově uskutečněných cest, 25 % cest je realizovaných veřejnou hromadnou dopravou, 20 % pěšky a cyklistická doprava je zastoupena jen 2 %.



Obrázek 39 Dělba přepravní práce ve městě Děčín

Cesty uskutečněné cyklistickou dopravou se zohledňují do vzdálenosti 12 km, ale i když je Děčín rozlehlým městem, tak důležité body (např. Hlavní nádraží, Autobusové nádraží, centrum Děčína i Podmokel, průmyslová oblast v Rozbělesech) jsou ze vzdálenějších místních částí (např. Folknáře nebo Bynov) vzdálené do 6 km.

Příčinou nízkého podílu cyklistické dopravy v dělbě přepravní práce je pravděpodobně nejen nepříznivý terénní reliéf, ale i zmíněný nedostatek cyklotras, resp. vyhrazených jízdních pruhů pro cyklisty nebo nedostatek piktogramových koridorů pro cyklisty a s tím spojené obavy obyvatel o svou bezpečnost při jízdě na kole za svými cíli. Další příčinou je nedostatečná nebo žádná kapacita parkování pro uložení kol v hlavních cílech.

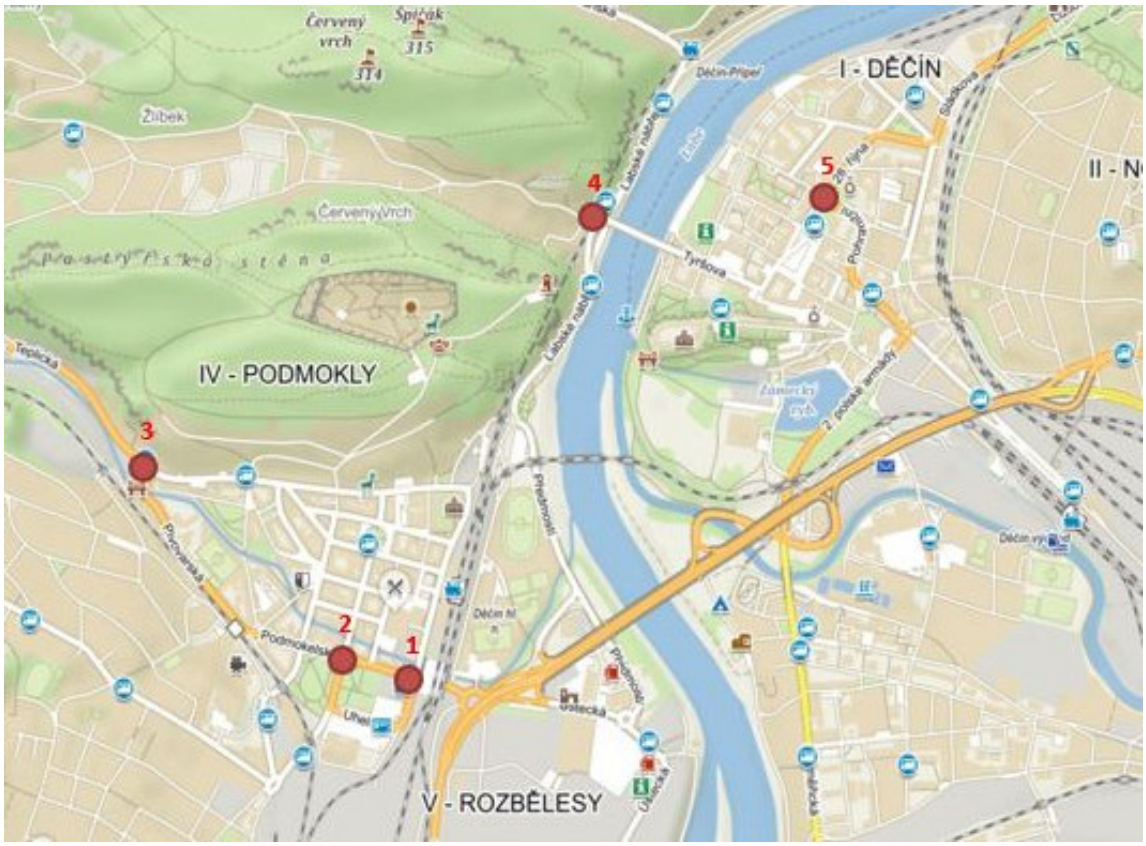
Hlavní cíle místních i turistů jsou: hlavní a východní železniční stanice, autobusové nádraží, nákupní centra, obchody, knihovny a informační centrum, náměstí na levém i na pravém břehu řeky, nemocnice, průmyslové zóny, kultura (kino, divadlo, zámek, rozhledny, zoologická zahrada, aj.), ale i instituce (magistrát města) nebo školská zařízení. Zmíněné cíle by však měly disponovat i parkovacími místy pro kola s dostatečnou kapacitou a k cílům by měly vést cyklistické trasy, aby se cyklistická doprava stala využívanějším a atraktivnějším způsobem každodenního přemisťování po městě a napomohla tak k rozvoji udržitelné mobility.

13.1.2 Profilový průzkum na křižovatkách

Pro zjištění intenzity cyklistické dopravy ve městě Děčín byl proveden profilový průzkum na pěti stanovištích, konkrétně na křižovatkách:

- Podmokelská × Poštovní (1),
- Podmokelská × Hankova (2),
- Teplická × Pivovarská (3),
- Labské nábřeží × Tyršův most (4),
- Masarykovo náměstí × 28. Října (5).

Stanoviště průzkumu jsou znázorněna na Obrázek 40.



Obrázek 40 Mapa stanovišť průzkumu cyklistické dopravy

Průzkum se uskutečnil ve středu 03. 10. 2018 v trvání 12 hodin, od 7 do 19 hodiny. Bylo převážně polojasno, teploty kolem 18 °C, kolem poledne a večer byla malá dešťová přeháňka.

Výsledky průzkumu za sledované křižovatky jsou uvedeny v Tabulka 48. Z ní je zřejmé, že nejvíce cyklistů jezdí přes křižovatku Labské nábřeží × Tyršův most.

Tabulka 48 Výsledky průzkumu cyklistické dopravy

Stanoviště	Křižovatka	Počet cyklistů	Nejfrekventovanější období	Max. počet cyklistů za hodinu
1	Podmokelská x Poštovní	96	14 - 17	16
2	Podmokelská x Hankova	74	15 - 17	12
3	Teplická x Pivovarská	166	9 - 12 a 14 - 17	18 a 30
4	Labské nábřeží x Tyršův most	434	11 - 18	80
5	Masarykovo nám. x 28. října	88	11 - 12 a 14 - 16	16 a 10

Nejfrekventovanější křižovatkou z pohledu cyklistické dopravy je Labské nábřeží x Tyršův most. Cyklisty tu lze potkat v průběhu celého dne, přičemž nejvytíženějším obdobím byla 11 až 18 hodina, kdy se počty cyklistů pohybovaly od 32 do 80 za hodinu.

Tabulkové a grafické výstupy jednotlivých sledovaných profilů, jakož i jejich poloha na mapě, jsou součástí PŘÍLOHA Č. 3.

V blízkosti křižovatek se nachází občanská vybavenost jako školy, školky, úřady, lékárny, obchody a také autobusové nádraží a Hlavní nádraží. Podél silnice Podmokelská vede po obou stranách v hlavním přidruženém prostoru chodník. Infrastruktura pro cyklisty zde není. Zásadní bariéru mezi všemi jihozápadními částmi města a centrem Děčína tvoří průtah silnice I/13, na které se nachází uzel mezi ul. Hankova a autobusové nádraží s ul. Podmokelská.

Ulice Teplická je cyklisty využívána, i přesto, že je pro ně nebezpečná a nevede zde žádná cyklostezka ani není vyznačeno žádné dopravní značení pro cyklisty. Tato ulice však tvoří jedinou spojnici z místních částí Děčín XX - Nová Ves, Děčín IX - Bynov, Děčín XXI - Horní Oldřichov, Děčín VIII - Dolní Oldřichov a Děčín VI – Letná s centrem města.

Tyršův most v současnosti představuje jedinou cestu, po které je možné překonat řeku Labe. Z jeho jižní strany vede po komunikaci piktogramový koridor pro cyklisty a ze severní strany stezka pro chodce a cyklisty, která je však pro sdílení příliš úzká. Překonat Labe je možné ještě po Novém mostě, avšak chodník je pro jízdu na kole nelegální (prostor je určen pouze pro chodce) a jízda v dopravním prostoru je nebezpečná.

Ulice, které tvoří sledované křižovatky, patří mezi velmi frekventované a exponované. Kromě výše zmíněných jsou to ještě ulice Čsl. mládeže, Čsl. armády, Loubská, Dělnická, Želenická, Jiřího z Poděbrad, Oblouková, Litoměřická, Březová, 2. polské armády, Kamenická, Pohraniční, Riegrova, Benešovská, 17. listopadu, Vítězství ad.

Průzkum potvrdil, že deficit cyklistické infrastruktury má za následek nízké využití cyklistické dopravy na území města Děčín.

13.1.3 Stávající opatření pro jízdu na kole v Děčíně

Město Děčín má od roku 2016 vytvořen dokument Koncepce cyklistické infrastruktury v Děčíně, který se zabývá analýzami, návrhy, akčním plánem a financováním navržených opatření. Dokument podrobně popisuje nedostatky cyklistické infrastruktury jako například nevhodně umístěné či chybějící stojany na kola, vzájemně nepropojené cyklostezky, chybějící dopravní značení, identifikuje bariéry (plošné, liniové a bodové), atd.

V současnosti existují v Děčíně tato opatření pro jízdu na kole:

- **Stezky pro chodce a cyklisty** – tvoří největší část trasy č. 2 a z velké části také Ploučnickou cyklostezku č. 15. Dále jde spíše o ojedinělé a kusé řešení stezek či

komunikací s vyloučeným provozem motorových vozidel. Ve většině případů se jedná o stezky smíšené, kdy nejsou odděleny proudy pěších a cyklistů.

- **Zklidněné komunikace a zóny** jsou omezeny pouze na obytné a pěší zóny. Pro cyklisty jsou určeny jednosměrné úseky v obytné zóně na Masarykově náměstí a okolí (Lázeňská - Myslbekova). Další obytné zóny jsou v Novém Městě, v okolí ul. Dvořákova a v Boleticích, případně v dalších lokalitách. V ul. Křížová, kde se nachází pěší zóny, je také umožněn provoz jízdních kol.
- **Integrační opatření pro cyklisty:**
  - *cyklopruh* – v Děčíně se kromě krátkého úseku před křižovatkou Labské nábřeží x Tyršova (cca 30 m) nenachází žádné cyklopruhy ani vyhrazené jízdní pruhy
  - *cykloobousměrky* – několik úseků jednosměrných komunikací s obousměrným provozem jízdních kol. Toto opatření se nachází hlavně na logických přejezdech zastavěným územím (např. ul. U Plovárny, Labská, ulice Práce ad.)
  - *piktogramový koridor pro cyklisty* – v současnosti je opatření provedeno na Tyršově mostě při jeho jižní straně, na místních komunikacích v návaznosti na pravobřežní nábřežní stezku a také před Libverdou při krátkém průjezdu po Krokově ulici na Ploučnické cyklostezce.
- **Vybavení** - ve městě se nacházejí infopanely, stojany na kola, sezení a odpočívky, zejména v souvislosti s páteřní trasou č. 2 - Labská stezka. Další infopanely se nacházejí na největších náměstích a podél trasy č. 15.

  Ojediněle se vyskytují i další samostatné stojany, ale většina je nevyhovujících. Co se týká budov občanské vybavenosti, některé disponují parkovacími místy pro kola, jiné ne. Například:

  - *markety* - z větší části se zde stojany nacházejí, jejich kapacita je od tří do dvaceti kol, u vybraných však zcela chybí
  - *obchodní centra* - u Kauflandu je kapacita 30 kol, OC Pivovar do 13 kol, OC Koral nedisponuje žádnými stojany na kola
  - *hlavní knihovna a informační centrum pro turisty* - sdílená kapacita 10 kol
  - *druhá knihovna v městské části Podmokly* (je součástí budovy Magistrátu města Děčín) - starší stojan s kapacitou 5 kol
  - *druhá část magistrátu* (Děčín II - Nové Město) *a pošty* (Podmokly a Děčín II) - žádné stojany

  Autobusové nádraží ani železniční stanice nejsou vybaveny žádnou bezpečnou úschovnou kol. Možnost bezpečné úschovy kol částečně „supluje“ soukromá úschovna na Hlavním nádraží, kterou provozují České dráhy. Zde je možné odložit jízdní kolo do úschovny za poplatek 30 Kč/den.

- **Cyklobusy** – ve městě provozuje cyklobusy Dopravní podnik města Děčín. Linka č. 10 směřuje z Autobusového nádraží na Maxičky. Jízdní kola také přepravují autobusové spoje v rámci regionálních linek DÚK. Více o cyklobusech v kapitole 13.2.

Ve zmíněné Koncepci cyklistické infrastruktury v Děčíně jsou podrobně popsány návrhy nových opatření pro cyklisty, společně s milníky jejich realizace a etapami. Mezi hlavní návrhy patří integrační opatření pro cyklisty (cyklopruhy, piktogramové koridory a vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty), umístění nových cyklistických stojanů a uzamykatelných boxů, infopanely, zavedení cyklopointů, zklidnění některých zón, propojení městských částí apod.

Město v rámci svých možností postupně realizuje cyklistická opatření. Z navržených opatření v cyklokoncepci byly do současnosti uskutečněny (či se alespoň připravují) tyto projekty:

- příprava a pořízení projektové dokumentace lávky Děčín – Podmokly (v průběhu roku 2019), odhad výstavby 2020 – 2021
- v současnosti (2018 – 2019) probíhá revitalizace městské části Podmokly, při které se s cyklisty počítá (piktogramy, sjezdy, ad.)
- instalace cykloboxů spolu s nabíječkami pro elektrokola v děčínském centru – město toto opatření plánuje na zkoušku, podle využití se rozhodne o dalším rozšiřování (jaro 2019)
- Staré Město – jednosměrky pro IAD upraveny na cykloobousměrky
- Bynov – při revitalizaci sídliště zavedeny cykloobousměrky
- výměna některých starších stojanů na kola za nové (v průběhu 2018)

V plánu je poté realizace těchto projektů:

- propojení Labské stezky s Ploučnickou stezkou (2020 – 2021)
- navazování dalších cyklotras prioritně na stávající páteřní cyklotrasy (Labská a Ploučnická cyklotrasa)
- revitalizace nábřeží Labe (úprava povrchu břehu, lavičky, odpočinková zóna)
- napojení místní části Rozběsy prostřednictvím Ústecké ulice na budoucí lávku Děčín – Podmokly podél železničního mostu
- do budoucna propojení Hlavního nádraží s Kozí dráhou (v případě její přeměny na cyklostezku)

13.1.4 Lávka Děčín – Podmokly

Jedním z nejzásadnějších návrhových opatření cyklokoncepce je vybudování lávky přes řeky Labe a Ploučnici podél železničního mostu, která by překonala tuto přirozenou bariéru a umožnila tak kvalitní provázanost historického pravého břehu (zámek s okolím, Staré Město, centrum části Děčín I – Děčín) s levým břehem (místní část Podmokly, jeho centrum, průmyslová oblast). Řešením by mělo být pěší a cyklistické propojení těchto částí, využívající stávající konstrukci železničního mostu. Statutární město Děčín vyhlásilo koncem dubna 2018 veřejnou architektonicko-konstrukční soutěž o návrh s názvem "Lávka Děčín - Podmokly". V současné době je připravován další krok, a to příprava k pořízení projektové dokumentace na realizaci lávky. Projektová dokumentace by měla být hotová do konce roku 2019. Realizace tohoto projektu se předpokládá v roce 2020 až 2021.

13.1.5 Železniční trať „Kozí dráha“

Tzv. Kozí dráha je železniční trať č. 132 z Děčína do Oldřichova u Duchcova. Trať začíná v Děčíně hl.n. a vede přes Jílové, Libouchec, Krupku, Novosedlice až do Oldřichova u Duchcova. Měří 40,279 km. Trať sloužila prioritně pro železniční nákladní dopravu, osobní doprava byla spíše doplňkem (v posledních letech provozu měla osobní doprava pouze turistický charakter ve dnech pracovního klidu). Provoz na této trati byl ukončen 30. 08. 2015 z důvodu špatného stavu železniční infrastruktury. V současné době je železniční trať v dlouhodobé výluce a nepoužívaná.

Město Děčín v předchozích letech podepsalo memorandum o zachování Kozí dráhy, ale momentálně uvažuje nad vypracováním nezávislé studie mobility a využitelnosti "Kozí dráhy". Ani město Děčín, ani Ústecký kraj doposud nemají vyjasněný další záměr s touto tratí. V úvahu připadají dvě zvažované varianty – zachování stávající železniční trati, její rekonstrukce a navrácení železničního provozu. Druhou variantou je zrušení železniční trati, snesení železničního svršku a její přestavba na cyklostezku. Je na místě co nejdříve rozhodnout o osudu „Kozí dráhy“ a navrátit na ní opět život, ať už v jakékoli variantě.

Koncepce cyklistické infrastruktury v Děčíně tento projekt popisuje slovy:

„V případě definitivního zrušení železniční tratě směr Jílové (tzv. Kozí dráha) se jedná o ideální stopu pro stezku pro chodce a cyklisty s povrchem, který bude celoročně nabízet výškově i z hlediska bezpečnosti a časové dostupnosti výborné spojení Jílového, Bynova a Horního Oldřichova s levým břehem města Děčín. Důležité jsou návaznosti na okolní obce a připojení na křižovatky (sjezd na Bynov, Bělá, Horní Oldřichov a dobrá návaznost na centrum pivovar + Podmokly a Rozbělesy). Stezka, nejlépe s asfaltovým povrchem (který umožňuje i jízdu in-line a dalších bezmotorových zařízení či pomůcek) může být realizována až z 90 % z prostředků SFDI, pokud bude pro účely rekreační ale především dopravní, což spojení jednoznačně splňuje.“ (Zdroj: Koncepce cyklistické infrastruktury v Děčíně)

13.1.6 Systémy Bike and Ride (B+R), Bike and Go (B+G), Bikesharing

B+R (Bike and Ride)

Cyklistovi je umožněno přijet do bezprostřední blízkosti stanice, zastávky nebo terminálu veřejné dopravy a tam kolo bezpečně zaparkovat tak, aby mohl bezstarostně pokračovat dál prostředkem hromadné dopravy. Pokud je takové parkoviště zpoplatněno, tak parkovné může sloužit jako jízdenka pro další přepravu v integrovaném systému. Systém B+R je obdobou systému P+R (Park and Ride) určeného pro automobily.

V Děčíně systém Bike & Ride ani Bike & Go v současnosti není zaveden, a to i přesto, že železniční i autobusoví dopravci nabízejí možnost přepravy kol. Potenciál systému Bike & Ride jako formy kombinované přepravy s návazností cyklistické dopravy na veřejnou hromadnou dopravu, je ve městě Děčín nevyužitý. Jak již bylo zmíněno, na železničních nádražích a autobusové stanici chybí parkovací místa pro kola spolu s bezpečným úložištěm

(např. uzamykatelné boxy). V návrhové části se bude dokument touto problematikou zabývat.

Bike & Go (B+G)

Je podobný systém jako B+R s tím rozdílem, že cyklista nepokračuje do cíle své cesty VHD, ale pěšky. Např. cyklista zaparkuje svůj kolo na určeném místě zaručujícím bezpečné odstavení a dále už využívá pouze pěší dopravu.

Bikesharing

Je služba, v rámci níž jsou jízdní kola zpřístupněna pro sdílené použití jednotlivcům zdarma nebo za poplatek. Prioritně jsou určeny pro dopravu ve městě na krátkou vzdálenost, respektive na krátký čas, existují ale i systémy regionální pro turistiku.

V listopadu 2017 město Děčín absolvovalo prezentaci systému bikesharing společností Rekola Bikesharing s.r.o. Na takový systém služeb v té době podle zhodnocení dopravní komise nebylo město Děčín připraveno. V současné době probíhají nová jednání na zavedení této služby na území města.

13.1.7 Bariéry

Bariéry a jejich rámcové řešení jsou podrobně popsány v cyklokoncepci, proto jsou zde uvedeny jen některé.

- **plošné bariéry:** údolí Labe, průmyslové areály, okolí budov občanské vybavenosti, mimoúrovňové křižovatky, areál nemocnice, příp. jiné areály v některých ulicích apod.
- **liniové bariéry:** řeky Labe a Ploučnice, Jílovský potok, železniční tratě, silniční komunikace (zejména Nový most, ulice Podmokelská, Pivovarská, Ústecká, Kamenická, Pohraniční, Benešovská ad.)
- **bodové bariéry:** východní a západní předpolí Tyršova mostu, křižovatky (např. Čsl. mládeže × Teplická, Labské nábřeží × Čsl. mládeže, Labské nábřeží × Drážďanská, Podmokelská × Pivovarská, Pohraniční × 2. polské armády ad.)

13.1.8 Nehody a nehodové lokality

V Děčíně bylo za 11 let zaznamenáno 131 nehod s účastí cyklistů (3 % ze všech nehod), z toho:

- 2 skončily smrtí
- 11 těžkým zraněním
- 84 lehkým zraněním

Z celkového počtu 131 nehod cyklistů ve městě Děčín bylo:

- 103 střety s motorovými vozidly (77 %)
- 22 nehod jednoho účastníka – cyklisty (samonehoda) (17 %)
- 2 střety mezi dvěma cyklisty (1 %)
- 6 střetů s chodci (5 %)

Z prostorového uspořádání nehod cyklistů vyplývá soustředění nehod do míst:

- podjezdy žel. v ul. Riegrova, Kamenická,
- Masarykovo nám.,
- ul. Předmostí pod I/62,
- ul. Dělnická (u společnosti RYKO),
- okružní křižovatka Litoměřická.

Více o nehodách s účastí cyklistů obsahuje kapitola 18 BEZPEČNOST DOPRAVY VE MĚSTĚ.

13.1.9 Poptávka po cyklistické dopravě

Vzájemné vazby mezi jednotlivými centrálními místními částmi (Děčín, Podmokly, Staré Město, Nové Město, Letná a Rozbělesy) mají hlavní význam pro dojíždění do práce, do školy, za službami a dalšími cíli. Neméně důležité jsou však na vzdálenější části města, jako jsou Boletice, Bynov, Březiny, částečně Chrochvice ad.

Spojení místních částí Podmokly, Bynov a obcí Jílové představuje nenaplněný potenciál pro pravidelnou dojížďku pomocí cyklistické dopravy. Místní části Velká Veleň, Chlum, Maxičky, Dolní Žleb, Lesná nebo Hoštice nad Labem jsou okrajové části města a územní vazby mezi nimi jsou logicky slabší. Malšovice, Ludvíkovice a Malá Veleň jsou pak samostatnými obcemi za hranicemi města, přesto u nich existuje jistý potenciál pro dojíždění do Děčína.

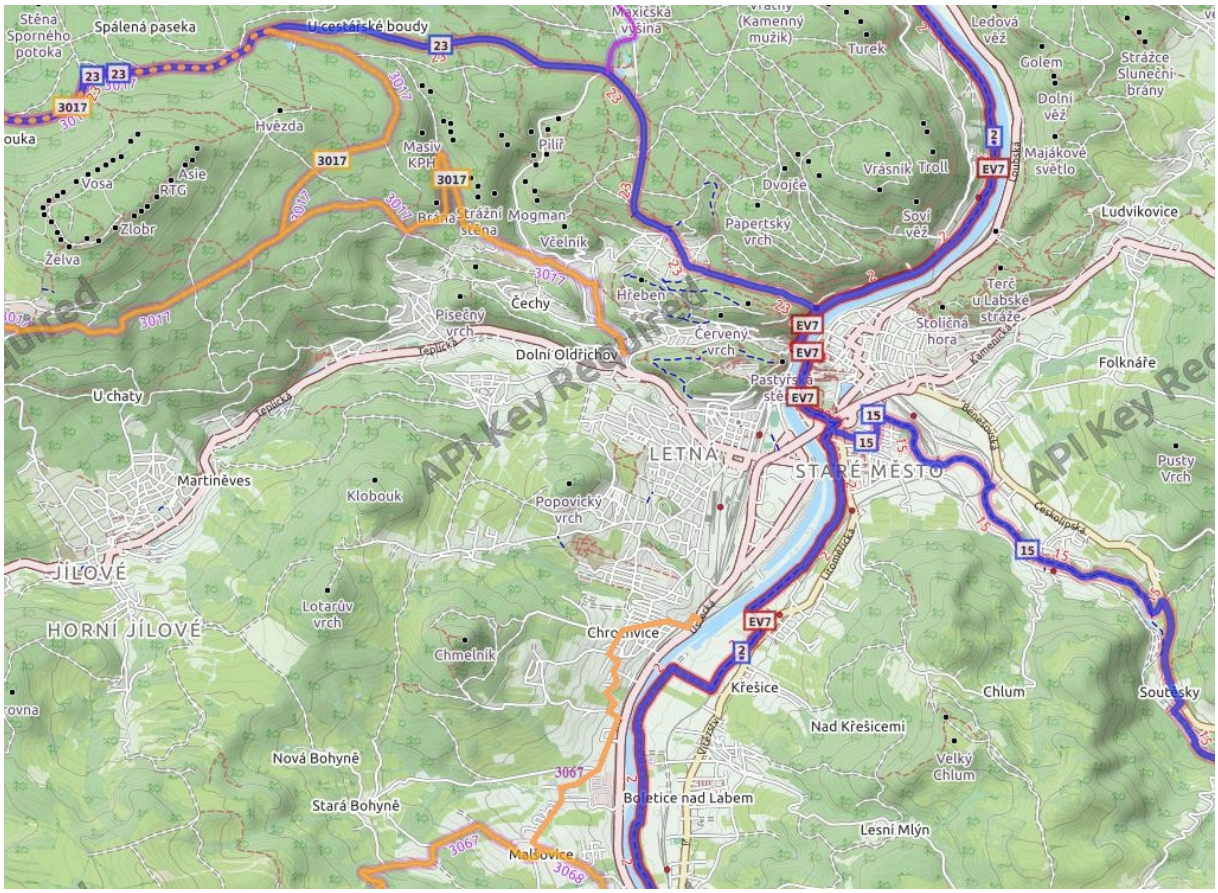
13.2 CYKLISTICKÁ DOPRAVA – REKREAČNÍ FUNKCE

V Děčíně se nacházejí cyklistické trasy (místy cyklostezky), které ale mají rekreačně-turistický charakter a neplní tak primární účel dopravy v rámci města za každodenními účely.

Jsou to tyto dálkové cykloturistické trasy (systém značení KČT):

- **č. 2** (EeroVelo 7, Labská stezka)
- **č. 15** (od historického kamenného mostu – podél Ploučnice – Benešov nad Ploučnicí – Žandov)
- **č. 23** (Děčín Přípeř – Tisá – Cínovec) – součást Krušnohorské magistrály
- **č. 3017** (Děčín, křiž. Teplická × Saská – Děčín XIX - Čechy – Děčínský Sněžník – Tisá-Petrovice)
- **č. 3067** (Děčín, Chrochvice – Malšovice – Javory – Slavošov – Libouchec)

Vedení cyklotras územím Děčína je znázorněno na mapě, která je součástí Obrázek 41.



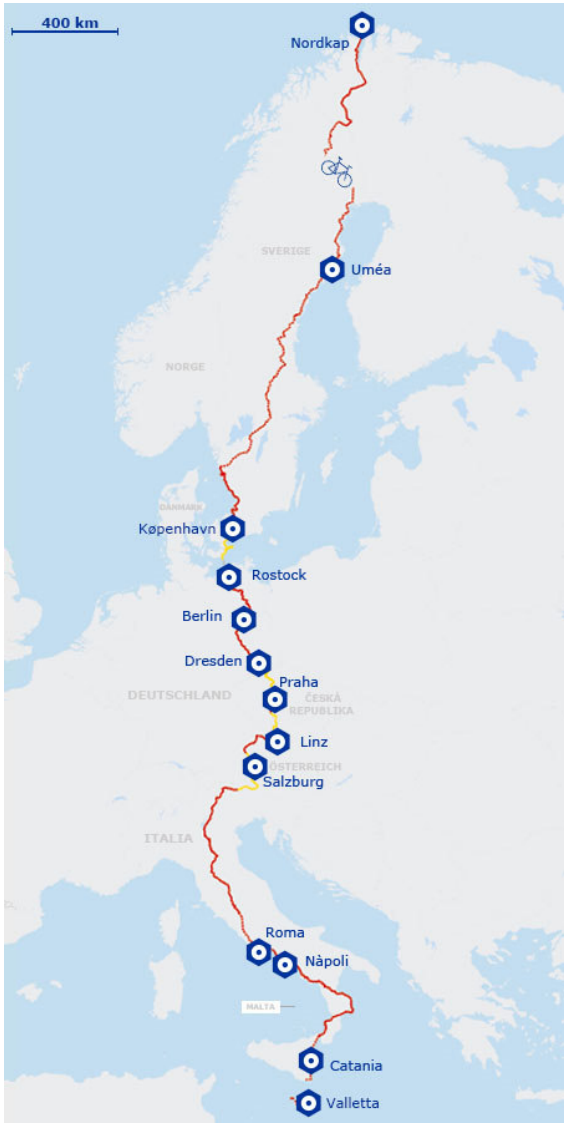
Obrázek 41 Cyklistické trasy v Děčíně (zdroj: mapy.hiking.sk)

Na cyklotrasy procházející Děčínem pak navazuje v jeho blízkém okolí i několik dalších cyklotras. Těmi jsou:

- **č. 3066** (Slavošov – Mnichov – Velké Chvojno – Nakléřov)
- **č. 3068** (Malšovice – Choratice – Lobkovice – Slavošov)
- **č. 21** Krajem pískovcových skal – Jetřichovská trasa (Hřensko – Vysoká Lípa – Č. Kamenice – Kytlice – Chrastava)
- **č. 3029** (Vysoká Lípa – Vlčí hora)
- **č. 3030** (Mezní louka – Hluboký důl – Mokrý důl)
- **č. 3052** (Česká Kamenice – Varnsdorf)
- **č. 3076** (Arnoltice – Růžová – Kamenická stráň)

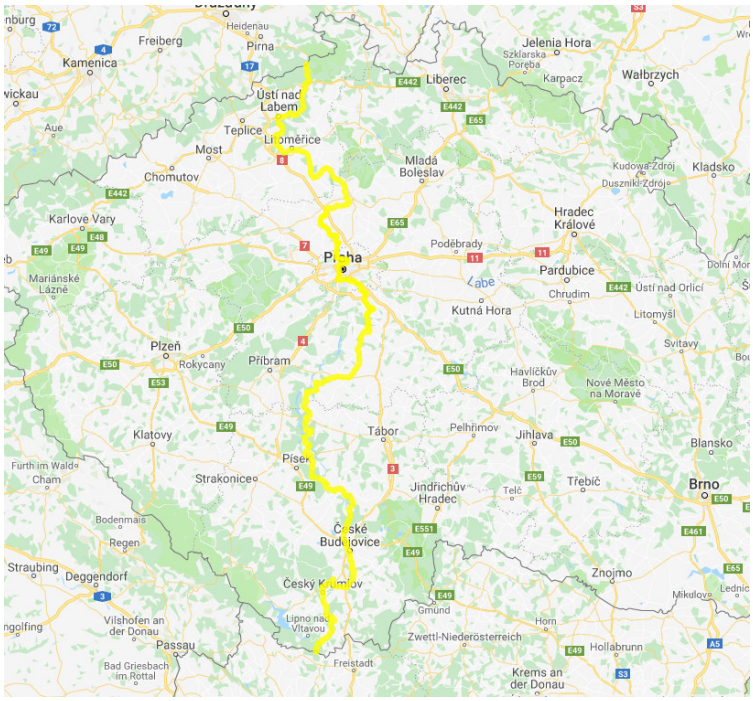
13.2.1 Popis cyklotras

EuroVelo č. 7 – Sluneční trasa je dálková trasa, která protíná celou Evropu ze severu až na jih. Její celková délka je přibližně 7 409 km. Začíná v Norsku a prochází přes Finsko, Švédsko, Dánsko, Německo, Českou republiku, Rakousko, Itálie a končí na Maltě. Vedení cyklotrasy napříč Evropou zobrazuje Obrázek 42.



Obrázek 42 Celá trasa cyklotrasy EuroVelo 7 (zdroj: eurovelo.cz)

Před Českou republikou prochází německé Drážďany a do Česka vstupuje právě přes město Děčín nedaleko Národního parku České Švýcarsko. Pokračuje přes Mělník do Prahy a dále přes České Budějovice a Český Krumlov. Od Českého Krumlova pokračuje směrem na rakouský Linz. Vedení cyklotrasy po území České republiky zobrazuje Obrázek 43.



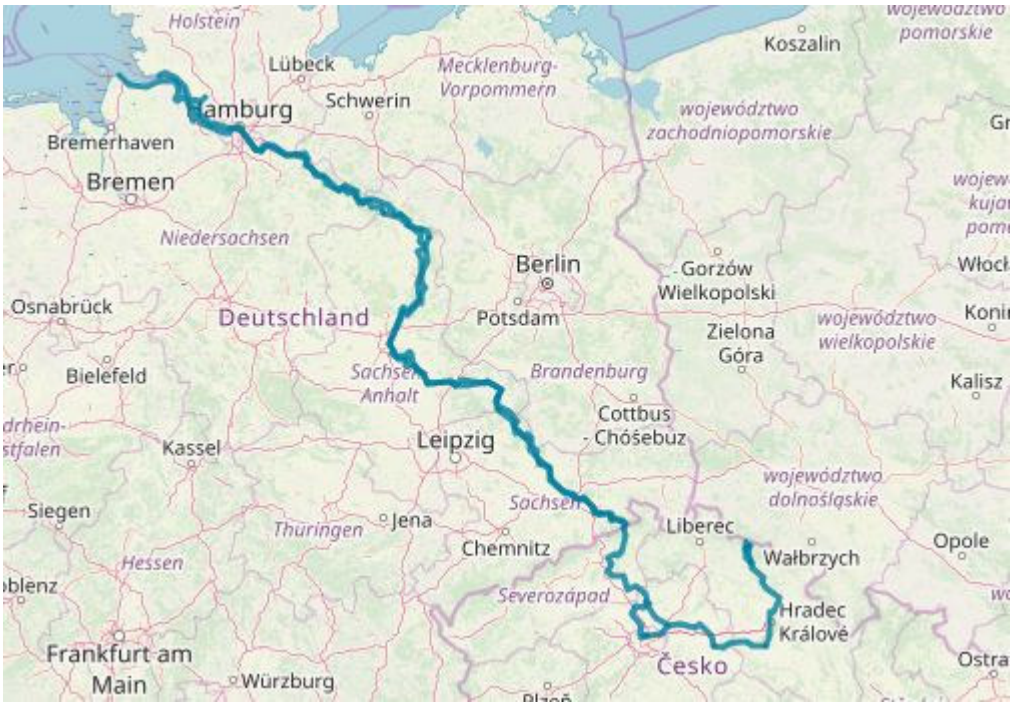
Obrázek 43 Vedení cyklotrasy EuroVelo přes Českou republiku (zdroj: eurovelo.com)

Jelikož jsou trasy EuroVelo vedeny po stávajících či plánovaných dálkových cyklostezkách, které splňují stanovené podmínky, městem Děčín prochází souběžně s trasou č. 2 – Labská stezka.

Labská stezka (Cyklotrasa č. 2) vede od samotného pramene Labe v Krkonoších přes Mělník, Litoměřice až do Ústí nad Labem. Dále pokračuje podél proudu Labe do Děčína a přes hranice do německých měst Drážďany, Lipsko, Magdeburg, Hamburg. Stezka končí u břehu Severního moře, v Cuxhavenu. Česká část tvoří zhruba 380 km Labské stezky z celkových více než 1 300 km. Obsahuje i bezbariérové úseky, které jsou využitelné i pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace a také pro in-line bruslaře.



Obrázek 44 Vedení Labské stezky po území ČR (zdroj: labska-stezka.cz)



Obrázek 45 Celá trasa Labské stezky (zdroj: labska-stezka.cz)

Vedení Labské stezky na území ČR zobrazuje Obrázek 44, celá trasa Labské stezky je poté vyznačena na Obrázek 45. Do Děčína vstupuje cyklotrasa po pravém břehu řeky Labe v místní části Nebočady a podél řeky pokračuje přes Boletice nad Labem, Křešice, Staré Město a Nové Město až k Tyršovu mostu, po kterém překonává řeku Labe a dále pokračuje po jeho levém břehu severním směrem přes místní části Horní, Prostřední a Dolní Žleb k hranicím se SRN. V rámci města funguje jako významné propojení severních a jižních částí města s děčínským centrem. V jednotlivých úsecích je řešena po samostatné komunikaci pro chodce a cyklisty, většinou s asfaltovým povrchem. Všechny úseky však fungují v režimu smíšené stezky pro chodce a cyklisty, kdy tyto dopravní módy sdílejí jeden dopravní prostor.

V současnosti je na Labské stezce několik kritických míst, které nedovolují zcela bezpečný pohyb cyklistů po stezce (sdílený prostor s motorovou dopravou na Staroměstském nábřeží, v ul. Polabí, na Tyršově mostě, na Labském nábřeží, problematická křížení ad.). V návrhové části projektu bude nutné vyřešit kritická místa tak, aby vznikl ucelený a bezpečný cyklistický průtah městem, neovlivňovaný ostatní dopravou.

Za účely ověřování efektivnosti vynakládaných prostředků buduje Ústecký kraj postupně systém monitoringu návštěvnosti páteřních cyklotras. Monitoring pěší a cyklistické dopravy se provádí prostřednictvím sčítačů, které jsou rozmístěny na jednotlivých úsecích cyklostezek. Sčítač je umístěn v uzamykatelném kovovém sloupku s dřevěným krytem. Pomocí pyroelektrického čidla, které snímá tepelné záření lidského těla, jsou sčítáni všichni, kdo kolem projdou či projedou. Sčítání probíhá naprosto anonymně. Před tímto sloupkem je v povrchu stezky zabudována indukční smyčka, která umožňuje prostřednictvím

elektromagnetických impulzů rozlišit cyklisty od pěších a bruslařů.“ (Zdroj: www.kr-ustecky.cz)

V Děčíně je takový sčítač umístěn pouze na cyklostezce v městské části Křešice.

V následující Tabulka 49 se nacházejí ukazatele návštěvnosti Labské stezky (pěší a cyklisté) za období 1. 10. 2017 - 30. 9. 2018. V době zpracování dokumentu nebyly novější data k dispozici.

Tabulka 49 Návštěvnost Labské stezky od října 2017 do září 2018 (zdroj: kr-ustecky.cz)

Celková návštěvnost	**164 016**
Maximální denní návštěvnost	2 023
Nejfrekventovanější den	Neděle
Průměrná denní návštěvnost	449
Průměrná denní návštěvnost-pracovní dny	381
Průměrná denní návštěvnost-víkendové dny	617
Průměrná měsíční návštěvnost	13 668

Tabulkové a grafické výstupy z měření návštěvnosti Labské stezky jsou součástí PŘÍLOHA Č. 3.

Základní zjištění z měření návštěvnosti jsou:

- cyklisté tvoří 78% návštěvnosti Labské stezky, zbývajících 22 % jsou pěší
- návštěvnost cyklisty za uvedené období byla nejvyšší v květnu (23 074) a v červenci (23 081)
- nejfrekventovanější den byla neděle
- nejfrekventovanější čas od 11 do 17 hodiny

Trasa č. 15, neboli Ploučnická cyklotrasa začíná u historického kamenného mostu v Děčíně, kde se odpojuje od Labské stezky, a pokračuje východním směrem kombinovaně podél levého i pravého břehu řeky Ploučnice. Mezi kamenným mostem a zimním stadionem je cyklotrasa vedena po stávajících místních komunikacích ve společném prostoru s automobilovou dopravou, od zimního stadionu je vedena po levém břehu Ploučnice po smíšené stezce pro chodce a cyklisty. Na pravý břeh se trasa dostává prostřednictvím lávky vedle železničního mostu, který přemosťuje řeku Ploučnici souběžně se silničním mostem na ulici Mostní. Dále trasa pokračuje podél řeky přes místní část Březiny směrem na jihovýchod k městu Benešov nad Ploučnicí. Trasa končí ve městě Žandov, kde se napojuje na cyklotrasu č. 3056. Ploučnická cyklostezka je téměř v celém úseku vedena mimo

automobilový provoz (mimo zmiňovaný úsek od kamenného mostu k zimnímu stadionu), avšak po smíšených stezkách využívaných chodci a cyklisty.

Národní cyklotrasa č. 23 je součástí Krušnohorské magistrály a v Děčíně je napojena na Labskou stezku na křižovatce Drážďanská × Labské nábřeží v místní části Přípeř. Od této křižovatky směřuje přes místní části Jalůvčí a Maxičky a na západ přes Tisou, Cínovec až do Chebu. V intravilánu Děčína je trasa vedena v celé své délce po komunikacích společně s motorovou dopravou.

Cyklotrasa č. 3017 má hlavně cykloturistický charakter a mimo zastavěné území Děčína je z velké části vedena mimo automobilový provoz. Začíná na křižovatce Teplická × Saská a pokračuje po Saské a Družstevní ulici ven z města. Dále směřuje k Děčínskému Sněžníku, do Tisé a Petrovic. V intravilánu Děčína je trasa vedena v celé své délce po komunikacích společně s motorovou dopravou.

Cyklotrasa č. 3067 začíná v křižovatce ul. Ústecká × Vilsnická, pokračuje přes Malšovice, Javory, Slavošov do obce Libouchec. V intravilánu Děčína je trasa vedena v celé své délce po komunikacích společně s motorovou dopravou.

Lze konstatovat, že bezpečnému cyklistickému provozu v současné době slouží pouze malé procento stávající infrastruktury.

13.2.2 Přeprava jízdních kol v prostředcích VHD

Dopravní podnik města Děčín, a.s. provozuje cyklobusy v rámci linky MAD č. 10, vedoucí z autobusového nádraží na Maxičky. V roce 2018 byla v provozu linka č. 10 v období od 1. 5. 2018 do 30. 9. 2018. Cyklobusy byly v provozu v tomto období v sobotu, neděli a státem uznaných svátků v rozsahu tří párů spojů v rámci dne. Z autobusového nádraží odjížděly spoje v 9:45, 11:45 a 13:10 hod., z Maxiček v 10:08, 12:08, 13:33 hod.

Na lince č. 10 platí standardní tarifní a přepravní podmínky MAD Děčín, resp. DÚK. Ceny jízdného a ceny přepravného jsou uvedeny v Tabulka 50.

Tabulka 50 Ceny jízdného a ceny přepravného v cyklobusu

Kategorie	Platba v hotovosti (Kč)	Platba kartou (Kč)
Dospělá osoba	20	15
Děti do 15 let	10	8
Kolo – nepřestupné – platí pro 1 spoj	20	nelze

Kapacita vleku je 16 jízdních kol. Jízdní kola lze z důvodu urychlení odbavování nakládat pouze v počáteční stanici (Autobusové nádraží nebo Maxičky), vykládat jízdní kola lze pouze v cílové stanici (Maxičky nebo Autobusové nádraží). Kvůli omezené kapacitě vleku je doporučeno rezervovat si místo pro kolo, rezervační místenky jsou vydávány dispečerem

na autobusovém nádraží vždy 30 minut před odjezdem daného spoje, a cestující s místenkou má přednostní právo na nakládku jízdního kola.

Jízdní kola převáží, zejména v turistické sezóně (od začátku dubna do konce října), také regionální autobusové spoje systému DÚK. Vybrané spoje na linkách č. 433, 434, 436 a 437, které obsluhují převážně turistické lokality v okolí Děčína, jsou vybavené vlekem s minimální kapacitou 20 jízdních kol. Ty lze poté nakládat, resp. vykládat na vyznačených zastávkách. Ve spojích DÚK platí standardní tarifní a přepravní podmínky DÚK, cena za přepravu jízdního kola je 20 Kč (nepřestupné, platí pro 1 spoj).

Přepravu jízdních kol zajišťují standardně v rámci svých spojů i železniční dopravci působící v řešeném území. V rámci turistických linek DÚK je v letním období navíc provozována železniční linka T2 – Brtnický cyklovlak. Cyklovlak je v provozu v turistické sezóně (začátek dubna až konec října) a vyjíždí každý nepracovní den. Provozován je na trase z Děčína přes Českou Kamenici, Jedlovou, Krásnou Lípu do Panského a Mikulášovic (a zpět). Na trase cyklovlaku leží množství kulturních i přírodních památek a okolí je protkáno turistickými i cykloturistickými trasami. V cyklovlaku platí standardní tarifní podmínky DÚK.

Kromě cyklobusů a cyklovlaku lze jako alternativu v Děčíně využít i cyklotaxi. Tato soukromá služba není závislá na jízdním řádu ani trase a řídí se stejnými pravidly jako standardní taxislužba. Cyklotaxi nabízí menším skupinám nebo jednotlivcům možnost přepravy spoluzavazadel, zejména jízdních kol, handbiků, tandemů, cyklovozíků apod. Každé vozidlo je vybaveno osmi držáky kol a je možné k nim připojit i vlek na 12 klasických kol a 3 handbiky.

13.2.3 Přívoz

Cyklisté mají možnost přepravit se na druhou stranu Labe prostřednictvím přívozu v Dolním Žlebu. Přívoz jezdí celoročně v případě příznivých hydrologických podmínek a převáží pěší, cyklisty a vozidla do 12 tun hmotnosti. Více o přívoze v kapitole 17 VODNÍ DOPRAVA.

13.2.4 Cyklopůjčovny, turistické informační centrum

Turisté, ale i obyvatelé města mají možnost půjčit si kolo/elektrokolo v půjčovnách kol, které se nacházejí v městských částech Děčín I - Děčín, Děčín IV - Podmokly a Děčín VI - Letná.

Ve městě lze využít kempu pro cyklisty, který provozuje společnost Kemp Děčín, s.r.o. Nachází se na ulici Polabí v blízkosti Labské stezky a cyklostezky Ploučnice. Kromě základních služeb nabízí také úschovnu a půjčovnu kol. K dispozici jsou i nabíjecí místa pro elektrokola.

Pro turisty jsou k dispozici také turistická informační centra, konkrétně:

- Turistické informační centrum hlavní nádraží, Čsl. mládeže 89/4, Děčín IV
- Turistické informační centrum knihovna, Karla Čapka 1441/3, 406 55 Děčín I

13.3 VYJÁDŘENÍ OBYVATEL K CYKLISTICKÉ 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 cyklistické 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 cyklistické dopravě se vyjádřilo celkem **272 respondentů**. Problémy a požadavky občanů související s cyklistickou dopravou jsou rozebrány v následujícím textu.

Problémy:

- ⊗ **Absence cyklostezek a cyklistických pruhů nebo značení** (145 odpovědí):
  - × Obyvatele trápí absence cyklostezek, cyklistických pruhů nebo značení (nebo rozmazané značení), nepropojenost místních částí cyklistickou infrastrukturou a vzájemná nepropojenost stávajících stezek. Zmínili také nedokončenou cyklostezku do Bad Schandau a absenci stezky v terénu – singletrack či inline povrch. Někteří respondenti napsali i konkrétní místa, na kterých se pohybují na kole a nejsou tam stezky ani značení (vícečetné odpovědi):
    - centrum města
    - Podmokly a napojení směr Teplice
    - do Želenic
    - Libouchec – Děčín (Jílové – centrum)
    - Chrochvice – centrum (chybí taky napojení na Labskou stezku)
    - oblast okolo Mototechny
    - při vlakovém nádraží apod.
  - × Respondenti také apelovali na to, že při rekonstrukcích silnic nebo revitalizacích sídlišť se s cyklisty v zásadě nepočítá. Jako příklad uvedli Vilsnickou spojku a sídliště Březiny.
- ⊗ **Nebezpečí při jízdě na kole, absence rychlostních omezení v určitých úsecích** (40 odpovědí):
  - × V souvislosti s absencí cyklostezek nebo vyznačení cyklistických pruhů ve městě existuje málo bezpečných tras, po kterých je možné dopravit se z jedné místní části do jiné, příp. do centra města. Uvedené byly zejména (vícečetné odpovědi):
    - Teplická ulice (Bynov – Děčín),
    - Děčín – Benešov n. Ploučnicí,
    - Kamenická,
    - Želenice,
    - silniční úsek Labské stezky od nádraží v Přípeři po začátek skutečné cyklostezky

- ⊗ **Nedostatek doplňkové infrastruktury** (22 odpovědí):
  - × Respondenti upozornili na nedostatek doplňkové infrastruktury, zejména chybějící vhodné stojany na kola (na kterých se kolo nepoškodí), ale i lavičky, odpadkové koše, osvětlení (cyklostezka do Březin) apod. Občanům také chybí možnost bezpečného uzamčení kola, zejména při základních školách, gymnáziích a u veřejných budov (úřady a instituce), uzamykatelné boxy na přestupních místech na VHD a dobíjecí stanice pro elektrokola.
- ⊗ **Špatný stav stávajících cyklostezek** (5 odpovědí):
  - × Stížnosti také padly na stávající stav cyklostezek. Někteří respondenti uvedli, že jsou zarostlé a neudržované a že některé úseky je nutné opravit.

Výběr nejrelevantnějších požadavků/návrhů/názorů občanů:

- ❖ asfaltové cyklostezky,
- ❖ více vyznačených pruhů pro cyklisty na cestách, kde není možné jít po cyklostezce,
- ❖ výstavba cyklostezky levý břeh Labe směr Ústí nad Labem,
- ❖ cyklotrasu podél nábřeží (pastýřská strana) stáhnout ze silnice dolů k řece (po předchozí úpravě povrchu),
- ❖ Tyršův most – Prostřední Žleb – vybudovat novou cyklostezku a netvářit se, že tam nějaká je,
- ❖ napojení na cyklostezky z Vilsníc,
- ❖ propojení Podmokly směr Loubí a směr Boletice,
- ❖ vybudovat cyklostezku do Německa i po druhé straně Labe,
- ❖ vybudování cyklostezky Děčín – Libouchec – Krupka,
- ❖ cyklostezka až do Ludvíkovic a okolí (Růžová, Arnoltice, Janov),
- ❖ cyklostezka místo Kozí dráhy,
- ❖ chodníky půlené – cyklista, chodec,
- ❖ propojení cyklostezek Děčín I a Děčín IV,
- ❖ propojení okrajových částí s centrem města,
- ❖ prodloužit cyklostezky z Dolního Žlebu k Tyršovu mostu,
- ❖ propojit Podmokly – Rozbělesy,
- ❖ přívoz jako řešení na propojení Chrochvic s cyklostezkou na pravém břehu,
- ❖ monitorování parkujících kol ve městě (možná vyhrazené plochy pro parkování jízdních kol a zaveden kamerový systém na těchto místech),
- ❖ parkovací stojany při školách a veřejných budovách,
- ❖ uzamykatelné boxy na kola, dobíjecí stanice pro elektrokola,
- ❖ lepší údržba cyklostezek,
- ❖ systém sdílených kol,
- ❖ přizpůsobovat cyklostezky i pro inline bruslaře,
- ❖ více obousměrných komunikací pro cyklisty,

- vyznačení cyklopruhů na vozovkách. např Ústecká ulice možno i na širokém chodníku, Benešovská, atd,
- pokud by se město více věnovalo řešení problematiky cyklistické infrastruktury, přilákalo by to turismus.

13.4 SWOT ANALÝZA

SILNÉ STRÁNKY

- Atraktivita města
- Ideální vzdálenosti cílů
- Velký potenciál budoucích uživatelů (cykloturistů i každodenně dojíždějících)
- První kroky integrace cyklistů do dopravního prostoru
- Provoz cyklobusů a cyklovlaků
- Existence páteřních cyklistických tras na území města (Labská, Ploučnická a Krušnohorská stezka)

SLABÉ STRÁNKY

- Neexistuje ucelená síť komunikací vhodných pro cyklistickou dopravu
- Velké množství dopravně – bezpečnostních rizik na stávající infrastruktuře
- Nedostatek doprovodné infrastruktury (stojany, boxy, osvětlení, lavičky, odpadkové koše, kamerový dohled atd.)
- Reliéf města Děčín
- Špatný stav a nedostatky stávajících cyklotras/cyklostezek (neudržované, zarostlé, chybějící úseky a značení, riziková místa atd.)

PŘÍLEŽITOSTI

- Přijmout zohlednění cyklistické dopravy pro všechna dopravní řešení jako samozřejmost
- Vytvořit atraktivní podmínky pro použití jízdního kola jako alternativy k automobilové dopravě
- Rozvoj přívozů (Staré Město – Rozběsy, Křešice – Chrochvice) jako alternativa k propojení břehů Labe
- Významné přispění k rozvoji turistického ruchu v oblasti Děčínska
- Financování infrastrukturních projektů SFDI
- Systémy B+R (Bike and Ride) a B+G (Bike and Go)
- Lávka Děčín – Podmokly
- Realizace cyklostezky Kozí dráha a její napojení na cyklostezku Labská
- Realizace opatření z koncepce cyklodopravy
- Realizace městských cyklostezek, resp. cyklotras propojujících místní části

HROZBY

- Nevznikne ucelená síť cyklisticky vhodné infrastruktury
- Nevznikne bezpečná cyklistická infrastruktura
- Malá angažovanost města o cyklistickou dopravu
- Reliéf města Děčín

14 PĚŠÍ DOPRAVA

Pěší doprava je počáteční a koncovou fází všech vykonaných cest a je nejpřirozenějším prostředkem k přemisťování. Z tohoto důvodu je třeba ve městě chránit a vylepšovat podmínky pro pěší chůzi.

Tento druh dopravy významně přispívá k udržitelnosti dopravního systému, úsporám energie, zlepšení zdravotního stavu obyvatel a k ekonomickému rozvoji. Právě chodci však musí často využívat nedostatečně kvalitní infrastrukturu, která není bezpečná, atraktivní, ani pohodlná.

Největší intenzita pěší dopravy je především v centrálních částech města a v místech, kde se vyskytuje občanská vybavenost nebo jiné lokální cíle cest. V okolí těchto míst je proto důležité dbát na bezpečnost a pohodlí pěší dopravy.

I přes snahu města rekonstruovat trasy pro pěší, je stále velké množství chodníků, které jsou v současné době v nevyhovujícím stavu. Součástí rekonstrukcí by měla být modernizace do bezbariérové podoby a cílené budování ucelených bezbariérových tras tak, jak je v současné době realizována modernizace chodníků v části města Podmokly.

Zcela zásadní je také problematika míst střetů pěší a motorové dopravy. Na nebezpečná místa poukazuje zejména statistika dopravních nehod za účastí chodců či cyklistů uvedená v kapitole 18 a v PŘÍLOHA Č. 13.

14.1 PĚŠÍ DOPRAVA – BĚŽNÉ DENNÍ CESTY

Problematika běžné denní pěší dopravy je řešena z pohledu zásadních zdrojů a cílů cest. Mezi hlavní zdroje lokálních pěších cest proto patří všechny obytné oblasti, ať se jedná o oblasti rodinných domů, či oblasti s hromadným bydlením. Mimo to jsou rozhodujícími zdroji nebo cíli pěších cest také objekty a zařízení zdravotnictví a sociálních služeb, školství, kultury, veřejné správy a další instituce. Množství zdrojových pěších cest je poté vázáno na zastávky hromadné dopravy, kterou na svých cestách do škol, zaměstnání, na úřady či za lékařem využívají nejen občané města, ale i obyvatelé okolních obcí nebo jeho návštěvníci.

V městském prostředí je standardem vytvářet samostatné plochy pro pěší dopravu v podobě chodníků, příp. smíšené stezky pro pěší a cyklisty. Z minulosti je však stav komunikační infrastruktury často zanedbaný a neumožňuje dostatečný bezbariérový pohyb. Tyto problémy poté velmi negativně ovlivňují běžný život občanů, ale i návštěvníků města a do jisté míry snižují i turistický potenciál území.

Svoji roli na vliv na stávající pěší komunikační síť města Děčín má také velké množství cestujících osob směřující do důležitých vlakových a autobusových uzlů ve městě. Mezi takové trasy lze zařadit cesty mezi železniční stanicí Děčín hl. n., autobusovým nádražím a cíli v městské části Podmokly.

Významné množství pěších cest je samozřejmě vázáno také na mód individuální automobilové dopravy, zdrojem navazující pěší cesty jsou poté parkoviště, respektive veškeré odstavné a parkovací plochy.

V neposlední řadě nelze opomenout pěší trasu mezi dvěma centry města, které leží na opačných březích řeky Labe. Z průzkumů pěších vyplývá, že mnoho občanů využívá trasu ve směru od Masarykova náměstí přes Tyršův most směrem k Hlavnímu nádraží a naopak.

K převaze automobilismu před jinými dopravními módy na území města dnes přispívá také nedořešená pěší infrastruktura obsahující množství úzkých, rizikových a nebezpečných míst a celých úseků. Obecně jsou rizikovými a nebezpečnými místy zejména:

- místa či úseky s chybějícími chodníky
- místa či úseky chodníků s nevyhovujícím šířkovým uspořádáním
- stávající nevyhovující přechody pro chodce
- místa pro přecházení
- místa s nedostatečnými rozhledovými poměry
- úseky s nedostatečným počtem míst umožňujících bezpečné překonání komunikace
- nedostatečné nasvětlení přechodů pro chodce, míst pro přecházení a dalších dopravních lokalit
- nevhodně situované zastávky hromadné dopravy
- řada fyzických bariér či absence bezbariérových prvků
- sdružené stezky pro chodce a cyklisty s neoddělenými proudy

Množství výše popsaných problémů se nachází nejen na silně zatížených městských komunikacích, ale i v centrech města, uvnitř obytných oblastí, v okrajových místních částech i v průmyslových areálech. **Problémy lze identifikovat celoplošně na velkém procentu území města.**

Jako příklad lze uvést několik lokalit či úseků, které se zdají být v současné době nejrizikovější a nejproblémovější:

- zcela chybí chodníky či pěší trasy z odlehlejších místních částí Děčína do jeho centra – příkladem může být cesta z Boletic a Křešic, Folknářů, Březin a dalších
- chybí propojení pro pěší a cyklisty mezi obcí Jílové u Děčína a místní částí Bynov, sama o sobě je nebezpečná a nekomfortní i cesta z Bynova do centra
- trasa podél řeky Labe pod Labským nábřežím je nekomfortní (až za Tyršův most k Hladovému kameni = turistická kuriozita)

- ulice Práce mezi Hlavním nádražím a Labským nábřežím
- úzký chodník v ulici Ruská od okružní křižovatky k obchodnímu centru Pivovar
- úzký chodník v ulici Oblouková mezi železničním podjezdem a ulicí Fùgnerova, v této lokalitě se pohybuje velké množství chodců, kteří využívají tuto trasu jako zkratku k zastávkám MAD
- úzký nebo chybějící chodník v ulici Na Skřivance
- a mnoho dalších lokalit

14.2 PĚŠÍ DOPRAVA – REKREAČNÍ CESTY

Územím města Děčín vedou dálkové (červené), místní (zelené) a krátké nebo spojovací turistické trasy (žluté), které jsou vyznačeny pomocí turistického značení a také úseky tras, které mají místní značení.

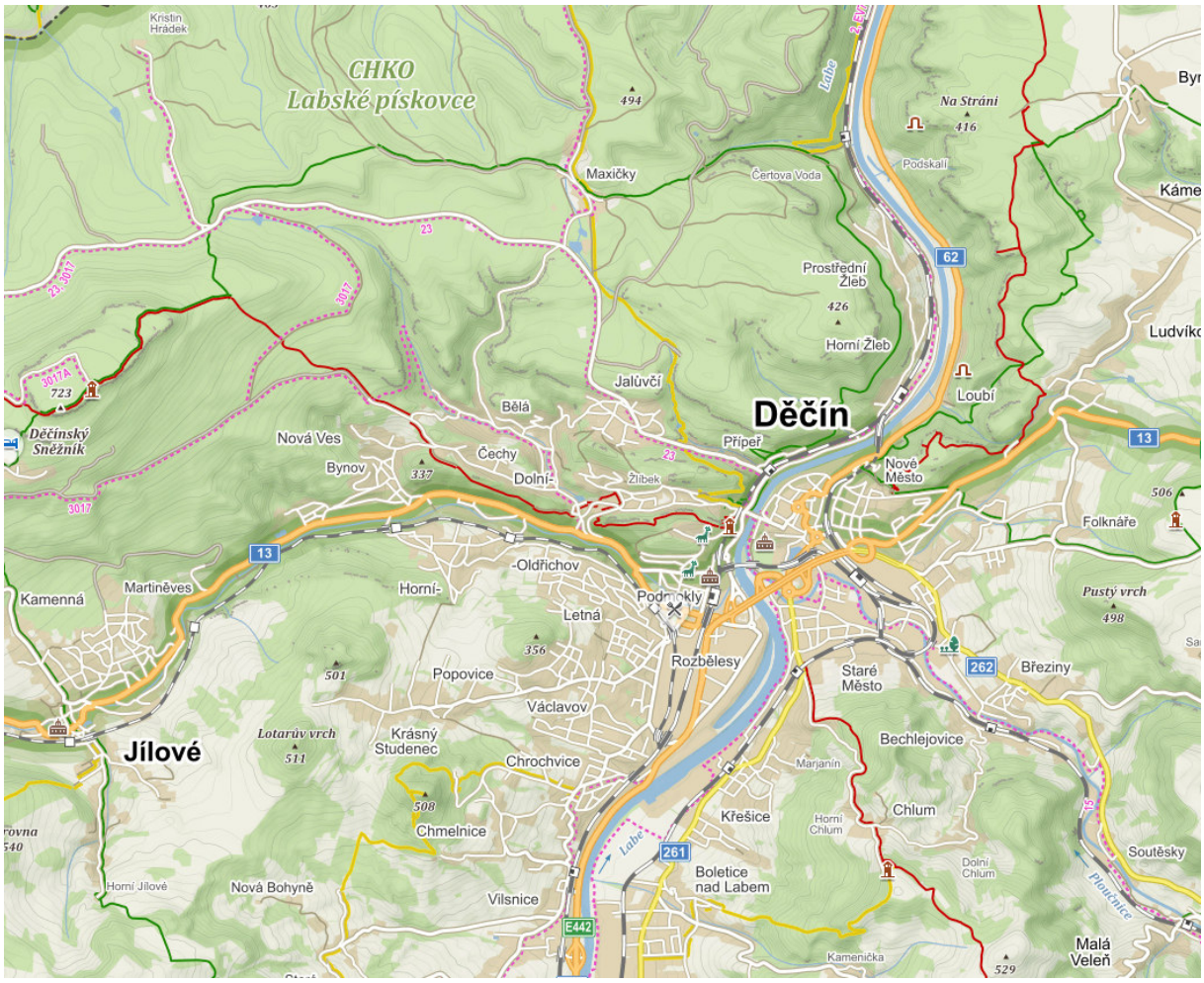
Evropská dálková trasa E3 spojuje pobřeží Černého moře s pobřežím Atlantiku ve Španělsku. Celkově měří přibližně 6 950 km. Územím České republiky procházejí dva úseky základní trasy nejprve Českým Švýcarskem, Lužickými horami a Jizerskými horami a pak ještě Beskydy a alternativní větev Slavkovským Lesem a Krušnými horami. Z Děčína dále trasa pokračuje Českým Švýcarskem, Lužickými a Jizerskými horami. Trasa E3 vstupuje do Děčína směrem od Sněžníku a pokračuje přes městskou část Děčín XX - Nová Ves, Děčín VIII - Dolní Oldřichov a Děčín IV - Podmokly, kde se u Tyršova mostu setkává se žlutou a zelenou trasou. V děčínském centru nejsou turistické trasy vyznačeny. Na pravé straně břehu řeky Labe trasa proto znovu začíná až u nemocnice v městské části Děčín II - Nové Město a pokračuje přes Ludvíkovice a Hřensko dále mimo ČR.

Další červená trasa začíná v části Děčín III - Staré Město u zdejší železniční zastávky a směřuje na jih přes místní části Děčín XXXIV - Chlum, Děčín XXXV - Lesná, Děčín XXIX - Hoštice nad Labem a pokračuje dále na jih k Bukové hoře.

Zelená trasa vstupuje na území Děčína souběžně s trasou E3 od Děčínského Sněžníku, na rozcestí Pod Koňskou hlavou se odpojují a zelená trasa směřuje kousek na sever ke Kristinu Hrádku a potom na východ přes místní část Děčín XVIII - Maxičky a Čertovu Vodu na jih přes Děčín XV -Prostřední Žleb, Děčín XI - Horní Žleb na Labské nábřeží a k Tyršovu mostu. Na pravé straně břehu Labe zelená trasa vstupuje na území města od severu (od Bynovce a Ludvíkovic) a pokračuje přes části Děčín XIII - Loubí a Děčín II - Nové Město k nemocnici, a odtud poté východním směrem přes část XXVIII - Folknáře směrem na Horní Habartice.

Žlutá trasa na levém břehu Labe přichází do Děčína od jihu (od Ústí nad Labem), vede přes horu Chmelník do místní části Děčín VII - Chrochvice. V intravilánu města nejsou turistické trasy značeny, proto trasa znovu začíná až u Tyršova mostu a tvoří polookruh přes Červený vrch, místní části Děčín XVI - Přípeř, Děčín XVII - Jalůvčí, Děčín XVIII - Maxičky,

Děčín XIV - Dolní Žleb a končí u železniční zastávky Čertova voda. Na pravém břehu Labe začíná žlutá trasa v části Děčín XXXII - Boletice nad Labem a směřuje k rozhledně Velký Chlum, kde se napojuje na červenou trasu. Situaci turistických tras na mapě Děčína zobrazuje Obrázek 46.



Obrázek 46 Turistické trasy v Děčíně (zdroj: mapy.cz)

Pro odpočinek a rekreaci je využívána i Labská stezka, kterou však prioritně využívají cyklisté. Jak již bylo popsáno v předešlé kapitole, na Labské stezce je umístěn sčítač, který monitoruje její návštěvnost (cyklistů i pěších).

Nejvyšší intenzity pěších na Labské stezce byly zaznamenány mezi dubnem a červencem 2018. Nejvyšší intenzita byla v dubnu. Přes sčítací zařízení prošlo během tohoto měsíce 4 339 pěších.

Tabulkové a grafické výstupy z měření návštěvnosti Labské stezky jsou v PŘÍLOHA Č. 3 (Návštěvnost podle typu a podle směru společně pro cyklisty a pěší) a v PŘÍLOHA Č. 4.

Základní zjištění z měření návštěvnosti jsou:

- pěší tvoří 22 % návštěvnosti Labské stezky
- návštěvnost pěších za období 1. 10. 2017 - 30. 9. 2018 byla nejvyšší v dubnu (4 339) a v květnu (3 864)
- nejfrekventovanější den byl neděle
- nejfrekventovanější čas od 14 do 19 hodiny v rozmezí od 2 900 do 3 700 pěších.

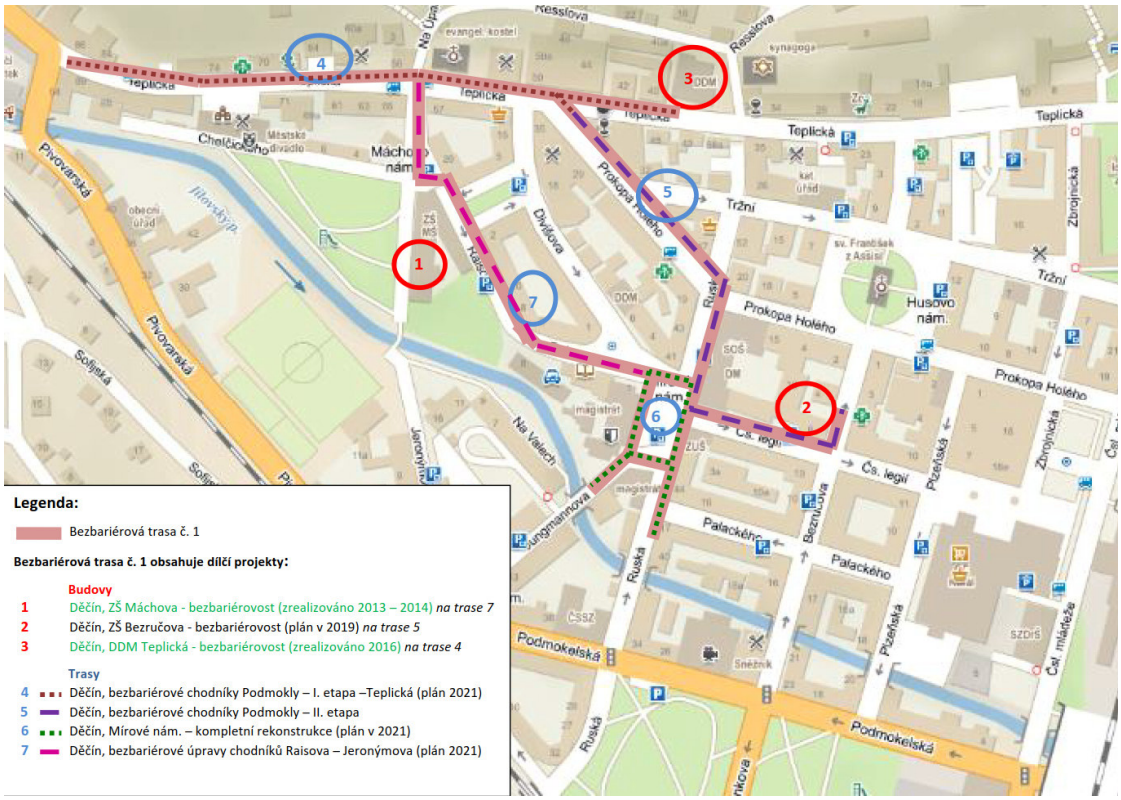
14.3 BEZBARIÉROVOST PĚŠÍ DOPRAVY

Jedním z důležitých faktorů pro kvalitní přemisťování po městě je bezbariérovost a bezpečnost pěší infrastruktury. Bezbariérovost a přístupnost dopravní infrastruktury je zcela zásadní nejen pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace, kterými jsou hendikepované osoby, ale i pro seniory, matky s kočárky, matky s dětmi nebo dočasně imobilní občany. Zdravý člověk zvýšený obrubník nebo překážku v cestě snadno překoná, neřešitelný problém to však může být pro výše uvedené cílové skupiny obyvatelstva. Proto je důležité nabídnout kvalitní a funkční infrastrukturu pro co nejsnazší a nejjednodušší možnosti pěšího přemisťování.

V roce 2012 si město nechalo zpracovat generel bezbariérových tras pro místní část Podmokly. V rámci generelu byla posouzena přístupnost veřejně přístupných objektů a prvků dopravní infrastruktury pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

Z generelu vyplynulo, že v šetřeném území se nacházelo 22 objektů patřící do skupiny občanské vybavenosti veřejně prospěšných s bezbariérovým přístupem. Dalších 32 objektů mělo na vstupu překážku, která ztěžovala občanům snadný přístup. Do komerčních objektů byl zaznamenán bezbariérový přístup ve 33 případech. U 19 komerčních objektů byl přístup s bariérou. V dopravní infrastruktuře byl hodnocen přístup na zastávky MAD, přechody přes komunikace a pěší trasy. V osmi případech byl stávající stav vyhodnocen jako bezbariérový a v 15 případech s bariérou.

V současné době probíhá v místní části Podmokly první etapa rekonstrukce, při které jsou zhotoveny nové povrchy chodníků a realizovány bezbariérové přechody v ulici Prokopa Holého v úseku mezi ulicemi Čsl. mládeže a Ruská. Na navržené bezbariérové trase č.1 byly v současné době zhotoveny bezbariérové přístupy do budov zobrazených na Obrázek 48. Dále je navržena na území města bezbariérová trasa č. 2 od železniční stanice Děčín hl.n. po lékárnu v ulici Boženy Němcové. V současné době je zpracována projektována dokumentace na část úseku trasy mezi hlavním nádražím a parkovištěm u okružní křižovatky Labské nábřeží x Čsl. mládeže.



Obrázek 47 Bezbariérová trasa č.1

V rámci zlepšení mobility občanů s omezenou schopností pohybu nebo orientace po celém území města by měly být vytvořeny základní trasy mobility, mezi které lze zahrnout například:

- trasa Hlavního nádraží ČD ve směru k budově magistrátu na Mírovém náměstí
- trasa od Tyršova mostu na Masarykovo náměstí
- trasa od Tyršova mostu na náměstí Svobody
- napojení stávajících pěších tras na pěší trasy podél řeky Labe

Jak vyplynulo ze zpracovaného generelu bezbariérových tras pro místní část Podmokly, na území se nachází velmi velké množství bezbariérových závad. Lze předpokládat, že stejný rozsah závad se vyskytuje i na ostatním území města Děčín. Nevyhnutelné tak bude v návrhovém období vytýčit cíle cest pro zpracování generelu bezbariérových tras pro celé území města Děčín s následnou realizací či modernizací bezbariérových tras.

14.4 PRŮZKUM PĚŠÍ DOPRAVY

V rámci dopravních průzkumů na křižovatkách byly vyhodnoceny intenzity pěších na přechodech pro chodce vyznačených na Obrázek 488. Sledované období průzkumu bylo od 7 do 19 hodin. V případě místa č. 1 se jednalo o přechod pro chodce v ulici Podmokelská (před poštou), v místě č. 2 byly sledovány přechody na křižovatce Podmokelská × Bezručova, v místě č. 3 byly sledovány přechod pro chodce u Labského mostu na jižní straně křižovatky

a zároveň přejezd pro cyklisty na severní straně křižovatky, sledovány byly také intenzity chodců jdoucích po Labském mostě. V místě č. 4 byly sledovány přechody pro chodce na okružní křižovatce Pohraniční × 28. října.



Obrázek 48 Mapa stanovišť průzkumu pěší dopravy

Výsledky sčítání chodců na vybraných přechodech pro chodce zobrazuje Tabulka 51. Z výsledků sčítání vyplývá, že nejzatíženějším přechodem pro chodce byl ten v ulici Duchcovská (křižovatka Pohraniční × 28.října) s obousměrnou intenzitou 2 186 chodců v období od 7 do 19 hodin. Druhým nejzatíženějším sledovaným přechodem byl přechod v ulici Pohraniční. Zde během průzkumu prošlo 1 589 chodců. Velmi vysoký počet pěších byl též zaznamenán na Tyršově mostě, kde bylo během průzkumu zaznamenáno 1 421 chodců.

Tabulka 51 Výsledky sčítání chodců na vybraných přechodech pro chodce za 12 hodin

Křižovatka	Ulice	Počet chodců
Podmokelská × Poštovní	Podmokelská (západ)	1185
Podmokelská × Bezručova	Podmokelská (východ)	794
	Bezručova	378
Labské nábř. × Tyršův most	Tyršův most	1421
	Labské nábřeží	828
Pohraniční × 28. října	Pohraniční	1589
	28. října	1280
	Duchcovská	2186

Mezi jeden z nejzatíženějších přechodů pro chodce ve městě pak patří přechod v ulici Čsl. mládeže před výstupem z Hlavního nádraží. Ve špičce přes tento přechod přejde během jedné hodiny okolo 400 chodců (resp. až 4 800 chodců za 12 hodin).

Podrobné výsledky průzkumů pěší dopravy obsahuje PŘÍLOHA Č. 4.

14.5 VYJÁDŘENÍ OBYVATEL K PĚŠÍ 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 pěší 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 pěší dopravě se vyjádřilo celkem **221 respondentů**. Problémy a požadavky občanů související s pěší dopravou (zejména infrastruktura a doplňková infrastruktura) jsou rozebrány v následujícím textu.

Problémy:

- ⊗ **Chybějící chodníky nebo jejich úseky** (45 odpovědí):
  Respondenty nejvíce trápí chybějící chodníky nebo jejich chybějící úseky. Mezi nejčastější odpovědi patřila nedostatečná propojenost obou břehů a s tím současně požadavek na realizaci uvažované lávky, chybějící chodníky podél silnic a propojenost lokalit/místních částí. Respondenti se také stěžovali, že s revitalizací některých sídlišť se s chodníkem nepočítá (např. Březiny). V mnoha odpovědích respondenti uvedli i konkrétní lokality nebo úseky kde chodníky chybí. Níže jsou vypsány vícečetně se objevující odpovědi.
  - × Konkrétní lokality, které respondenti určili:
    - Horní Oldřichov,
    - Boletice nad Labem,
    - Březiny.
  - × Konkrétní úseky:
    - cesta z ulice Kosmonautů nahoru do DDM Březiny,
    - Hlavní nádraží – Děčín I,
    - Žižkova ulice až do ZOO,
    - Děčín – Jílové,
    - od železničního přejezdu na Starém městě – směr Křešice,
    - mezi Děčínem a Ludvíkovicemi,
    - podél ulice Drážďanská mezi Přípeří a Jalůvčím,
    - Děčín – Březiny,
    - křižovatka Přímé a Borovského,

- od křižovatky Rudolfova - Na Vyhlídce,
- z města do Březin podél hlavní silnice,
- Mánesova, V zahradách, Na stráni, Sládkova - Čsl. armády – Nerudova,
- Vilsnická ulice a z Vilsnice k ZŠ Malšovice,
- zastávka Křešice škola, směr Boletice,
- nevhodné vedení v oblasti autobusového nádraží (nutnost zdlouhavého obcházení).

⊗ **Chybí bezbariérovost** (11 odpovědí):
Respondenti také upozornili na chybějící bezbariérovost ve městě. Nejvíce je trápí vysoké obrubníky chodníků, chybějící nájezdy (např. v Boleticích, přechod 2. polské armády, Riegrova u gymnázia) i u nových přechodů pro chodce. Další připomínka padla na Kamenickou ulici – přechod u zastávky Kamenická je z jedné strany přístupný pouze po schodech. Spolu s absencí bezbariérovosti respondenti upozornili i na špatný stav chodníků, který má na bezbariérový pohyb po městě vysoký vliv.

⊗ **Chodníky ve špatném stavu a neudržované, neosvětlené** (90 odpovědí):
Nejčastěji odpovědi či připomínky padly na špatný stav pěší infrastruktury, kde si respondenti stěžovali na poškozené a neudržované chodníky. Mnoho respondentů uvedlo, že chodníky jsou v dezolátním nebo katastrofálním stavu. I při tomto bodě někteří respondenti konkretizovali lokality nebo úseky.

- Konkrétní úseky:
  - centrální část města,
  - cesta ze Želenic na Letnou za kaplí (je tam jen panelová cesta, kde věčně stojí voda a bláto, špatné osvětlení),
  - chodník vedoucí po nábřeží,
  - chodníky a ulice na Komenského náměstí,
  - Křešice – Boletice,
  - Nový most,
  - Na Teplické od divadla do Bynova,
  - Želenická ul. - neschůdný chodník za deště,
  - ulice Prokopa Holého,
  - Krásnostudenecká,
  - na Kvádrberku,
  - ulice Lesní cesta,
  - od kina Sněžník k Albertu,
  - přístup na Nový most (neosvětlený).

⊗ **Bezpečnost chodců - např. chybí přechody pro chodce nebo jsou nevhodně umístěny, případně nejsou osvětleny** (25 odpovědí):
Respondenti se cítí ohroženi na přechodech, které jsou umístěny hned za křižovatkami, hlavně na těch, na kterých je nedostatečný rozhled a také

za zatáčkami a okružními křižovatkami. Dále respondentům chybí osvětlené přechody pro chodce (hlavně na frekventovaných silnicích - Teplická ul., u Hlavního nádraží, na Masarykově nám.). Také padlo pár stížností na nedostatečné využívání reflexních prvků pěšími. Respondenti také pociťují nedostatečnou bezpečnost na pěších trasách vedoucích skrze městské parky – kriminální aktivita (zejména park u OD Albert, Podmokly).

- Konkrétní lokality, kde chybí přechody pro chodce:
  - Křešice – Boletice,
  - domov pro seniory na Kamenické ulici,
  - Labské nábřeží,
  - Litoměřická ulice,
  - mezi Grandem a prvním kruhovým objezdem na Labském nábřeží nelze rozumně přejít ulici Čsl. mládeže,
  - v Boleticích u školy a autobusové zastávky,
  - na Labském nábřeží – u autobusové zastávky.

- Chybějící osvětlení nebo nedostatečně osvětlené přechody pro chodce:
  - Podmokly,
  - u kruhového objezdu nad Hypernovou výjezd směrem na kruhový objezd pod Pivovarem,
  - Kamenická – konečná autobusu č.1,
  - nepřehledný přechod v ul. Oblouková (ve směru jízdy od Kauflandu schovaný za zatáčkou).

⊗ **Chybějící semafory** (7 odpovědí):
- S bezpečností souvisí také semafory. Respondenti upozorňují na jejich deficit např. ve Starém městě, na přechodu před budovou hlavního nádraží, přechod cestou z DC 1 ke Kauflandu, přechody u Magistrátu v DC 1 nebo i na krátké časové intervaly na semaforech.

⊗ **Chybějící pěší zóny** (6 odpovědí):
- Obyvatelé města Děčín by ocenili pěší zóny ve větším množství, tak jak to je běžné v ostatních městech.

⊗ **Chybí vybavení jako např. odpadkové koše, lavičky, veřejné osvětlení + nefunkční stávající** (43 odpovědí):
- Mnoho odpovědí padlo i na chybějící vybavení pěší infrastruktury. Za největší problém respondenti uvedli chybějící veřejné osvětlení nebo nefunkčnost stávajícího (např. veřejné osvětlení chybí v okrajových částech města,

v lesoparku pod Kvádrbergem, ad.). Obyvatelům také chybí ve městě i lavičky (např. v centru a v Bynově) a odpadkové koše.

Výběr nejrelevantnějších požadavků/návrhů/názorů občanů:

- uvažovaná lávka přes Labe
- více zeleně, ve velkých vedrech častější kropení silnic
- zpomalovací retardéry při přechodech
- inteligentní prvky na semaforech
- posílení pěších policejních hlídek v noci i ve dne
- častější stříhání větví stromů a křoví, které zasahují do chodníku
- nadchod nebo podchod pro chodce na Vilsnické spojce vedle Lidlu
- více chodníků (i mimo hlavních tahů)
- více turistických tras, obnovit turistické trasy
- zviditelnit přechody pro chodce
- zprůchodnit množství zkratek, vybudování zpevněných cest přes zelená místa (cesty není potřeba hledat, jsou již několik let vyšlapány)
- úprava chodníků – povrch a dodržování základů hygieny pro majitele psů
- vybudovat pěší zóny
- čistota
- bezpečnost
- osvětlit neosvětlené úseky pro pěší
- větší důslednost při kontrolách parkujících řidičů u přechodů pro chodce (např. u obchodů, menší děti nevidí přes auta)
- zábradlí nebo madlo v zídce u chodníku umístěno podél chodníku - Vokolkova ul.
- chodníky půlené – cyklista, chodec

14.6 SWOT ANALÝZA

SILNÉ STRÁNKY

- Velmi dobré podmínky pro pěší chůzi v centru města
- Probíhající rekonstrukce a úpravy jednotlivých ulic a náměstí
- Ekonomická výhodnost chůze a její prospěšnost na zdraví pro jedince

SLABÉ STRÁNKY

- Chybějící propojení center města na levém a pravém břehu řeky Labe
- V rámci celého města chybí ucelenější síť bezbariérových tras
- Chybějící chodníky na trasách z odlehlých místních částí do centra
- Chybějící chodníky nebo špatných technický stav na dalších místech
- Velké množství rizikových a nebezpečných míst

PŘÍLEŽITOSTI

- Realizace pěší lávky přidružené k železničnímu mostu
- Čerpání dotací na realizaci pro projekty bezbariérových tras
- Rekonstrukce a modernizace stávající infrastruktury pro pěší
- Výstavba chodníků propojujících odlehlejší městské části s centrem

HROZBY

- Ohrožená bezpečnost peších, zejména u tras vedených v přidruženém prostoru společně s cyklodopravou (např. na chodnících, cyklostezkách)
- Malý ohled na pěší dopravu při návrhu organizace dopravy, upřednostňování motorové dopravy na úkor chodců
- Snižování komfortu a bezpečnosti chodců na chodnících v důsledku parkování motorových vozidel
- Nedostatek financí na zatraktivnění pěších tras a doprovodného mobiliáře

15 NÁKLADNÍ DOPRAVA

Město Děčín je v rámci České republiky z hlediska nákladní dopravy důležitým a strategickým místem. Děčín je součástí významného evropského koridoru TEN-T Orient/Východní Středomoří, který spojuje námořní rozhraní Severního, Baltského, Černého a Středozemního moře. Jde o IV. multimodální panevropský koridor.

Městem přímo prochází jeho říční a železniční část. V rámci říční dopravy jde o řeku Labe, v rámci železniční dopravy je pak velmi významný celý železniční uzel Děčín, do kterého ústí několik železničních tratí – 083 směr Drážďany, 090 směr Ústí nad Labem, Praha (1. tranzitní koridor) a 073 směr Ústí nad Labem, Mělník. V rámci silniční dopravy lze mluvit o blízké dálnici D8, která prochází územím cca 20 km západně od Děčína.

Děčínem tak přímo prochází veškerý tranzit nákladní dopravy dopravovaný po Labi, veškerý tranzit dopravovaný po železnici z/do části SRN a severní Evropy, v jeho blízkém okolí pak i velká část nákladního tranzitu dopravovaného silniční dopravou z/do části SRN a severní Evropy. Tranzitní nákladní silniční doprava je přímo v Děčíně minimální, na území města převažuje doprava zdrojová a cílová.

Plochy generující zvýšenou nákladní dopravu ve městě generují zejména tyto vyjmenované lokality:

- městská část Děčín V – Rozbělesy, jejíž průmyslové plochy částečně přesahují i do místních částí Děčín IV – Podmokly a Děčín VI – Letná
- průmyslové plochy podél silnice I/13 - místní části Děčín IV – Podmokly, Děčín VIII – Dolní Oldřichov a Děčín IX – Bynov,
- průmyslové plochy v části Děčín XXXII – Boletice nad Labem a v části Děčín XXXI – Křešice
- průmyslové plochy se nachází i v blízkosti železnice v městských částech Děčín I – Děčín, Děčín II – Nové Město a Děčín III – Staré Město

15.1 MULTIMODÁLNÍ (KOMBINOVANÁ) DOPRAVA

Centrem multimodální dopravy v Děčíně je Terminál Děčín v městské části Loubí. Tento terminál spravuje společnost Česko-saské přístavy s.r.o. Jde o multimodální terminál, který má napojení na silniční a železniční síť a na řeku Labe. Nachází se na říčním kilometru Labe 737,8 až 739,8. Železnicí je spojen prostřednictvím vlečky ze stanice Děčín východ. Pro silniční nákladní vozidla se vjezdy do terminálu nacházejí v ul. Loubská a v ul. Labská.

Tento terminál disponuje výkonným překládacím zařízením, zajišťuje překládku kusového a sypkého zboží, kontejnerů, těžkých a nadrozměrných kusů do 80 tun a taktéž je vybavený i tankovací stanicí ropných produktů. Terminál nabízí taktéž i skladovací prostory – otevřené

i kryté a také kancelářské prostory k pronájmu pro externí firmy. Terminál je vybaven i certifikovanou váhou pro železniční a silniční vozidla.

Nákladní přístavy na území města Děčín:

- Česko saské přístavy s.r.o. (Loubská 704/9 Děčín) v Loubí (Terminal Děčín)
- Areál zimního přístavu / Rozbělesy (Ústecká / Vodní ulice)

Prvnímu přístavu se věnujeme při multimodální nákladní dopravy v Děčíně.

Na území Děčína se nachází i druhý multimodální přístav v místní části Rozbělesy. Nazýván je také jako zimní přístav. Nachází se v průmyslové zóně Rozbělesy na ul. Ústecká/Vodní a má ochrannou funkci. Nachází se na levém břehu řeky Labe, vjezd do ochranného bazénu je na 741,91 říčním kilometru. Provozovatelem pozemní části přístavu je soukromá společnost. Přístav je napojen pouze na silniční infrastrukturu (po ul. Vodní), napojení na železniční infrastrukturu, i přes blízkost děčínského nákladového nádraží není dostupné. Po rekonstrukci přístavní zdi v roce 2008 je určen především pro přepravu substrátů a pro přepravu nedělitelných velkých a těžkých nákladů s hmotností do 200 tun.

Více se lodní dopravě věnuje samostatná kapitola 17. Největší problém pro lodní dopravu přitom představuje nestabilita výška plavební hladiny.

15.2 SILNIČNÍ DOPRAVA

Významný tranzit silniční nákladní dopravy obchází město po blízké dálnici D8. Městem prochází pouze zanedbatelný tranzit směrem po komunikaci I/13 směrem na Liberec. Lze proto tvrdit, že silniční nákladní doprava, která se v Děčíně nachází, je z majoritní části zdrojová nebo cílová. Z pohledu silniční nákladní dopravy se významné veřejné odstavné plochy pro kamiony, nákladní vozidla nebo další rozměrná vozidla na území města nenacházejí. Takové plochy k parkování nákladních vozidel se nacházejí jen v soukromých areálech konkrétních firem v Děčíně.

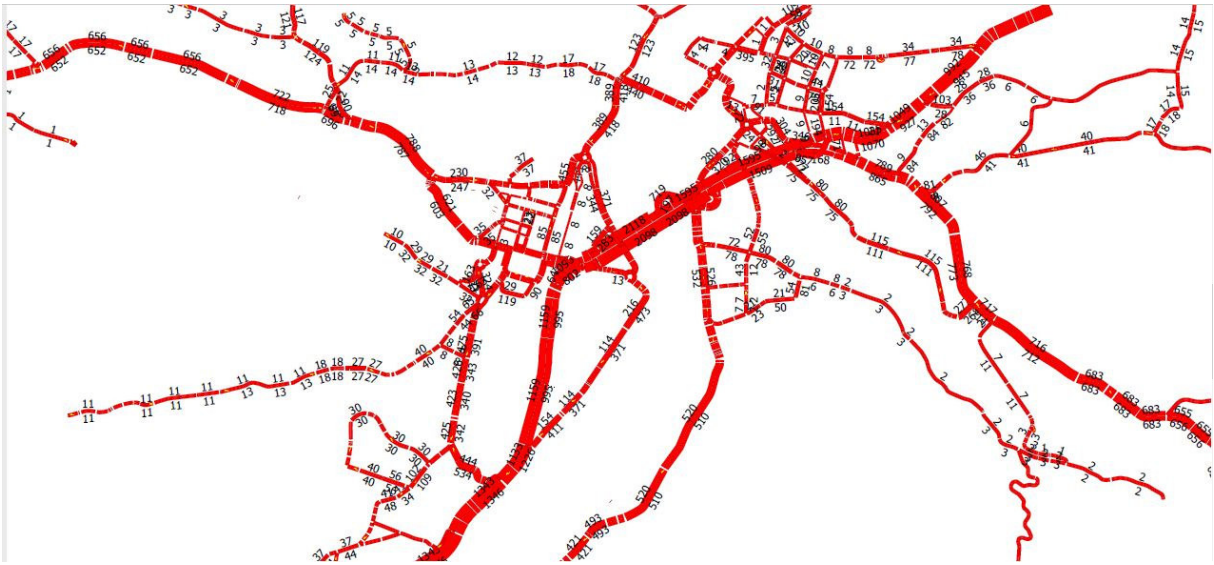
15.2.1 Zatížení silniční sítě nákladní dopravou

Na základě údajů z dopravního modelu města Děčín je silniční nákladní doprava nejsilnější v ose Ústí nad Labem (silnice I/62) – Nový Most – Liberec (silnice I/13). Mezi významněji zatížené úseky nákladní dopravou patří (sestupně podle intenzit):

- Nový most
- ulice Ústecká (silnice I/62)
- ulice Práce (silnice I/62)
- ulice Kamenická (silnice I/13)
- ulice Benešovská/Českolipská (silnice II/262)

- ulice Podmokelská/Pivovarská/Teplická (silnice I/13), vč. jednosměrného kruhu Hankova – Uhelná – Poštovní – Podmokelská
- ulice Litoměřická/Vítězství (silnice II/261)
- ulice Dělnická
- ulice Labské nábřeží
- ulice Předmostí
- Tyršův most

Vytížení komunikační sítě Děčína nákladní dopravou zobrazuje výřez z dopravního modelu města na Obrázek 499.



Obrázek 49 Vytížení komunikační sítě Děčína nákladní dopravou v dopravním modelu PUMM Děčín

Více se silniční infrastruktuře věnuje samostatná kapitola 11.

15.3 ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA

V rámci železniční dopravy představuje město Děčín železniční uzel celostátního významu se stanicí mezinárodního charakteru Praha - Děčín - Drážďany - Berlín - Hamburk, která je též přechodovou stanicí mezi Českou republikou a Německem (železniční hraniční přechod Děčín – Bad Schandau).

V Děčíně se protíná 5 železničních tratí:

- trať 073 Ústí nad Labem – Děčín (tzv. pravobřežní trať)
- trať 081 Děčín – Benešov nad Ploučnicí – Rumburk
- trať 083 Děčín – Bad Schandau – Dolní Poustevna – Rumburk
- trať 090 Praha – Ústí nad Labem – Dečín (tzv. levobřežní trať)
- trať 132 Děčín – Oldřichov u Duchcova, tzv. „Kozí dráha“ – v současnosti nevyužívaná železniční trať s nepřetržitou výlukou (nesjízdnost v důsledku poškození trati)

Z pohledu nákladní železniční dopravy je zcela zásadní železniční trať č. 073, po které jsou v současné době vedeny největší objemy nákladní dopravy. Další významnou železniční tratí je pro nákladní dopravu trať č. 090, která je součástí prvního tranzitního koridoru spojujícího Německo s Rakouskem a Slovenskem přes Českou republiku.

Kromě výše vyjmenovaných železničních tratí je pro nákladní dopravu zcela zásadní přímá propojka tratí č. 073 a 083 (1. tranzitního koridoru) mezi stanicemi Děčín východ a Děčín - Prostřední Žleb. Tato vysoce frekventovaná propojka vede okrajem pravobřežního děčínského centra a tvoří značnou liniovou překážku této lokality.

Z hlediska infrastruktury zaujímají tratě, kolejiště a doprovodná infrastruktura rozsáhlé plošné zábory na katastru města. Na levém i na pravém břehu Labe zaujímají značný prostor zejména v obvodu železničních uzlů Děčín hl.n. a Děčín východ. Oba uzly lze funkčně chápat jako jeden z nejvýznamnějších drážních prvků celostátního významu s přechodovou funkcí do SRN a dalších severských států. V jejich těsné blízkosti se nacházejí rozlehlá kolejiště s desítkami kolejí, sloužících jako nákladové nádraží s vyčkávací, odstavnou i seřaďovací funkcí. Nachází se zde i depa a místa pro odstav nákladních vozů.

Železniční plochy určené pro nákladní vlaky se na území města Děčín nacházejí v těsné blízkosti železničních stanic:

- Děčín východ (Děčín I - Děčín)
- Děčín hl.n. (Děčín V – Rozběsy)
- Děčín-Prostřední Žleb (Děčín XI – Horní Žleb)

Do železničních tratí se napojuje i několik vleček vedoucích do/z těchto areálů:

- terminál Loubí
- průmyslová oblast Rozbělesy
- vrakoviště Rozbělesy
- opravny železničních nákladních vozů RYKO a.s.
- provozní středisko Děčín
- DS Smith Packaging Czech Republic Ltd. (Děčín XXXII – Boletice nad Labem)
- Areál IDS CARGO

Železniční nákladní dopravu provozuje v České republice několik desítek dopravců, není proto možné získat přesné informace o intenzitách a množstvích nákladních vlaků a převážených komodit.

Veřejně dostupná jsou pouze data o přidělených dopravních cestách nákladním vlakům na jednotlivých tratích, které lze vyčíst z grafikonů pro nákladní dopravu. Číselně tak lze tedy vyjádřit maximální možný počet nákladních vlaků, které územím Děčína mohou projet v rámci 1 dne (tj. 24 hodin). Data však neobsahují informace o skutečném využití této dopravní cesty, ani o případné délce skutečně odjetého nákladního vlaku a jeho nákladu.

Tabulka 52 zobrazuje železniční tratě a maximální množství nákladních vlaků, které po nich mohou projet za 24 hodin. Tabulka 53 vyčísluje maximální množství nákladních vlaků s přidělenou dopravní cestou a to pouze mezi železničními stanicemi na území Děčína.

Tabulka 52 Počet přidělených dopravních cest (za 24 hodin)

Číslo tratě	Nákladní expresy	Ostatní nákladní vlaky	Celkem
081	0	4	**4**
090	42	19	**61**
073	73	20	**93**
083	111	58	**169**
celkem	**226**	**107**	**333**

Tabulka 53 Počet přidělených dopravních cest po území města (za 24 hodin)

Vnitroměstské úseky	Nákladní expresy	Ostatní nákladní vlaky	Celkem
Děčín východ – Děčín hl.n.	3	2	**5**
Děčín východ dol.n. – Děčín-Prostřední Žleb	42	11	**53**
Děčín hl.n. – Děčín-Prostřední Žleb	51	52	**103**
Celkem	**96**	**65**	**161**

16 LETECKÁ DOPRAVA

Ve městě Děčín se letiště nenachází. V rámci letecké dopravy je k dispozici pouze heliport pro vrtulníky. Heliport se nachází v areálu děčínské nemocnice a v případě potřeby je využíván leteckou záchrannou službou.

V okrese Děčín se poté nacházejí dvě menší polní letiště s nezpevněnými drahami, konkrétně v obcích Bynovec a Chřibská. Tato letiště jsou určena pouze pro hobby létaní. V rámci Ústeckého kraje se poté nachází další heliporty (zejména v areálech nemocnic) či sportovní letiště. Žádné veřejné letiště se zpevněnou dráhou se zde nenachází.

Z pohledu letecké záchranné služby patří region Děčína pod spádovou oblast Ústí nad Labem, a provozuje ji zde společnost Delta air system.

V relativně snadné dostupnosti se však nachází mnoho mezinárodních letišť. Mezinárodní letiště ve vzdálenosti do 300 km od města Děčín jsou uvedeny v následující Tabulka 54.

Tabulka 54 Přehled letišť v dostupné vzdálenosti od města Děčín

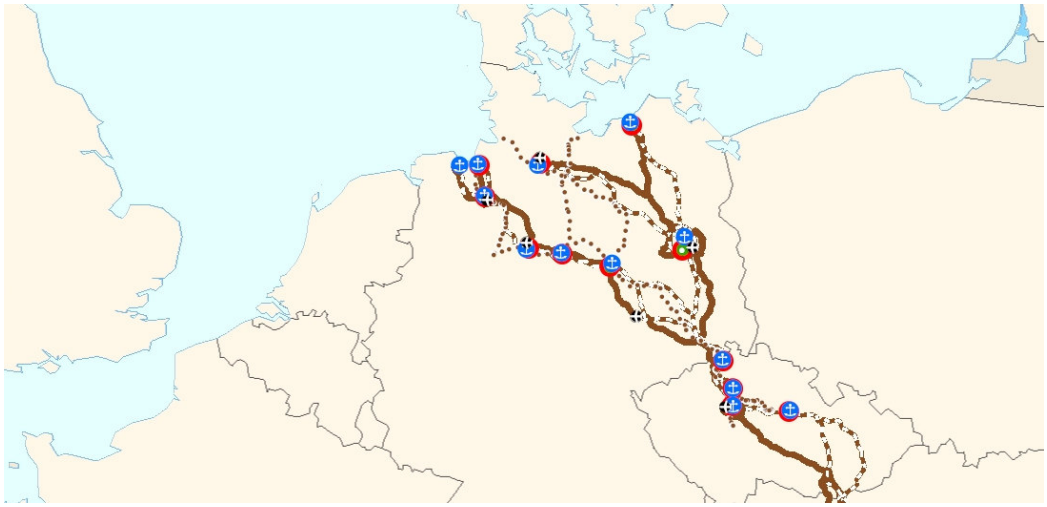
Letiště	Kód letiště [ICAO/IATA]	Vzdálenost od centra Děčína [km]	Jízdná doba autem	Jízdná doba veřejnou dopravou	Počet odbavených cestujících za rok 2017
Praha – Ruzyně	LKPR/PRG	120	1:20	2:10	15 415 001
Karlovy Vary	LKKV/KLV	150	2:10	3:30	21 404
Pardubice	LKPD/PED	180	2:20	3:15	88 490
Drážďany	EDDC/DRS	90	1:00	1:35	1 709 277
Lipsko/Halle	EDDP/LEJ	185	1:50	3:00	2 365 141
Berlín Tegel	EDDT/TXL	280	2:50	3:30	20 455 278
Berlin Schönefeld	EDDB/SXF	250	2:30	3:30	12 900 000
Berlin Brandenburg	EDDB/BER	250	2:30	3:30	33 326 000
Wroclaw	EPWR/WRO	270	2:50	6:30	2 855 071

Z tabulky je zřejmé, že nejlepší spojení má město Děčín s mezinárodním letištěm v Praze a s letištěm v německých Drážďanech, a to jak z pohledu dostupnosti autem, tak z pohledu dostupnosti veřejnou dopravou.

17 VODNÍ DOPRAVA

Vodní doprava je ve městě Děčín zajištěna prostřednictvím řeky Labe. Labe je významnou dopravní cestou nejen pro samotný Děčín, ale i pro samotnou Českou republiku. Významná je zejména tím, že je prohlášena za mezinárodní vodní cestu se svobodným přístupem plavidel všech národností. Jde o svobodnou spojnici s mořem a prostřednictvím jejich mezinárodních vod prakticky s celým světem. Díky tomu je možné zboží vyvážet nebo dovážet do České republiky nezatížené o clo a jiné poplatky provozních zemí.

Řeka Labe a přístavy v Děčíně jsou taktéž součástí významného evropského TEN-T koridoru Orient/ Východní Středomoří, který spojuje námořní rozhraní Severního, Baltského, Černého a Středozemního moře, optimalizuje využívání přístavů a souvisejících námořních tras. Jde o IV. panevropský multimodální koridor. Jeho trasu lze vidět na Obrázek 50. Obrázek 51 zobrazuje přehledovou mapu Labsko-Vltavské vodní cesty.



Obrázek 50 IV. TEN-T koridor Orient/Východní Středomoří
(zdroj: © European Commission – DG MOVE – 2018)

Mimo spojení České republiky s mořem zajišťuje Labe také spojení významných českých a německých měst, resp. přístavů. Nejvýznamnější z nich je přístav v Hamburku. I když jde o říční přístav, přístup do něj mají i námořní lodě.

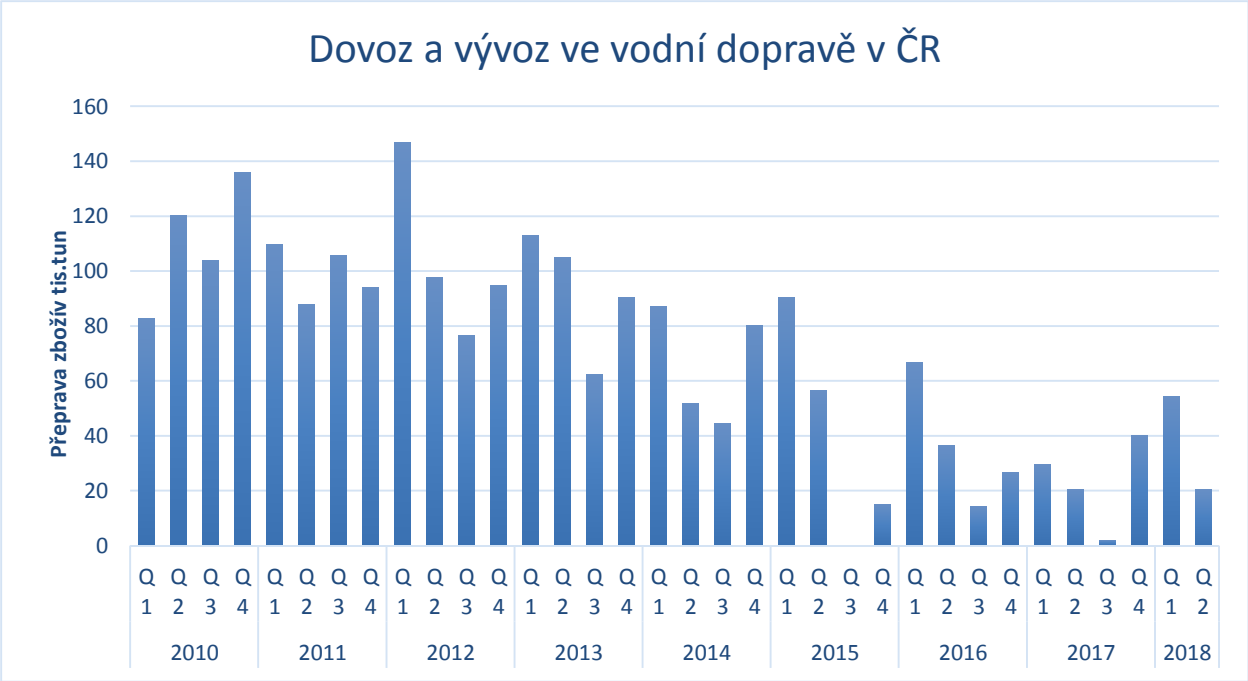
Nejen díky Labi, ale i jeho přítokům a kanálům na TEN-T koridoru, lze hovořit o spojení s dalšími významnými německými městy. Těmi jsou Magdeburg, Hannover, Brémy, Braunschweig, Drážďany. V České republice jde zejména o města Ústí nad Labem, Mělník, Neratovice, Nymburk, Poděbrady, Kolín, Pardubice a díky Vltavě jde také o hlavní město Prahu.



Obrázek 51 Přehledová mapa Labsko-Vltavské vodní cesty (zdroj: LAVDiS)

Důležité je zmínit, že vodní doprava na Labi je zcela závislá na splavnosti řeky v úseku okolí Děčína, díky místnímu prudšímu sklonu dna a úžiny Heger přímo v Děčíně. Tato kombinace vytváří nevhodné podmínky a velkou závislost na výši ponoru plavidel plujících samotným územím města Děčín. To pravidelně způsobuje zastavení plavby, zejména v letních měsících, což velmi negativně působí nejen na ekonomiku místního regionu, ale i samotné České republiky. Toto zastavení plavby také negativně působí na dopravu, kdy následně roste cena za přepravu v železniční a silniční dopravě. Samotná vodní doprava vytváří nejmenší externality oproti silniční nebo železniční dopravě, a proto můžeme tvrdit, že zastavení plavby ve výsledku daleko více zatěžuje životní prostředí jako plavba samotná. Jde například o hlučnost pro místní obyvatele, která je nesrovnatelná mezi železniční a vodní dopravou. Při zastavení plavby je nutné větší objemy zboží přepravovat v noci, jelikož je daná železniční trať v průběhu dne silně vytížená osobní dopravou. Vodní doprava má také významný vliv na zaměstnanost v regionu Děčín, který je již historicky navázán na vodní dopravu. V posledních letech lze pozorovat stále delší a významnější přerušení plaveb, což způsobuje nemalé problémy, ať už dopravní nebo ekonomické a také zhoršuje životní prostředí.

Důsledek těchto problémů můžeme vidět na grafu, kde je kvartálně zobrazena přeprava zboží v rámci dovozu a vývozu do České republiky. Přeshraniční přeprava na ostatních českých řekách je zanedbatelná, proto je možné tvrdit, že hodnoty uvedené v grafu představují zejména výměnu zboží po Labi. Z grafu na Obrázek 522 je viditelné, jak v posledních letech výrazně klesá přeshraniční výměna zboží za využití lodní dopravy.



Obrázek 52 Dovoz a vývoz zboží pomocí vodní dopravy za poslední období

(zdroj: autor na základě dat ČSÚ)

Na území města se nachází hned několik nákladních přístavů a loděnic. Těmi hlavními jsou:

- Česko saské přístavy s.r.o. (Loubská 704/9 Děčín) v Loubí (Terminál Děčín)
- České loděnice a.s. (Vítězství 56, Křešice, Děčín)
- Areál zimního přístavu / Rozběsesy (Ústecká / Vodní ulice)

Největší nákladní přístav, nacházející se v městské části Loubí spravuje společnost Česko-saské přístavy s.r.o. Nachází se na říčním kilometru 737,8 až 739,8. Jde o multimodální přístav, který má napojení na silniční a železniční síť. Tento přístav disponuje výkonným překládacím zařízením na překládku kusového nebo sypkého zboží, kontejnerů, těžkých a nadrozměrných kusů do 80 tun a taktéž je vybavený i tankovací stanicí ropných produktů. Přístav nabízí taktéž i skladovací prostory, a to ať už otevřené nebo kryté a také kancelářské prostory k pronájmu pro externí firmy. Přístav je vybaven i certifikovanou váhou pro železniční i silniční vozidla.

Druhým nákladním přístavem je přístav Děčín-Rozběsesy, nazývaný také jako zimní přístav. Nachází se v průmyslové zóně Rozběsesy a má ochrannou funkci. Nachází se na levém břehu a vjezd do ochranného bazénu je na 741,91 říčním kilometru. Provozovatelem pozemní části je společnost RIVER PORT, s.r.o. s adresou přímo v přístavu na Vodní ulici v Děčíně. Po rekonstrukci přístavní zdi v roce 2008 je určen především pro přepravu substrátů a taktéž na přepravu nedělitelných velkých a těžkých nákladů s hmotností do 200 tun.

Významnou součástí vodní dopravy v Děčíně jsou také České loděnice Děčín. Nacházejí se v městské části Křešice. Věnují se nejen stavbám lodí, ale i jejím opravám, a to až do délky 110 metrů a hmotnosti do 900 tun.

Pro osobní dopravu jsou na území města určené tyto přístaviště:

- přístaviště Děčín na Smetanově nábřeží přímo v Děčíně
- přístaviště Dolní Žleb ve stejnojmenné městské části
- přívoz v Dolním Žlebu

Přístaviště v místní části Děčín I - Děčín se nachází na Smetanově nábřeží, přímo pod Děčínským zámkem, nedaleko Tyršova mostu. Vzhledem k poloze pouhých 10 minut pěšky od zámku a pravobřežního centra města má zejména turistickou funkci. V rámci pravidelné osobní dopravy toto přístaviště obsluhuje pravidelná lodní linka 902, která patří pod integrovaný dopravní systém DÚK. Zabezpečuje ji Labská plavební společnost, s.r.o. a jezdí po trase Ústí nad Labem – Děčín – Dolní Žleb – Hřensko – Bad Schandau. Provozována je mimo letní měsíce, protože je vázána na dostatečnou výšku vodní hladiny, která je, jak bylo výše zmíněno, v letním období problémová. Jezdí obvykle o víkendech a státních svátcích, až do Bad Schandau pak zajíždí pouze zhruba 3x ročně, dle plavebního řádu. Mimo této linky ještě Labská plavební společnost, s.r.o. provozuje soukromé plavby na objednávku, zejména do Německa formou turistických výletů.

Na území města Děčín se také nachází přívoz, který propojuje místní část Děčín XIV - Dolní Žleb na levé straně břehu se silnicí I/62 na pravé straně břehu v říčním kilometru 731,87 km. Jeho domovské kotviště je na levém břehu Labe pod restaurantem Dolní Grund. Nachází se ve středu této místní části, od železniční zastávky Dolní Žleb a přístaviště Dolní Žleb je vzdálen cca 400 metrů. Technicky jde o unikát a patří mezi poslední plavidla s dolním vodičem v České republice. Ocelové lano je ukotveno u levého břehu a je po celé délce nadlehčováno plováky. Pro samotnou plavbu mezi oběma břehy je využíváno proudu řeky, a to postupným natáčením prámu proti proudu pomocnými lanky. Zkušení převozníci tak musí reagovat na aktuální vodní stav, povětrnostní podmínky a v neposlední řadě na přepravovanou tonáž. Tato technologie řadí toto plavidlo mezi vysoce ekologická plavidla, nepotřebuje spalovací motor a využívá pouze energie vody. Přívoz v Dolním Žlebu celoročně převáží pěší turisty, cyklisty, motocyklisty a automobily do 12 t hmotnosti. Provozní doba se liší dle sezóny. V období od května do září jezdí do 20:00, mimo toto období do 19:00. Během víkendů a svátků jezdí od 7:30, ve všedních dnech od 6:00. Přepravné se pohybuje od 15 Kč za dospělou osobu, 20 Kč stojí osobní auto nebo cyklista, za další osoby ve vozidle se doplácí 7 Kč. Je zde možnost zakoupení rodinného jízdného, hromadného jízdného pro skupiny nad 10 osob a také časové roční kupóny. Samotný provoz je závislý na výšce hladiny Labe, která se na vodočtu v Ústí nad Labem musí pohybovat v rozmezí 160 až 300 cm. Aktuální stav hladiny Labe v měřící stanici v Ústí nad Labem lze sledovat na webových stránkách pod následujícím odkazem http://hydro.chmi.cz/hpps/hpps_prfdyn.php?seq=307228.

17.1 SWOT analýza

SILNÉ STRÁNKY

- Řeka Labe na území města
- Masarykovo zdymadlo v Ústí nad Labem
- Přívoz na území města
- Součást TEN-T sítě a IV. panevropského multimodálního koridoru
- Existence multimodálního nákladního terminálu

SLABÉ STRÁNKY

- Nestabilní plavební podmínky
- Nedostatek propojení břehů Labe

PŘÍLEŽITOSTI

- Realizace plavebního stupně Děčín
- Rozvoj plavby na Labi
- Rozvoj přívozů na území města
- Rozvoj a modernizace infrastruktury pro lodní dopravu

HROZBY

- Nerealizace plavebního stupně Děčín
- Kolísavost klimatických podmínek (sucha v létě, povodně)
- Postupný úbytek vody
- Odpor veřejnosti vůči realizaci plavebního stupně Děčín

18 BEZPEČNOST DOPRAVY VE MĚSTĚ

18.1 DOPRAVNÍ NEHODOVOST

V rámci kapitoly bezpečnosti dopravy na komunikační síti ve městě Děčíně byly zpracovány z geografického informačního systému Ministerstva dopravy ČR přehledy o dopravních nehodách.

18.1.1 Dopravní nehody bez rozlišení

Policie ČR eviduje dopravní nehody na pozemních komunikacích, které jí ze zákona přísluší vyšetřovat[1]. V letech 2006 až 2008 nebylo nutné přivolat PČR k nehodám do 50 tis. Kč a bez zranění, v letech 2009 až 2017 nebylo nutné přivolat PČR k nehodám do 100 tis. Kč a bez zranění. Proto není celkový roční počet nehod v těchto dvou období srovnatelný. Následky na zdraví jsou ze stavu do 24 hodin po nehodě. Podíl úmrtí do 24 hodin na celkovém počtu úmrtí z dopravních nehod je udáván 94 % za ČR v roce 2010.

Za 11 let bylo v Děčíně zaznamenáno 4 463 nehod, z toho:

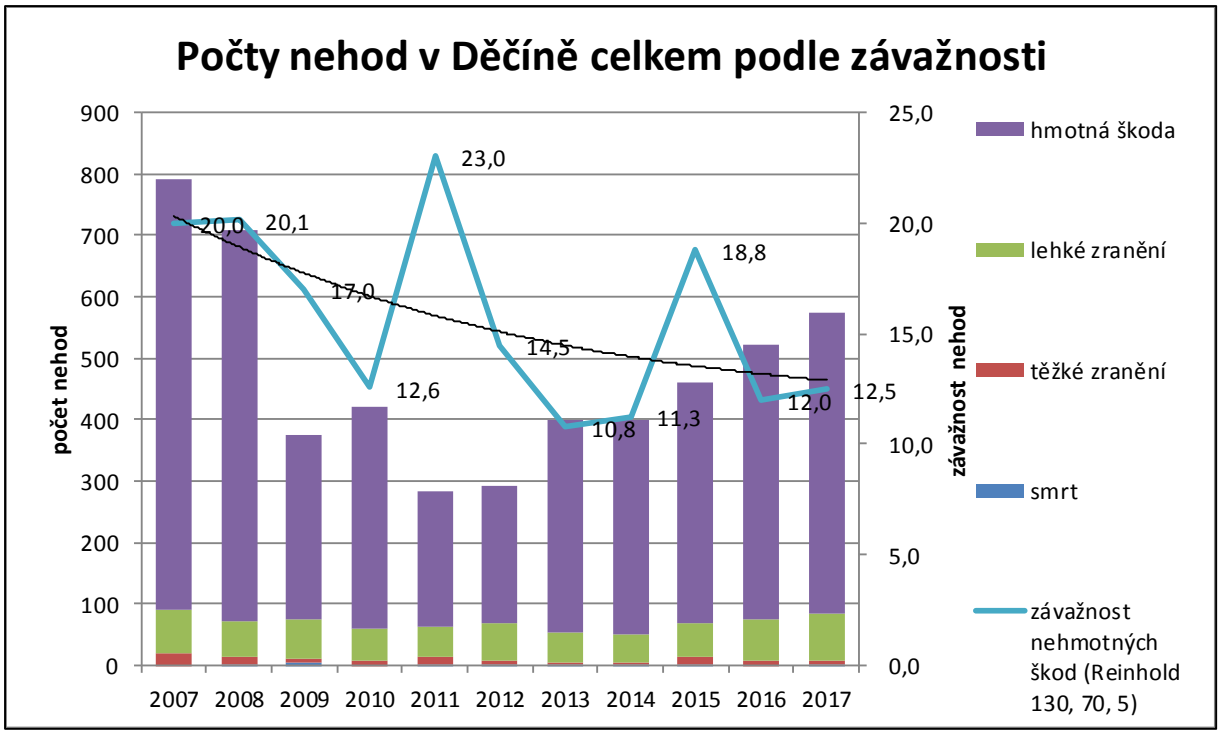
- 16 skončilo smrtí,
- 98 těžkým zraněním
- 4 463 lehkým zraněním

Následující Tabulka 55 obsahuje podrobnou statistiku dopravních nehod v letech 2007 až 2017 na území města Děčína dle jejich závažnosti. Grafická podoba tabulky je poté zobrazena na Obrázek 53.

Tabulka 55 Přehled nehod v Děčíně v letech 2007 až 2017

rok	smrt	těžké zranění	lehké zranění	hmotná škoda	závažnost nehmotných škod (Reinhold 130, 70, 5)
2007	0	21	70	702	20
2008	3	11	58	636	20,1
2009	4	6	64	302	17
2010	0	7	53	361	12,6
2011	3	12	49	218	23
2012	1	8	59	224	14,5
2013	1	3	51	345	10,8
2014	1	3	47	348	11,3
2015	2	11	57	391	18,8
2016	0	8	66	448	12
2017	1	8	77	488	12,5

[1] *Zákon 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a vyhláška 32/2001 Sb. o evidenci dopravních nehod*



Obrázek 53 Grafické znázornění počtu nehod dle jejich závažnosti v letech 2007 až 2017

Závažnost dle Reinholda[2] je průměr bodového hodnocení následků nehod, kdy smrtelná nehoda získá 130 bodů, nehoda nejvýše s těžkým zraněním 70 a nehoda nejvýše s lehkým zraněním 5 bodů, tedy čím vyšší číslo tím tragičtější následky. Trend závažnosti lze z grafu regresní křivkou interpretovat jako dříve klesající, poslední roky pak stagnující a to s velkou mírou nejistoty vzhledem k variabilitě hodnot.

Polovina smrtelných nehod byla mezi vozidly nebo vozidlem a pevnou překážkou, druhá polovina byla srážka s chodcem. Smrtelné nehody byly lokalizovány:

- 5× na silnici I/62,
- 5× na silnici I/13,
- 3× na silnici III/25852,
- 3× na místních komunikacích.

Obecná lokalizace smrtelných a těžkých nehod je na sběrné komunikaci, kde jsou vyšší reálné, případně i dovolené, rychlosti vozidel a vyšší intenzity dopravy.

Následky nehodovosti lze také hodnotit metodikou celospolečenských ekonomických ztrát z dopravní nehodovosti[3] (CDV 2010), kdy jsou hodnoceny náklady na zásah IZS, zdravotní

[2] *Frič J., Vliv úprav organizace silničního provozu v intravilánu na bezpečnost a plynulost dopravy. Disertační práce. Ostrava 2009.*
[3] *Daňková A., Metodika výpočtu ztrát z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích, CDV 2010, http://www.lss.fd.cvut.cz/Members/langr/uaemka/metodika-vypoctu-ztrat/at_download/file*

péče, hmotná škoda, soudy, ztráta na produkci, sociální výdaje. Smrtelnou nehodu lze pak vyjádřit jako 19,4 mil Kč, těžké zranění 5,1 mil. Kč, lehké zranění 0,7 mil Kč a nehoda jen s hmotnými následky na 0,4 mil Kč (v cenách k roku 2016). Pak je možno následky nehodovosti v Děčíně za období 2007-2017 vyčíslit na cca 2 900 mil. Kč.

Z prostorového uspořádání všech nehod vyplývá jejich soustředění do prostoru křižovatek silnic v centrální části obou center a průtahu silnic I/13 a I/62. Jedná se o místa:

- centrum Děčína v okolí Masarykova nám.,
- průtah I/13, ul. Kamenická,
- centrum Podmokel na Teplické, Tržní, Čsl. mládeže, Podmokelské ul.,
- prstenec průtahu v Podmoklech: Hankova – Uhelná – Poštovní.

Chodci tvoří podíl na nehodách 6 %, avšak podíl na zraněních včetně smrti se pohybuje okolo 30 až 50 % ze všech případů. Tyto podíly až dvojnásobně překračují celorepublikové průměry v úmrtích a těžkých zraněních. Zároveň naznačují, na jakou skupinu účastníků provozu se zaměřit a zajistit jim budování kvalitní a bezpečné infrastruktury.

Podíly nehod nemotorových účastníků silničního provozu v Děčíně v období let 2007 až 2017 jsou uvedeny v Tabulka 56, podíly nehod nemotorových účastníků silničního provozu v rámci celé ČR v roce 2005 jsou uvedeny v Tabulka 57.

Tabulka 56 Podíly nehod nemotorových účastníků silničního provozu v Děčíně v letech 2007 - 2017

absolutní počet	smrt	těžké zranění	lehké zranění	hmotná škoda	celkem
vše	16	98	651	4 463	5 228
z toho s účastí chodců	8	48	213	22	291
z toho s účastí cyklistů	2	11	84	34	131
relativní podíl					
vše	100%	100%	100%	100%	100%
z toho s účastí chodců	50%	49%	33%	0%	6%
z toho s účastí cyklistů	13%	11%	13%	1%	3%
podíl chodců a cyklistů celkem	63%	60%	46%	1%	8%

Tabulka 57 Podíly nehod nemotorových účastníků silničního provozu v celé ČR v roce 2015

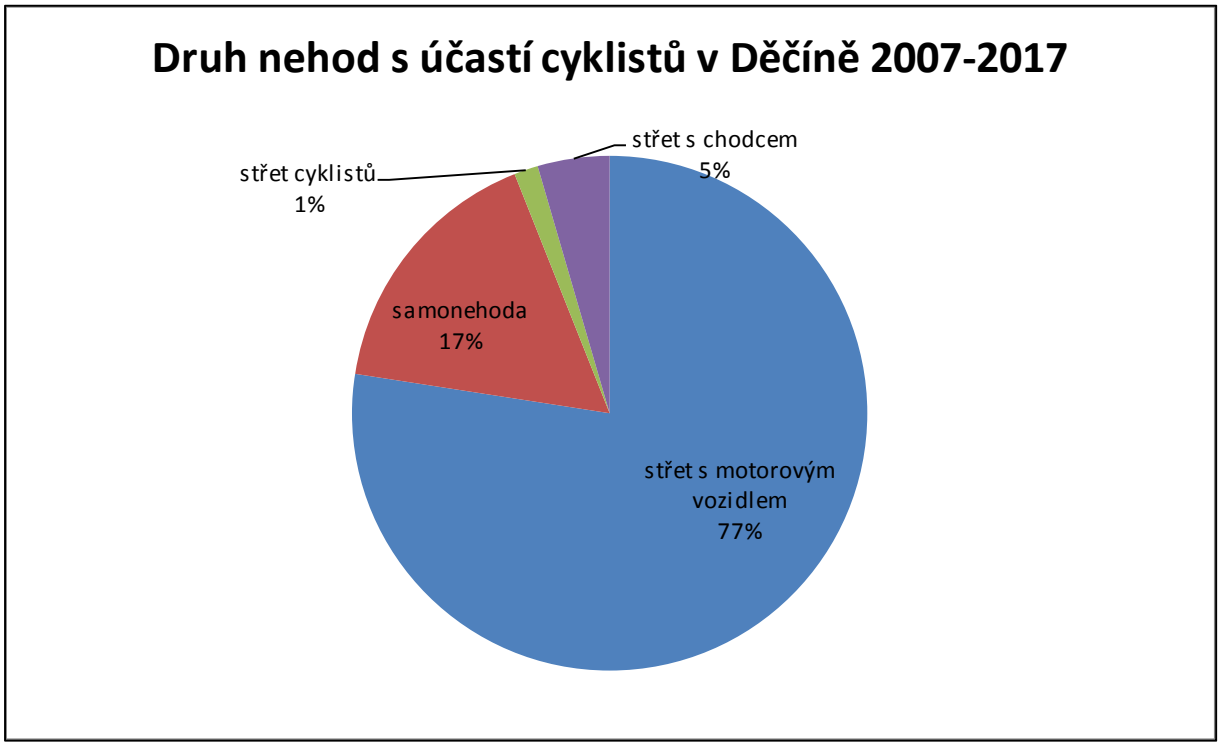
(zdroj: Ročenka dopravní nehodovosti 2015 tab 1 na str. 99, tab. 29 na str. 196 a analýza RHDHV 2015)

absolutní počet	smrt	těžké zranění	lehké zranění	hmotná škoda	celkem
vše	601	2202	18758	71 506	93 067
z toho s účastí chodců	128	527	2622	268	3545
z toho s účastí cyklistů	67	397	3186	459	4109
relativní podíl					
vše	100%	100%	100%	100%	100%
z toho s účastí chodců	21%	24%	14%	0%	4%
z toho s účastí cyklistů	11%	18%	17%	1%	6%
podíl chodců a cyklistů celkem	32%	42%	31%	1%	11%

18.1.2 Dopravní nehody s účastí cyklistů

Za 11 let bylo v Děčíně zaznamenáno 131 nehod s účastí cyklistů (3 % ze všech nehod), z toho:

- 2 skončily smrtí (13 % ze všech smrtelných nehod),
- 11 těžkým zraněním (11 % ze všech těžkých nehod),
- 84 lehkým zraněním (13 % ze všech lehkých nehod).



Obrázek 54 Druhy nehod s účastí cyklistů v Děčíně, v období 2007 až 2017

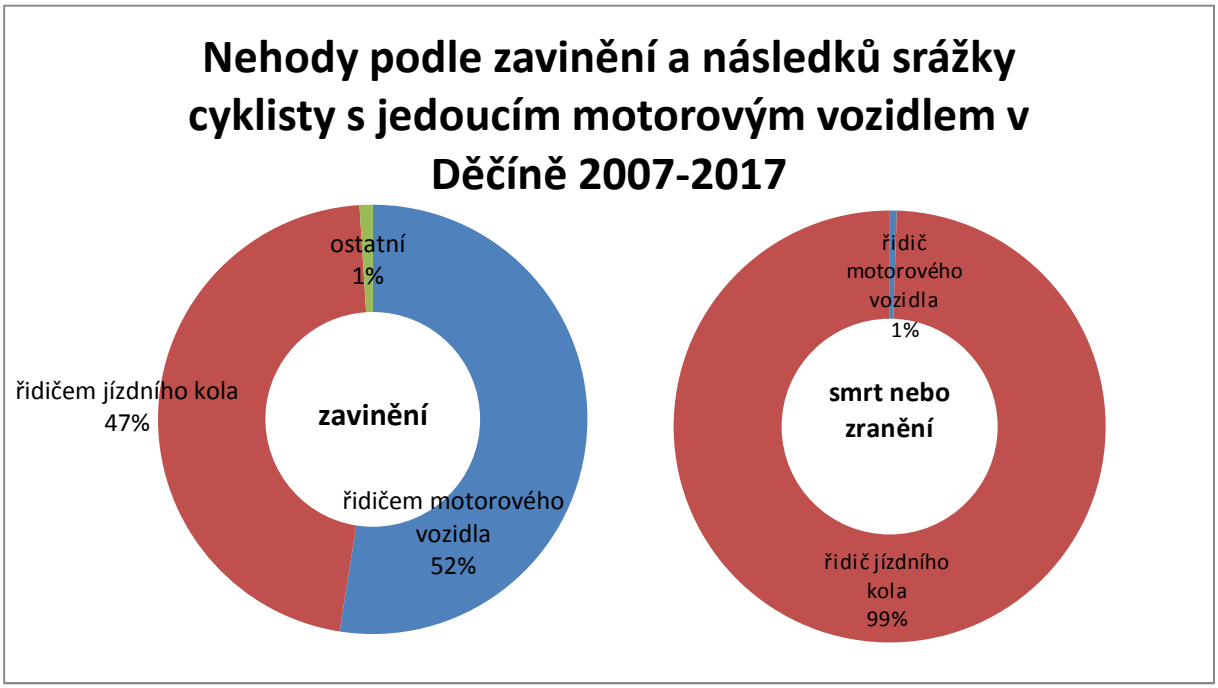
Z celkového počtu 131 nehod cyklistů v Děčíně byly

- 103 (77 %) střety s motorovými vozidly,
- 22 (17 %) nehody jednoho účastníka-cyklisty (samonehoda),
- 2 (1 %) střety mezi dvěma cyklisty,
- 6 (5 %) střety s chodci.

Rozdělení nehod cyklistů v Děčíně podle druhu nehody a jejich závažnosti v letech 2007 až 2017 zobrazuje Tabulka 58 a Obrázek 55.

Tabulka 58 Nehody cyklistů v Děčíně v letech 2007 až 2017

	počet nehod	smrt	těžké zranění	lehké zranění	hmotná škoda
střet s motorovým vozidlem	103	1	9	60	33
samonehoda	22	1	0	20	1
střet cyklistů	2	0	0	1	1
střet s chodcem	6	0	2	4	0



Obrázek 55 Nehody cyklistů v Děčíně v letech 2007 až 2017 dle zavinění a následků

Trend závažnosti lze z grafu regresní křivkou interpretovat jako polovinu doby klesající a následně stagnující. Těžké nehody nevytváří prostorové shluky. V obecné rovině lze konstatovat, že cyklisté zaviní cca polovinu střetů - nehod, ale nesou téměř všechny zdravotní následky.

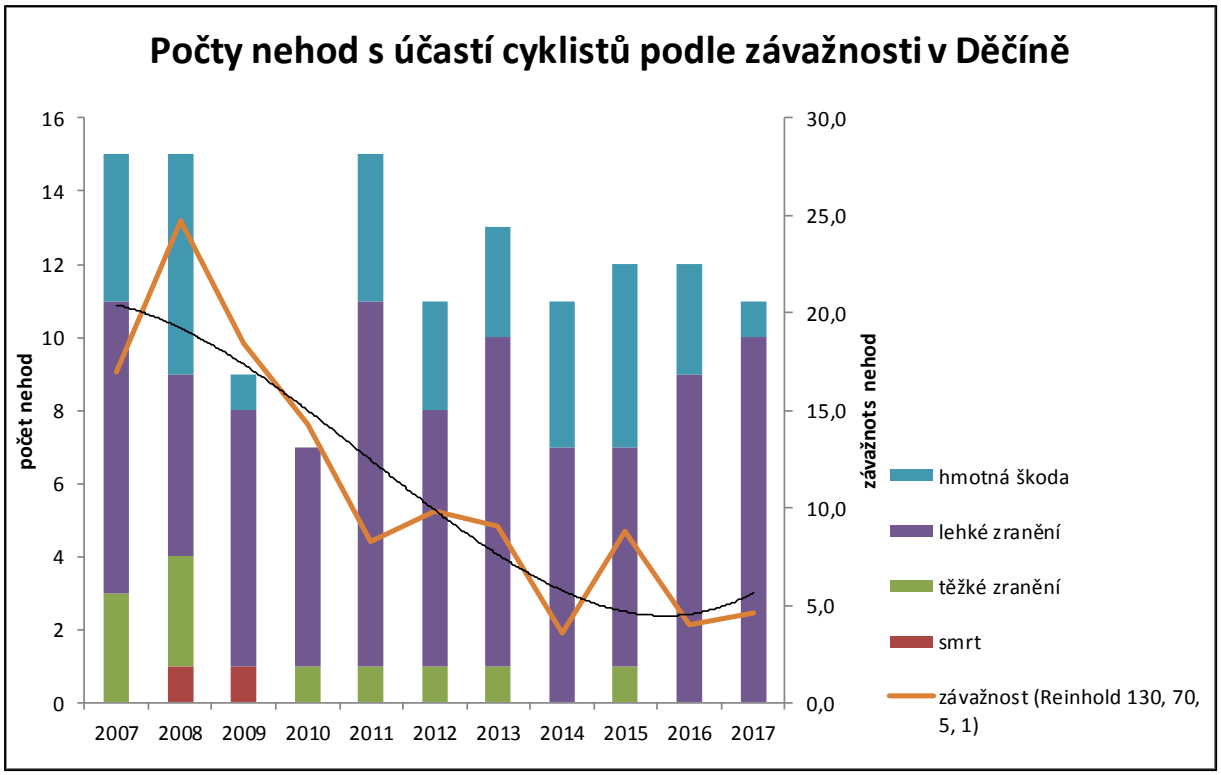
Vzhledem k malému počtu nehod cyklistů je nutno za shluk považovat již 2 až 3 nehody. Z prostorového uspořádání nehod cyklistů vyplývá soustředění nehod do těchto míst:

- podjezdy žel. v ul. Riegrova, Kamenická,
- Masarykovo nám.,
- ul. Předmostí pod I/62,
- ul Dělnická u fy. RYKO,
- okružní křižovatka Litoměřická.

Detailní rozbor počtu nehod s účastí cyklistů v jednotlivých letech 2007 až 2017 a jejich závažnosti (následků na zdraví) je součástí Tabulka 59 a Obrázek 56.

Tabulka 59 Nehody s účastí cyklistů v Děčíně v jednotlivých letech 2007 až 2017

rok	smrt	těžké zranění	lehké zranění	hmotná škoda	závažnost (Reinhold 130, 70, 5, 1)
2007	0	3	8	4	16,9
2008	1	3	5	6	24,7
2009	1	0	7	1	18,4
2010	0	1	6	0	14,3
2011	0	1	10	4	8,3
2012	0	1	7	3	9,8
2013	0	1	9	3	9,1
2014	0	0	7	4	3,5
2015	0	1	6	5	8,8
2016	0	0	9	3	4
2017	0	0	10	1	4,6



Obrázek 56 Nehody s účastí cyklistů v Děčíně v jednotlivých letech 2007 až 2017

18.1.3 Dopravní nehody s účastí chodců

Za 11 let bylo v Děčíně zaznamenáno 291 nehod s účastí chodců (6 % ze všech nehod), z toho:

- 8 skončilo smrtí (50 % ze všech smrtelných nehod),
- 48 těžkým zraněním (49 % ze všech těžkých nehod)
- 213 lehkým zraněním (33 % ze všech lehkých nehod).

Ze zaznamenaného počtu 291 nehod s účastí chodců bylo:

- 97 na přechodu pro chodce (33 % z celku 291)
- 20 v blízkosti přechodu pro chodce (7 % z celku 291).

Detailní rozbor počtu nehod s účastí cyklistů v jednotlivých letech 2007 až 2017 a jejich závažnosti (následků na zdraví) je součástí Tabulka 60 a Obrázek 57.

Tabulka 60 Nehody s účastí chodců v Děčíně v jednotlivých letech 2007 až 2017

rok	smrt	těžké zranění	lehké zranění	hmotná škoda	závažnost (Reinhold 130, 70, 5, 1)
2007	0	11	28	1	22,8
2008	1	5	15	1	25,3
2009	1	2	24	0	14,4
2010	0	4	22	3	13,6
2011	2	6	17	1	29,5
2012	1	2	23	0	14,8
2013	1	2	19	2	15,3
2014	0	0	18	3	4,4
2015	1	5	16	3	22,5
2016	0	5	17	3	17,5
2017	1	6	14	5	24

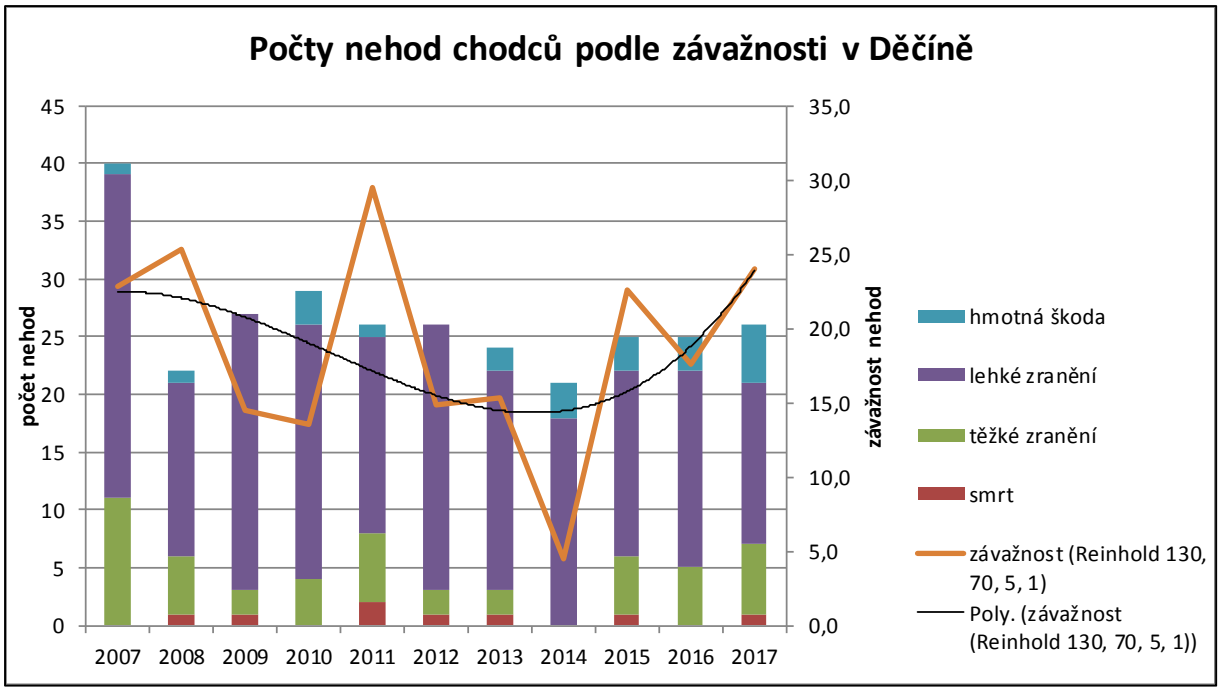
Z prostorového uspořádání nehod s účastí chodců lze vytipovat konkrétní úseky ulic nebo oblasti rozsáhlých křižovatek, avšak ne nutně uvnitř hranice křižovatky a úseky komunikací:

- ul. Masarykovo nám.,
- ul. Hankova,
- ul. Uhelná – přechod,
- křiž. Ústecká × Podmokelská × Práce (před přestavbou na okružní křižovatku),
- ul. Čsl. mládeže u Prokopa Holého,
- ul. Teplická u Synagogy.

Těžké a smrtelné nehody se vyskytují na sběrných komunikacích, kde lze očekávat vyšší průměrnou rychlost vozidel. Největší koncentraci nehod lze lokalizovat v těchto lokalitách:

- ul. Hankova,
- křiž. Ústecká × Podmokelská × Práce (před přestavbou na okružní křižovatku),
- ul. Teplická – Bynov, škola.

Trend závažnosti nehod s chodci lze z grafu sledovat po dřívějším poklesu jako opět rostoucí. Jen 43 % nehod zaviní chodci, přesto nesou téměř všechny následky. Při sledování následků dle zavinění lze vysledovat, že nehody zaviněné chodcem nemají tak fatální následky jako zavinění řidičem motorového vozidla. Tedy chyba řidiče motorového vozidla má 2× závažnější důsledky a nese tedy při řízení větší zodpovědnost.

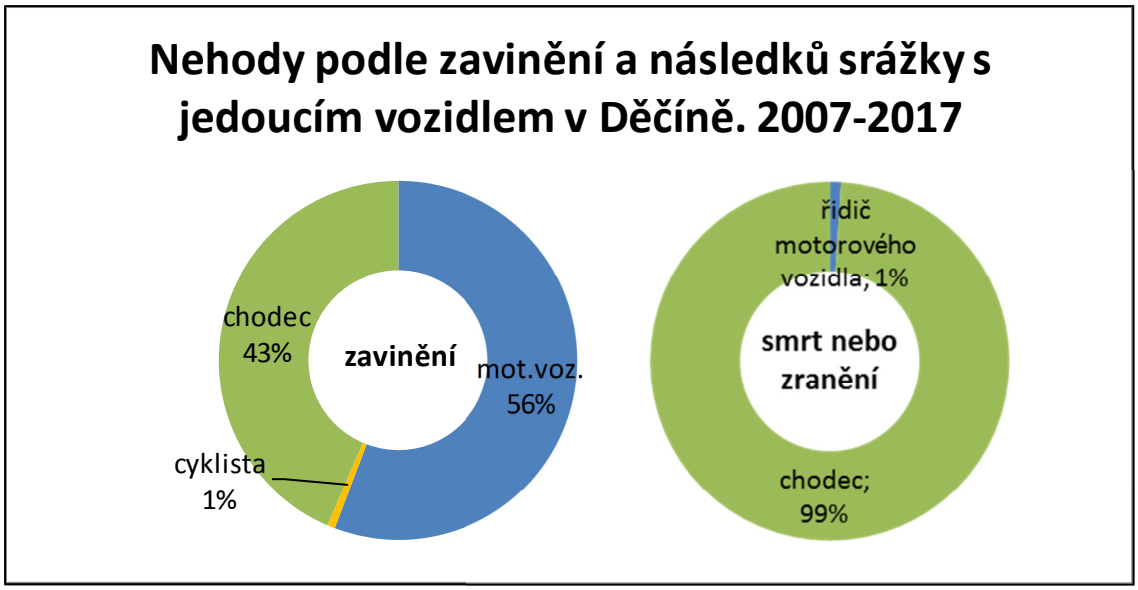


Obrázek 57 Nehody s účastí chodců v Děčíně v jednotlivých letech 2007 až 2017

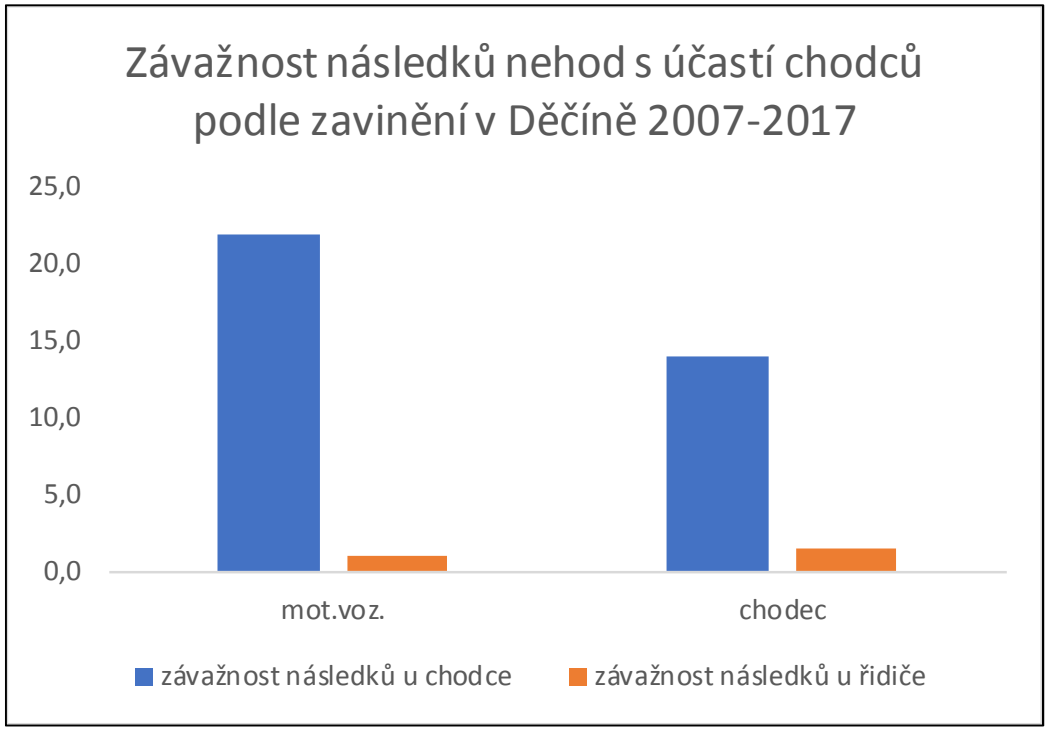
Počty nehod s chodci v Děčíně podle zavinění a následků srážky v období 2007 až 2017 jsou součástí Tabulka 61 a Obrázek 58. Závažnost následků nehod s účastí chodců podle zavinění v Děčíně, v období 2007 až 2017 zobrazuje Obrázek 59.

Tabulka 61 Nehody s účastí chodců v Děčíně v letech 2007 až 2017 dle zavinění a následků

		zavinění nehody	
		řidič mot.voz.	chodec
	počet nehod	168	122
následky na zdraví chodce	smrt	8	0
	těžké zranění	29	17
	lehké zranění	121	98
	hmotná škoda	10	6
závažnost následků (Reinhold 130, 70, 5, 1)	u chodce	21,9	13,9
	u řidiče příp. spolucestujících	1	1,5



Obrázek 58 Nehody s účastí chodců v Děčíně v letech 2007 až 2017 dle zavinění a následků



Obrázek 59 Závažnost následků nehod s účastí chodců podle zavinění v Děčíně v období 2007 až 2017

18.1.4 Nehodová místa

Na základě vytipovaných shluků nehod v předchozích kapitolách byla vyhledána nehodová místa. Jako kritérium bylo určeno takové místo o délce až cca 200 m, kde za 11 let bylo alespoň 5 nehod s účastí pěších nebo cyklistů anebo 10 nehod s následky na zdraví vůbec. V obou kategoriích se opakovala ulice Hankova. Nehody s účastí cyklistů netvoří shluky překračující zvolené kritérium.

Veškeré nehody s následky na zdraví v počtu nad 10 za období 2007 až 2017 v Děčíně, uvedení nehodového místa a počet takových nehod zobrazuje Tabulka 62.

Tabulka 62 Nehodová místa s následky na zdraví v počtu nad 10 za období 2007 až 2017

nehody	místo	počet nehod s následky na zdraví za 11 let (jen ≥ 10)
všechny	Podmokelská × Čsl. mládeže	20
všechny	ul. Hankova	18
všechny	Chelčického × Pivovarská	11

Nehody s účastí chodců v počtu více než 5, při kterých došlo k následkům na zdraví, shrnuje Tabulka 63.

Tabulka 63 Nehodová místa s účastí chodců s následky na zdraví v počtu nad 5 za období 2007 až 2017

nehody s účastí	místo	počet nehod za 11 let (jen ≥ 5)
chodců	ul. Teplická – Bynov, škola	13
chodců	ul. Hankova	13
chodců	ul. Teplická – Na Výšinách až Vojanova	10
chodců	ul. Teplická – Ruská až Jeronýmova	9
chodců	ul. Masarykova	6
chodců	Čsl. mládeže × Prokopa Holého	5
chodců	ul. Uhelná	5
chodců	ul. 2. polské armády	5

Nehody s účastí chodců v počtu více než 5, při kterých došlo k následkům na zdraví, shrnuje Tabulka 64.

Tabulka 64 Nehodová místa s účastí cyklistů s následky na zdraví v počtu nad 5 za období 2007 až 2017

nehody s účastí	místo	počet nehod za 11 let (jen ≥ 5)
cyklistů	-	-

18.1.5 Závěr

Za 11 sledovaných let bylo v Děčíně evidováno 4 463 nehod, z toho 16 smrtelných a 98 s těžkým zraněním. Tyto nehody lze ocenit na 2 900 mil Kč celospolečenských ztrát. Místem lokalizace závažných nehod jsou sběrné komunikace a širší oblasti křižovatek. Bezmotoroví účastníci dopravy tj. chodci a cyklisté tvoří podíl na nehodách 8 %, avšak podíl na těžkých zraněních včetně smrti se pohybuje okolo 50 až 60 % všech případů.

Nehody s chodci zaviní z 56 % řidič motorového vozidla a právě tehdy mají 2× větší závažnost, než když je zaviní chodec.
Typickým místem se zvýšenou nehodovostí je ulice Hankova.

18.2 KAMEROVÝ SYSTÉM

Město Děčín používá jako nástroj pro prevenci kriminality kamerový systém, který provozuje Městská policie Děčín. Tento systém je nepřetržitě obsluhován strážníky městské policie nebo vyškolenými civilními zaměstnanci. Městská policie spolu s oddělením informatiky Magistrátu města Děčín mají v gesci správu a údržbu kamerového systému.

Momentálně se ve městě nachází 39 kamer, konkrétně na těchto místech:

1. dům č.p. 225 – ul. 28. Října, Děčín I
2. dům č.p. 216/11 – ul. Čs. Legií, Děčín IV
3. ul. Ruská – budova střední školy, Děčín IV
4. dům č.p. 183/19 – ul. Čsl. Mládeže, Děčín IV
5. dům č.p. 620 – ul. Podmokelská, Děčín IV
6. ul K.H. Borovského – budova základní školy, Děčín XXXII
7. dům č.p. 411 – ul. Pražská, Děčín XXXII
8. dům č.p. 358 – ul. Čsl. Partyzánů, Děčín XXXII
9. dům č.p. 1215 – ul. Karla Čapka, Děčín I
10. dům č.p. 101 – ul. Řetězová, Děčín I
11. dům č.p. 43 – ul. Prokopa Holého, Děčín IV
12. dům č.p. 1308 – ul. Pohraniční, Děčín I
13. dům č.p. 60 – ul. Oblouková, Děčín III
14. dům č.p. 1513/21 – ul. Krásnostudenecká, Děčín VI
15. sloup VO u zastávky MHD – ul. Želenická, Děčín VI
16. dům č.p. 277 – ul. Na Pěšině, Děčín IX
17. dům č.p. 256 – ul. Teplická, Děčín IX
18. ul. Kamenická – přechod u obchodního centra
19. dům č.p. 1336 – ul. Dvořákova, Děčín II
20. konečná MHD – nemocnice Děčín
21. sloup VO na křiž. ulic 28. října a Čsl. Armády
22. parkoviště u ZOO Děčín
23. dům č.p. 113/12 – ul. Řetězová, Děčín I
24. dům č.p. 36 – Husovo náměstí, Děčín IV
25. sloup VO na křiž. ulic. Dělnická a Krátká
26. sloup VO v ul. Studniční u č.p. 356, Děčín XXXII
27. sloup VO u č.p. 359, ul. Májová, Děčín XXXII
28. sloup VO u č.p. 390, ul. V Sídlišti, Děčín XXXII
29. dům č.p. 315 – ul. Přímá, Děčín XXXII
30. dům č.p. 1431/6 – ul. Školní, Děčín VI
31. sloup VO u terminálu Dopravního podniku města Děčína, Děčín IV
32. sloup VO – pěší zóna v ul. Křížová, Děčín I
33. sloup VO – u lékárny v ul. Vítězství, DCXXXII
34. sloup VO – křižovatka ul. Březová, Oblouková
35. sloup VO – ul. Žerotínova, DCIII
36. sloup VO – ulice Kosmonautů, DCXXVII
37. sloup VO – ulice Kosmonautů, DCXXVII
38. sloup VO – ulice Kosmonautů, DCXXVII
39. sloup VO – ulice Kosmonautů, DCXXVII

Umístění kamer na území města je zobrazeno v mapě na Obrázek 60.



Obrázek 60 Umístění kamer ve městě Děčín (zdroj: mpdecin.cz)

Stávající kamerový systém pro potřeby města je v současně nedostačující. Kamerový systém na území města je využíván jako prevence proti kriminalitě. V současné době chybí dohled na dopravní situace na komunikační síti města s jehož pomoci by bylo možné řešit dopravní přestupky.

19 VYHODNOCENÍ VLIVU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Předmětem je zpracování posouzení imisní a hlukové zátěže z dopravy.

Podkladem pro výpočet a modelování byla data z dopravního modelu pro stávající stav rok 2018, statistická data o intenzitě železniční dopravy za rok 2018, pasport železničního svršku, výškopis území a data o šířce a druhu povrchu komunikací.

Vstupními daty byly údaje o intenzitě dopravy, strukturované na počet projíždějících osobních automobilů, lehkých a těžkých nákladních automobilů a autobusů, dále pak informace o rychlosti projíždějících automobilů, plynulosti provozu a počtu jízdních pruhů.

Emisní produkce z dopravy

Produkce emisí ze všech škodlivin pro město Děčín za rok 2018 ze silniční dopravy dosahuje 35 796 t (95 % celkových emisí), z železniční dopravy dosahuje 1 838 t (5 % celkových emisí), hodnoty emisní produkce ze všech škodlivin ze silniční dopravy několikanásobně převyšují hodnoty z dopravy železniční. U obou módů dopravy má nejvyšší podíl na celkové produkci emisí skleníkový plyn CO_2. Dalšími škodlivými látkami s vyšší emisní produkcí jsou NO_x a nejnižší podíl pak má B(a)P, a to v tisícinách procent.

Imisní zátěž

Výstupními údaji z programu SYMOS jsou imisní koncentrace znečišťujících látek vypočtené v referenčních bodech. Maximální imisní krátkodobé koncentrace udávají maximální hodnotu vypočtenou v daném referenčním bodě s uvedením třídy stability, třídy rychlosti větru a směru větru, při kterém k maximální imisní koncentraci dochází. Hodnoty jsou uvedeny v mikrogramech/m^3 (µg/m^3).

Všechny hodnoty se týkají pouze příspěvku dopravy k celkovému znečištění ovzduší. Žádná ze znečišťujících látek nepřekročila imisní limit. Nejhorší škodlivinou z pohledu celkového příspěvku dopravy jsou NO_2 a PM_{10}.

Hluková zátěž

Výstupem jsou příslušné isofonové mapy hlukové zátěže včetně hlukových map fasád objektů venkovních staveb pro silniční a železniční dopravu pro denní a noční dobu. Jednotlivé mapy, které zobrazují vyhodnocení dané varianty a situace jsou vytvořeny jako pásmové mapy, jež znázorňují přímo zatížení umístěné zástavby v pěti decibelové škále. Hlukové mapy fasád jsou vertikální hlukové mapy zobrazovány v barevných plochách, kde každá barevná plocha charakterizuje předem stanovené akustické zatížení vertikální struktury. Jsou opět vytvořeny v 5 dB barevném škálování pro fasády objektů. Z hlukových map fasád objektů lze vyčíst, jaký nejvyšší hluk je na dané budově po celém jejím obvodu ve výpočtové výšce 3 m. Hladina hluku na jednotlivých částech fasády se může lišit. Nejzatíženější jsou fasády přivrácené ke zdroji hluku.

Obecně lze říci, že dle legislativy je v ČR stanovených několik druhů limitů, ovšem stanovené imisní limity lze považovat za mez přijatelného rizika, nikoliv za bezpečný práh. Jsou určitým společenským kompromisem a jejich překročení neznamená akutní poškození zdraví. Rozhodování o limitu v rámci politického normativního procesu jen zčásti vychází z vědeckých podkladů, ale bere v úvahu i ekonomická omezení a sladění konkurujících si zájmů ve společnosti. Dá se říci, že pokud je splněn hygienický limit pro noční dobu, je splněn tento limit i pro denní dobu. Během noční doby při spánku totiž nemají obyvatelé před hlukovou zátěží možnost úniku, avšak přes den se většina z nich nalézá mimo své bydliště. Z tohoto důvodu jsou pro celkové hodnocení relevantnější mapy zobrazující hlukové zatížení v průběhu noci (maximální limit pro silniční dopravu v noční době je 60 dB, pro železnici 65 dB). Na některých lokalitách, byť pravděpodobně nejsou přesaženy stanovené hygienické limity platnou legislativou, ovšem díky vysoké koncentraci obyvatelstva, může docházet k celkově vyšším negativním vlivům na obyvatelstvo. Jedná se především o vybrané lokality, na které by bylo vhodné zaměřit pozornost, jelikož je zde nadměrný hluk z dopravy ve vztahu k vysoké koncentraci žijících a ovlivněných obyvatel viz část 7.4.5.

Vyšší benefit mají aktivní opatření (např. nízkohlučný povrch na komunikaci, kolejnicové bokovnice, snížení rychlosti), jelikož tato opatření zasahují celé předmětné území, tedy nechrání jen obyvatelstvo zasažené nadlimitní hlukovou zátěží, ovšem přispívají ke zklidnění hlukové zátěže i u méně exponovaného obyvatelstva, které je tímto zdrojem hluku též obtěžováno. Oproti tomu pasivní protihluková opatření (např. protihlukové stěny, zemní valy apod.) nebo přímo individuální protihluková opatření (zesílení obvodového pláště zasažených objektů - protihluková okna) chrání pouze vnitřní chráněný prostor dotčených obyvatel, u nichž byl přesažen hygienický limit, kdy toto opatření nemá vliv na další dotčenou populaci v předmětném území, které je hlukem taktéž obtěžováno, však pod legislativně stanoveným hygienickým limitem.

Kritická místa nadměrné hlukové zátěže pro silniční dopravu korespondují především s hlavními silničními tahy přes město (I/62, I/13). Podél ulice Teplická se nacházejí jak komerční objekty, tak obytná zástavba, kdy jsou obyvatelé obtěžování nadměrným hlukem ze silniční dopravy. Oproti tomu podél ulice Ústecká se z jedné strany nachází řeka Labe a ze strany druhé až obytná zástavba. Další dopravní tepnou, v jejímž okolí jsou lidé obtěžováni nadměrnou zátěží, je ulice Kamenická, přičemž za kritičtější místo by se dal považovat i trojúhelník mezi ulicemi Kamenická – Benešovská - Lipová, protože se zde mezi dvěma vytíženými komunikacemi nachází obytná zástavba. V okolí kruhového objezdu na ulici Dělnická se nachází jeden obytný objekt, který je zasažen nadlimitní hlukovou zátěží, zbylé objekty jsou komerční. Ulice Podmokelská, v níž také dochází ke zvýšení hluku, je částečně obestavěna obytnou zástavbou a částečně parkem. V její blízkosti se nachází autobusové nádraží. Na tuto ulici navazuje další úsek, ulice Čsl. Mládeže, a to přes kruhový objezd po ulici Labské nábřeží po její křížení s Tyršovým mostem. Jako kritické místo se dle výsledných map jeví také Nový most, ale zde nedochází k obtěžování obyvatel hlukem, protože v dosahu není žádná obytná zástavba. Nepříjemnosti způsobené nadměrným hlukem pociťují obyvatelé

městské části Děčín I - Děčín a to konkrétně od Tyršovy ulice po nám. Svobody, kde nejvíce jsou zasaženi obyvatelé v ulicích Tyršova – Radniční - nám. Svobody. Při ulici Vítězství se nachází jen několik málo obydlených staveb, ovšem zástavba v blízkosti ulice Litoměřická od křižovatky s ulicí Roudnická po most přes Ploučnici je zasažena nadměrným hlukem celá. Nejvhodnějšími protihlukovými opatřeními budou v současné zástavbě ta aktivní či individuální, pasivní opatření budou vhodná spíše mimo lokality se zástavbou a křižovatky. Snížení rychlosti by však pravděpodobně mohlo způsobit další dopravní komplikace (např. doba průjezdu městem).

Obdobně místa nadměrné hlukové zátěže pro železniční dopravu odpovídají hlavnímu železničnímu koridoru (v jízdních řádech pro cestující tratě 090, 083 a 073). Kritickým místem je u železniční dopravy starý ocelový most mezi městskými částmi Nové Město a Horní Žleb (převážně pro dopravu nákladní), kde dochází k výrazné nadlimitní hlukové zátěži, avšak tímto hlukem je zasaženo minimum obyvatel a to v okolí mostu na ulicích Labské nábřeží a Žlebská. Pro snížení této zátěže by měl být celý most zrekonstruován. V blízkosti tratě 083 v městské části Dolní Žleb se nachází zástavba rodinných a rekreačních objektů, jejichž obyvatelé jsou obtěžováni hlukem ze železniční dopravy, ať už osobními vlaky, jenž zde brzdí a staví, nebo rychlíky a nákladními vlaky, které zde projíždějí. Obdobná situace je podél trati mezi stanicemi Děčín - Čertova Voda a Děčín - Prostřední Žleb. V okolí stanice Děčín - Prostřední Žleb dochází ke kombinaci hlukových zátěží z tratí 090 i 073 (starý železniční most) a proto lze považovat toto místo za kritické. Silně obtěžovaní jsou obyvatelé podél ulice Labské nábřeží právě od železničního mostu (od Horního Žlebu) po vjezd do tunelu, dále pak mezi tunely (poblíž Tyršova mostu) a také v okolí stanice Děčín hl. n., kde dochází k synergickému účinku hlukové zátěže ze železniční i silniční dopravy. Pro synergii však hygienické limity neexistují a proto, i když mohou být limity dle NV č. 272/2011 Sb. pro železnici či pozemní komunikaci splněny, akustická pohoda obyvatel může být významně negativně ovlivněna. Bohužel zde nemohou být instalovány protihlukové stěny (geografie místa, železniční přejezdy), ale mohly by být využity například kolejnicové bokovnice. Dala by se také snížit rychlost projíždějících vlaků, ale tím by se jen prodloužila doba průjezdu a snížila propustnost trati. K obtěžování obyvatel nadlimitním železničním hlukem dochází také podél ulice K. Světlé, kde se již nachází podél trati protihluková stěna, a tak by mělo dojít k její kombinaci s dalším opatřením. V ulici Slepá je situace obdobná, zde se ale protihluková stěna nalézá jen na jedné části, nikoliv v celé její délce. Tento železniční koridor (trať 090) dále pokračuje podél ulice Ústecká od křížení s ulicí Květinová až po okraj města, kde opět dochází k vysoké hlukové zátěži. V některých částech této trati není aplikováno žádné protihlukové opatření. V jižní části města zvané Jakuby, podél trati 073, dochází k produkci nadměrného hluku, kdy k podobné situaci dochází na této trati také od ulice Okružní po stanici Boletice n. Labem a v okolí stanice Křešice u Děčína. Vhodným protihlukovým opatřením by byly vzhledem k existující zástavbě kolejnicové bokovnice nebo protihluková okna. Ke zvýšené hlukové zátěži dochází poblíž ulice Družinová (kolmá na ulici Vítězství), kde může být např. instalována protihluková stěna. Trojúhelníkový úsek mezi

ulicemi Růžová –Zelená - Březová se nachází na křížení tratí 073 a 081 a proto je zde vyšší hluková zátěž. Dalším kritickým místem je místo poblíž centra se starou zástavbou podél trati 073 (úsek od stanice Děčín východ po tunely směrem ke starému ocelovému mostu mezi městskými částmi Děčín I - Děčín a Děčín II - Novým Městem), kde je nemožné realizovat protihlukové stěny pro nedostatek místa.

Výstup hlukové a rozptylové studie je podrobně popsán v kapitole 7.

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, chodnících 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 dojížďku, 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 dojížďku, 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 odlehlejším místním 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 přemisťování 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 propojeních světelně řízených křižovatek, preference MAD a rozvoj inteligentních zastávkových označníků. 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, chodnících 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.

21 SEZNAM ZKRATEK, OBRÁZKŮ, TABULEK A PŘÍLOH

21.1 SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

a.s.	akciová společnost
ACO 11	asfaltový beton pro obrusné vrstvy
ad.	a další
ADT	průměrná denní intenzita
atd.	a tak dále
aut. nádr.	autobusové nádraží
B+G	Bike and Go (přijeď na kole a jeď)
B+R	Bike and Ride (přijeď na kole a jdi)
B(a)P	Benzo(a)pyren
BUS	autobus
CDV	Centrum dopravního výzkumu
CNG	compressed natural gas (stlačený zemní plyn)
CO	oxid uhelnatý
CO_2	oxid uhličitý
COHb	karboxyhemoglobin
CSD	Celostátní sčítání dopravy
č.	číslo
ČD	České dráhy
ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav
ČSN	česká technická norma
ČSN ISO	česká technická mezinárodní norma
ČSÚ	Český statistický úřad
ČR	Česká republika
ČÚZK	Český úřad zeměměřičský a katastrální
ČVUT	České vysoké učení technické
dB	decibel
DMR	digitální model reliéfu
DPMD	Dopravní podnik města Děčína
DÚK	Doprava Ústeckého kraje
EEA	European Environmental Agency (Evropská agentura pro životní prostředí)
EMEP	The European Monitoring and Evaluation Programme (Evropský program monitorování a hodnocení)
EURO	emisní norma vozidel
FD	Fakulta dopravní
GIS	geoinformační systémy
GPS	Global Positioning Systém (globální polohový systém)
Ha	hektar
HBEFA	Handbook Emission Factors for Road Transport (Příručka emisních faktorů pro silniční dopravu)
hl.	hlavní
hod.	hodina
hrtkm	hrubý tunový kilometr
CHKO	chráněná krajinná oblast

IAD	individuální automobilová doprava
IARC	International Agency for Research on Cancer (Mezinárodní agentura pro výzkum rakoviny)
IDS	integrovaný dopravní systém
IZS	integrovaný záchranný systém
K+R	Kiss and Ride (polib a jeď)
k. ú.	katastrální území
Kč	koruna česká
KČT	Klub českých turistů
kg	kilogram
km	kilometr
km^2	kilometr čtvereční
l	litr
L_{Aeq}	ekvivalentní hladina akustického tlaku
$L_{Aeq,T}$	ekvivalentní hladina akustického tlaku za čas
LH	limitní hodnota
LNV	lehká nákladní vozidla
LPG	Liquified Petroleum Gas (zkapalněný ropný plyn)
LUV	lehká nákladní vozidla
m. n. m.	metrů nad mořem
MAD	městská autobusová doprava
MD ČR	Ministerstvo dopravy České republiky
MEFA	Souhrnná metodika pro hodnocení emisí znečišťujících látek ze silniční dopravy
mil.	milion
min.	minuta
MT	mez tolerance
MŽP	Ministerstvo životního prostředí
nádr.	nádraží
$\mu g/m^3$	mikrogram na metr krychlový
n. L.	nad Labem
nábř.	nábřeží
nám.	náměstí
např.	například
NO_2	oxid dusičitý
NO_x	oxidy dusíku
N_2O	oxid dusný
NV	nařízení vlády
OA	osobní automobily
ObÚ	obecní úřad
OC	obchodní centrum
odp.	odpoledne
P+G	Park and Go (zaparkuj a jeď)
P+R	Park and Ride (zaparkuj a jdi)
$PM_{2,5}$	particulate matter (drobné polétavé pevné částice), max. průměr 2,5 µm
PM_{10}	particulate matter (drobné polétavé pevné částice), max. průměr 10 µm
pozn.	poznámka

příp.	případně
PSČ	poštovní směrovací číslo
PUMM	plán udržitelné městské mobility
resp.	respektive
RPDI	roční průměr denních intenzit
RZ	registrační značka
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
s.r.o.	společnost s ručením omezeným
s. š.	severní šířka
Sb.	sbírka
SDZ	svislé dopravní značení
SEAP	Sustainable Energy Action Plan (Akční plán pro udržitelnou energii)
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SLDB	Sčítání lidu, domů a bytů
SRN	Spolková republika Německo
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
t	tuna
TEN-T	Trans-European Transport Networks (transevropská dopravní síť)
tis.	tisíc
tj.	to jest
TNV	těžká nákladní vozidla
TP	technické podmínky
tzv.	takzvaně
ul.	ulice
US EPA	U.S. Environmental Protection Agency (Agentura pro ochranu životního prostředí v USA)
ÚP	územní plán
v. d.	východní délka
VDOD	veřejná drážní osobní doprava
VDZ	vodorovné dopravní značení
VHD	veřejná hromadná doprava
VLD	veřejná linková doprava
VOC	těkavé organické látky
VP	vozový park
zast.	zastávka
ZSJ	základní sídelní jednotka
ZTP	zvlášť těžké postižení
ZTP/P	zvlášť tělesně postižený s průvodcem
žst	železniční stanice

21.2 SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 Mapa širších vztahů (zdroj: mapy.cz) 12

Obrázek 2 Mapa místních částí města Děčín (zdroj: mapydecin.cz) 14

Obrázek 3 Vývoj počtu obyvatel Děčína mezi roky 2013 a 2017 (zdroj: ČSÚ) 16

Obrázek 4 Podíl mužů a žen na celkovém počtu obyvatel Děčína (zdroj: ČSÚ) 16

Obrázek 5 Podíl obyvatel Děčína dle jejich věku (zdroj: ČSÚ) 17

Obrázek 6 Pohyb obyvatel ve městě Děčín v letech 2013 – 2017 (zdroj: ČSÚ) 19

Obrázek 7 Přehled překročení imisních limitů PM_{10} (24 hodinový průměr) v roce 2018 (zdroj: ČHMÚ) 22

Obrázek 8 Hranice CHKO Labské pískovce a České středohoří procházející Děčínem (zdroj: mapy.cz) 23

Obrázek 9 Sledované křižovatky (zdroj: mapy.cz) 41

Obrázek 10 Sledované profily dopravního průzkumu (zdroj: mapy.cz) 42

Obrázek 11 Vybrané části dotazníku sociodopravního průzkumu 48

Obrázek 12 Dělba přepravní práce v Děčíně v roce 2018 - celková 53

Obrázek 13 Dělba přepravní práce v Děčíně v roce 2018 – vnitřní cesty po Děčíně 54

Obrázek 14 Dělba přepravní práce v Děčíně v roce 2018 – pouze cesty do/ze zaměstnání 55

Obrázek 15 Dělba přepravní práce v Děčíně v roce 2018 – pouze cesty do/ze školy 55

Obrázek 16 Průměrná cestovní doba jednotlivými druhy dopravních prostředků 56

Obrázek 17 Rozdělení cest respondentů dle lokality zdroje a cíle 57

Obrázek 18 Možnosti a modelovací úrovně specializovaného prostředí AIMSUN 58

Obrázek 19 Modelová silniční síť města Děčín s vyznačením podrobnosti zdrojů/cílů dopravy 59

Obrázek 20 Celkové zatížení silniční sítě v běžný pracovní den ve městě Děčín 60

Obrázek 21 Schematický postup tvorby matice přepravních vztahů a kalibrace dopravního zatížení 61

Obrázek 22 Podíl celkové emistní produkce ve městě Děčín (v procentech) 68

Obrázek 23: Podíl kategorií vozidel v závislosti na jednotlivých škodlivinách pro rok 2018 (bez resuspenze) (2019, analýza CDV) 70

Obrázek 24: Podíl celkové produkce emisí NO_2 v závislosti na módu dopravy (2019, analýza CDV) 71

Obrázek 25: Podíl produkce emisí NO_2 v závislosti na jednotlivých kategoriích silniční dopravy (2019, analýza CDV) 72

Obrázek 26 Stabilní větrná růžice s podíly jednotlivých tříd 74

Obrázek 27 Rychlostní větrná růžice 74

Obrázek 28 Dělba přepravní práce na území města Děčína v roce 2018 133

Obrázek 29 Základní komunikační systém města 138

Obrázek 30 Výřez z pasportu komunikaci města Děčín (zdroj: https://mapydecin.cz/) 139

Obrázek 31 Místa křižovatkových průzkumů 144

Obrázek 32 Vytížení dopravní sítě v dopravním modelu PUMM Děčín 145

Obrázek 33 Dobíjecí stanice pro elektromobily v Děčíně (Zdroj: maps.google.cz) 148

Obrázek 34 Vozidlo pro automatizovanou detekci parkujících vozidel 157

Obrázek 35 Ovládací software vozidla pro automatizovanou detekci parkujících vozidel 157

Obrázek 36 Zobrazení navigace vozidla po plánované trase 158

Obrázek 37 Obsazenost centra dle délky stání 158

Obrázek 38 Počet parkujících automobilů dle délky stání celkem 160

Obrázek 39 Dělba přepravní práce ve městě Děčín 168

Obrázek 40 Mapa stanovišť průzkumu cyklistické dopravy 170

Obrázek 41 Cyklistické trasy v Děčíně (zdroj: mapy.hiking.sk) 177

Obrázek 42 Celá trasa cyklotrasy EuroVelo 7 (zdroj: eurovelo.cz) 179

Obrázek 43 Vedení cyklotrasy EuroVelo přes Českou republiku (zdroj: eurovelo.com) 180

Obrázek 44 Vedení Labské stezky po území ČR (zdroj: labska-stezka.cz) 180

Obrázek 45 Celá trasa Labské stezky (zdroj: labska-stezka.cz) 181

Obrázek 46 Turistické trasy v Děčíně (zdroj: mapy.cz) 192

Obrázek 47 Bezbariérová trasa č.1 194

Obrázek 48 Mapa stanovišť průzkumu pěší dopravy 195

Obrázek 49 Vytížení komunikační sítě Děčína nákladní dopravou v dopravním modelu PUMM Děčín 203

Obrázek 50 IV. TEN-T koridor Orient/Východní Středomoří (zdroj: © European Commission – DG MOVE – 2018) 207

Obrázek 51 Přehledová mapa Labsko-Vltavské vodní cesty (zdroj: LAVDiS) 208

Obrázek 52 Dovoz a vývoz zboží pomocí vodní dopravy za poslední období 209

Obrázek 53 Grafické znázornění počtu nehod dle jejich závažnosti v letech 2007 až 2017 213

Obrázek 54 Druhy nehod s účastí cyklistů v Děčíně, v období 2007 až 2017 215

Obrázek 55 Nehody cyklistů v Děčíně v letech 2007 až 2017 dle zavinění a následků 216

Obrázek 56 Nehody s účastí cyklistů v Děčíně v jednotlivých letech 2007 až 2017 218

Obrázek 57 Nehody s účastí chodců v Děčíně v jednotlivých letech 2007 až 2017 220

Obrázek 58 Nehody s účastí chodců v Děčíně v letech 2007 až 2017 dle zavinění a následků 221

Obrázek 59 Závažnost následků nehod s účastí chodců podle zavinění v Děčíně v období 2007 až 2017 221

Obrázek 60 Umístění kamer ve městě Děčín (zdroj: mpdecin.cz) 225

21.3 SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 Vzdálenosti vybraných měst od Děčína 11

Tabulka 2 Demografický vývoj obyvatelstva ve městě Děčín v letech 2013 – 2017 (zdroj: ČSÚ) 15

Tabulka 3 Počet obyvatel v jednotlivých místních částech města Děčín (zdroj: ČSÚ) 18

Tabulka 4 Pohyb obyvatel ve městě Děčín v letech 2013 – 2017 (zdroj: ČSÚ) 19

Tabulka 5 Počet sňatků, rozvodů a potratů ve městě Děčín v letech 2013 – 2017 (zdroj: ČSÚ) 19

Tabulka 6 Matice tranzitní dopravy 43

Tabulka 7 Vypočtená hodnota RPDI pro jednotlivé úseky a směry 44

Tabulka 8 Struktura vzorku domácností v sociodopravním průzkumu 49

Tabulka 9 Struktura vzorku osob v sociodopravním průzkumu 50

Tabulka 10 Dynamická skladba vozového parku pro rok 2018 (%) upravená pro vstup do MEFY (2019, analýza CDV) 67

Tabulka 11 Průměrná spotřeba nafty na železničních tratích v roce 2018 (2019, analýza CDV) 68

Tabulka 12 Celková produkce v silniční a železniční dopravě (t/rok) v roce 2018. 69

Tabulka 13 Produkce spalovacích emisí v silniční dopravě (t/rok) pro rok 2018 (bez resuspenze) (2019, analýza CDV) 69

Tabulka 14 Emisní produkce v železniční dopravě (t/rok) v roce 2018 (2019, analýza CDV) 70

Tabulka 15 Produkce emisí NO2 ze silniční dopravy pro k. ú. Děčín (2019, analýza CDV) 71

Tabulka 16 Charakteristika tříd stability a výskyt tříd rychlosti větru 73

Tabulka 17 Imisní limity vyhlášené pro ochranu zdraví lidí a přípustné četnosti jejich překročení 77

Tabulka 18: Imisní limity vyhlášené pro ochranu ekosystémů a vegetace 77

Tabulka 19: Imisní limity pro celkový obsah znečišťující látky v částicích PM_{10} vyhlášené pro ochranu zdraví lidí 77

Tabulka 20 Průměrné roční koncentrace NO_x µg/m^3 78

Tabulka 21 Průměrné roční koncentrace NO_2 µg/ m^3 78

Tabulka 22 Maximální hodinová koncentrace NO_2 µg/ m^3 79

Tabulka 23 Maximální denní osmihodinový průměr CO ng/m^3 79

Tabulka 24 Průměrné roční koncentrace PM_{10} µg/m^3 80

Tabulka 25 Denní koncentrace PM_{10} µg/m^3 80

Tabulka 26 Průměrné roční koncentrace B(a)P ng/m^3 80

Tabulka 27 Průměrné roční koncentrace CO2 mg/m^3 81

Tabulka 28 Velikost další chyby výpočtu hlukových map na základě nepřesných vstupních údajů [4]. 82

Tabulka 29 Přehled druhů veřejné dopravy obsluhujících místní části 96

Tabulka 30 Ceník jednotlivého jízdného pro zónu 301 Děčín 99

Tabulka 31 Ceník časového jízdného pro zónu 301 Děčín 99

Tabulka 32 Srovnání cen jízdenek MHD ve vybraných městech ČR 100

Tabulka 33 Provozní parametry linky 201 101

Tabulka 34 Provozní parametry linky 202 102

Tabulka 35 Provozní parametry linky 204 103

Tabulka 36 Provozní parametry linky 207 104

Tabulka 37 Provozní parametry linky 209 106

Tabulka 38 Provozní parametry linky 212 108

Tabulka 39 Provozní parametry linky 229 110

Tabulka 40 Počet přepravených cestujících na linkách MAD v říjnu 2018 (zdroj: DPMD) 120

Tabulka 41 Nejvíce a nejméně vytížené zastávky MAD v Děčíně v říjnu 2018 (zdroj: DPMD) 121

Tabulka 42 Seznam provozovaných autobusů v MAD 123

Tabulka 43 Přehled základních parkovacích kapacit v Děčíně 153

Tabulka 44 Příjmy města z parkování v roce 2015 (zdroj: mmdecin.cz) 154

Tabulka 45 Vývoj počtu vozidel v jednotlivých ZSJ 159

Tabulka 46 Počet parkujících automobilů dle délky stání pro jednotlivé oblasti 160

Tabulka 47 Obsazenost a kapacita parkovacích míst v jednotlivých ZSJ 162

Tabulka 48 Výsledky průzkumu cyklistické dopravy 170

Tabulka 49 Návštěvnost Labské stezky od října 2017 do září 2018 (zdroj: kr-ustecky.cz) 182

Tabulka 50 Ceny jízdného a ceny přepravného v cyklobusu 183

Tabulka 51 Výsledky sčítání chodců na vybraných přechodech pro chodce za 12 hodin 195

Tabulka 52 Počet přidělených dopravních cest (za 24 hodin) 205

Tabulka 53 Počet přidělených dopravních cest po území města (za 24 hodin) 205

Tabulka 54 Přehled letišť v dostupné vzdálenosti od města Děčín 206

Tabulka 55 Přehled nehod v Děčíně v letech 2007 až 2017 212

Tabulka 56 Podíly nehod nemotorových účastníků silničního provozu v Děčíně v letech 2007 - 2017 214

Tabulka 57 Podíly nehod nemotorových účastníků silničního provozu v celé ČR v roce 2015 215

Tabulka 58 Nehody cyklistů v Děčíně v letech 2007 až 2017 216

Tabulka 59 Nehody s účastí cyklistů v Děčíně v jednotlivých letech 2007 až 2017 217

Tabulka 60 Nehody s účastí chodců v Děčíně v jednotlivých letech 2007 až 2017 219

Tabulka 61 Nehody s účastí chodců v Děčíně v letech 2007 až 2017 dle zavinění a následků 220

Tabulka 62 Nehodová místa s následky na zdraví v počtu nad 10 za období 2007 až 2017 222

Tabulka 63 Nehodová místa s účastí chodců s následky na zdraví v počtu nad 5 za období 2007 až 2017 222

Tabulka 64 Nehodová místa s účastí cyklistů s následky na zdraví v počtu nad 5 za období 2007 až 2017 222

21.4 SEZNAM PŘÍLOH

PŘÍLOHA Č. 1 Výsledky křižovatkového dopravního průzkumu

PŘÍLOHA Č. 2 Výsledky průzkumu statické dopravy

PŘÍLOHA Č. 3 Výsledky průzkumu cyklistické dopravy

PŘÍLOHA Č. 4 Výsledky průzkumu pěší dopravy

PŘÍLOHA Č. 5 Výsledky sociodopravního průzkumu – závěrečná zpráva

PŘÍLOHA Č. 6 Výsledky sociodopravního průzkumu – tříděné tabulky odpovědí za jednotlivé osoby

PŘÍLOHA Č. 7 Výsledky sociodopravního průzkumu – tříděné tabulky odpovědí za jednotlivé domácnosti

PŘÍLOHA Č. 8 Výsledky sociodopravního průzkumu – matice výsledků cestovního deníku (příloha na CD)

PŘÍLOHA Č. 9 Výsledky sociodopravního průzkumu – odpovědi respondentů na otázku „Máte nějaké náměty k dopravě v Děčíně?“

PŘÍLOHA Č. 10 Kartogramy intenzit dopravy z dopravního modelu

PŘÍLOHA Č. 11 Schéma dopravní obslužnosti území veřejnou hromadnou dopravou

PŘÍLOHA Č. 12 Obraty cestujících v MAD na jednotlivých zastávkách

PŘÍLOHA Č. 13 Výsledky nehodovosti na území města

PŘÍLOHA Č. 14 Výsledky emisních a hlukových zátěží

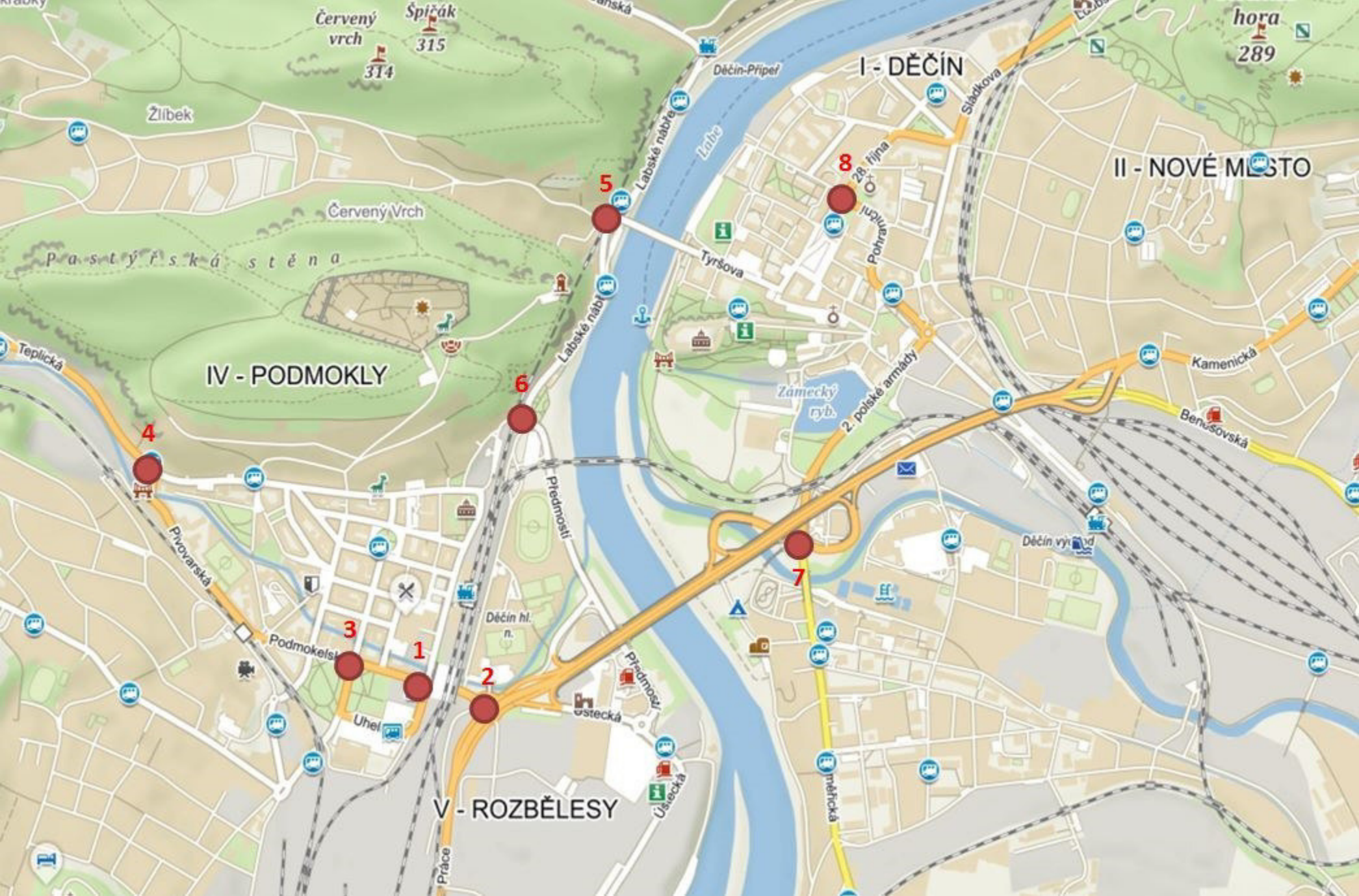
PŘÍLOHA Č. 15 Zápisy z kontrolních dnů

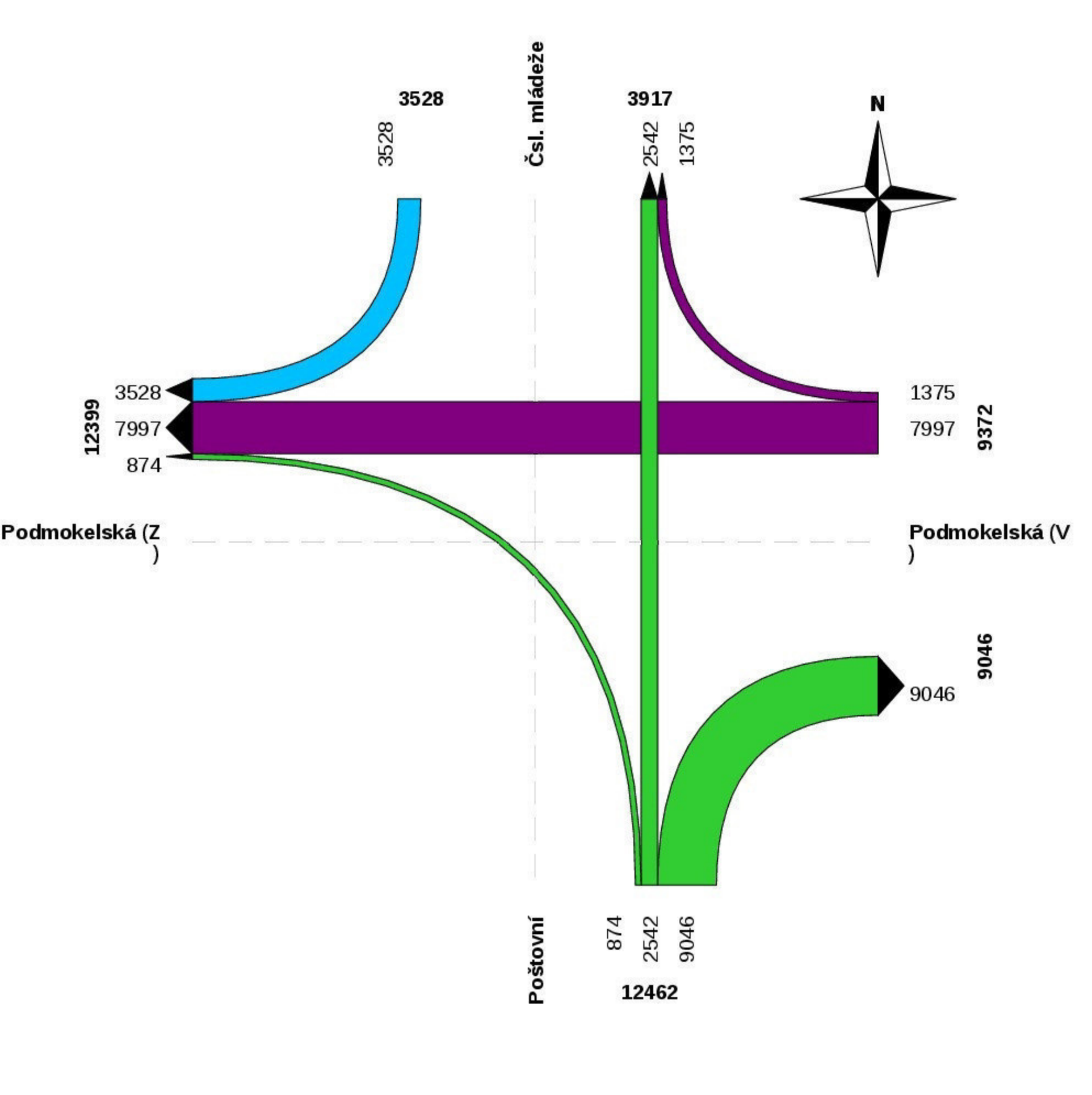
PŘÍLOHA Č. 16 Zápisy z jednání řídící skupiny

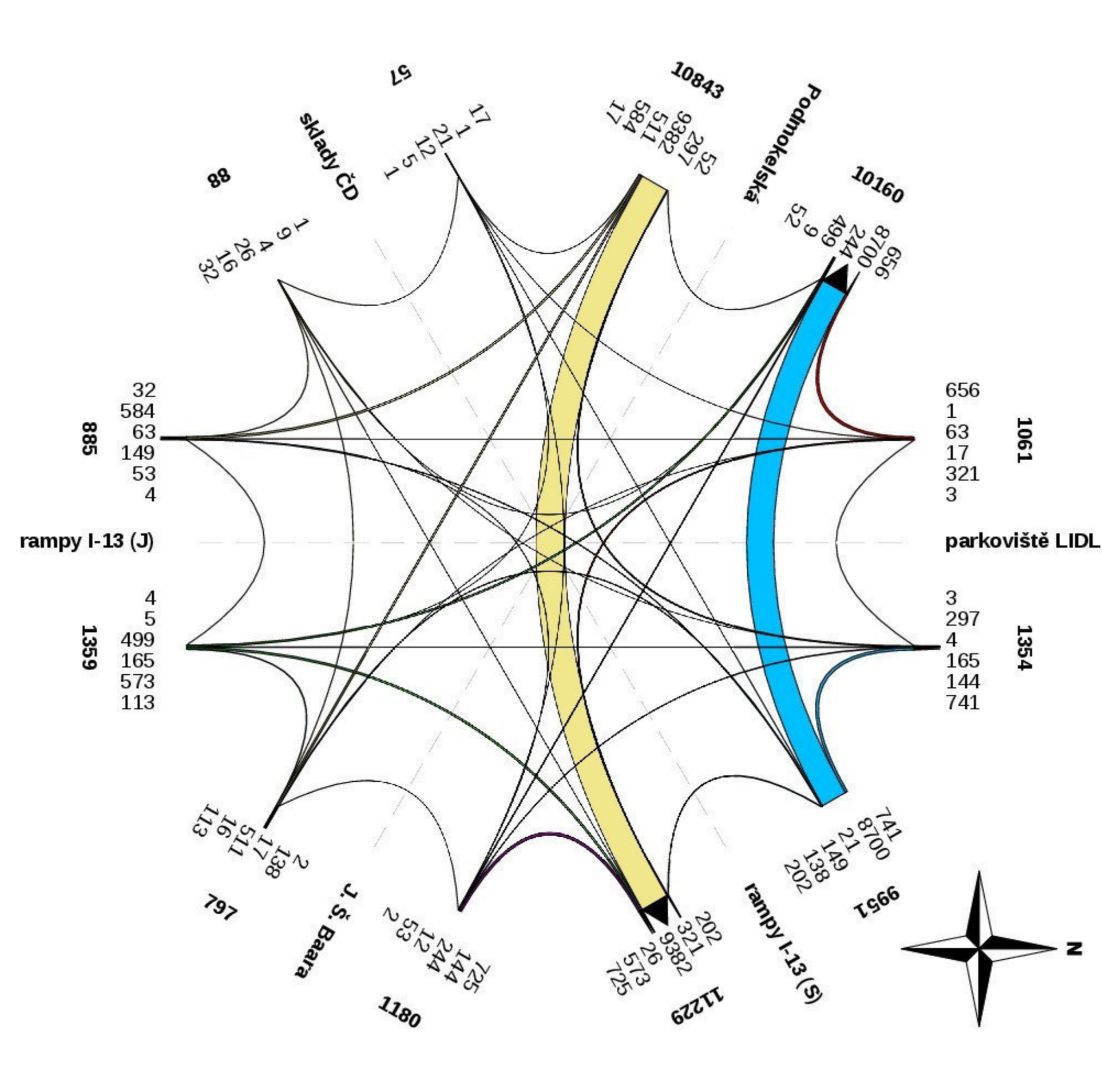
PŘÍLOHA Č. 1 Výsledky křižovatkového dopravního průzkumu

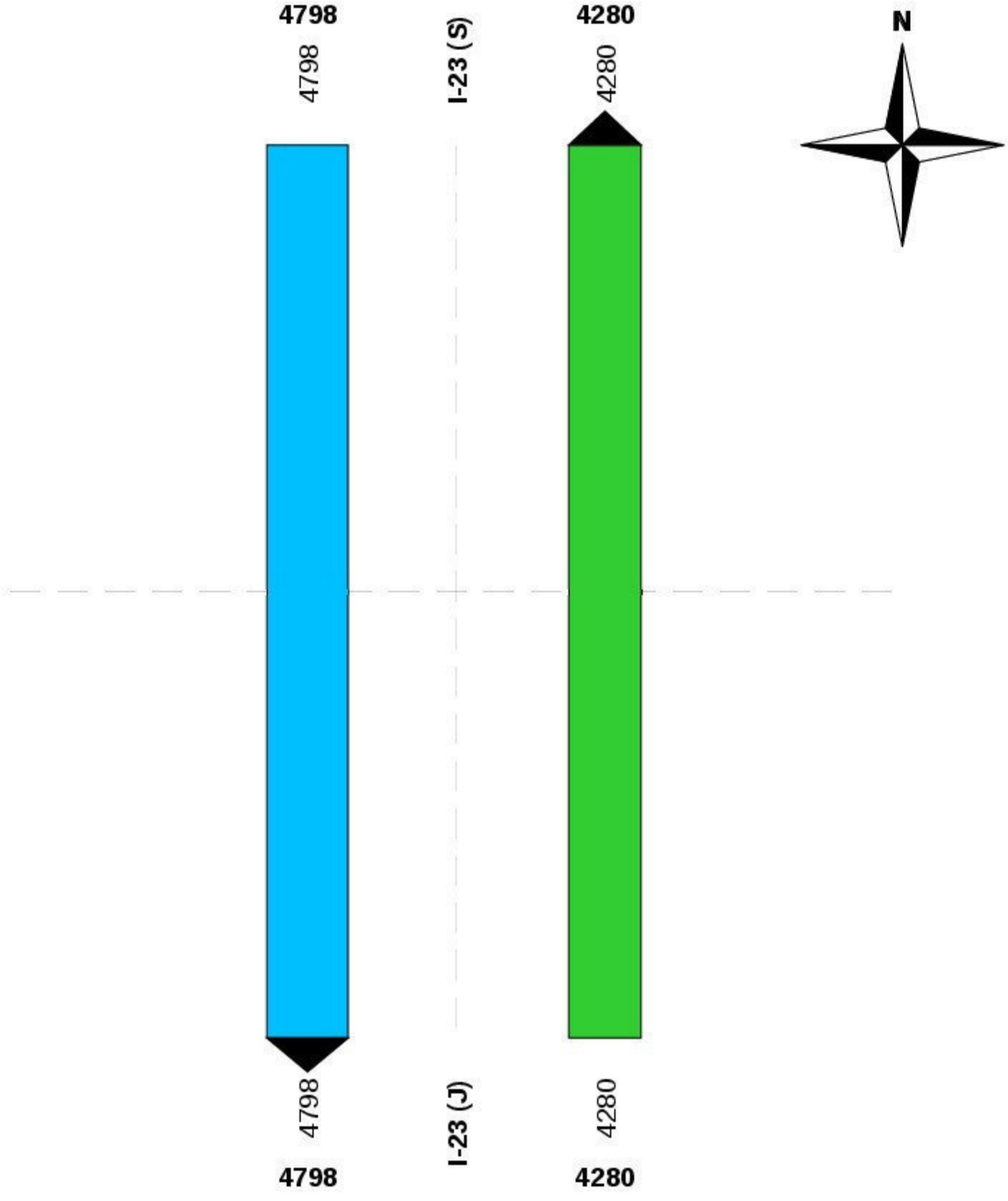
(zdroj: Magistrát města Děčín)

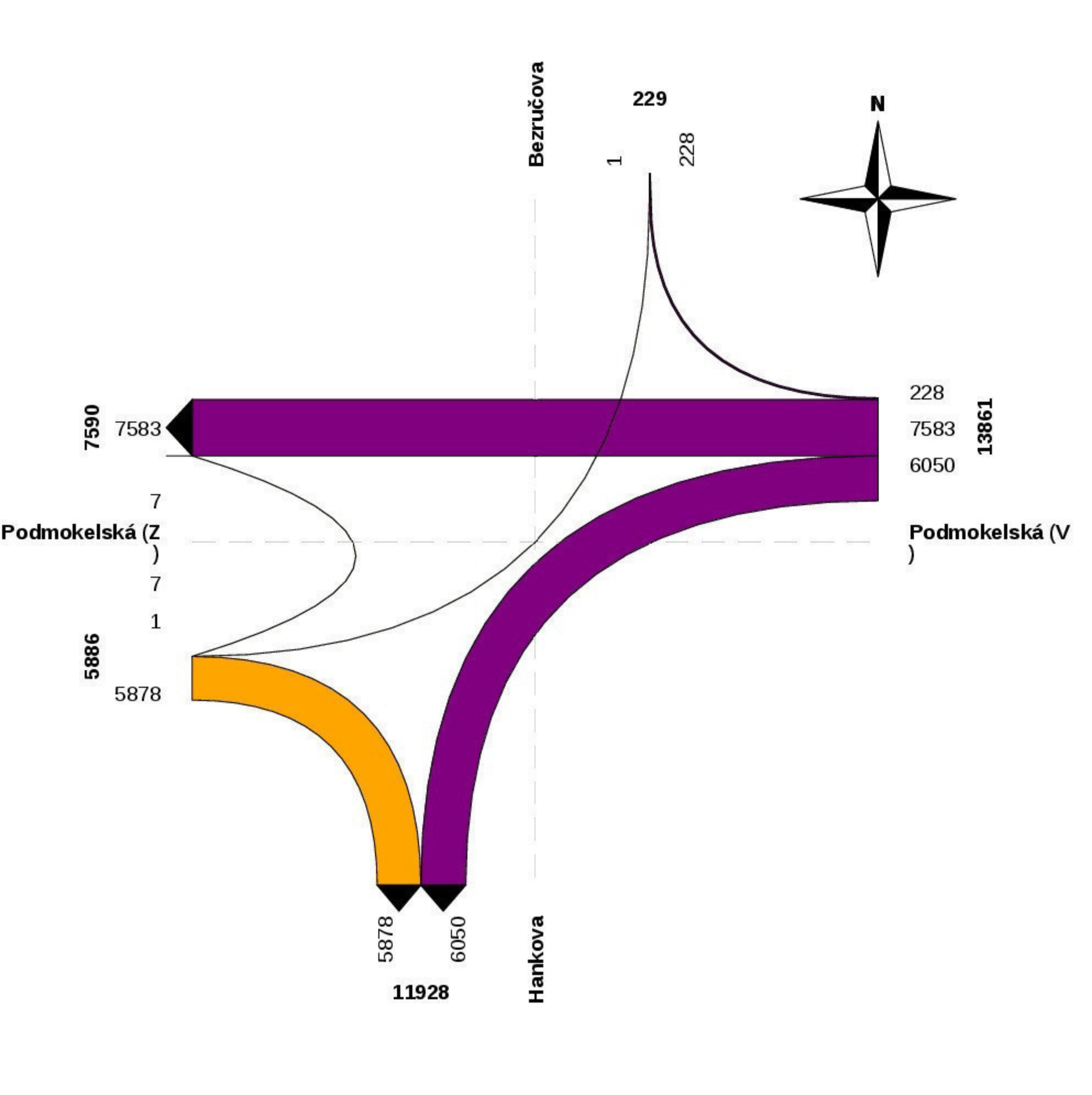
1.1 Křižovatka č. 1 Poštovní × Podmokelská × Čsl. mládeže
1.2 Křižovatka č. 2 – 2b Podmokelská × rampy I/13 (okružní křižovatka)
1.3 – 2c přímé směry I/13
1.4 Křižovatka č. 3 Podmokelská × Hankova
1.5 Křižovatka č. 4 Teplická × Pivovarská
1.6 Křižovatka č. 5 Labské nábřeží × Tyršův most
1.7 Křižovatka č. 6 Labské nábřeží × Čsl. mládeže
1.8 Křižovatka č. 7 Litoměřická × 2. polské armády
1.9 Křižovatka č. 8 Masarykovo nám. × 28. října

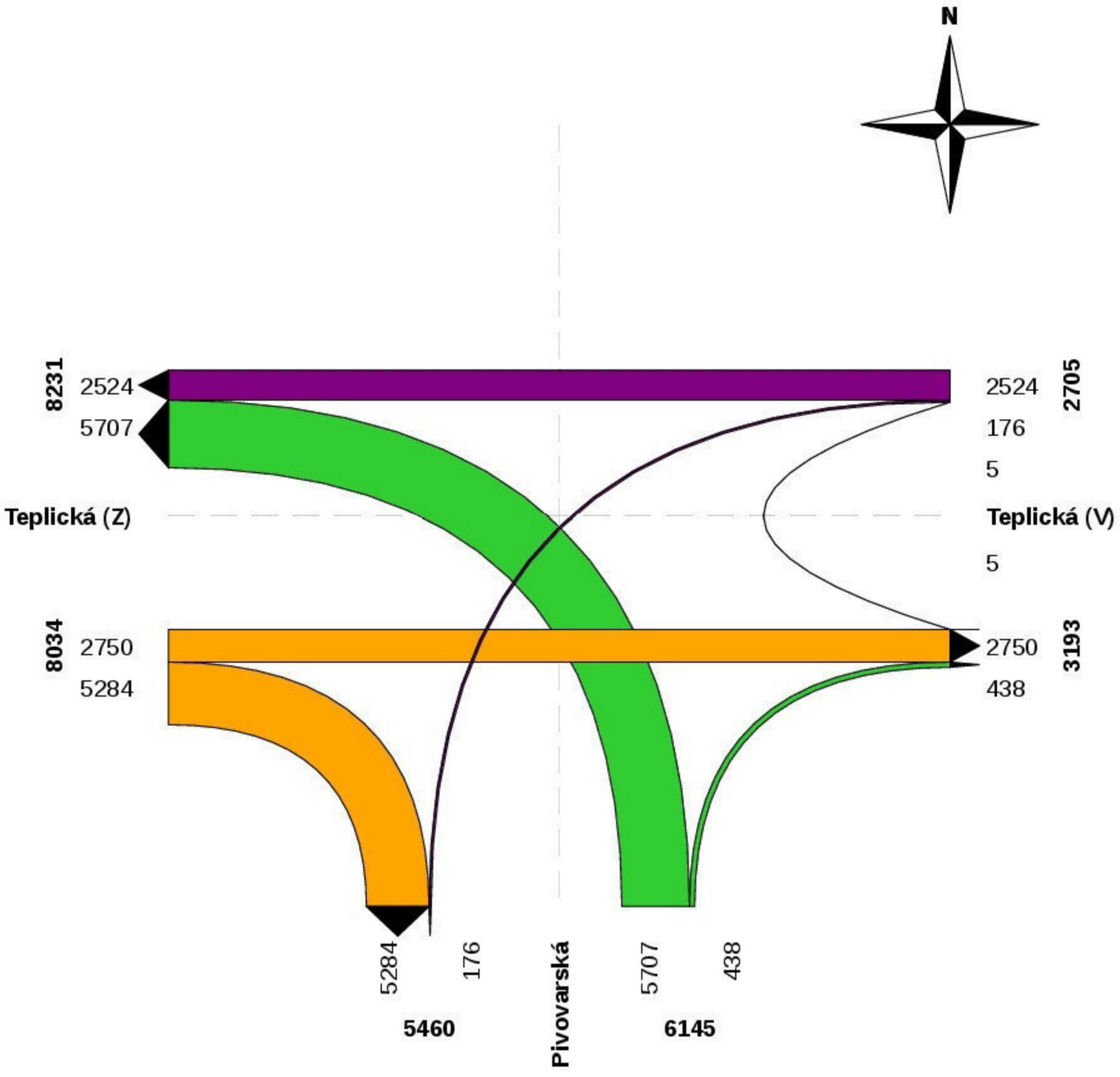

Červený vrch
Špičák
315
314
Žlíbek
Červený Vrch
Pastýřská stěna
IV - PODMOKLY
Teplická
Pivovarská
Podmokelská
Uhelná
Děčín hl. n.
Předmostí
Ústecká
Práce
V - ROZBĚLESY
Děčín-Připeř
Labské nábřeží
Labe
I - DĚČÍN
Stádkova
28. října
Pohraniční
Tyršova
Zámecký ryb.
2. polské armády
II - NOVÉ MĚSTO
Kamenická
Benešovská
Děčín výstaviště
Děčínská
hora
289
1
2
3
4
5
6
7
8

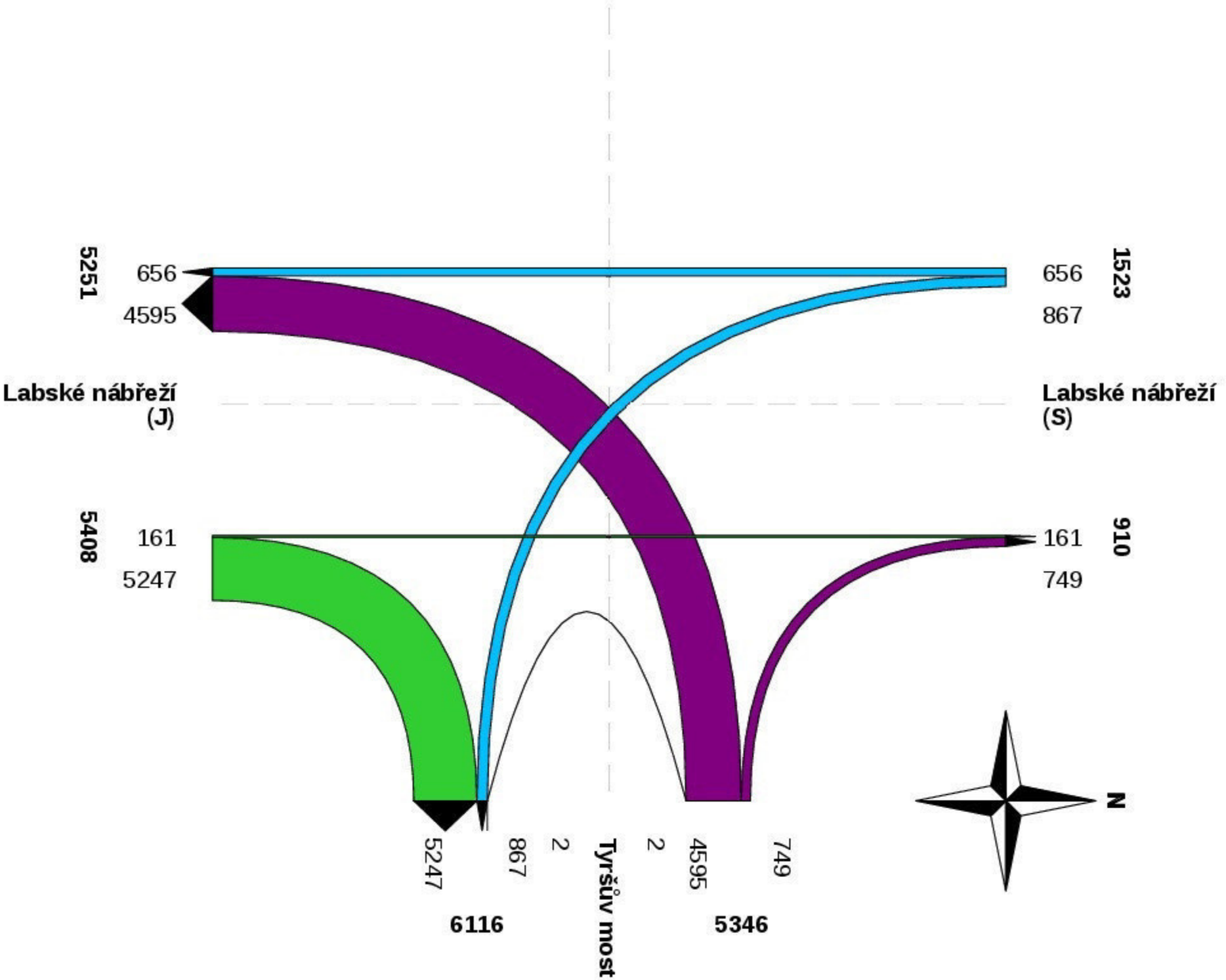

3528
Čsl. mládeže
3917
N
3528
2542
1375
3528
12399
7997
874
1375
7997
9372
Podmokelská (Z
)
Podmokelská (V
)
9046
9046
874
2542
9046
Poštovní
12462

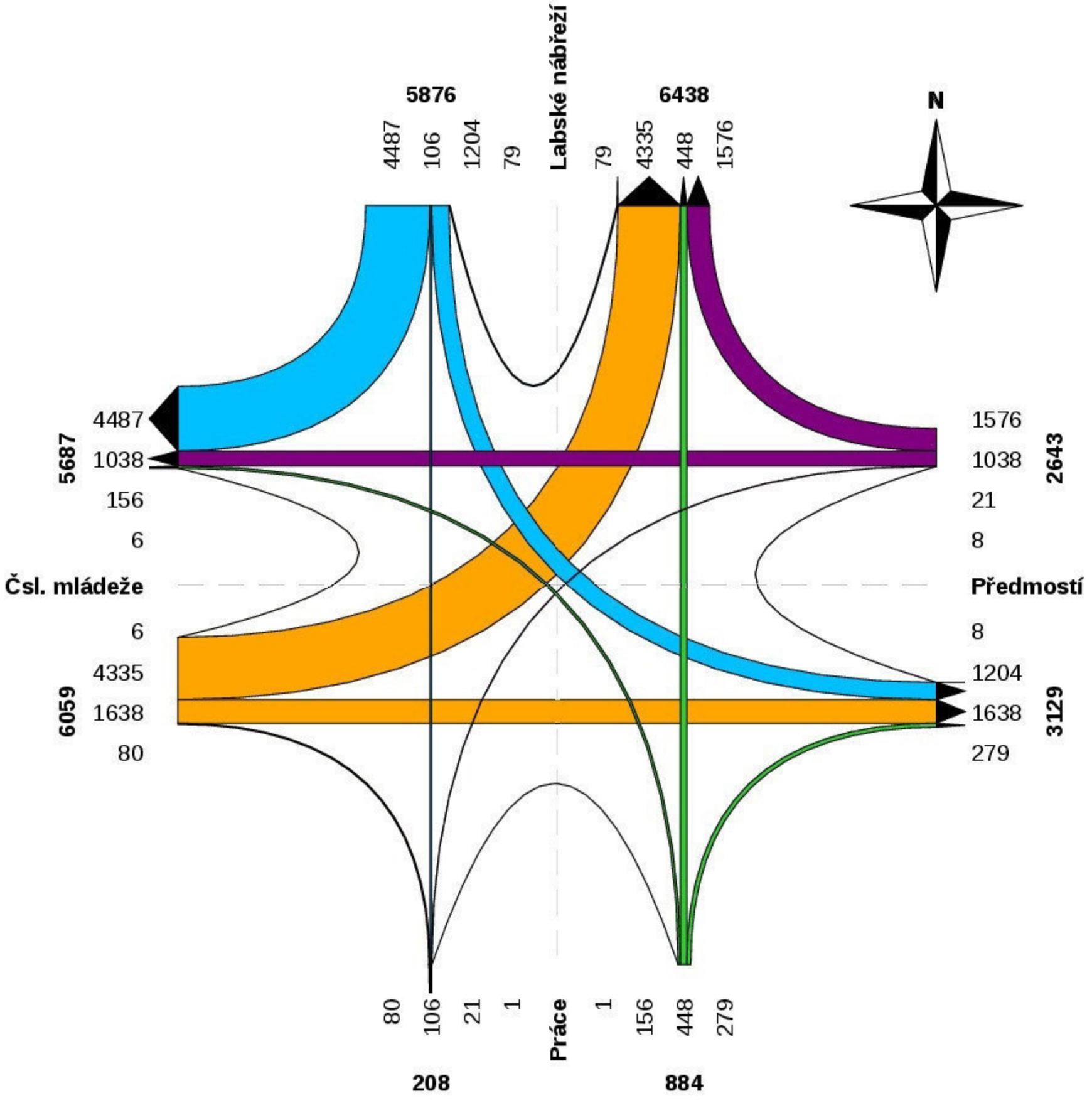

57
10843
Podmokelská
10160
88
sklady ČD
885
32
584
63
149
53
4
rampy I-13 (J)
1359
4
5
499
165
573
113
1061
656
1
63
17
321
3
parkoviště LIDL
1354
3
297
4
165
144
741
797
J. Š. Baara
1180
11229
rampy I-13 (S)
9951
N

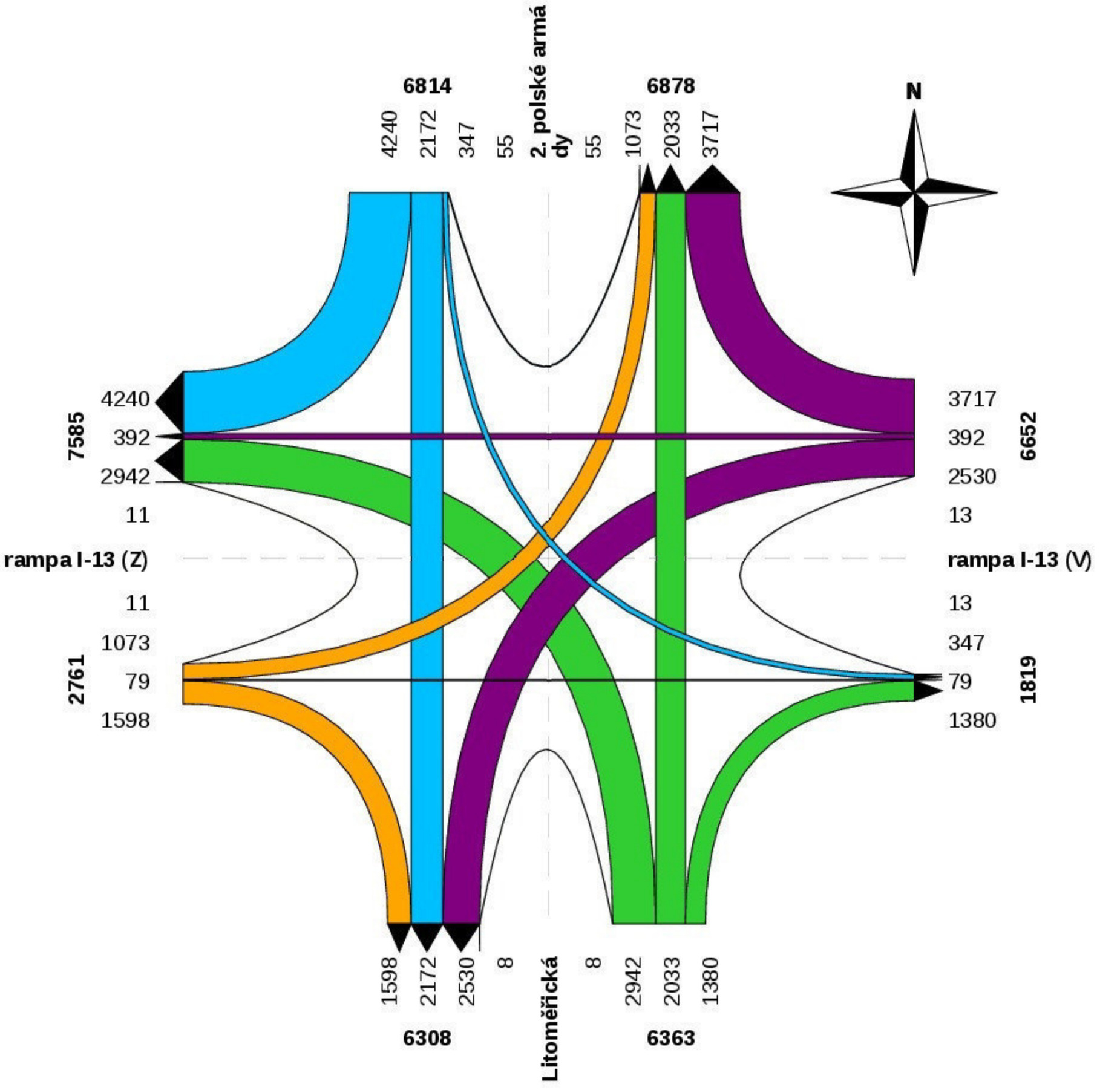

4798
4798
I-23 (S)
4280
4280
N
4798
4798
I-23 (J)
4280
4280

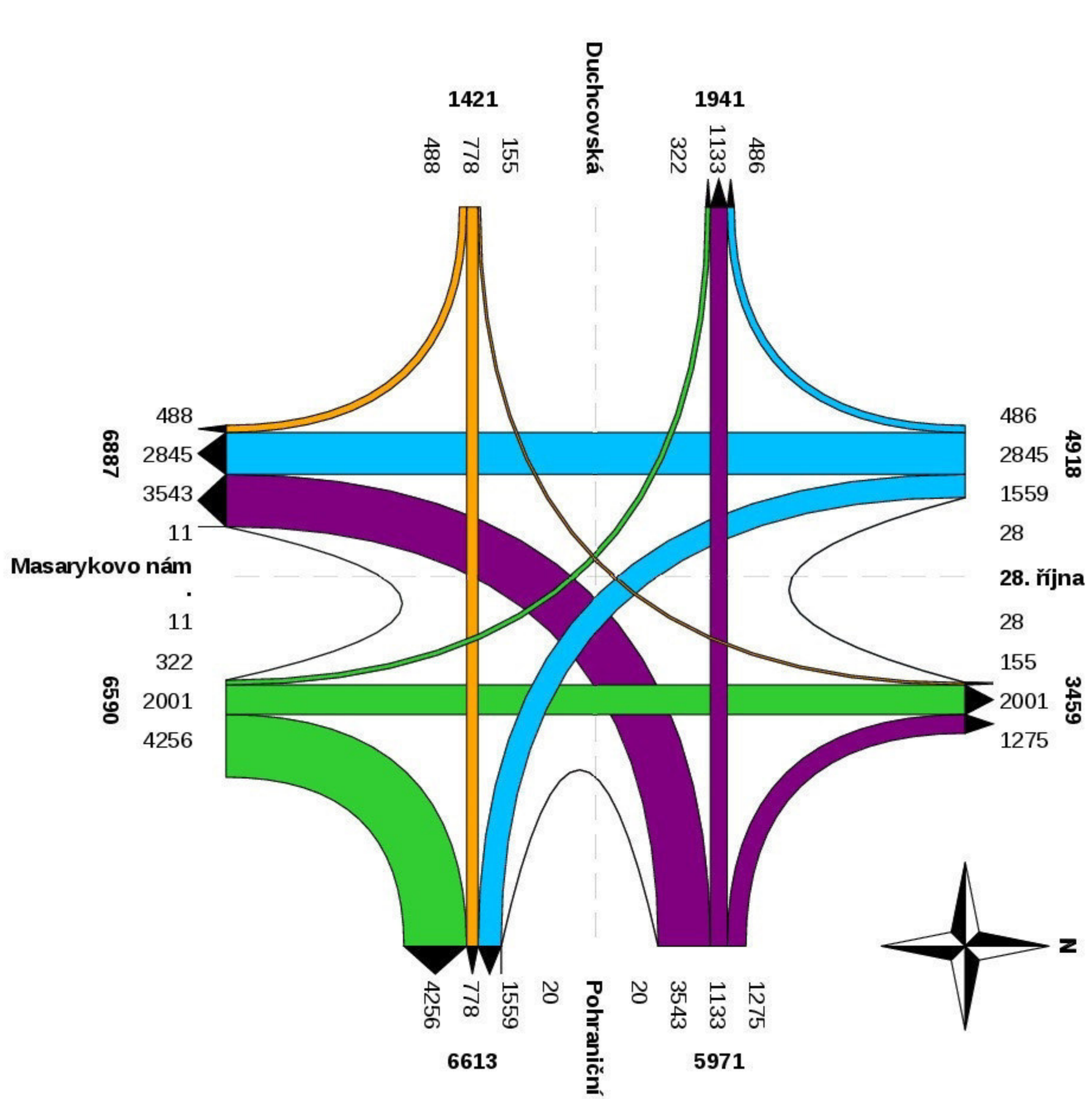

Bezručova
229
1
228
N
7590
7583
228
7583
6050
13861
7
Podmokelská (Z
)
Podmokelská (V
)
7
1
5886
5878
5878
6050
11928
Hankova


N
8231
2524
5707
Teplická (Z)
8034
2750
5284
2524
176
5
Teplická (V)
5
2705
2750
438
3193
5284
176
Pivovarská
5707
438
5460
6145


5251
656
4595
Labské nábřeží (J)
1523
656
867
Labské nábřeží (S)
5408
161
5247
910
161
749
5247
867
2
Tyršův most
2
4595
749
6116
5346
N

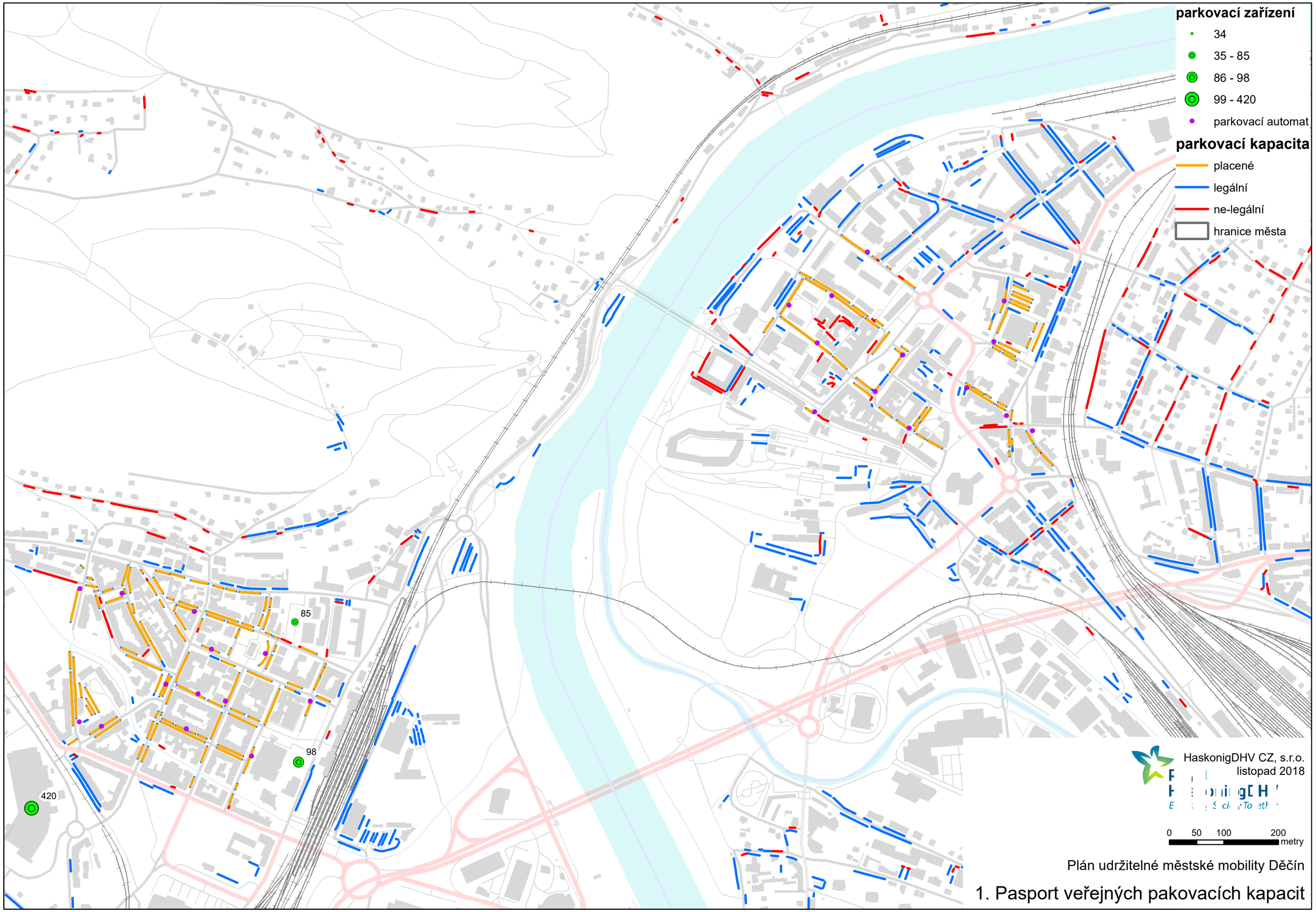

5876
6438
Labské nábřeží
4487
106
1204
79
79
4335
448
1576
N
5687
4487
1038
156
6
Čsl. mládeže
6
4335
1638
80
6059
1576
1038
21
8
Předmostí
8
1204
1638
279
2643
3129
80
106
21
1
Práce
1
156
448
279
208
884

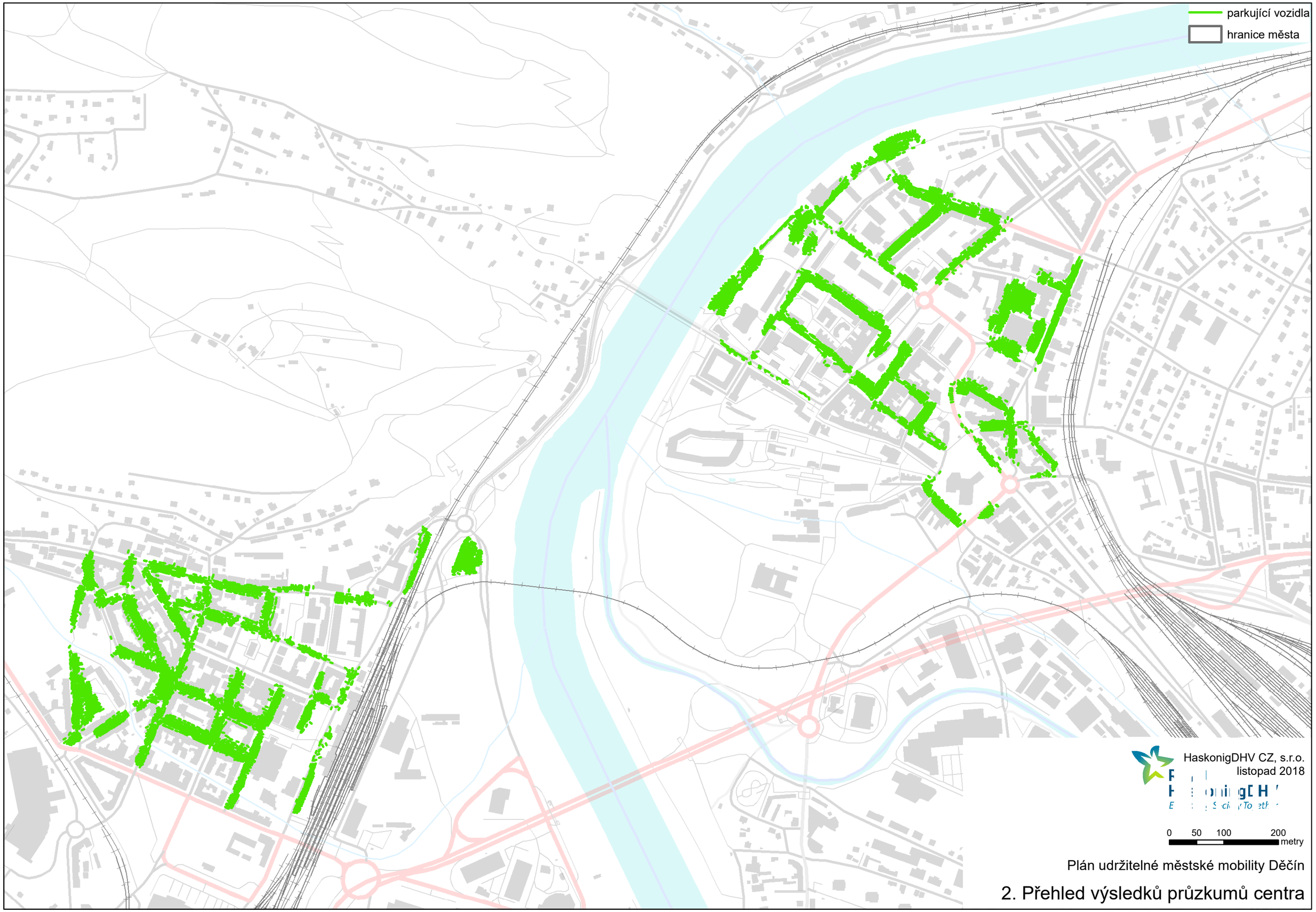

6814
6878
2. polské armády
4240
2172
347
55
55
1073
2033
3717
N
7585
4240
392
2942
11
rampa I-13 (Z)
11
1073
79
1598
2761
3717
392
2530
13
rampa I-13 (V)
13
347
79
1380
6652
1819
1598
2172
2530
8
8
2942
2033
1380
6308
Litoměřická
6363


Duchcovská
1421
488
778
155
1941
322
1133
486
6887
488
2845
3543
11
4918
486
2845
1559
28
Masarykovo nám.
28. října
6590
11
322
2001
4256
3459
28
155
2001
1275
N
6613
4256
778
1559
20
Pohraniční
20
3543
1133
1275
5971

PŘÍLOHA Č. 2 Výsledky průzkumu statické dopravy

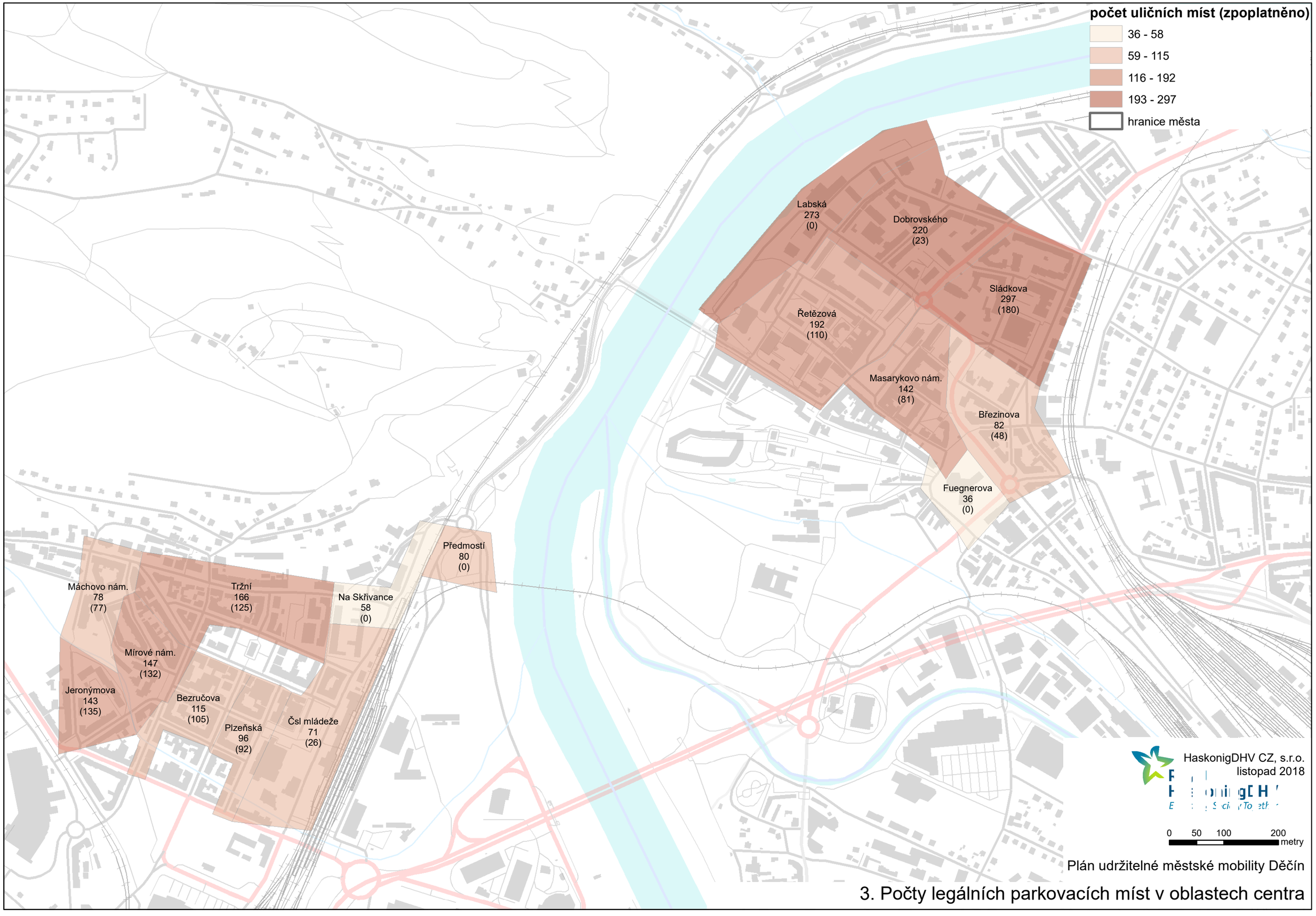
2.1 Pasport veřejných parkovacích kapacit
2.2 Přehled výsledků průzkumů centra
2.3 Počty legálních parkovacích míst v oblastech centra
2.4 Maximální obsazenost v oblastech centra
2.5 Průběh obsazenosti centra
2.6 Pasport veřejných parkovacích kapacit v ZSJ
2.7 Přehled výsledků průzkumů v ZSJ
2.8 Suma legální parkovací kapacity v ZSJ
2.9 Obsazenost DEN v ZSJ
2.10 Obsazenost NOC v ZSJ

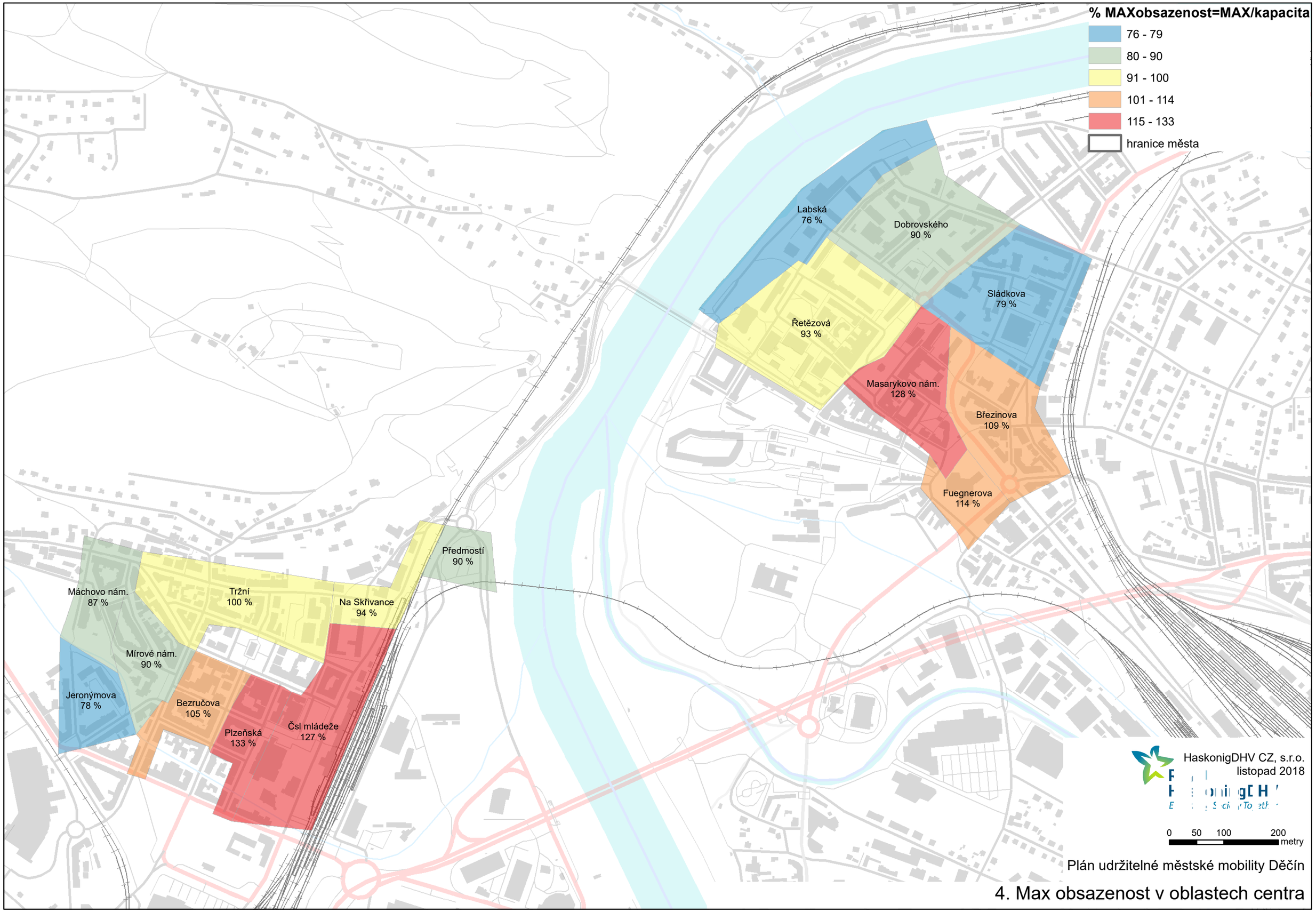

parkovací zařízení
34
35 - 85
86 - 98
99 - 420
parkovací automat
parkovací kapacita
placené
legální
ne-legální
hranice města
85
98
420
HaskonigDHV CZ, s.r.o.
listopad 2018
0 50 100 200
metry
Plán udržitelné městské mobility Děčín
1. Pasport veřejných pakovacích kapacit

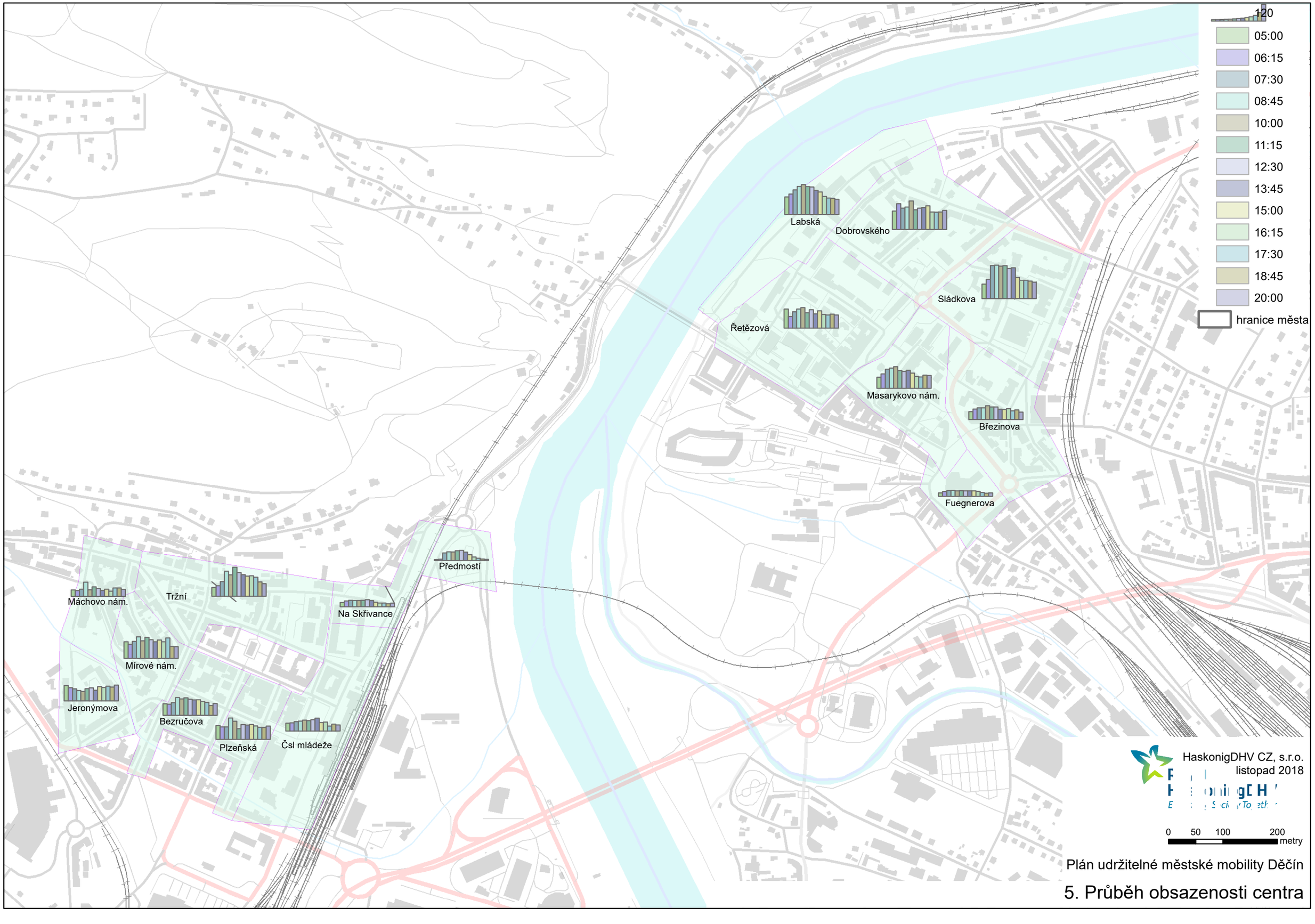


Plán udržitelné městské mobility Děčín

2. Přehled výsledků průzkumů centra


počet uličních míst (zpoplatněno)
36 - 58
59 - 115
116 - 192
193 - 297
hranice města
Labská
273
(0)
Dobrovského
220
(23)
Sládkova
297
(180)
Řetězová
192
(110)
Masarykovo nám.
142
(81)
Březinova
82
(48)
Fuegnerova
36
(0)
Předmostí
80
(0)
Na Skřivance
58
(0)
Máchovo nám.
78
(77)
Tržní
166
(125)
Mírové nám.
147
(132)
Jeronýmova
143
(135)
Bezručova
115
(105)
Plzeňská
96
(92)
Čsl mládeže
71
(26)
HaskonigDHV CZ, s.r.o.
listopad 2018
0 50 100 200
metry
Plán udržitelné městské mobility Děčín
3. Počty legálních parkovacích míst v oblastech centra


% MAXobsazenost=MAX/kapacita
76 - 79
80 - 90
91 - 100
101 - 114
115 - 133
hranice města
Labská
76 %
Dobrovského
90 %
Sládkova
79 %
Řetězová
93 %
Masarykovo nám.
128 %
Březinova
109 %
Fuegnerova
114 %
Předmostí
90 %
Máchovo nám.
87 %
Tržní
100 %
Na Skřivance
94 %
Mírové nám.
90 %
Jeronýmova
78 %
Bezručova
105 %
Plzeňská
133 %
Čsl mládeže
127 %
HaskoningDHV CZ, s.r.o.
listopad 2018
0 50 100 200
metry
Plán udržitelné městské mobility Děčín
4. Max obsazenost v oblastech centra


120
05:00
06:15
07:30
08:45
10:00
11:15
12:30
13:45
15:00
16:15
17:30
18:45
20:00
hranice města
Labská
Dobrovského
Sládkova
Řetězová
Masarykovo nám.
Březinova
Fuegnerova
Předmostí
Na Skřivance
Máchovo nám.
Tržní
Mírové nám.
Jeronýmova
Bezručova
Plzeňská
Čsl mládeže
HaskonigDHV CZ, s.r.o.
listopad 2018
0 50 100 200
metry
Plán udržitelné městské mobility Děčín
5. Průběh obsazenosti centra

parkovací zařízení

- 34
- 35 - 85
- 86 - 98
- 99 - 420
- parkovací automat

parkovací kapacita

- legální - placené
- legální
- ne-legální
- hranice města

98
59
85
98
420

HaskonigDHV CZ, s.r.o.
listopad 2018

0 250 500 1 000
metry

Plán udržitelné městské mobility Děčín

6. Pasport veřejných pakovacích kapacit v ZSJ

průzkum den
průzkum noc
hranice města

HaskoningDHV CZ, s.r.o.
listopad 2018

0 250 500 1 000
metry

Plán udržitelné městské mobility Děčín

7. Přehled výsledků průzkumů v ZSJ

počet uličních míst v ZSJ (zpoplatněno)
0 - 100
101 - 250
251 - 500
501 - 1000
1001 - 1675
hranice města

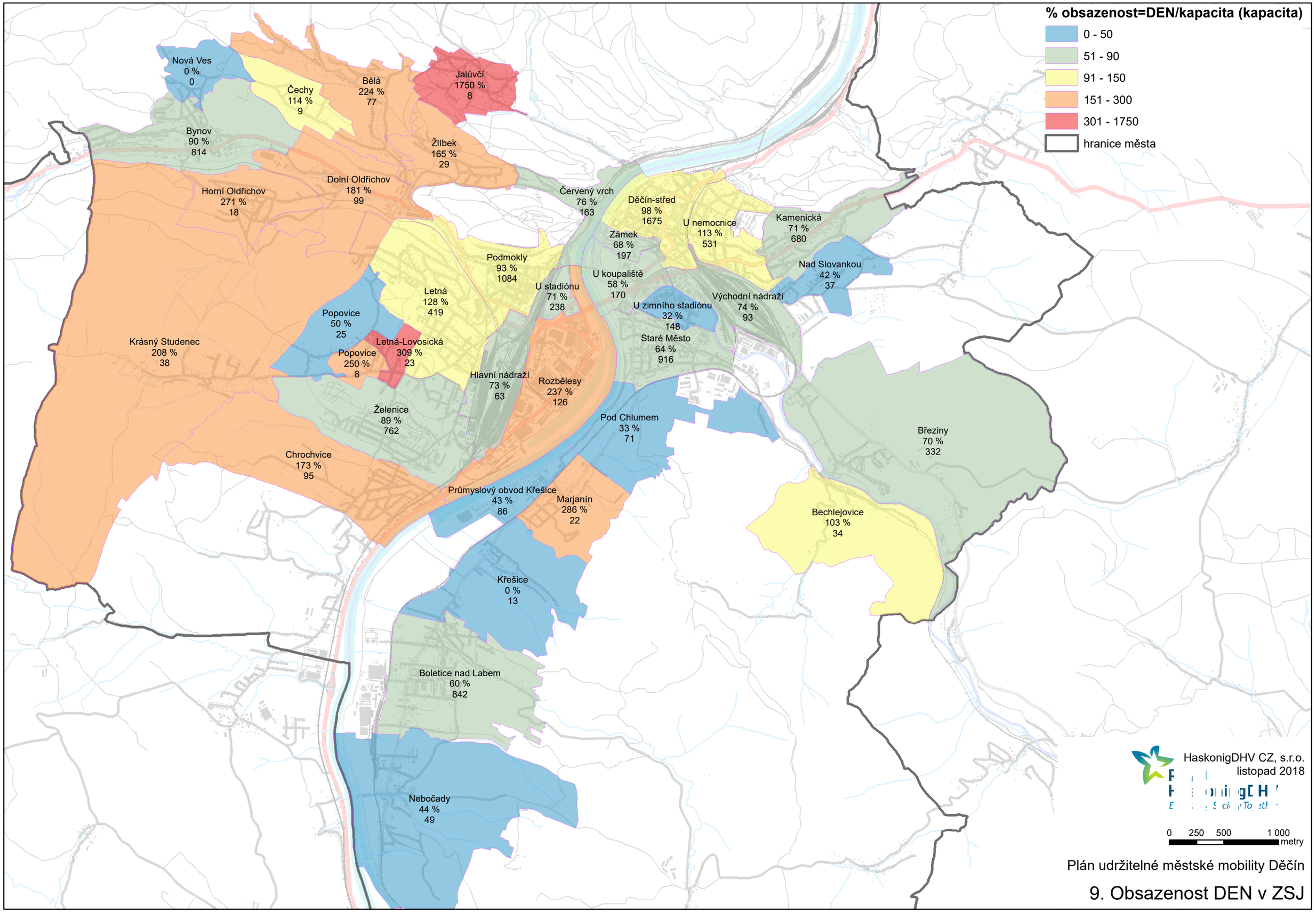
Nová Ves
0
Čechy
9
Bělá
77
Jalůvčí
8
Bynov
814
Žlíbek
29
Dolní Oldřichov
99
Horní Oldřichov
18
Červený vrch
163
Děčín-střed
1675 (442)
U nemocnice
531
Zámek
197
Kamenická
680
Podmokly
1084 (674)
U koupaliště
170
Nad Slovankou
37
U stadiónu
238
Letná
419
U zimního stadiónu
148
Východní nádraží
93
Popovice
25
Letná-Lovosická
23
Staré Město
916
Krásný Studenec
38
Popovice
8
Hlavní nádraží
63
Rozbělesy
126
Želenice
762
Pod Chlumem
71
Březiny
332
Chrochvice
95
Průmyslový obvod Křešice
86
Marjanín
22
Bechlejovice
34
Křešice
13
Boletice nad Labem
842
Nebočady
49

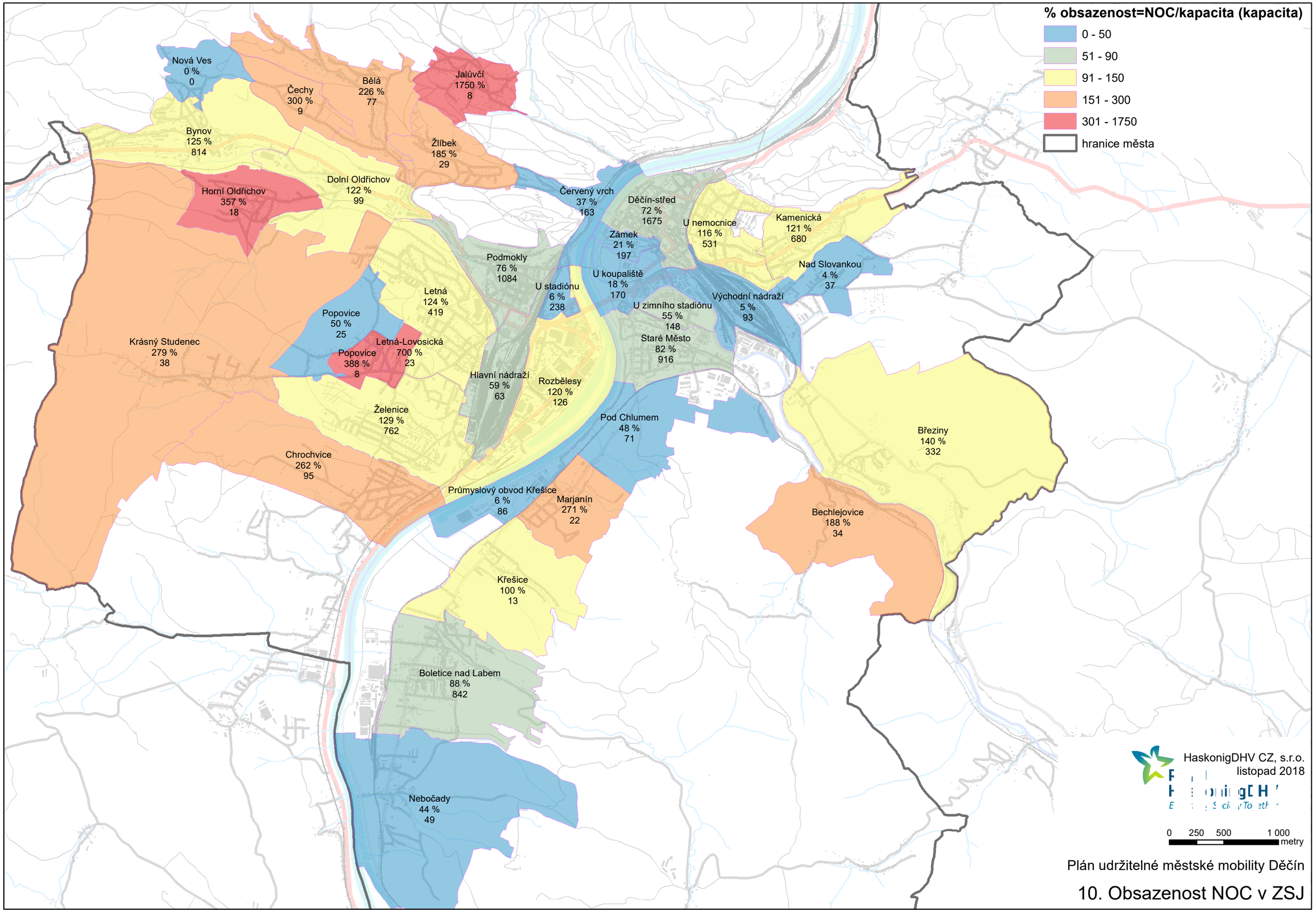
HaskonigDHV CZ, s.r.o.
listopad 2018

0 250 500 1 000
metry

Plán udržitelné městské mobility Děčín

8. Suma legální parkovací kapacity v ZSJ

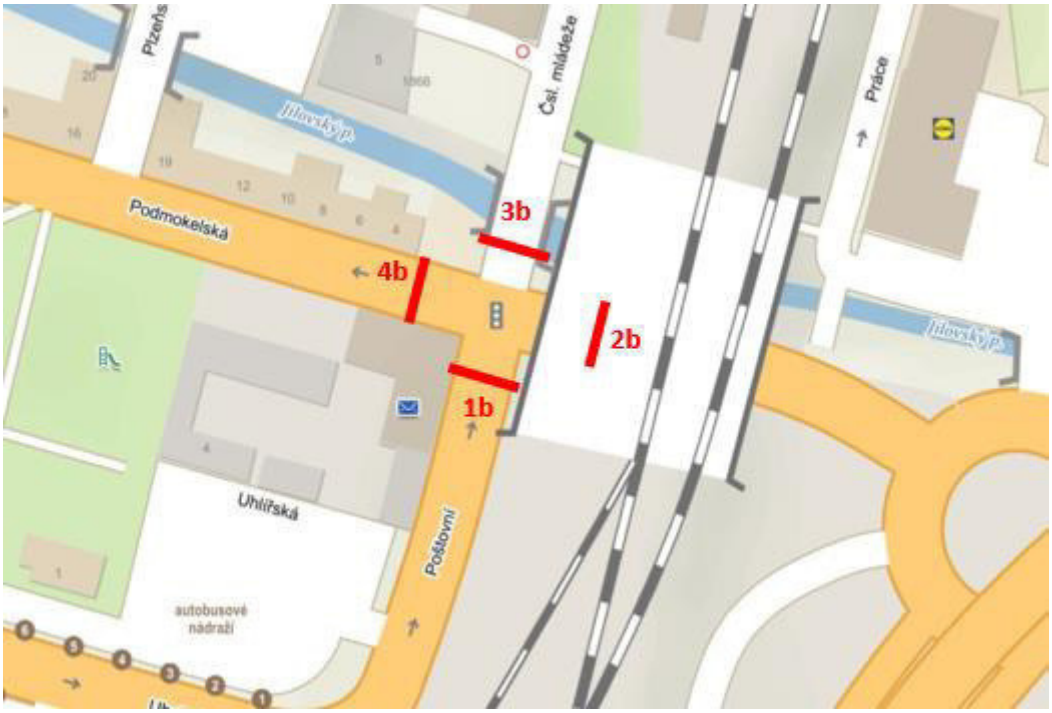

% obsazenost=DEN/kapacita (kapacita)
0 - 50
51 - 90
91 - 150
151 - 300
301 - 1750
hranice města
Nová Ves
0 %
0
Čechy
114 %
9
Bělá
224 %
77
Jalůvčí
1750 %
8
Bynov
90 %
814
Žlíbek
165 %
29
Horní Oldřichov
271 %
18
Dolní Oldřichov
181 %
99
Červený vrch
76 %
163
Děčín-střed
98 %
1675
U nemocnice
113 %
531
Kamenická
71 %
680
Zámek
68 %
197
Podmokly
93 %
1084
Nad Slovankou
42 %
37
U koupaliště
58 %
170
U stadiónu
71 %
238
Letná
128 %
419
Východní nádraží
74 %
93
U zimního stadiónu
32 %
148
Popovice
50 %
25
Staré Město
64 %
916
Krásný Studenec
208 %
38
Letná-Lovosická
309 %
23
Popovice
250 %
8
Hlavní nádraží
73 %
63
Rozbělesy
237 %
126
Želenice
89 %
762
Pod Chlumem
33 %
71
Březiny
70 %
332
Chrochvice
173 %
95
Průmyslový obvod Křešice
43 %
86
Marjanín
286 %
22
Bechlejovice
103 %
34
Křešice
0 %
13
Boletice nad Labem
60 %
842
Nebočady
44 %
49
HaskonigDHV CZ, s.r.o.
listopad 2018
0 250 500 1 000
metry
Plán udržitelné městské mobility Děčín
9. Obsazenost DEN v ZSJ

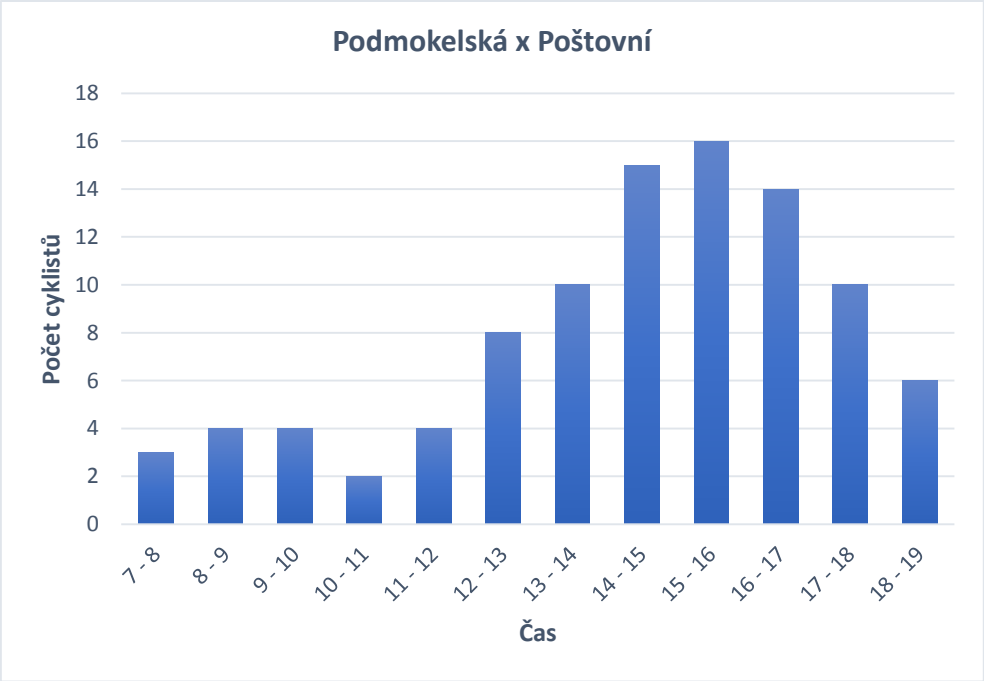

% obsazenost=NOC/kapacita (kapacita)
0 - 50
51 - 90
91 - 150
151 - 300
301 - 1750
hranice města
Nová Ves
0 %
0
Čechy
300 %
9
Bělá
226 %
77
Jalůvčí
1750 %
8
Bynov
125 %
814
Žlíbek
185 %
29
Horní Oldřichov
357 %
18
Dolní Oldřichov
122 %
99
Červený vrch
37 %
163
Děčín-střed
72 %
1675
U nemocnice
116 %
531
Kamenická
121 %
680
Zámek
21 %
197
Podmokly
76 %
1084
U koupaliště
18 %
170
Nad Slovankou
4 %
37
U stadiónu
6 %
238
Východní nádraží
5 %
93
U zimního stadiónu
55 %
148
Staré Město
82 %
916
Letná
124 %
419
Popovice
50 %
25
Letná-Lovosická
700 %
23
Popovice
388 %
8
Krásný Studenec
279 %
38
Hlavní nádraží
59 %
63
Rozběsy
120 %
126
Pod Chlumem
48 %
71
Březiny
140 %
332
Želenice
129 %
762
Chrochvice
262 %
95
Průmyslový obvod Křešice
6 %
86
Marjanín
271 %
22
Bechlejovice
188 %
34
Křešice
100 %
13
Boletice nad Labem
88 %
842
Nebočady
44 %
49
HaskonigDHV CZ, s.r.o.
listopad 2018
0 250 500 1 000
metry
Plán udržitelné městské mobility Děčín
10. Obsazenost NOC v ZSJ

PŘÍLOHA Č. 3 Výsledky průzkumu cyklistické dopravy

Křižovatka Podmokelská × Poštovní – počty zaznamenaných cyklistů

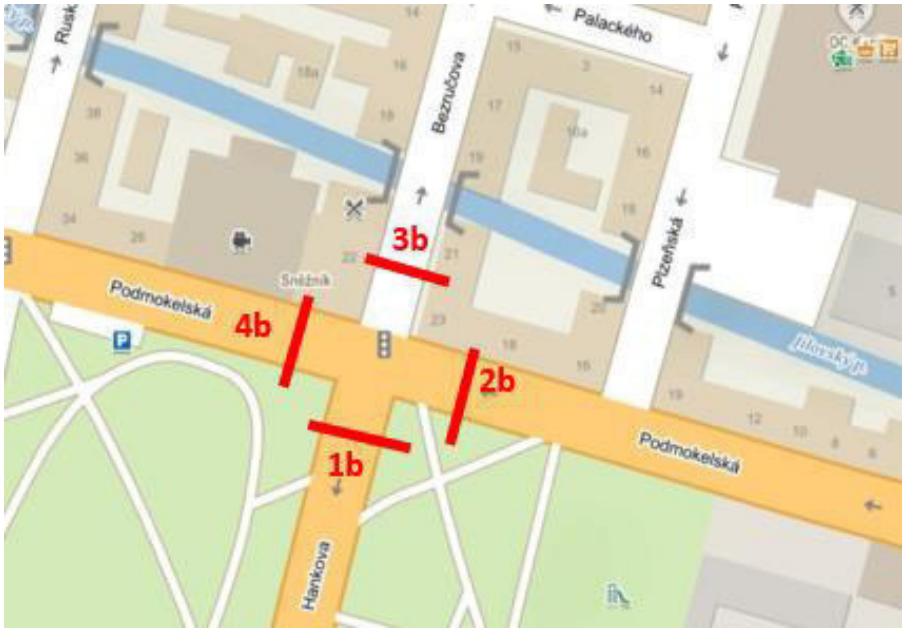
Čas	Profil 1b	Profil 2b	Profil 3b	Profil 4b	Součet
7 - 8	1	1	0	1	**3**
8 - 9	1	1	0	2	**4**
9 - 10	0	1	1	2	**4**
10 - 11	1	0	0	1	**2**
11 - 12	0	0	2	2	**4**
12 - 13	0	1	3	4	**8**
13 - 14	1	3	2	4	**10**
14 - 15	3	1	6	5	**15**
15 - 16	2	6	2	6	**16**
16 - 17	1	3	4	6	**14**
17 - 18	3	2	3	2	**10**
18 - 19	1	2	1	2	**6**
Součet	**14**	**21**	**24**	**37**	**96**




Podmokelská x Poštovní
Počet cyklistů
0
2
4
6
8
10
12
14
16
18
7 - 8
8 - 9
9 - 10
10 - 11
11 - 12
12 - 13
13 - 14
14 - 15
15 - 16
16 - 17
17 - 18
18 - 19
Čas

Křižovatka Podmokelská × Hankova – počty zaznamenaných cyklistů

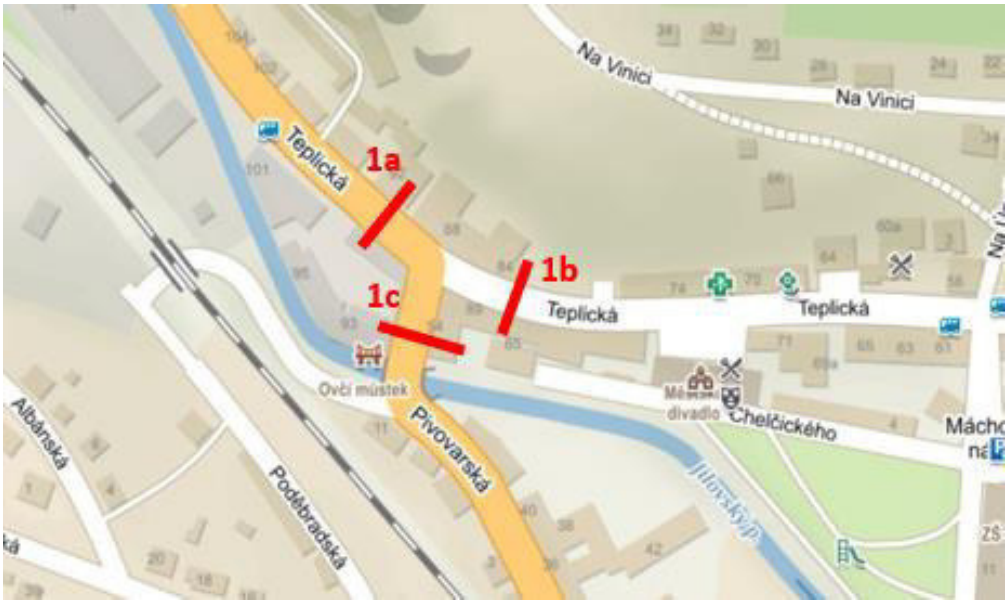
Čas	Profil 1b	Profil 2b	Profil 3b	Profil 4b	Součet
7 - 8	0	1	0	1	**2**
8 - 9	1	2	0	2	**5**
9 - 10	1	2	0	1	**4**
10 - 11	1	1	0	0	**2**
11 - 12	1	2	1	1	**5**
12 - 13	1	4	0	3	**8**
13 - 14	2	4	0	2	**8**
14 - 15	2	5	0	1	**8**
15 - 16	1	6	0	5	**12**
16 - 17	2	5	0	3	**10**
17 - 18	1	2	0	1	**4**
18 - 19	1	3	0	2	**6**
Součet	**14**	**37**	**1**	**22**	**74**

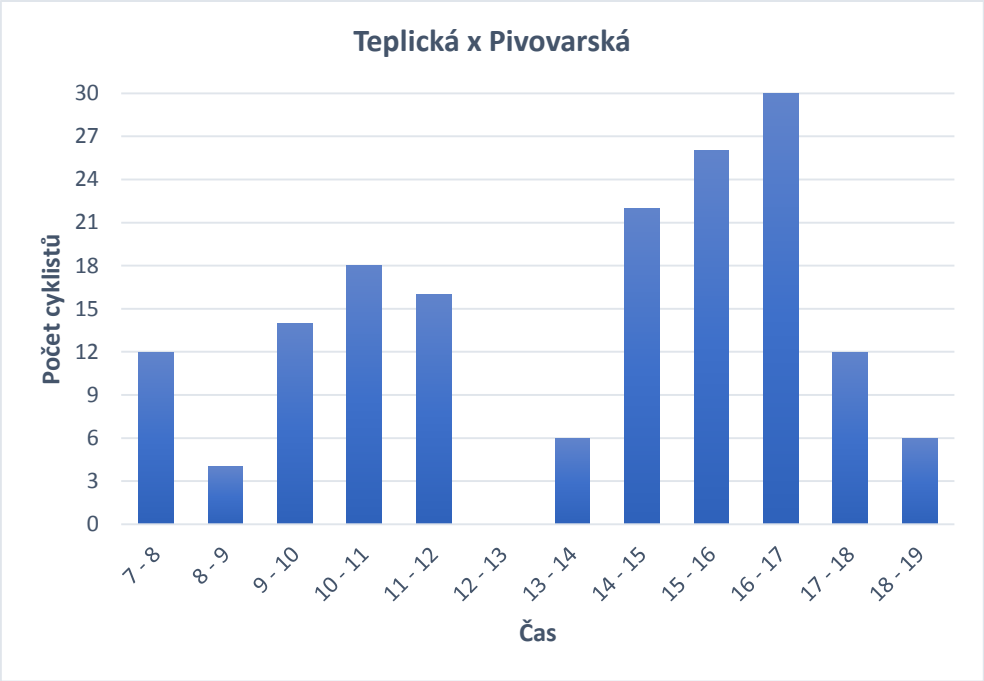



Podmokelská x Hankova
Počet cyklistů
0
2
4
6
8
10
12
14
7 - 8
8 - 9
9 - 10
10 - 11
11 - 12
12 - 13
13 - 14
14 - 15
15 - 16
16 - 17
17 - 18
18 - 19
Čas

Křižovatka Teplická × Pivovarská – počty zaznamenaných cyklistů

Čas	Profil 1a	Profil 1b	Profil 1c	Součet
7 - 8	6	2	4	**12**
8 - 9	2	1	1	**4**
9 - 10	7	3	4	**14**
10 - 11	9	3	6	**18**
11 - 12	8	5	3	**16**
12 - 13	0	0	0	**0**
13 - 14	3	2	1	**6**
14 - 15	11	5	6	**22**
15 - 16	13	7	6	**26**
16 - 17	15	6	9	**30**
17 - 18	6	3	3	**12**
18 - 19	3	0	3	**6**
Součet	**83**	**37**	**46**	**166**

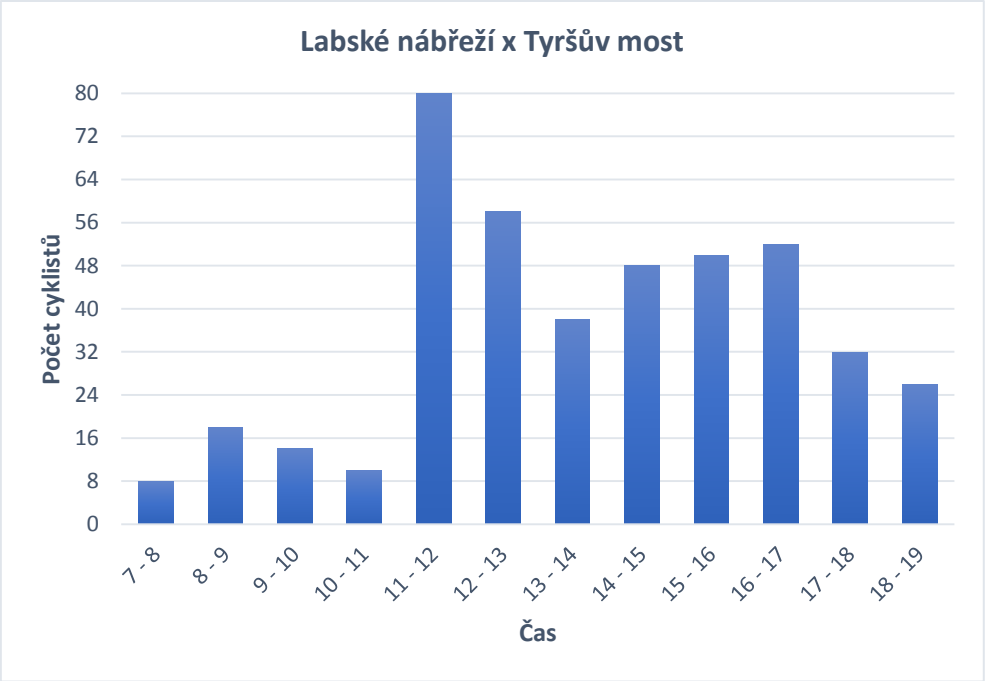



Teplická x Pivovarská
Počet cyklistů
30
27
24
21
18
15
12
9
6
3
0
7 - 8
8 - 9
9 - 10
10 - 11
11 - 12
12 - 13
13 - 14
14 - 15
15 - 16
16 - 17
17 - 18
18 - 19
Čas

Křižovatka Labské nábřeží × Tyršův most – počty zaznamenaných cyklistů

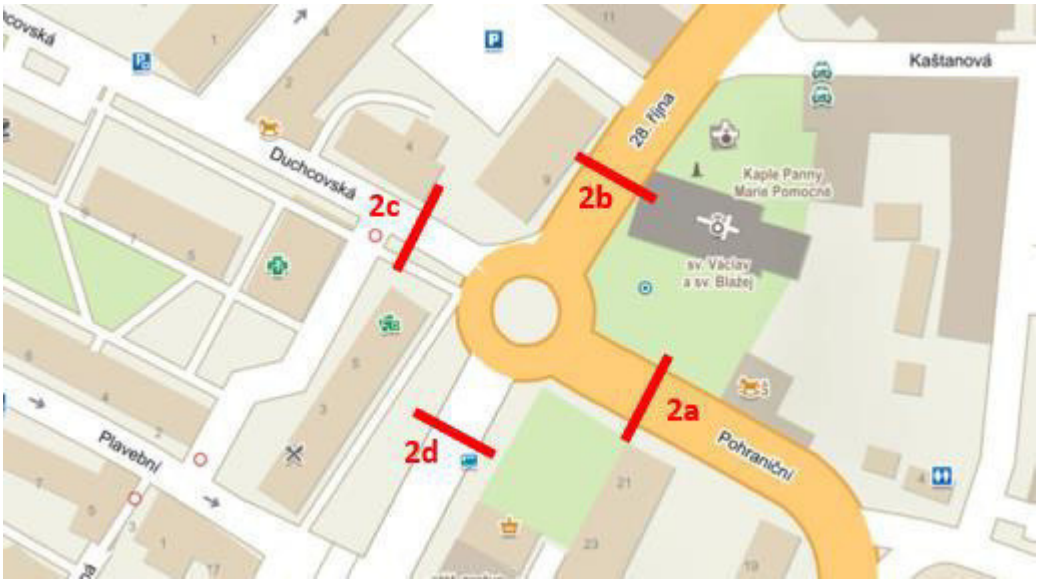
Čas	Profil 2a	Profil 2b	Profil 2c	Součet
7 - 8	3	4	1	**8**
8 - 9	9	8	1	**18**
9 - 10	7	5	2	**14**
10 - 11	5	3	2	**10**
11 - 12	40	30	10	**80**
12 - 13	29	5	24	**58**
13 - 14	19	7	12	**38**
14 - 15	24	15	9	**48**
15 - 16	25	15	10	**50**
16 - 17	26	11	15	**52**
17 - 18	16	12	4	**32**
18 - 19	13	7	6	**26**
Součet	**216**	**122**	**96**	**434**

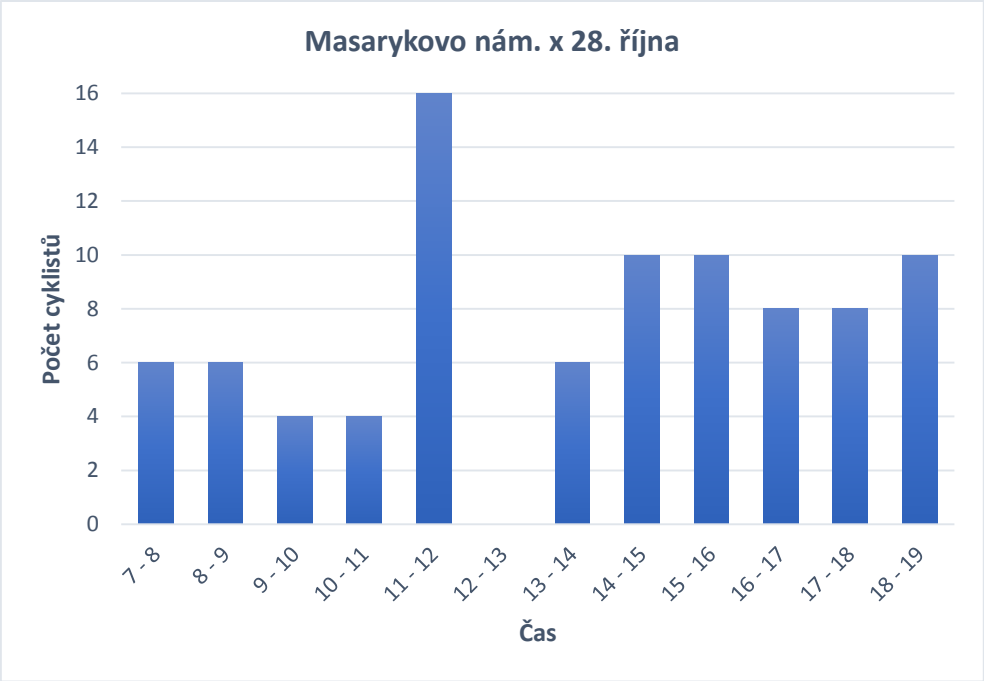



Labské nábřeží x Tyršův most
Počet cyklistů
80
72
64
56
48
40
32
24
16
8
0
7 - 8
8 - 9
9 - 10
10 - 11
11 - 12
12 - 13
13 - 14
14 - 15
15 - 16
16 - 17
17 - 18
18 - 19
Čas

Křižovatka Masarykovo náměstí × 28. října – počty zaznamenaných cyklistů

Čas	Profil 2a	Profil 2b	Profil 2c	Profil 2d	Součet
7 - 8	1	2	1	2	6
8 - 9	4	1	1	0	6
9 - 10	1	1	0	2	4
10 - 11	2	0	0	2	4
11 - 12	3	4	3	6	16
12 - 13	0	0	0	0	0
13 - 14	2	1	0	3	6
14 - 15	3	2	2	3	10
15 - 16	5	1	1	3	10
16 - 17	4	1	0	3	8
17 - 18	2	2	2	2	8
18 - 19	3	2	0	5	10
Součet	**30**	**17**	**10**	**31**	**88**

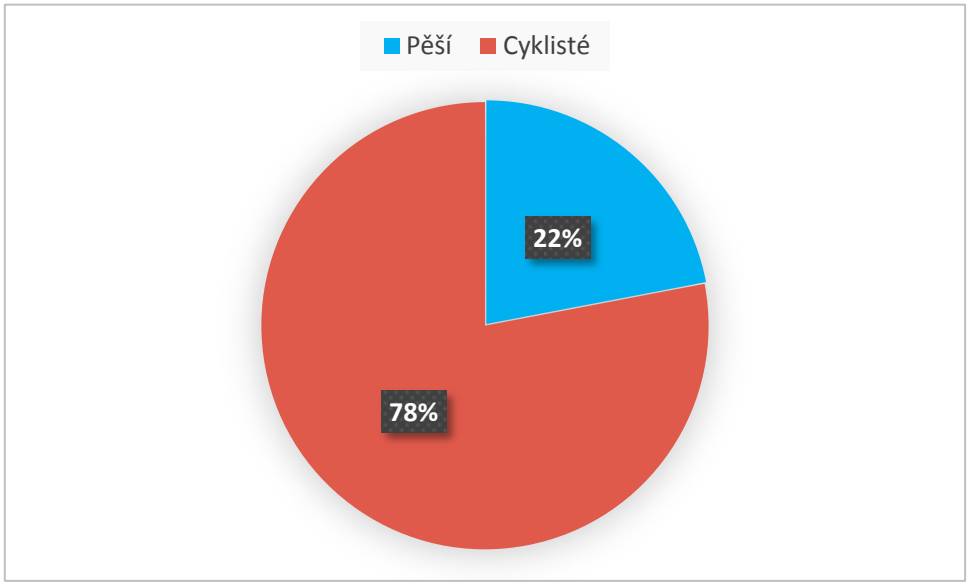



Masarykovo nám. x 28. října
Počet cyklistů
16
14
12
10
8
6
4
2
0
7 - 8
8 - 9
9 - 10
10 - 11
11 - 12
12 - 13
13 - 14
14 - 15
15 - 16
16 - 17
17 - 18
18 - 19
Čas

Měření návštěvnosti na Labské stezce

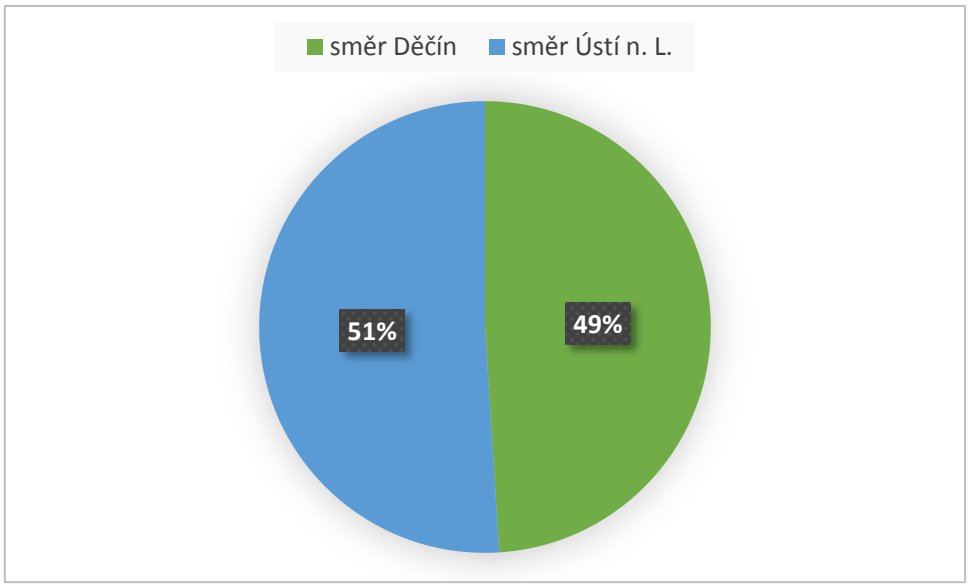
Návštěvnost pěších a cyklistů za období 1.10.2017 – 30.9.2018

Pěší	**35 747**	**22%**
Cyklisté	128 269	**78%**
Součet	**164 016**	



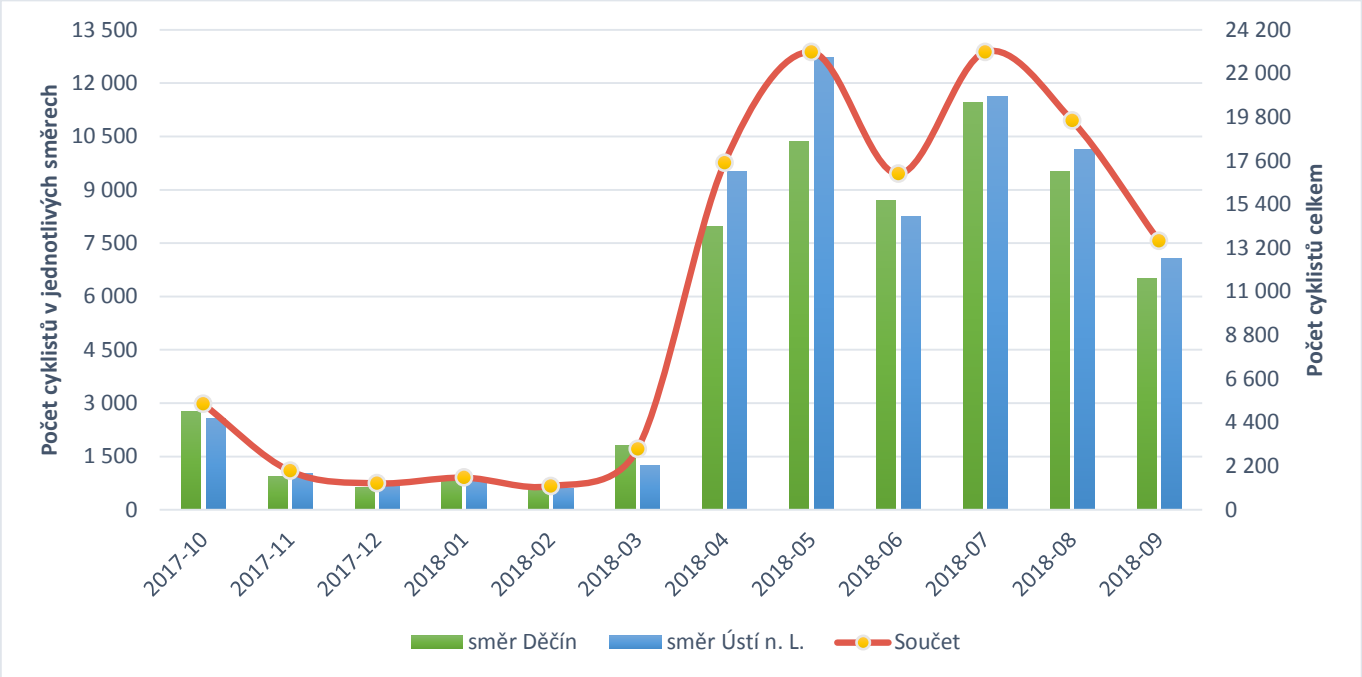
Návštěvnost podle směru (pěší i cyklisté) za období 1.10.2017 – 30.9.2018

směr Děčín	**80 778**	**49%**
směr Ústí n. L.	83 238	**51%**
Součet	**164 016**	



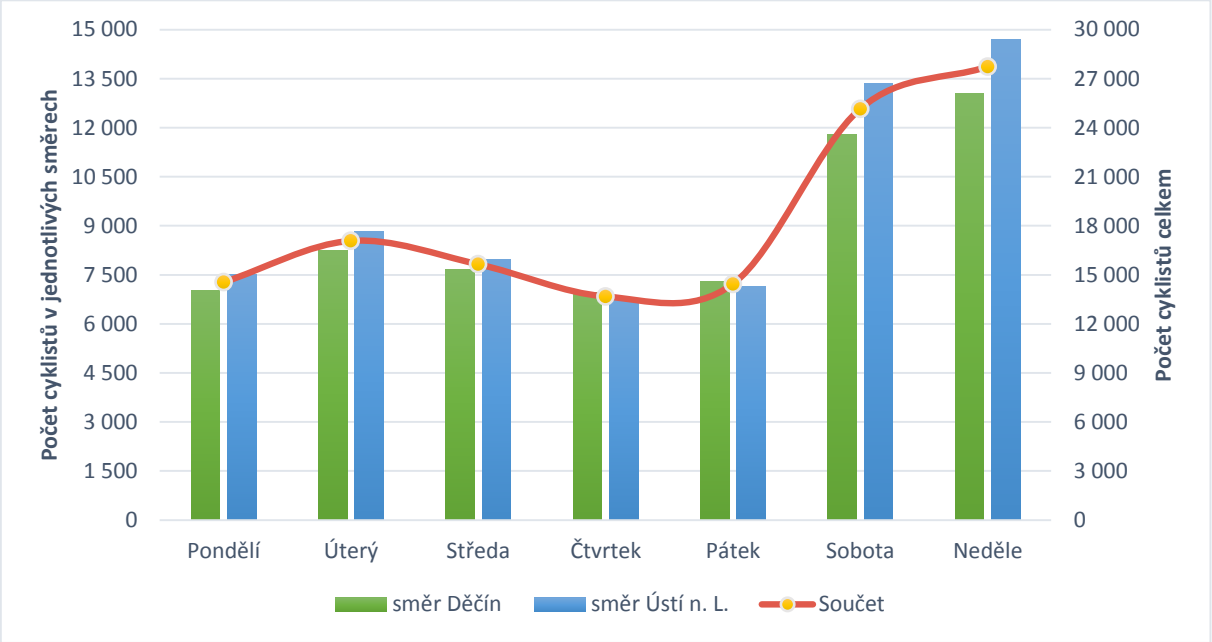
Návštěvnost cyklistů za období 1.10.2017 – 30.9.2018

Období	směr Děčín	směr Ústí n. L.	Součet
2017-10	2 766	2 570	**5 336**
2017-11	938	1 020	**1 958**
2017-12	618	715	**1 333**
2018-01	800	822	**1 622**
2018-02	594	602	**1 196**
2018-03	1 816	1 253	**3 069**
2018-04	7 959	9 525	**17 484**
2018-05	10 365	12 709	**23 074**
2018-06	8 688	8 246	**16 934**
2018-07	11 450	11 631	**23 081**
2018-08	9 505	10 120	**19 625**
2018-09	6 500	7 057	**13 557**
Součet	**61 999**	**66 270**	**128 269**



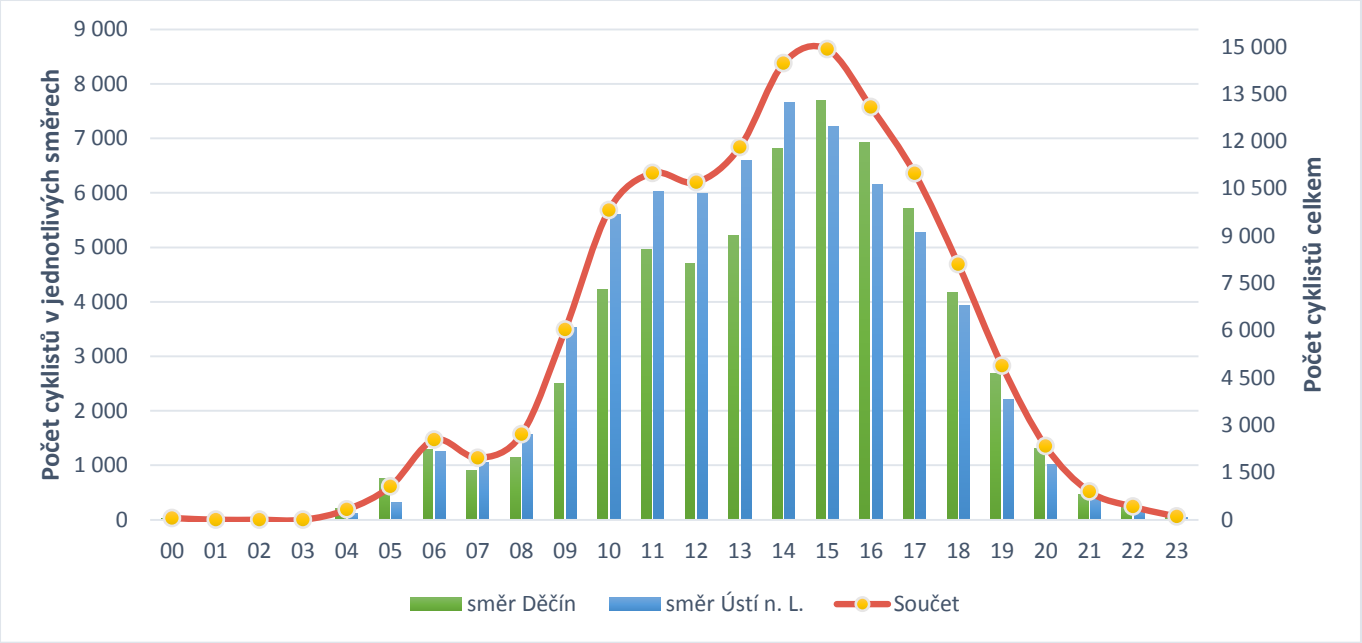
Návštěvnost cyklistů po dnech za období 1.10.2017 – 30.9.2018

Dny	směr Děčín	směr Ústí n. L.	Součet
Pondělí	7 032	7 513	**14 545**
Úterý	8 238	8 836	**17 074**
Středa	7 667	7 983	**15 650**
Čtvrtek	6 949	6 730	**13 679**
Pátek	7 291	7 146	**14 437**
Sobota	11 783	13 367	**25 150**
Neděle	13 039	14 695	**27 734**
Součet	61 999	66 270	**128 269**



Intenzity cyklistů po hodinách za období 1.10.2017 – 30.9.2018

Hodiny	směr Děčín	směr Ústí n. L.	Součet
00	15	41	**56**
01			**0**
02			**0**
03			**0**
04	201	120	**321**
05	751	310	**1 061**
06	1 281	1 254	**2 535**
07	912	1 047	**1 959**
08	1 139	1 571	**2 710**
09	2 493	3 533	**6 026**
10	4 217	5 599	**9 816**
11	4 962	6 031	**10 993**
12	4 710	5 991	**10 701**
13	5 217	6 602	**11 819**
14	6 813	7 661	**14 474**
15	7 701	7 217	**14 918**
16	6 926	6 155	**13 081**
17	5 708	5 273	**10 981**
18	4 163	3 937	**8 100**
19	2 687	2 201	**4 888**
20	1 313	1 018	**2 331**
21	471	424	**895**
22	230	183	**413**
23	49	50	**99**
Součet	**61 959**	**66 218**	**128 177**


Počet cyklistů v jednotlivých směrech
9 000
8 000
7 000
6 000
5 000
4 000
3 000
2 000
1 000
0
15 000
13 500
12 000
10 500
9 000
7 500
6 000
4 500
3 000
1 500
0
Počet cyklistů celkem
00 01 02 03 04 05 06 07 08 09 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23
směr Děčín
směr Ústí n. L.
Součet

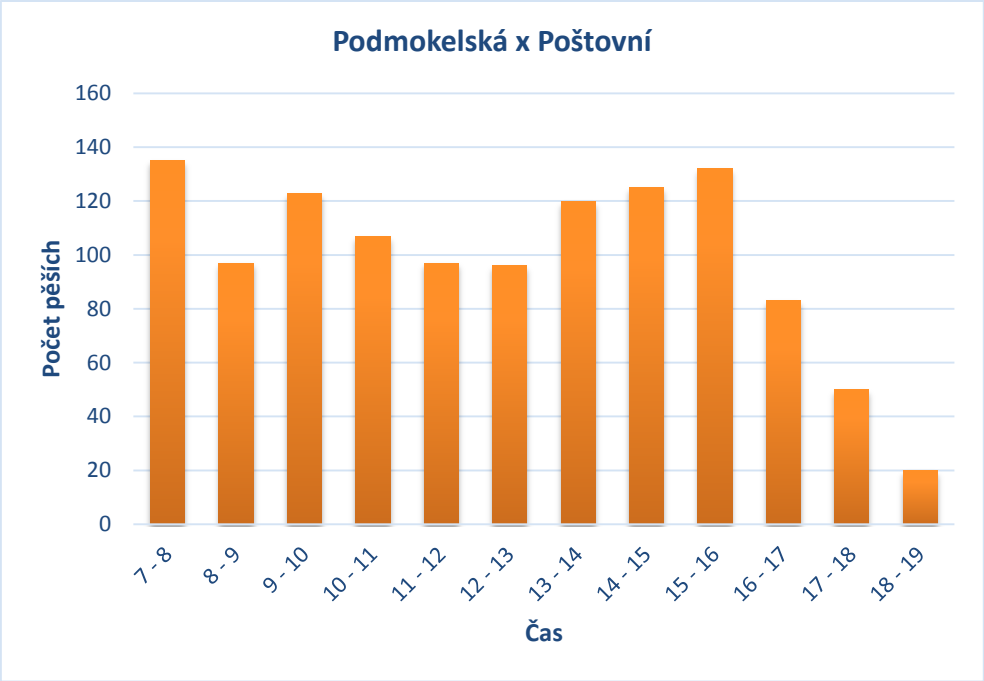
PŘÍLOHA Č. 4 Výsledky průzkumu pěší dopravy

Gateway to solutions

Křižovatka Podmokelská × Poštovní – počty zaznamenaných chodců na přechodech pro chodce

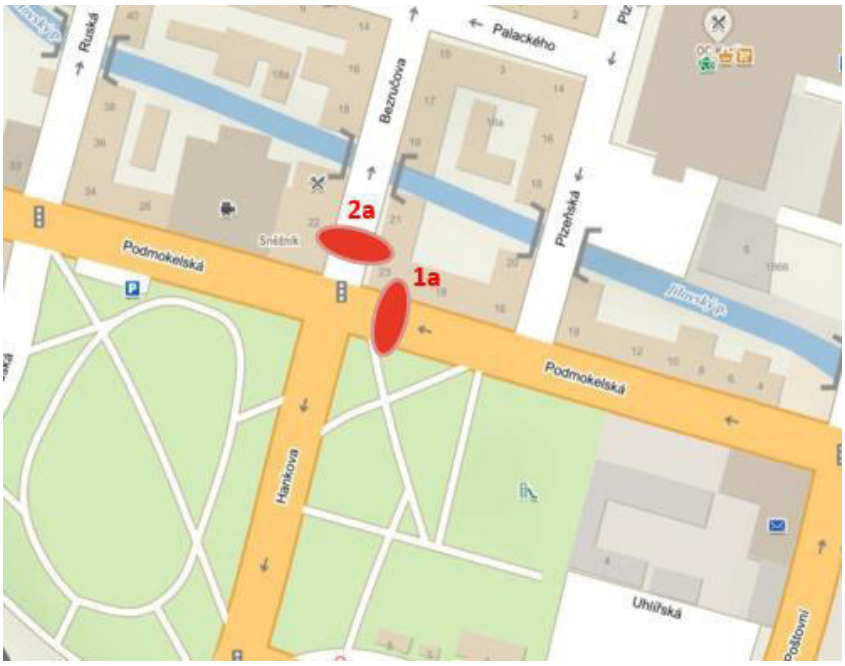
Čas	Profil 1a
7 - 8	135
8 - 9	97
9 - 10	123
10 - 11	107
11 - 12	97
12 - 13	96
13 - 14	120
14 - 15	125
15 - 16	132
16 - 17	83
17 - 18	50
18 - 19	20
Součet	1 185

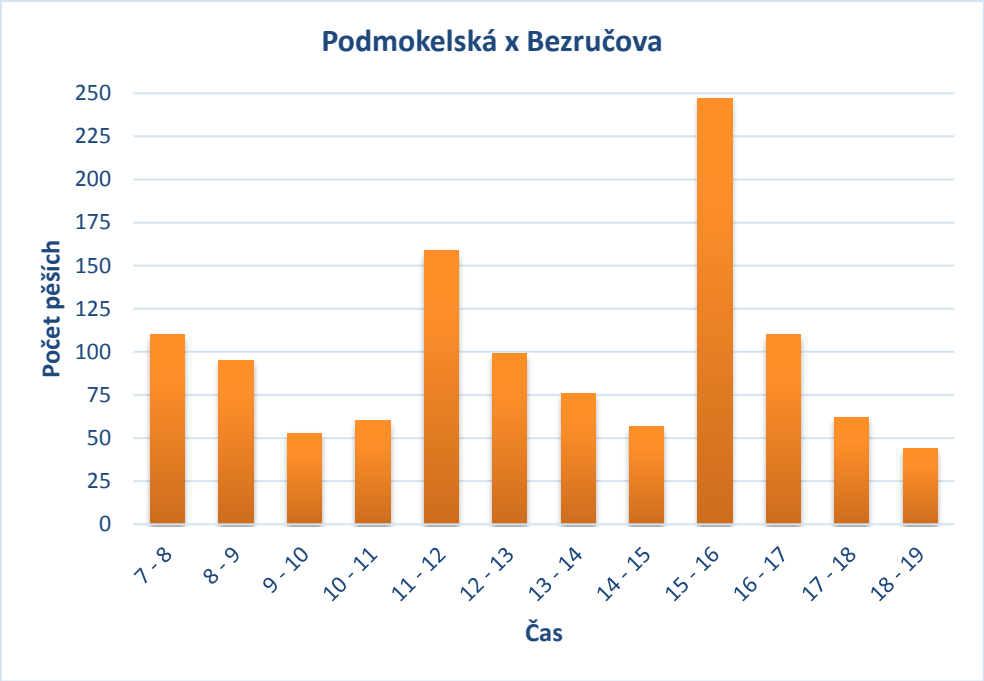



Podmokelská x Poštovní
160
140
120
100
80
60
40
20
0
Počet pěších
7 - 8
8 - 9
9 - 10
10 - 11
11 - 12
12 - 13
13 - 14
14 - 15
15 - 16
16 - 17
17 - 18
18 - 19
Čas

Křižovatka Podmokelská × Bezručova – počty zaznamenaných chodců na přechodech pro chodce

Čas	Profil 1a	Profil 2a	Součet
7 - 8	72	38	110
8 - 9	73	22	95
9 - 10	35	18	53
10 - 11	38	22	60
11 - 12	105	54	159
12 - 13	73	26	99
13 - 14	54	22	76
14 - 15	32	25	57
15 - 16	163	84	247
16 - 17	72	38	110
17 - 18	45	17	62
18 - 19	32	12	44
Součet	794	378	1 172

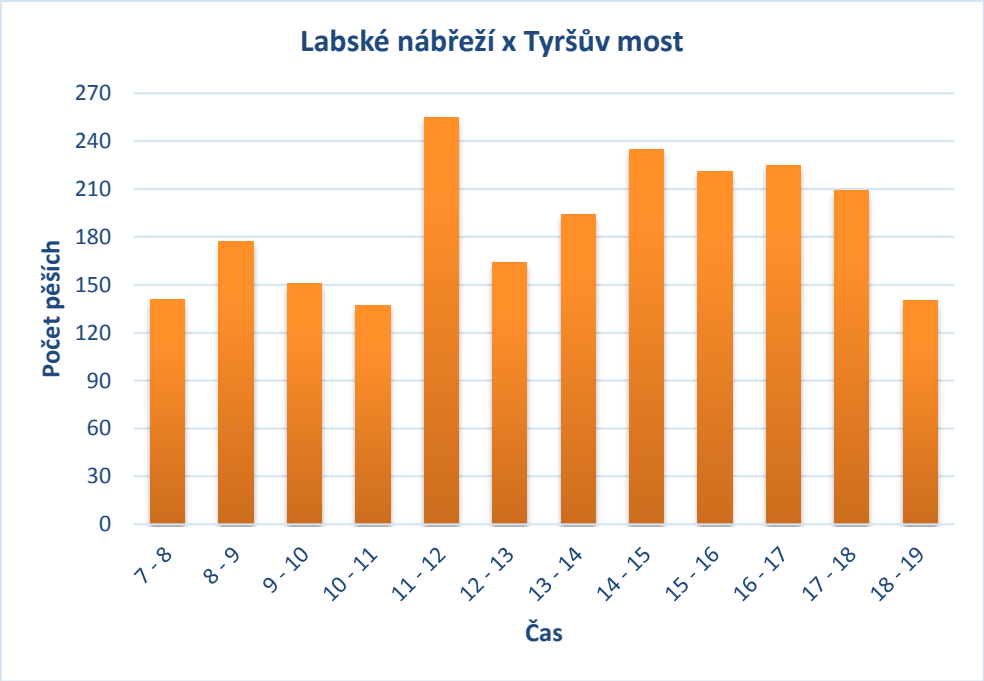



Podmokelská x Bezručova
Počet pěších
250
225
200
175
150
125
100
75
50
25
0
7 - 8
8 - 9
9 - 10
10 - 11
11 - 12
12 - 13
13 - 14
14 - 15
15 - 16
16 - 17
17 - 18
18 - 19
Čas

Křižovatka Labské nábřeží × Tyršův most – počty zaznamenaných chodců na přechodech pro chodce

Čas	Profil 1a	Profil 1b	Součet
7 - 8	91	50	141
8 - 9	108	69	177
9 - 10	105	46	151
10 - 11	96	41	137
11 - 12	155	100	255
12 - 13	114	50	164
13 - 14	117	77	194
14 - 15	143	92	235
15 - 16	137	84	221
16 - 17	140	85	225
17 - 18	129	80	209
18 - 19	86	54	140
Součet	1 421	828	2 249

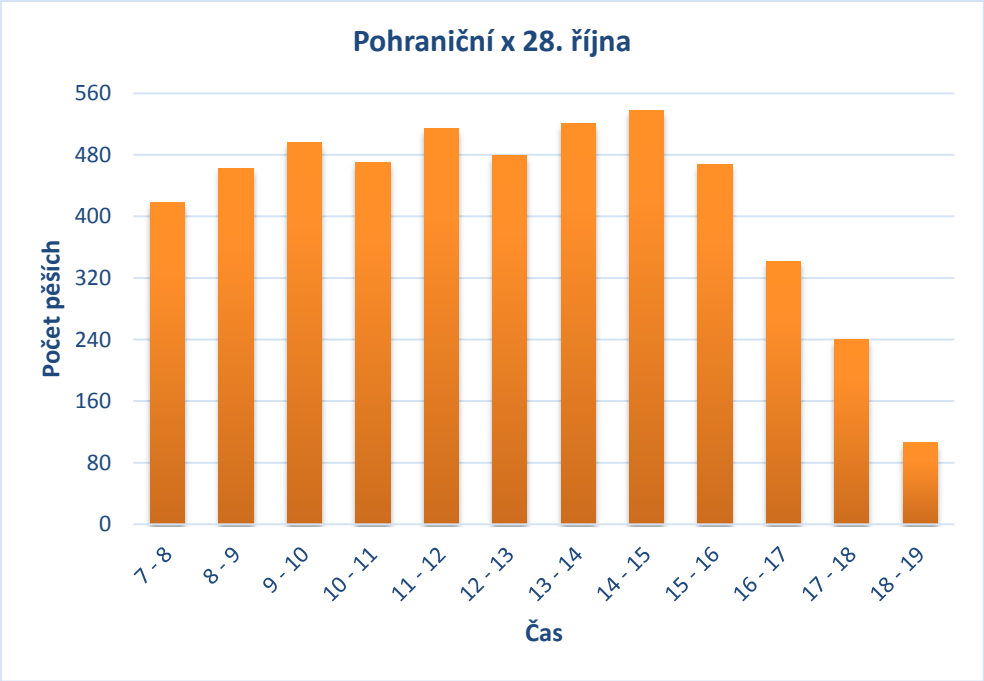



Labské nábřeží x Tyršův most
Počet pěších
270
240
210
180
150
120
90
60
30
0
7 - 8
8 - 9
9 - 10
10 - 11
11 - 12
12 - 13
13 - 14
14 - 15
15 - 16
16 - 17
17 - 18
18 - 19
Čas

Křižovatka Pohraniční × 28. října – počty zaznamenaných chodců na přechodech pro chodce

Čas	Profil 1a	Profil 1b	Profil 1c	Součet
7 - 8	119	149	150	418
8 - 9	121	117	224	462
9 - 10	179	103	214	496
10 - 11	154	98	218	470
11 - 12	153	129	232	514
12 - 13	141	112	227	480
13 - 14	193	117	211	521
14 - 15	157	160	221	538
15 - 16	144	128	196	468
16 - 17	109	78	155	342
17 - 18	84	60	96	240
18 - 19	35	29	42	106
Součet	1 589	1 280	2 186	5 055

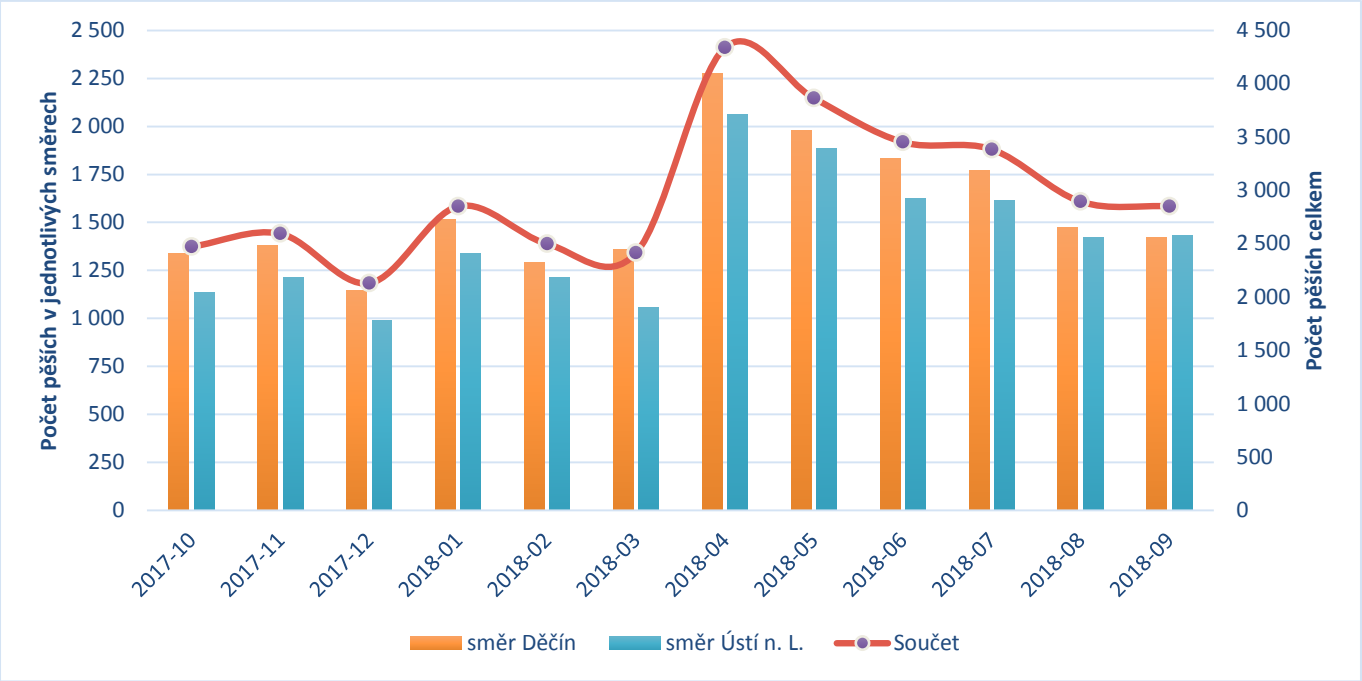



Pohraniční x 28. října
Počet pěších
560
480
400
320
240
160
80
0
7 - 8
8 - 9
9 - 10
10 - 11
11 - 12
12 - 13
13 - 14
14 - 15
15 - 16
16 - 17
17 - 18
18 - 19
Čas

Měření návštěvnosti na Labské stezce

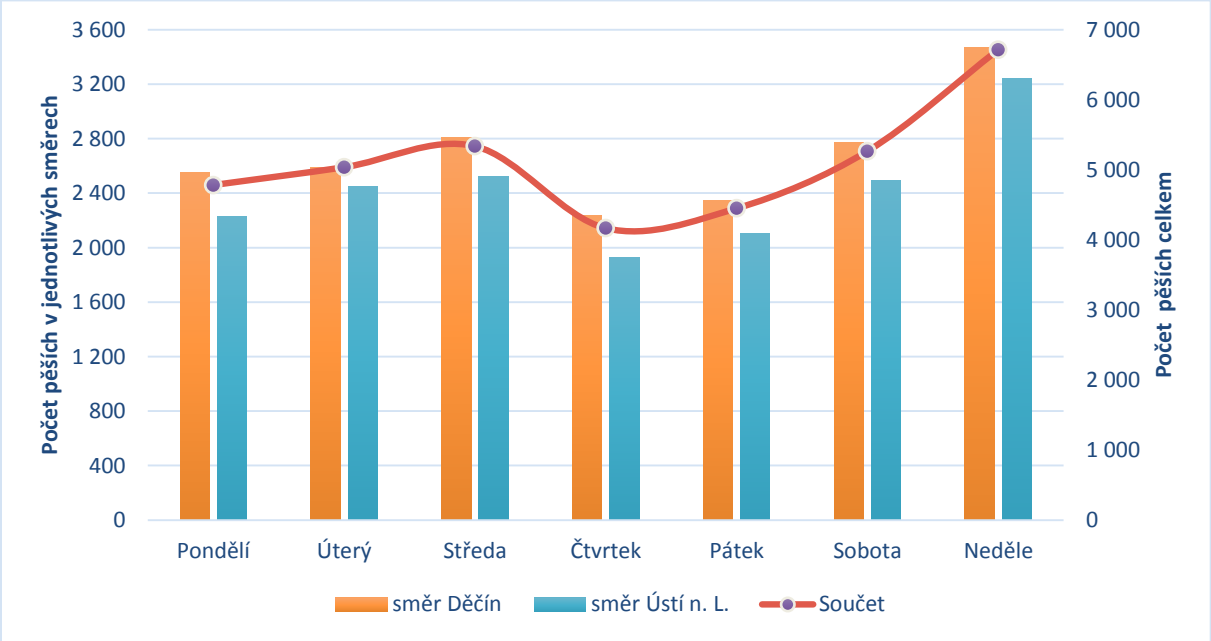
Návštěvnost pěších za období 1.10.2017 – 30.9.2018

Období	směr Děčín	směr Ústí n. L.	Součet
2017-10	1 337	1 135	**2 472**
2017-11	1 380	1 214	**2 594**
2017-12	1 143	987	**2 130**
2018-01	1 515	1 336	**2 851**
2018-02	1 289	1 210	**2 499**
2018-03	1 360	1 054	**2 414**
2018-04	2 276	2 063	**4 339**
2018-05	1 980	1 884	**3 864**
2018-06	1 832	1 621	**3 453**
2018-07	1 771	1 614	**3 385**
2018-08	1 474	1 421	**2 895**
2018-09	1 422	1 429	**2 851**
Součet	**18 779**	**16 968**	**35 747**



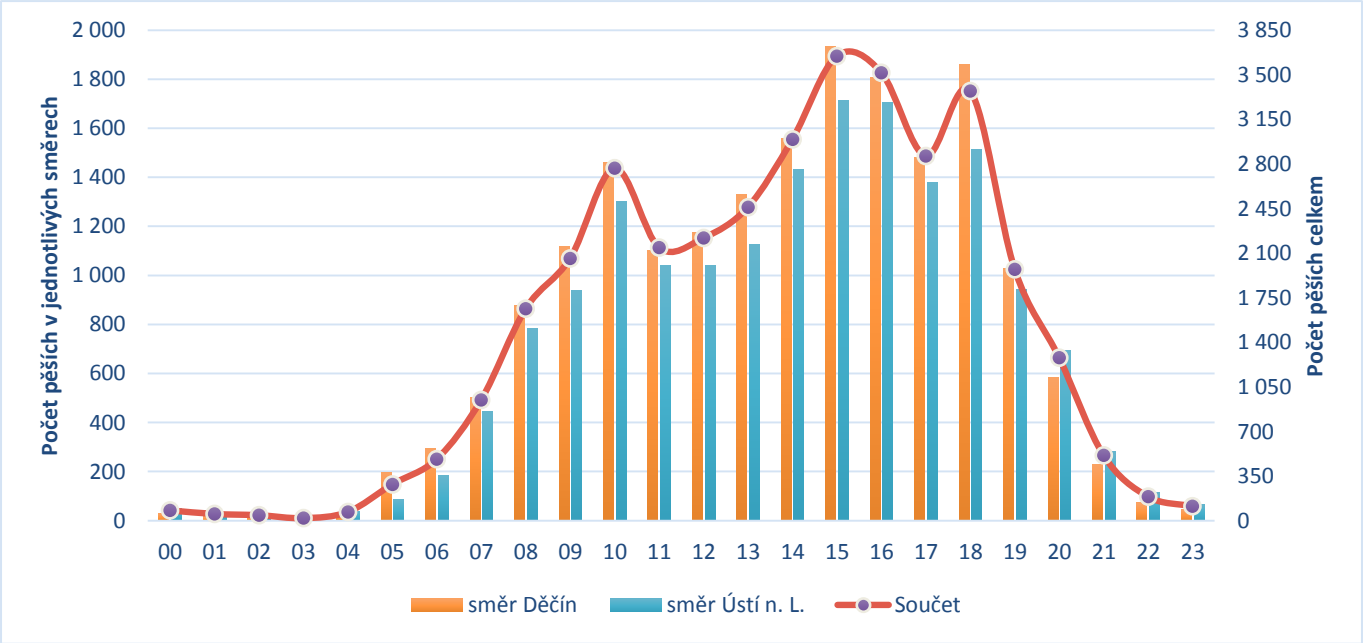
Návštěvnost pěších po dnech za období 1.10.2017 – 30.9.2018

Dny	směr Děčín	směr Ústí n. L.	Součet
Pondělí	2 555	2 227	**4 782**
Úterý	2 590	2 446	**5 036**
Středa	2 810	2 526	**5 336**
Čtvrtek	2 236	1 930	**4 166**
Pátek	2 344	2 105	**4 449**
Sobota	2 771	2 494	**5 265**
Neděle	3 473	3 240	**6 713**
Součet	18 779	16 968	**35 747**



Návštěvnost pěších po hodinách za období 1.10.2017 – 30.9.2018

Hodiny	směr Děčín	směr Ústí n. L.	Součet
00	30	50	**80**
01	16	36	**52**
02	20	22	**42**
03	5	14	**19**
04	28	40	**68**
05	196	89	**285**
06	297	186	**483**
07	504	444	**948**
08	879	785	**1 664**
09	1 119	940	**2 059**
10	1 463	1 303	**2 766**
11	1 103	1 040	**2 143**
12	1 178	1 041	**2 219**
13	1 332	1 129	**2 461**
14	1 560	1 433	**2 993**
15	1 934	1 714	**3 648**
16	1 810	1 707	**3 517**
17	1 482	1 381	**2 863**
18	1 860	1 513	**3 373**
19	1 031	942	**1 973**
20	583	696	**1 279**
21	231	281	**512**
22	73	115	**188**
23	45	67	**112**
Součet	**18 779**	**16 968**	**35 747**


Počet pěších v jednotlivých směrech
Počet pěších celkem
2 000
1 800
1 600
1 400
1 200
1 000
800
600
400
200
0
3 850
3 500
3 150
2 800
2 450
2 100
1 750
1 400
1 050
700
350
0
00 01 02 03 04 05 06 07 08 09 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23
směr Děčín
směr Ústí n. L.
Součet

PŘÍLOHA Č. 5 Výsledky sociodopravního průzkumu – závěrečná zpráva

Gateway to solutions

Dopravní průzkum Děčín

Závěrečná zpráva

Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost

Pro Royal HaskoningDHV a Statutární město Děčín zpracovala agentura NMS Market Research v Praze dne 14.12. 2018

Obsah

- Situace a cíle
- Metodologie
- Hlavní zjištění
- Detailní zjištění
  - Domácnosti
  - Jednotlivé osoby
- Kontakty









Situace a cíle průzkumu

Průzkum dopravního chování je jedním z podkladů pro tvorby SUMF – **Sustainable Urban Mobility Framework**, který je podmínkou pro čerpání prostředků z evropských fondů a je vyžadován Evropskou komisí.



Cílem průzkumu dopravního chování bylo zjistit **základní charakteristiky o domácnostech a jednotlivcích**, které mají **trvalé bydliště na území města Děčína**.

Za domácnosti byly zjišťovány **údaje o vlastnictví dopravních prostředků a časových jízdenek**. Za jednotlivce v domácnostech od věku 6 let byly primárně zjišťovány **všechny uskutečněné cesty v průběhu jednoho pracovního dne a také pravidelné cesty v nepracovní den**.

U jednotlivců bylo také zjišťováno **využívání jednotlivých dopravních prostředků**, které jsou v domácnostech k dispozici.

Metodologie

Cílová skupina

Reprezentativní vzorek domácností s bydlištěm v Děčíně a osob v těchto domácnostech starších 6 let.
Celkový vzorek **1 000** domácností.

Design průzkumu

Sběr dat v on-line aplikaci se stanovením struktury vzorku podle počtu a struktury domácností v základních sídelních jednotkách.
Sběr dat proběhl v období **od 13.9. do 21.11.2018**.

Obsah průzkumu

Údaje o **vlastnictví dopravních prostředků a časových jízdenek.**

Uskutečněné cesty v průběhu jednoho pracovního dne a také pravidelné cesty v nepracovní den.
Tato zpráva obsahuje pouze údaje, které se netýkají cestovního deníku a uskutečněných cest.

Složení vzorku

Domácnosti		N=1000
Typ domácnosti	Pouze jeden dospělý	28 %
	Více dospělých, bez dětí	26 %
	S dětmi do 18 let	46 %
Počet osob (6 let a více)	1 člen	30 %
	2 členové	31 %
	3 členové	15 %
	4 členové	19 %
	5 členů	4 %
	6 či více členů	1 %
Počet dětí 6-18 let	Bez dětí	61 %
	1 dítě	21 %
	2 děti	16 %
	3 či více děti	2 %
Čistý příjem	Do 15.000 Kč	12 %
	15.001–30.000 Kč	31 %
	30.001–50.000 Kč	31 %
	50.001 Kč a více	13 %
	Neudáno	13 %
Nejvyšší vzdělání	Základní, vyučen/a	20 %
	Středoškolské, VOŠ	51 %
	Vysokoškolské	29 %
Počet ekonomicky aktivních	Nikdo	18 %
	Jeden člověk	40 %
	Dva lidé	36 %
	Tři lidé či více	7 %

Osoby		N=2656
Pohlaví	Muži	48 %
	Ženy	52 %
Věk	6-17 let	13 %
	18-29 let	15 %
	30-39 let	17 %
	40-49 let	17 %
	50-59 let	14 %
	60 let a více	24 %
Vzdělání	Základní	19 %
	Vyučen/a	32 %
	Středoškolské, VOŠ	35 %
	Vysokoškolské	14 %
Ekonomické postavení	Zaměstnanec	46 %
	Důchodce	22 %
	Žák, student, učeň	19 %
	OSVČ	5 %
	Podnikatel	2 %
	Nezaměstnaný	2 %
	Ostatní	4 %
Tělesná mobilita	Omezená	7 %
	Bez omezení	93 %

Městská část	Domácností N=1000	Osob N=2656
Centrum	172 (17 %)	411 (15 %)
Podmokly	136 (14 %)	349 (13 %)
Bynov	108 (11 %)	298 (11 %)
Letná	75 (8 %)	197 (7 %)
Staré Město	73 (7 %)	167 (6 %)
Nové Město	71 (7 %)	188 (7 %)
Boletice nad Labem	54 (5 %)	142 (5 %)
Chrochvice	50 (5 %)	115 (4 %)
Březiny	42 (4 %)	107 (4 %)
Bělá	27 (3 %)	70 (3 %)
Krásný Studenec	22 (2 %)	68 (3 %)
Nebočady	17 (2 %)	62 (2 %)
Horní Oldřichov	16 (2 %)	41 (2 %)
Folknáře	16 (2 %)	47 (2 %)
Václavov	14 (1 %)	39 (1 %)
Vilsnice	13 (1 %)	38 (1 %)
Jalůvčí	13 (1 %)	35 (1 %)
Dolní Žleb	11 (1 %)	44 (2 %)
Křešice	10 (1 %)	27 (1 %)
Popovice	7 (1 %)	17 (1 %)
Bechlejovice	6 (1 %)	13 (0 %)
Velká Veleň	6 (1 %)	21 (1 %)
Prostřední Žleb	5 (1 %)	15 (1 %)
Nová Ves	5 (1 %)	14 (1 %)
Chmelnice	5 (1 %)	15 (1 %)
Rozbělesy	4 (0 %)	8 (0 %)
Loubí	4 (0 %)	15 (1 %)
Chlum	4 (0 %)	17 (1 %)
Lesná	4 (0 %)	10 (0 %)
Dolní Oldřichov	3 (0 %)	17 (1 %)
Přípeř	3 (0 %)	11 (0 %)
Horní Žleb	2 (0 %)	17 (1 %)
Čechy	2 (0 %)	11 (0 %)
Maxičky	1 (0 %)	10 (0 %)
Hoštice nad Labem	0 (0 %)	0 (0 %)

Hlavní zjištění

nms
MARKET RESEARCH
We make sense

Hlavní zjištění



Auto má k dispozici (soukromé či služební) 75 % domácností.

- více než 1 automobil má 28% domácností
- může ho nezávisle používat 64 % dospělých obyvatel
- využívají ho častěji muži, lidé středního věku, s vyšším vzděláním a příjmem, podnikatelé a OSVČ



Motorku má k dispozici 7 % domácností.

- může ji nezávisle používat 8 % dospělých obyvatel
- je využívána častěji občany z okrajových lokalit města
- využívají ji převážně muži, nejvíce podnikatelé, lidé vyššího středního věku, s vyšším příjmem
- neslouží jako náhrada osobního auta, ale jeho doplněk



Kolo má k dispozici 75 % domácností.

- může ho nezávisle používat 63 % obyvatel města
- využívají ho více lidé z domácností s vyšším příjmem, využití klesá po 50. roce věku
- není protipólem využití auta nebo motocyklu, ale doplňkem



Časovou jízdenku má alespoň jeden člověk ve 43 % domácností.

- časovou jízdenku má 26 % obyvatel města
- je více využívána ženami, lidmi s nižším vzděláním a příjmem
- typickým uživatelem je žák / učeň / student, je málo využívána podnikateli a OSVČ
- slouží jako náhrada individuální dopravy motorovým vozidlem

Detailní zjištění

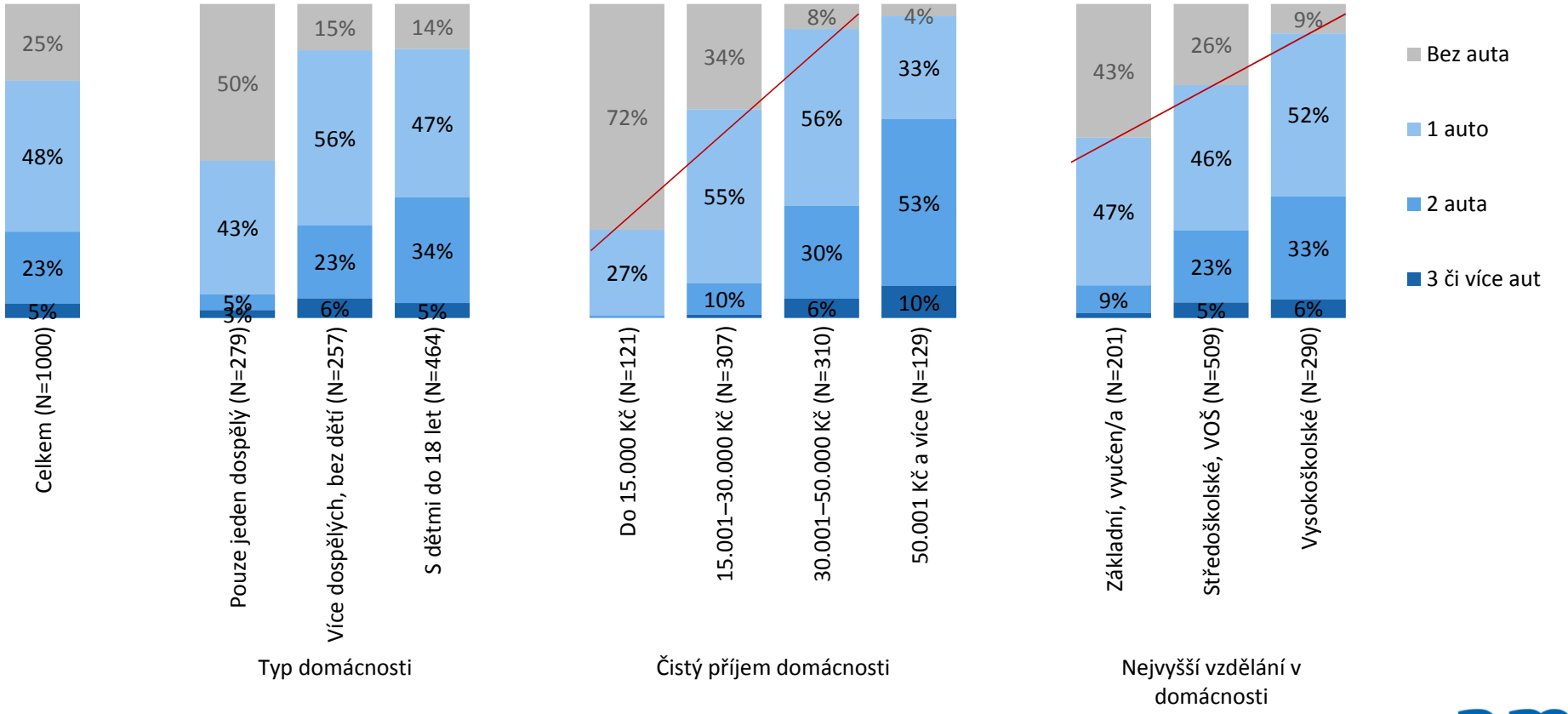
nms MARKET RESEARCH
We make sense

Domácnosti

Vlastnictví osobních automobilů

domácnosti

Alespoň jeden automobil vlastní v Děčíně 3/4 domácností. Tento podíl roste se vzděláním (je-li v domácnosti vysokoškolák, dosahuje 90 %) a s příjmem domácnosti (u příjmů nad 50 tis. Kč je míra vlastnictví téměř stoprocentní). Míra vlastnictví automobilu je poměrně homogenní napříč městskými částmi.

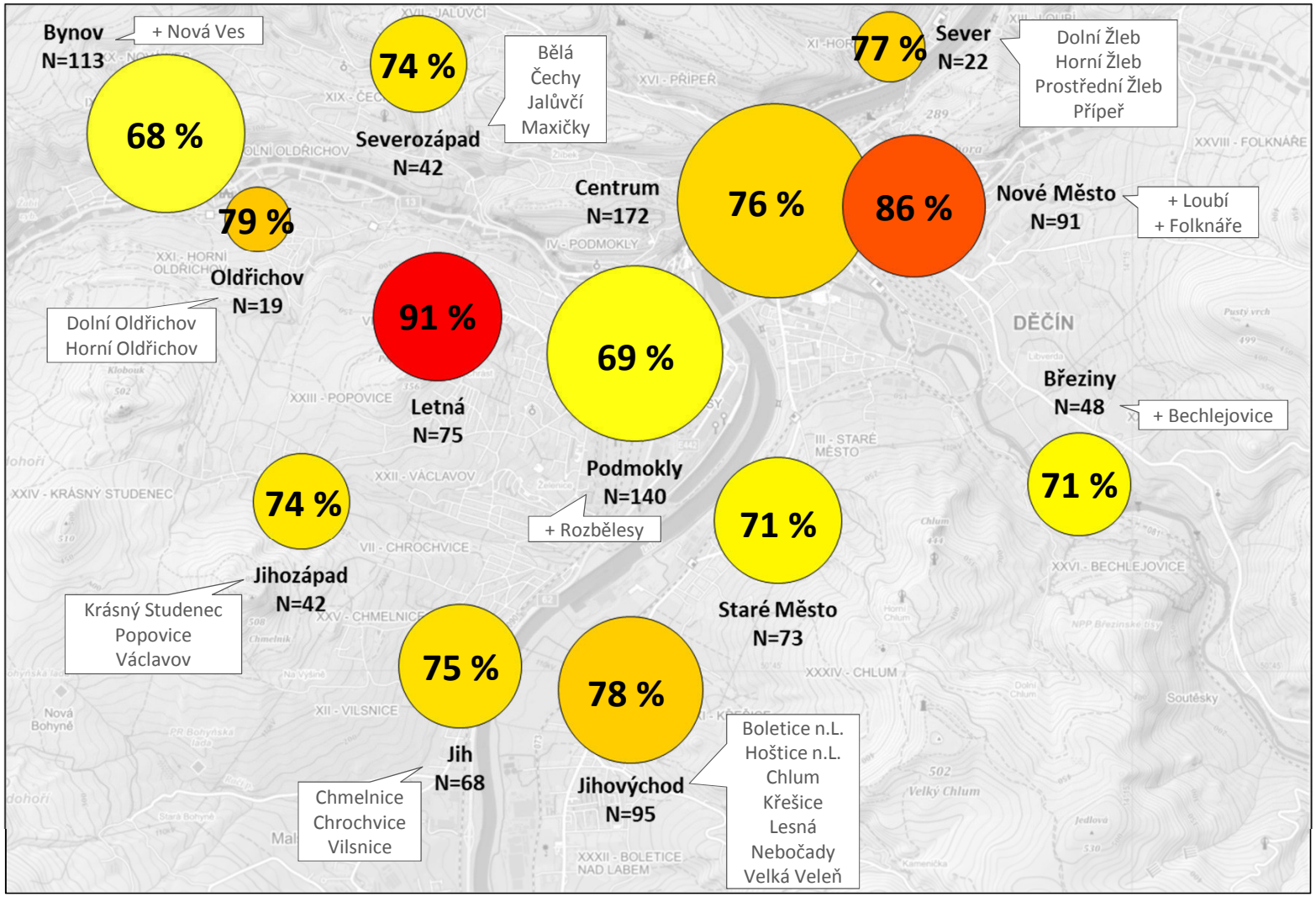


Q: Kolik osobních automobilů je ve Vaší domácnosti? (včetně služebních využívaných i soukromě) (N=1000)

Vlastnictví osobních automobilů

domácnosti

76 %
Děčín
N=1000



Podíl domácností
s alespoň 1 autem

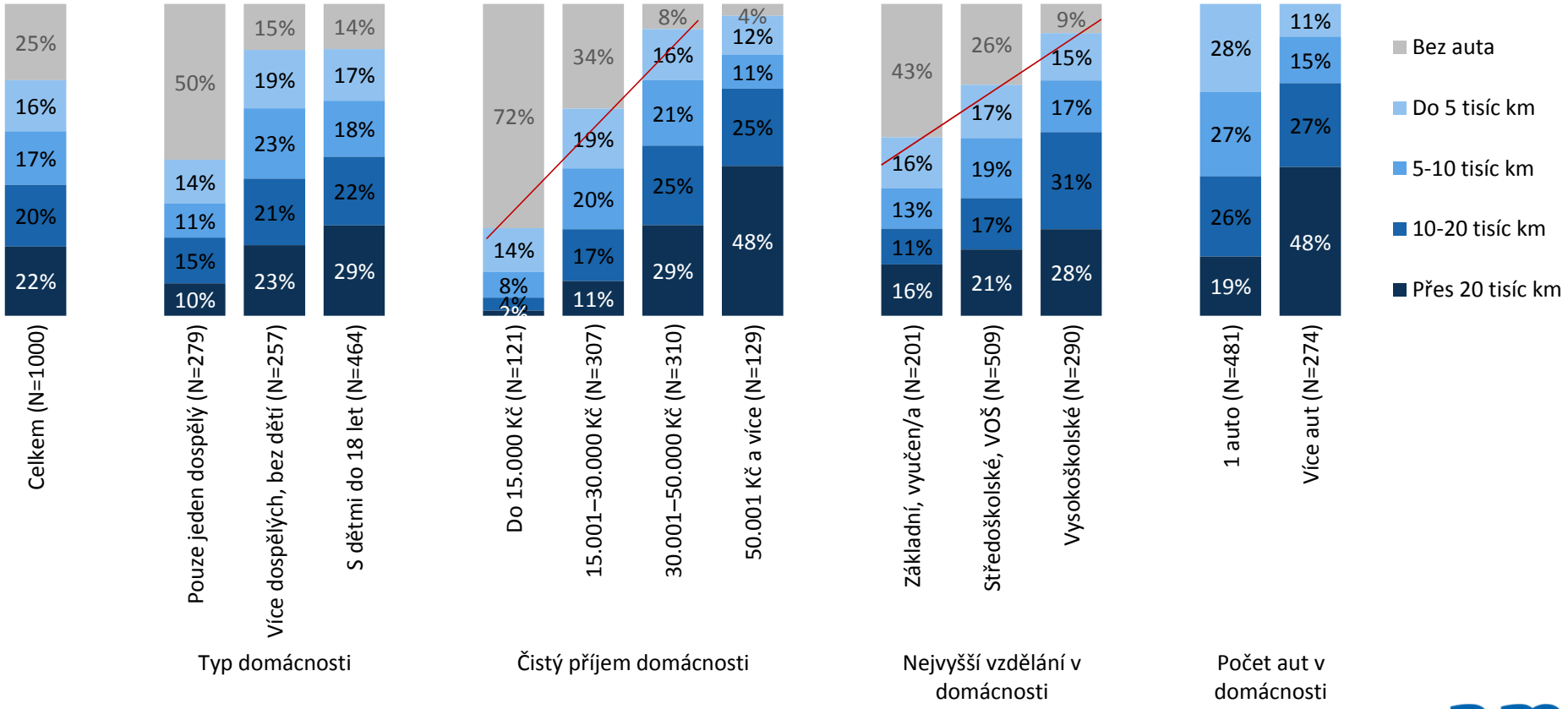
60 %
65 %
70 %
75 %
80 %
85 %
90 %
95 %
100 %

barva odpovídá dosažené hodnotě, velikost kruhu počtu domácností

Roční využití osobních automobilů

domácnosti

Průměrná děčínská domácnost najezdí svými auty ročně okolo 7 000 km. Objem využití automobilů velmi závisí na finanční situaci domácnosti - v nejvyšší příjmové kategorii najezdí skoro polovina domácností přes 20 tisíc km ročně.

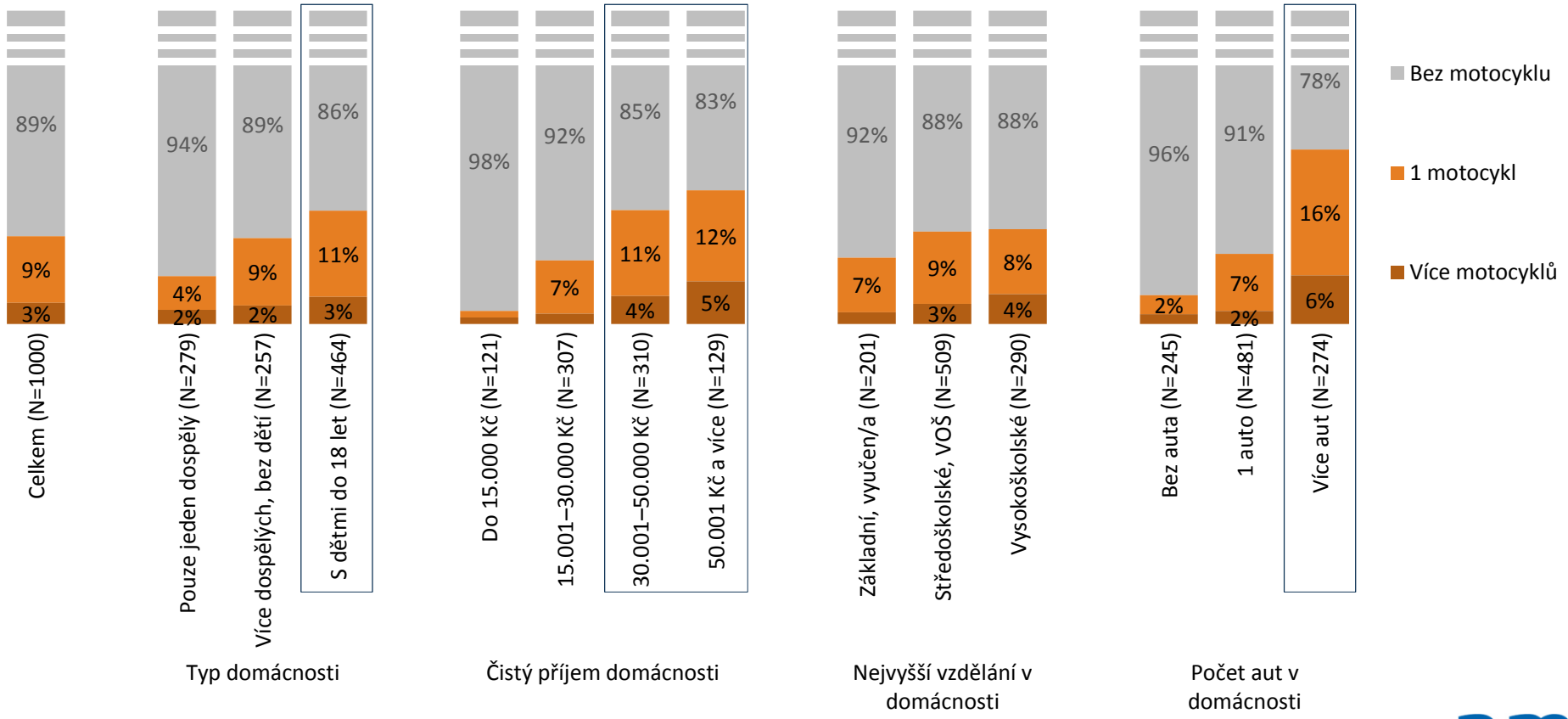


Q: Kolik Vaše domácnost najezdí celkově osobními automobily za rok? (včetně služebních aut využívaných i soukromě) (N=1000)

Vlastnictví motocyklů

domácnosti

Motocyklu nalezneme v Děčíně zhruba ve 12 % domácností. Častěji se jedná o domácnosti s dětmi a domácnosti s vyšším příjmem. Vlastnictví motocyklu zřetelně koreluje s využíváním více automobilů - nejde tedy o náhradu auta, ale o doplněk. Vlastnictví motocyklu je častější v okrajových částech města než v centru.

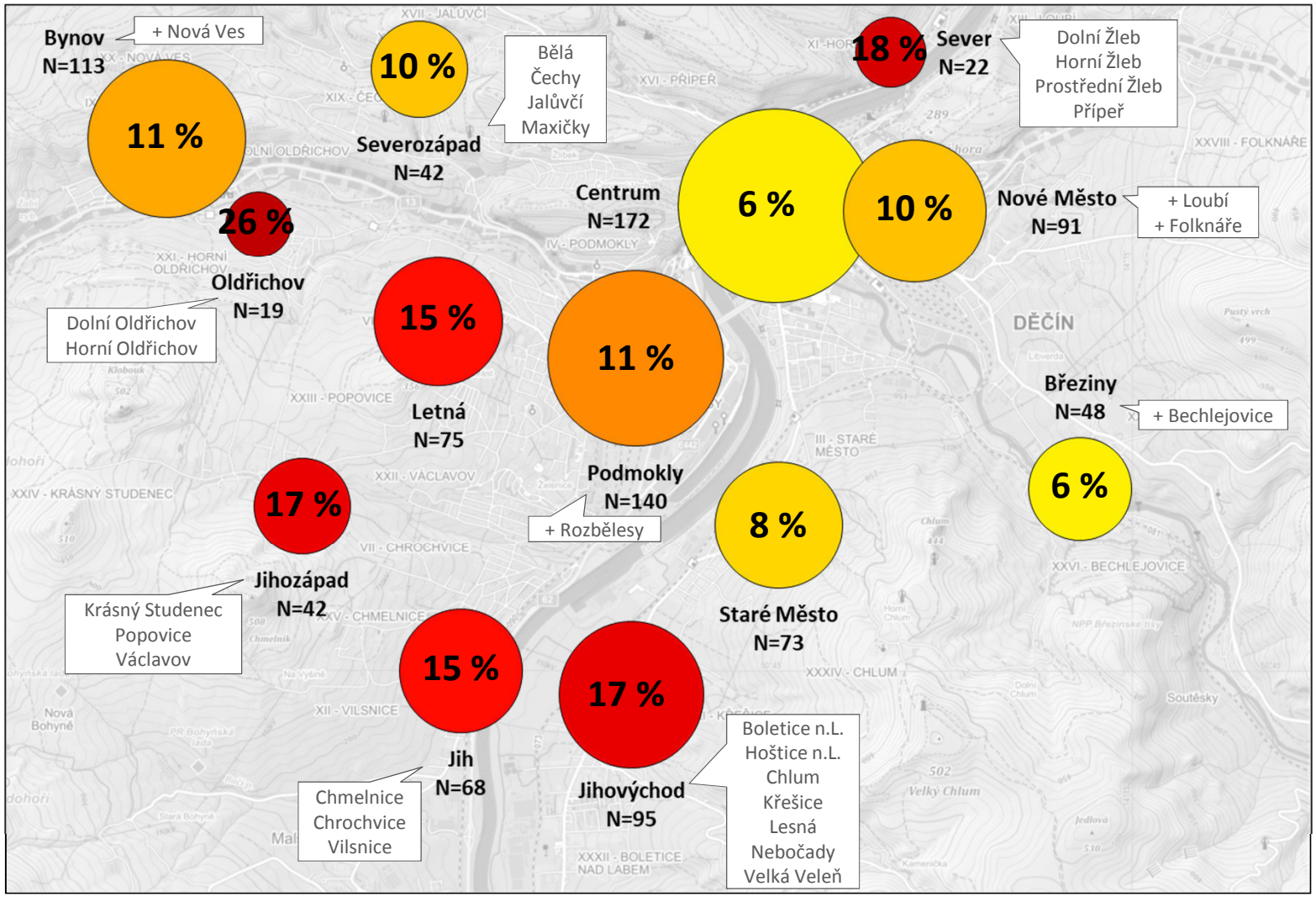


Q: Kolik motocyklů je ve Vaší domácnosti? (N=1000)

Vlastnictví motocyklů

domácnosti

11 %
Děčín
N=1000



Podíl domácností
s alespoň 1 motocyklem

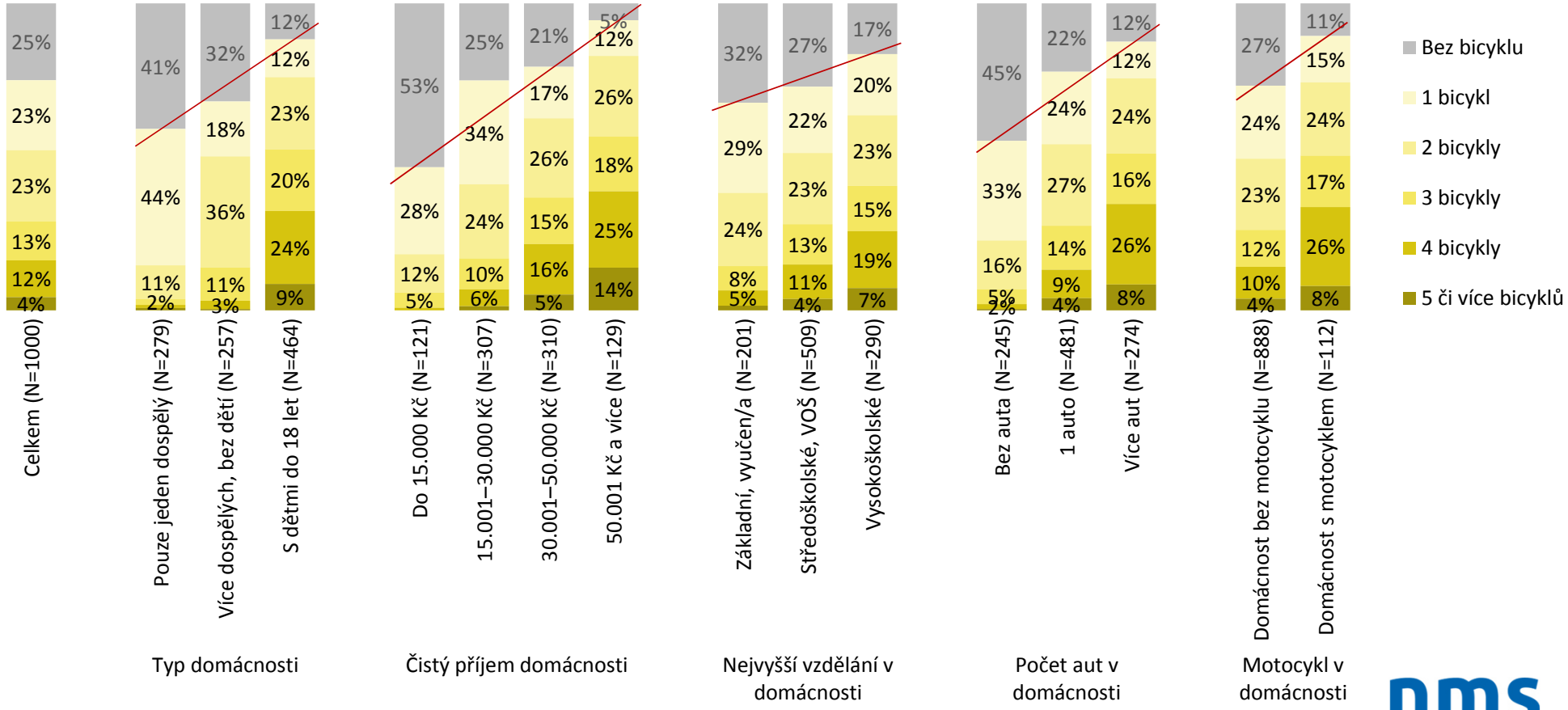
0 %
5 %
10 %
15 %
20 %

barva odpovídá dosažené hodnotě, velikost kruhu počtu domácností

Vlastnictví jízdních kol

domácnosti

Jízdní kolo má v Děčíně k dispozici zhruba 3/4 domácností. Míra jeho vlastnictví roste s velikostí domácnosti, příjmem i vzděláním. Využití bicyklu taky zřetelně koreluje s využitím auta a motocyklu, kolo tedy slouží jako jejich doplněk. V centru města je vlastnictví kola méně obvyklé než ve vzdálenějších částech.

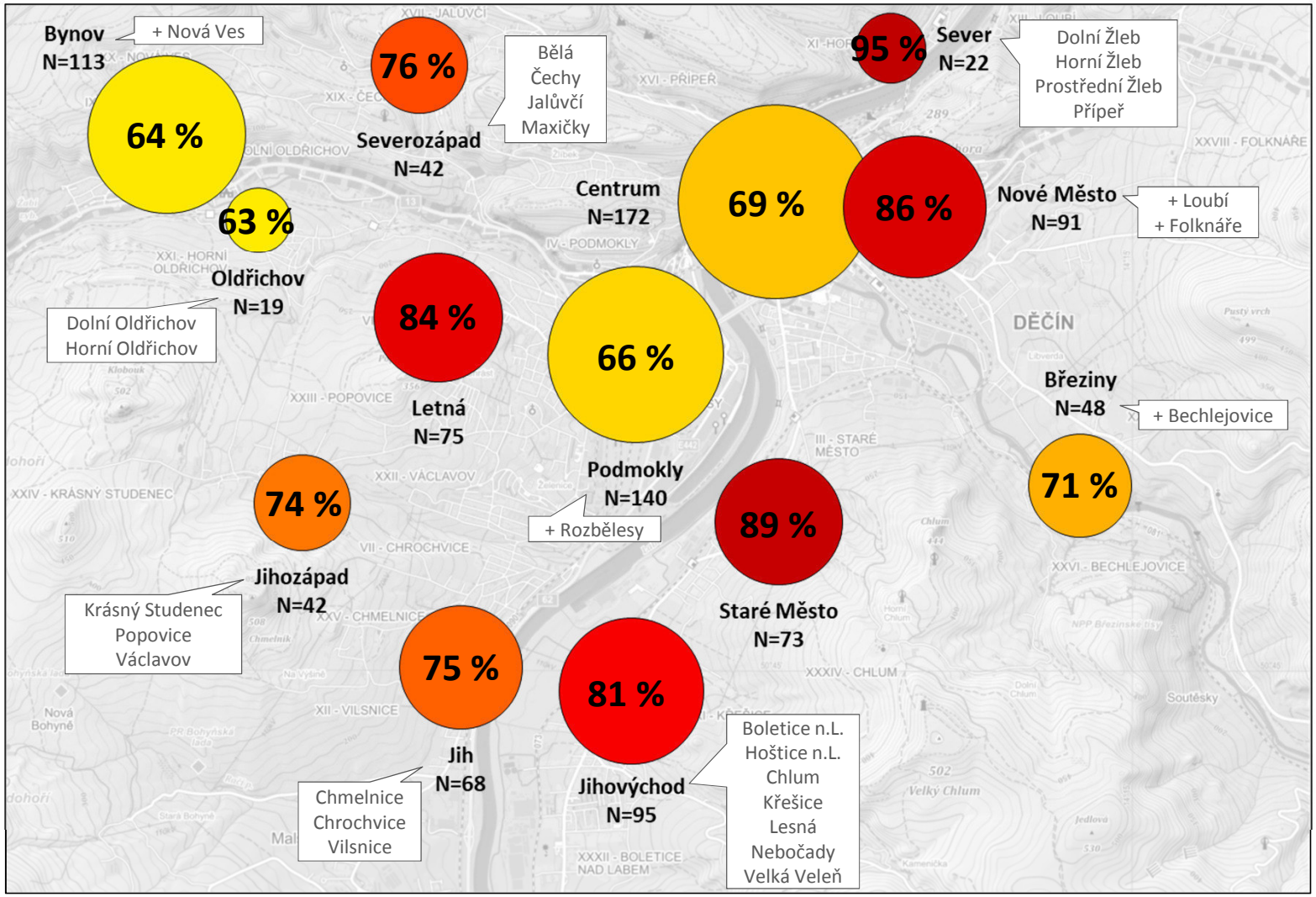


Q: Kolik jízdních kol je ve Vaší domácnosti? (N=1000)

Vlastnictví jízdních kol

domácnosti

75 %
Děčín
N=1000



Podíl domácností
s alespoň 1 bicyklem

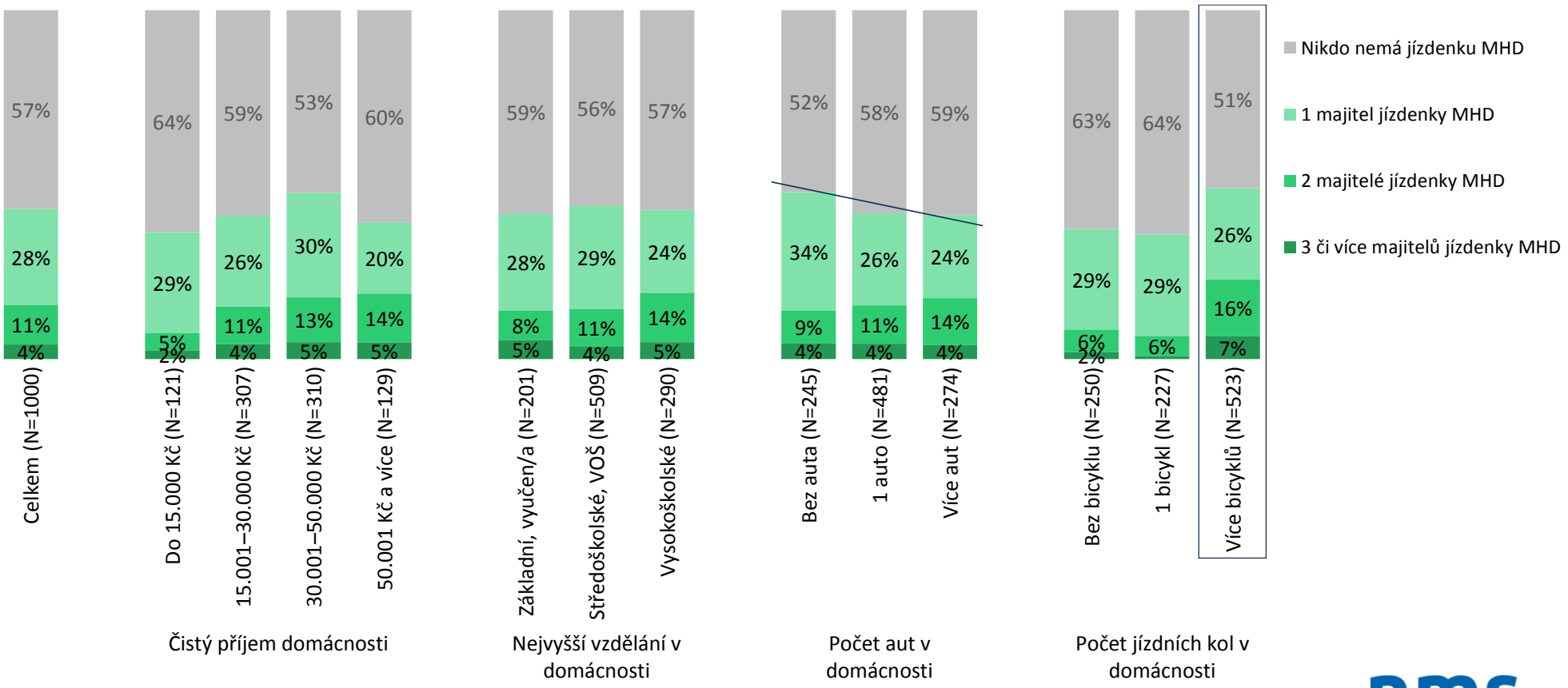
50 %
55 %
60 %
65 %
70 %
75 %
80 %
85 %
90 %

barva odpovídá dosažené hodnotě, velikost kruhu počtu domácností

Vlastnictví časových jízdenek

domácnosti

Časovou jízdenku MHD využívá přes 40% děčínských domácností. Sociodemografická charakteristika je velmi nezřetelná. Existuje slabá negativní korelace s vlastnictvím auta a pozitivní vazba na využívání více bicyklů. Časové jízdenky jsou také běžnější v domácnostech na okraji města než v jeho centru.

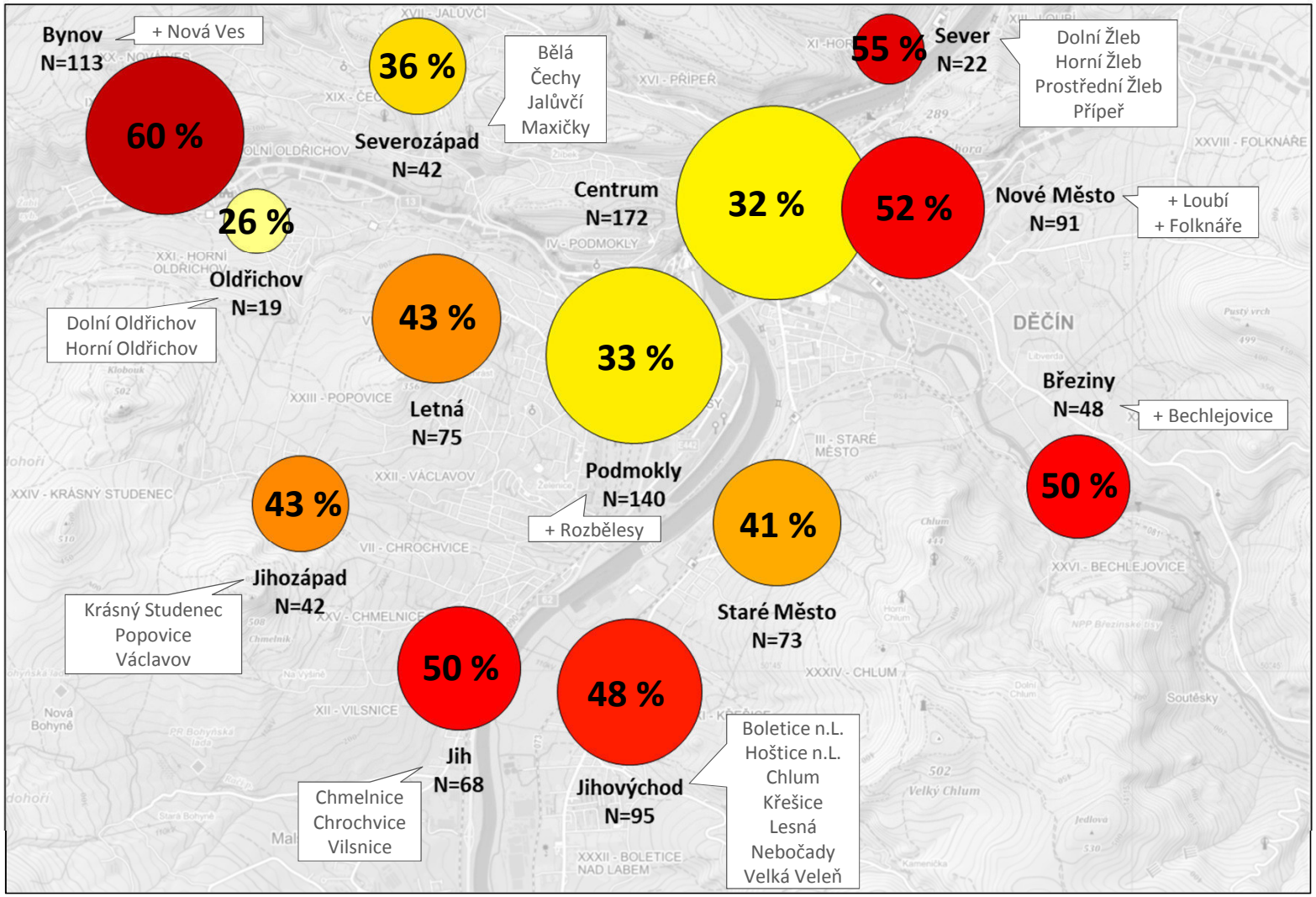


Q: Kolik majitelů časové jízdenky na MHD je ve Vaší domácnosti? (N=1000)

Vlastnictví časových jízdenek

domácnosti

43 %
Děčín
N=1000



Podíl domácností
s alespoň 1 uživatelem
časové jízdenky MHD

30%
40%
50%
60%

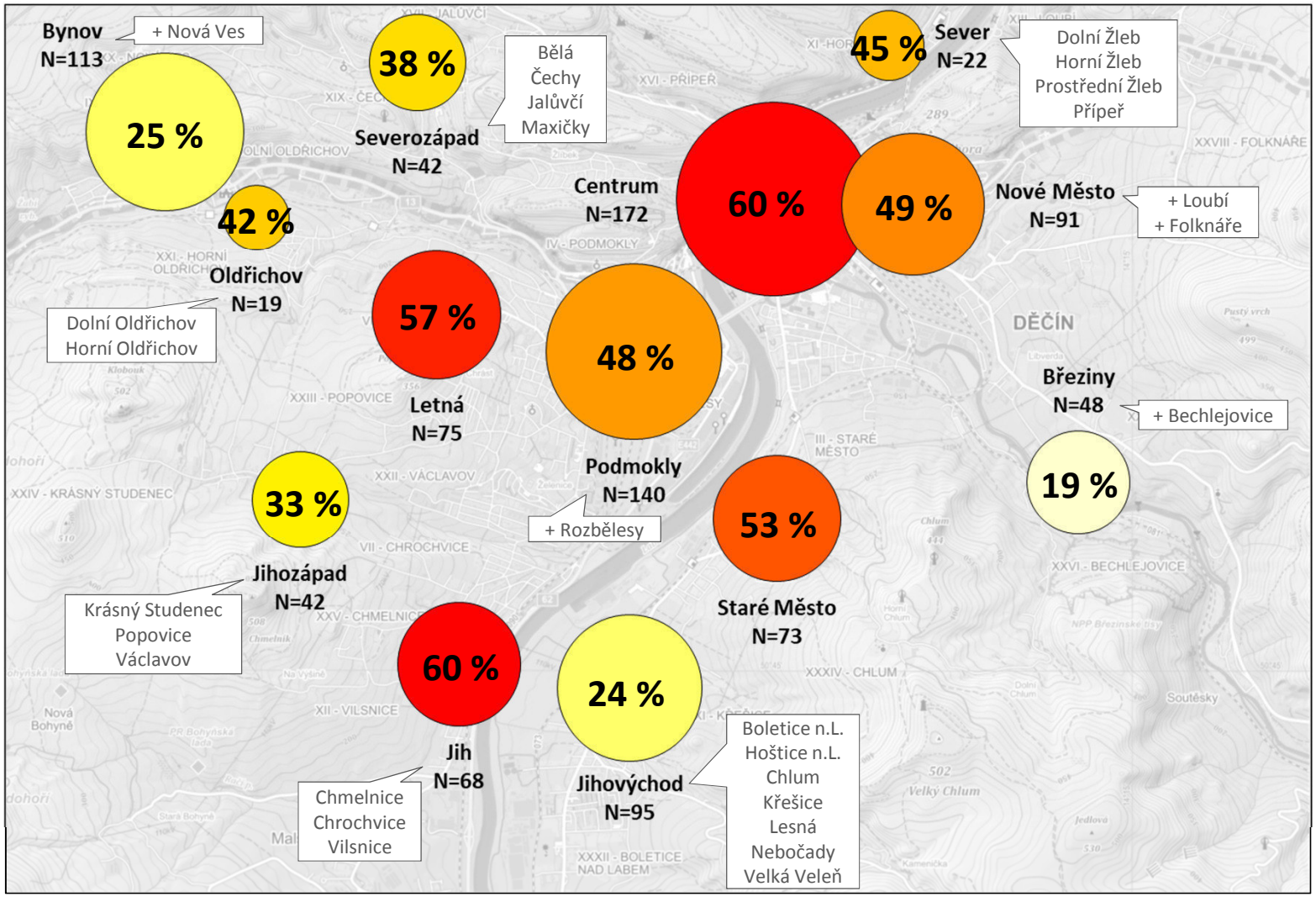
barva odpovídá dosažené hodnotě, velikost kruhu počtu domácností

Dostupnost MHD - zastávka do 3 minut chůze

domácnosti

45 %
Děčín
N=1000

Přes 10'	4%
6-10'	21%
4-5'	31%
2-3'	31%
Do 1'	14%

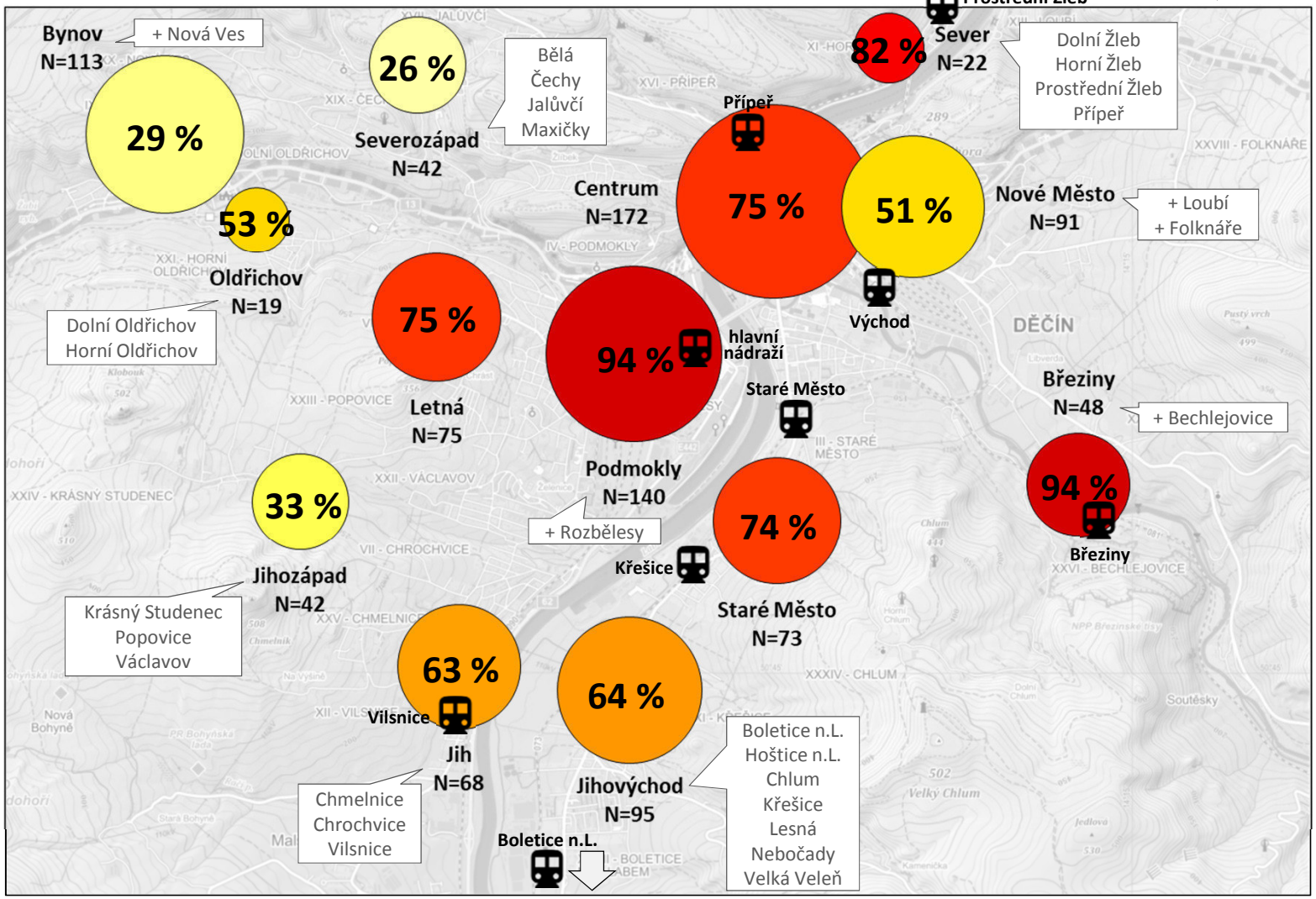


Podíl domácností se zastávkou MHD do 3 minut chůze

20%
30%
40%
45%
50%
55%
60%
65%
70%

barva odpovídá dosažené hodnotě, velikost kruhu počtu domácností

Dostupnost vlaku - zastávka do 20 minut chůze



65 %
Děčín
N=1000

Přes 45'	8%
31-45'	8%
21-30'	18%
11-20'	40%
Do 10'	26%

domácnosti

Podíl domácností se zastávkou vlaku do 20 minut chůze

20 %
30 %
40 %
50 %
60 %
70 %
80 %
90 %
100 %

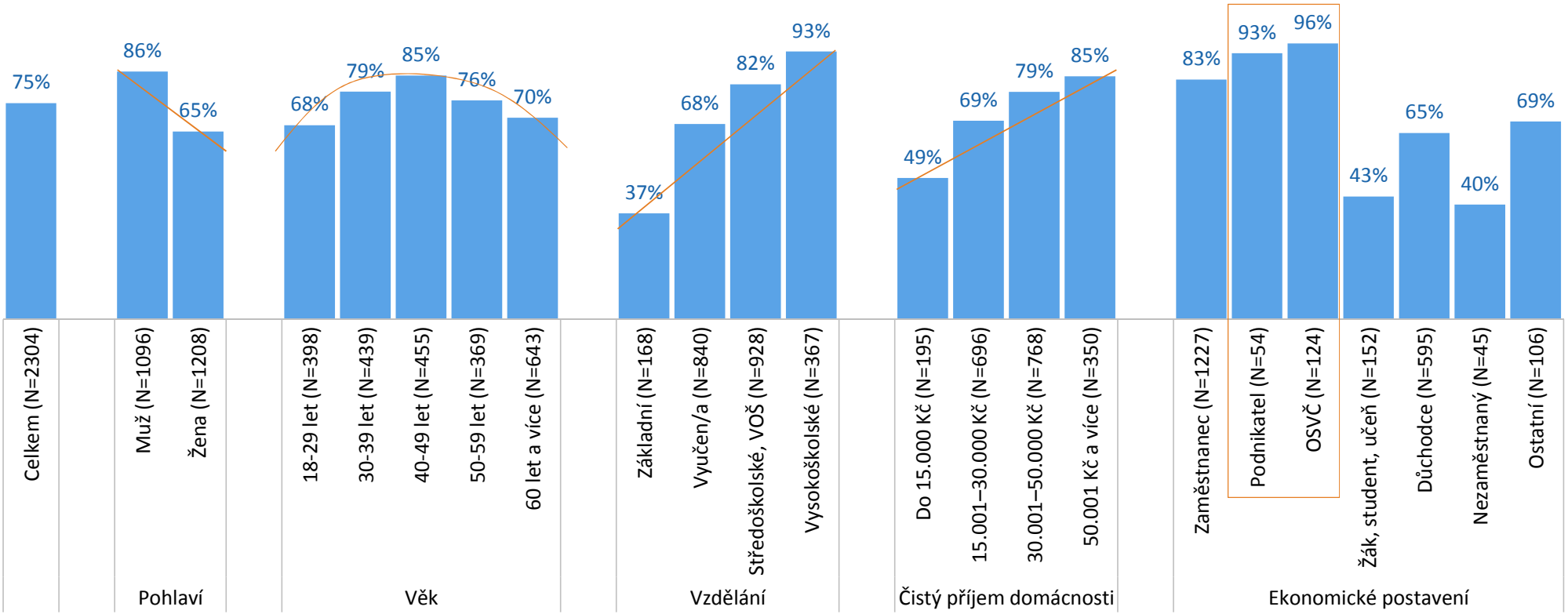
barva odpovídá dosažené hodnotě, velikost kruhu počtu domácností

Jednotlivé osoby

Vlastnictví řidičského průkazu

osoby od 18 let

Řidičský průkaz vlastní asi 3/4 dospělých obyvatel Děčína. Častěji mají řidičské oprávnění muži, lidé středního věku, podnikatelé a OSVČ. Míra vlastnictví ŘP silně roste se vzděláním a s příjmem domácnosti.

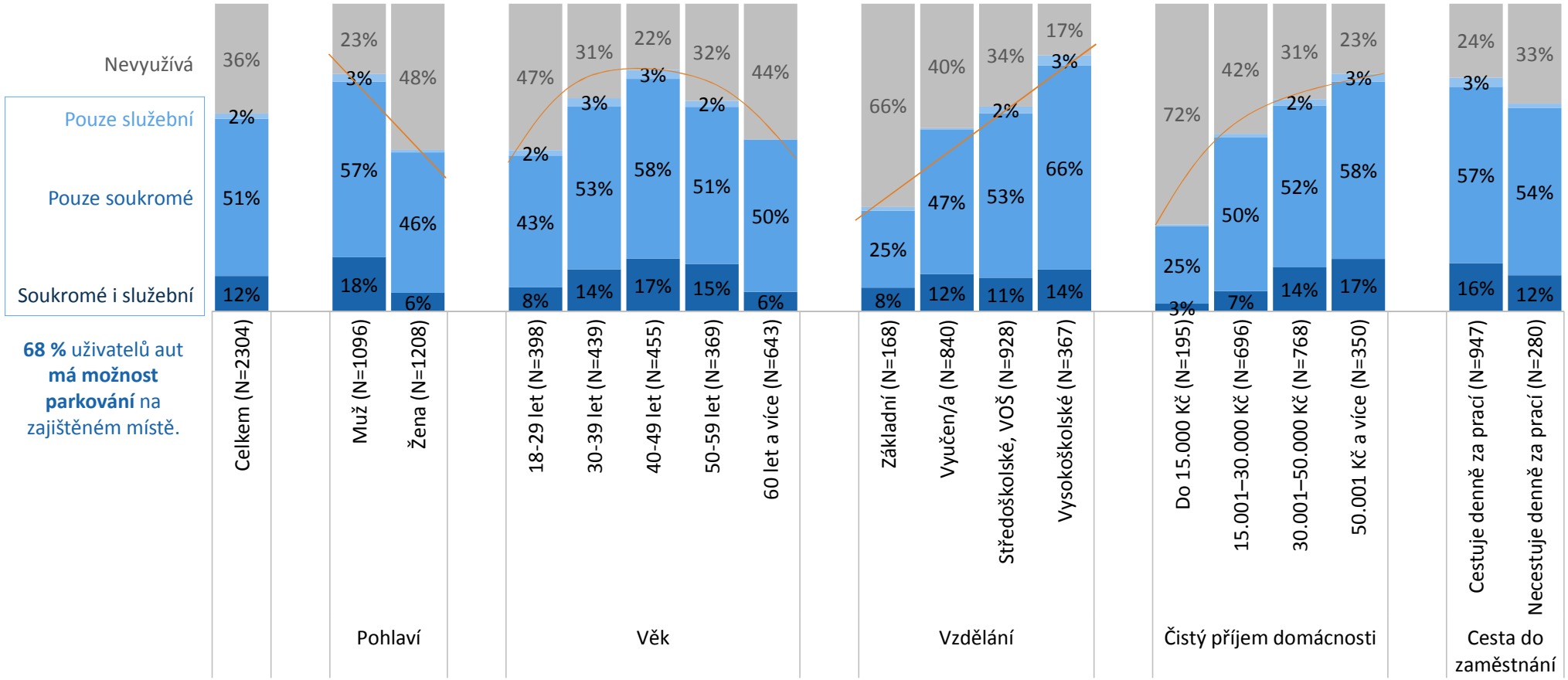


Q: Vlastníte řidičský průkaz? (N=2304, osoby od 18 let)

Využití osobního auta

osoby od 18 let

Soukromý nebo služební osobní automobil využívají aktivně skoro 2/3 dospělých občanů Děčína. Asi 10 % obyvatel je tedy pouze pasivními držiteli řidičského průkazu. Demografické závislosti využití auta jsou obdobné jako u vlastnictví řidičského průkazu.

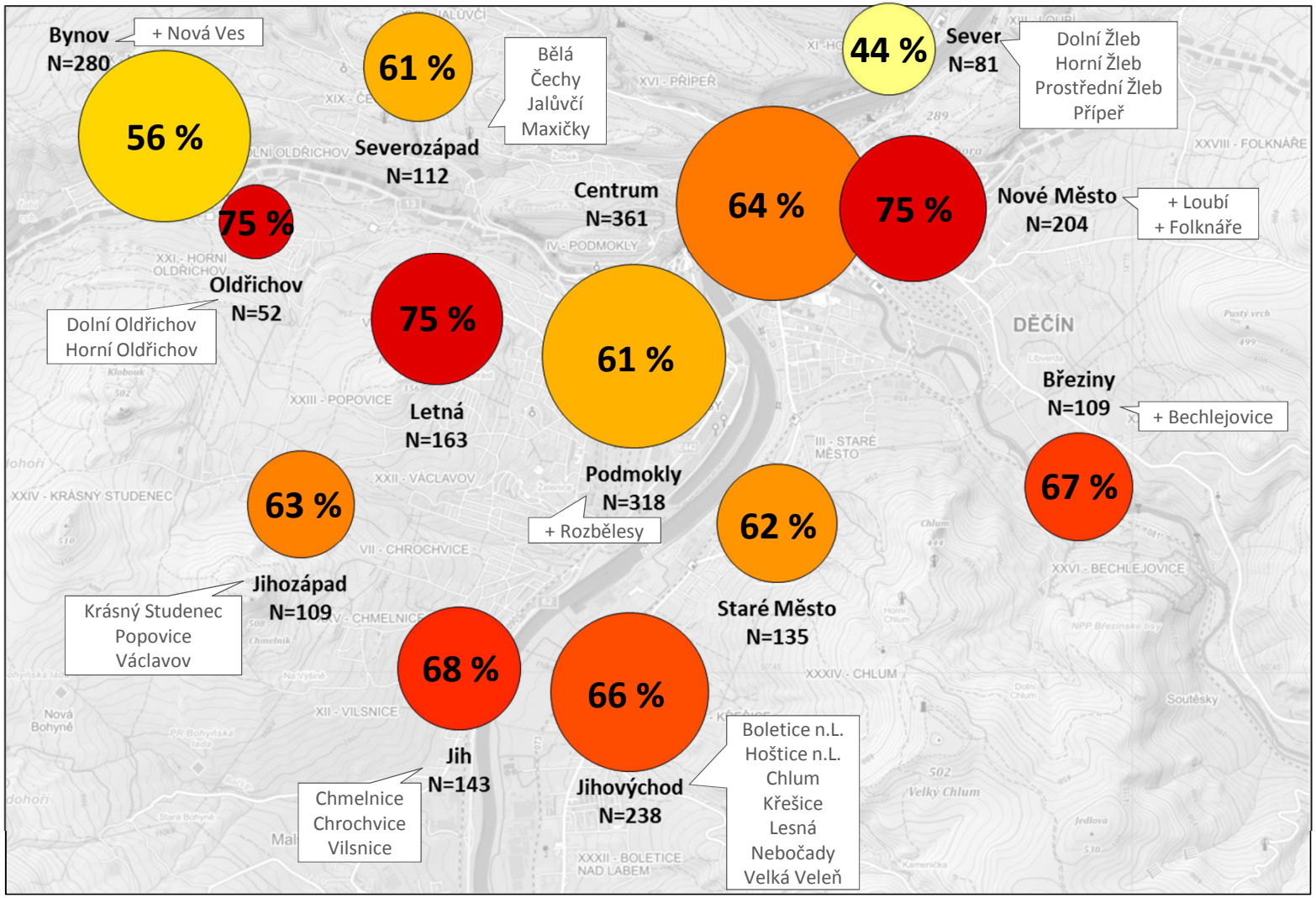


Q: Můžete užívat nezávisle na ostatních členech domácnosti soukromý / služební osobní automobil? (N=2304, osoby od 18 let)

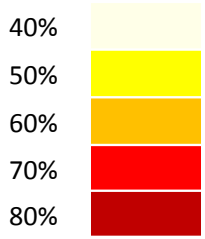
Využití osobního automobilu

osoby od 18 let

64 %
Děčín
N=2304



Podíl osob starších 18 let využívajících auto nezávisle na zbytku domácnosti

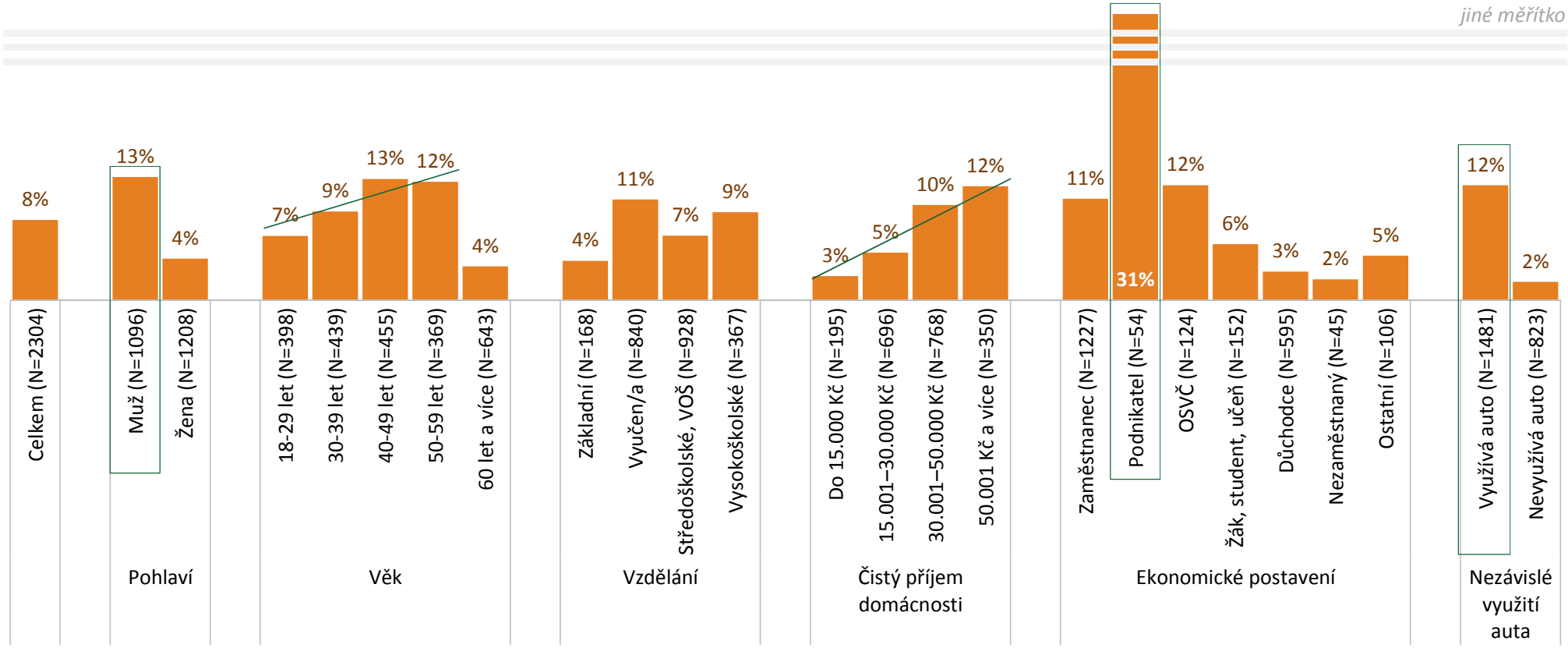


barva odpovídá dosažené hodnotě, velikost kruhu počtu osob od 18 let

Využití motocyklu

osoby od 18 let

Motocykl využívá asi 8 % dospělých obyvatel Děčína, jde pochopitelně častěji o muže. Využití motocyklu roste s věkem, ale jen do hranice 60 let, starší už jezdí výjimečně. Využití motorky roste s příjmem domácnosti, koreluje s používáním auta a je mimořádně vysoké mezi podnikateli (zhruba 30 %).

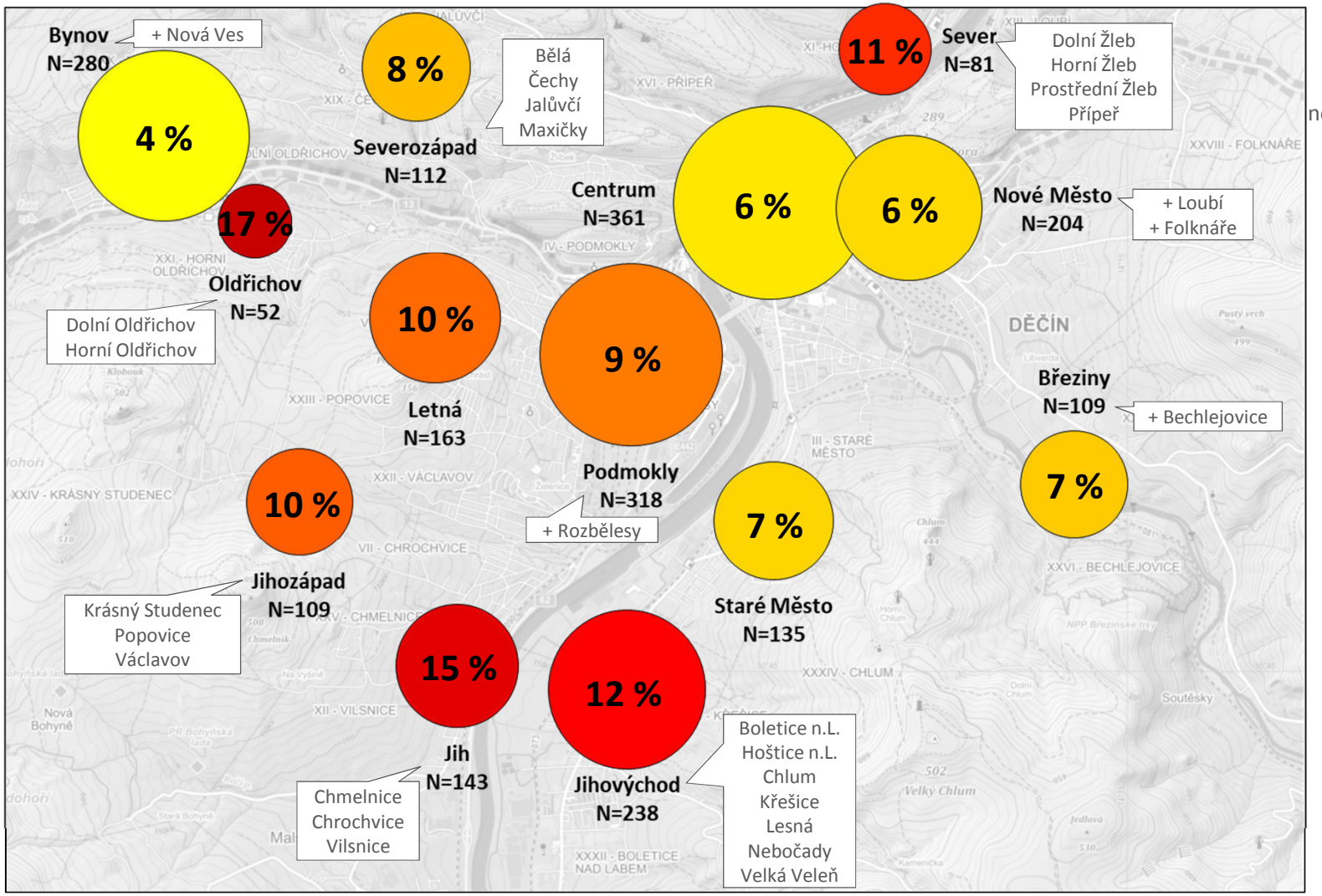


Q: Můžete užívat nezávisle na ostatních členech domácnosti motocykl? (N=2304, osoby od 18 let)

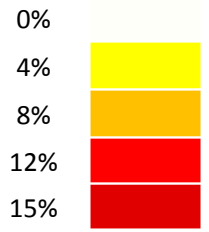
Využití motocyklu

osoby od 18 let

8 %
Děčín
N=2304



Podíl osob starších 18 let využívajících motocykl nezávisle na zbytku domácnosti

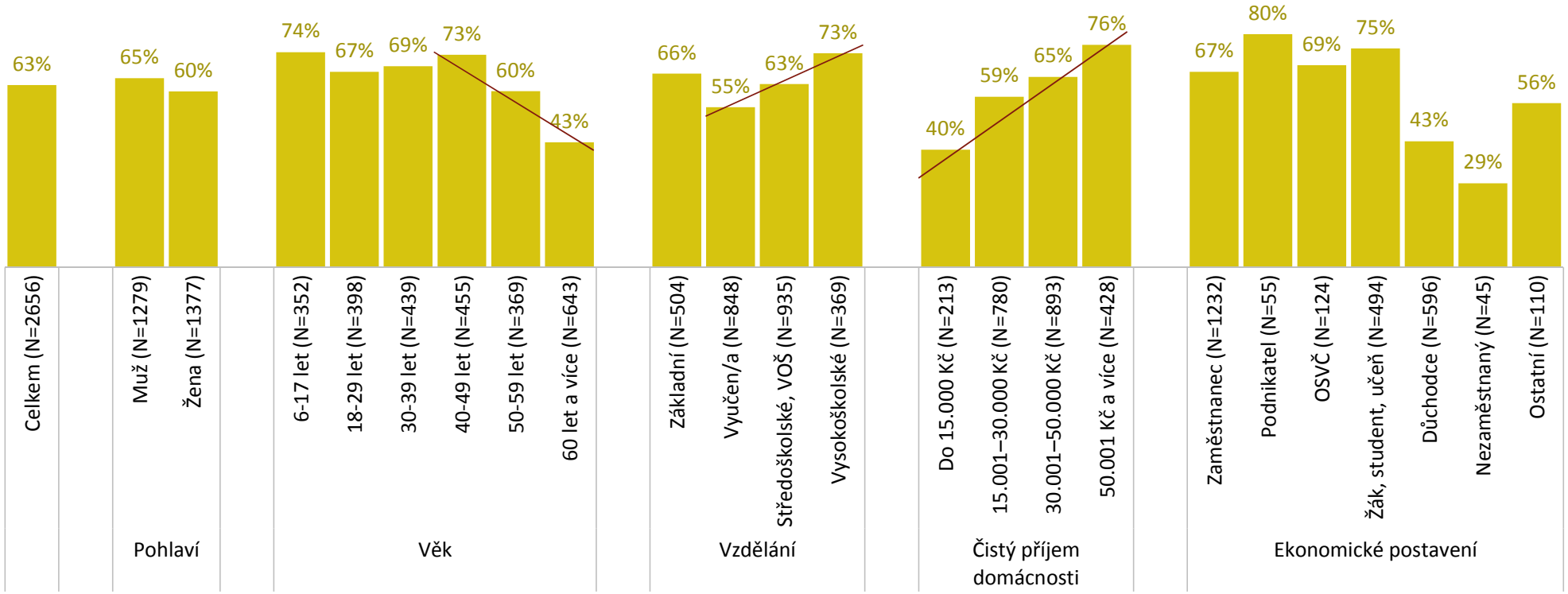


barva odpovídá dosažené hodnotě, velikost kruhu počtu osob od 18 let

Využití jízdního kola

osoby

Jízdní kolo je v Děčíně běžnou záležitostí, využívají ho skoro 2/3 obyvatel. Od věku asi 50 let míra využití bicyklu začíná klesat. Růst využití s příjmem i vzděláním naznačuje, že kolo slouží spíše jako sportovní vyžití než jako životní nezbytnost.



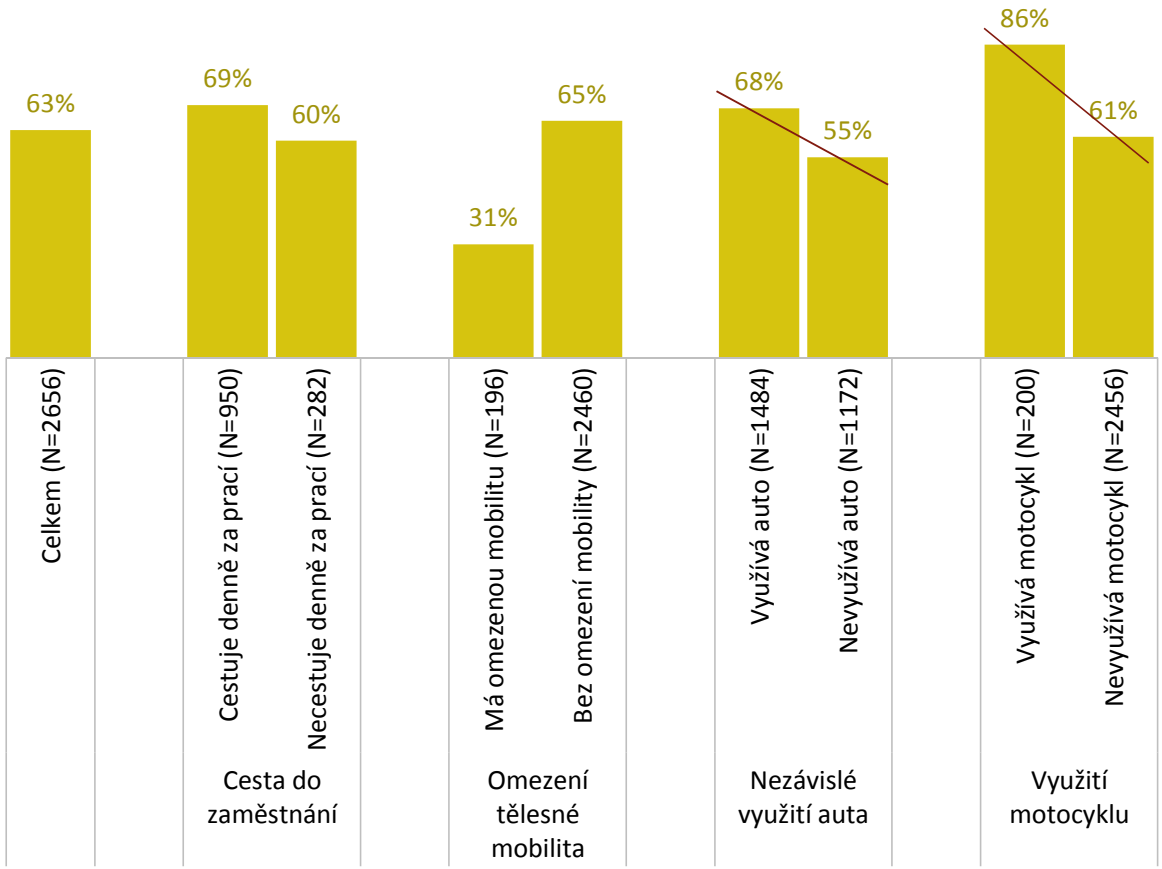
Q: Můžete využívat nezávisle na ostatních členech domácnosti jízdní kolo? (N=2656)

Využití jízdního kola

osoby

I zde vidíme, že využití bicyklu nejde "proti" využití auta a/nebo motocyklu, ale naopak "s nimi". Platí ovšem, že míra využití kola v samotném centru města včetně Podmokel je nižší než v městských částech vzdálenějších od středu města.

54 % cyklistů **má možnost odstavit kolo** na zajištěném místě.

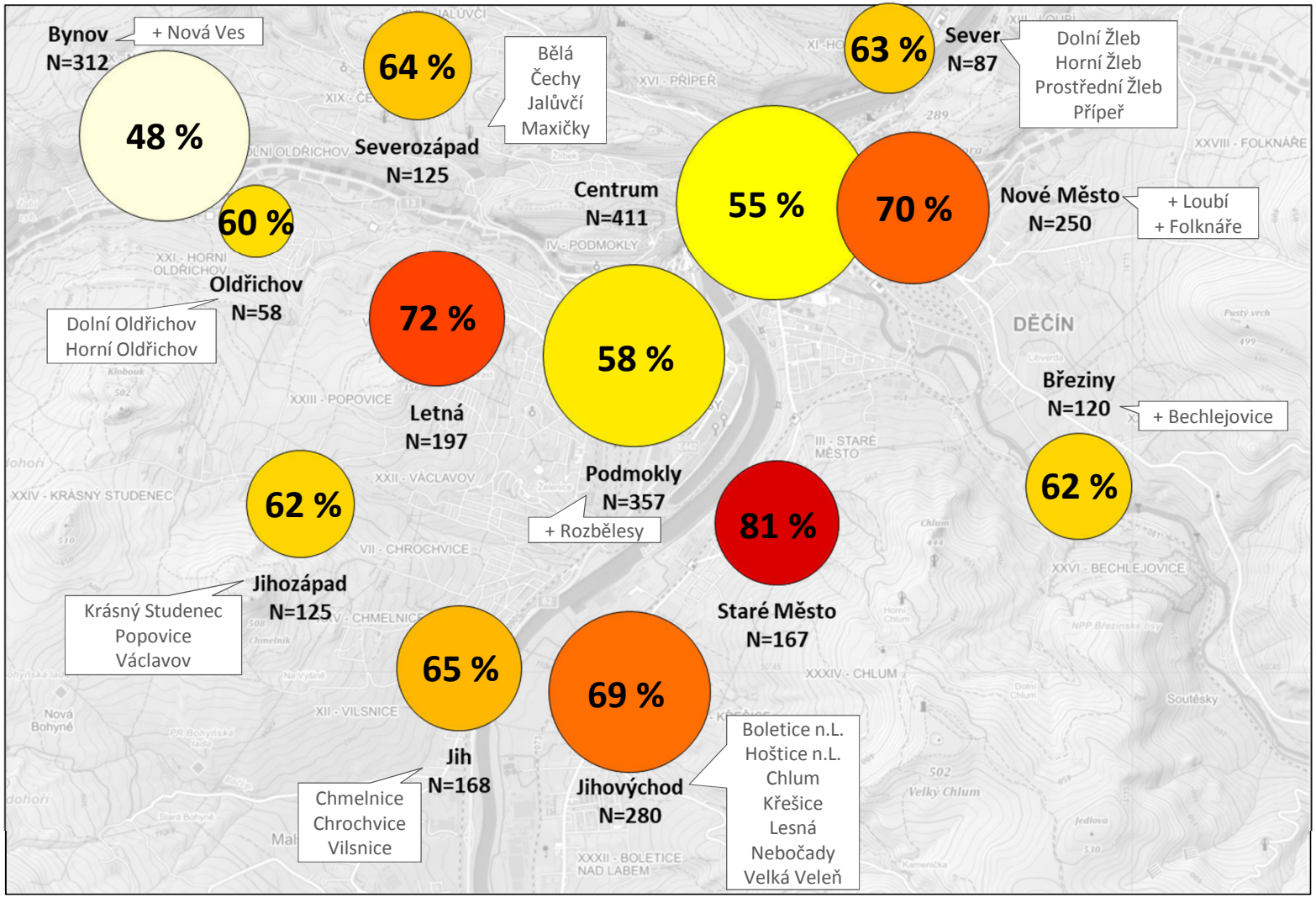


Q: Můžete využívat nezávisle na ostatních členech domácnosti jízdní kolo? (N=2656)

Využití jízdního kola

osoby

63 %
Děčín
N=2656



Podíl osob využívajících bicykl

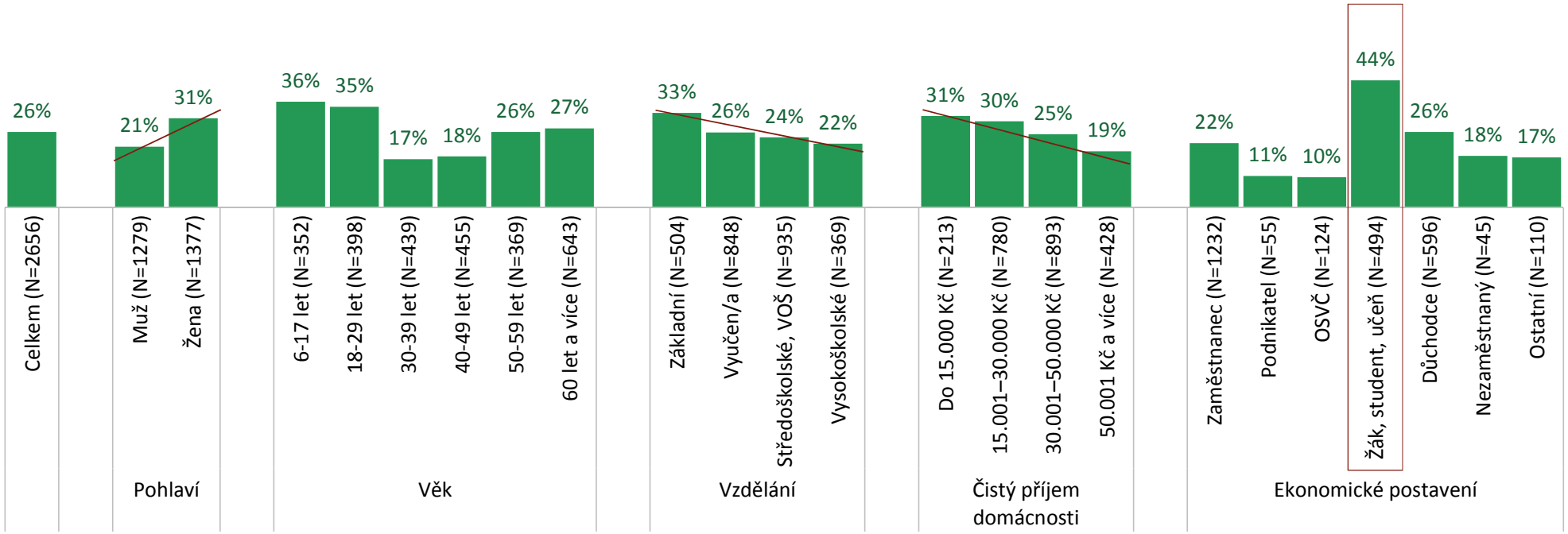
- 50%
- 60%
- 70%
- 80%

barva odpovídá dosažené hodnotě, velikost kruhu počtu osob

Vlastnictví časové jízdenky

osoby

Vlastnictví dlouhodobé jízdenky je typické zejména pro žáky a studenty, ale je časté také mezi zaměstnanci a důchodci. Málo tuto možnost využívají podnikatelé a OSVČ. Míra využití klesá se vzděláním i s příjmem domácnosti, častěji mají jízdenku MHD ženy.



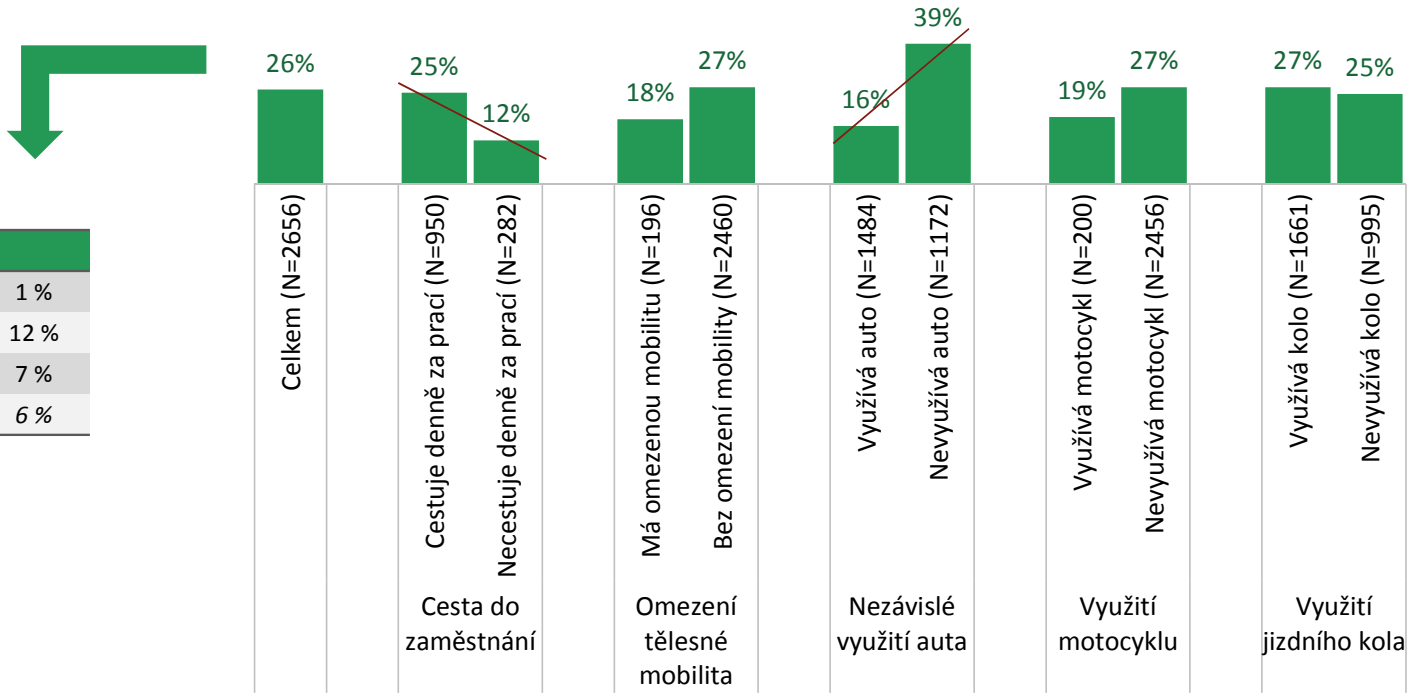
Q: Vlastníte časovou jízdenku na MHD? (N=2656)

Vlastnictví časové jízdenky

osoby

Využití hromadné dopravy negativně koreluje s využitím automobilu. Negativní vazba na motocykl a pozitivní vazba na jízdní kolo jsou sice pozorovatelné, ale zcela neprůkazné. Existuje ovšem pozitivní korelace s denním dojížděním. Četnost majitelů časových jízdenek MHD je vyšší na okraji města než v jeho centru.

Typ jízdenky	
7-denní	1 %
30-denní	12 %
90-denní	7 %
Neudáno	*6 %*

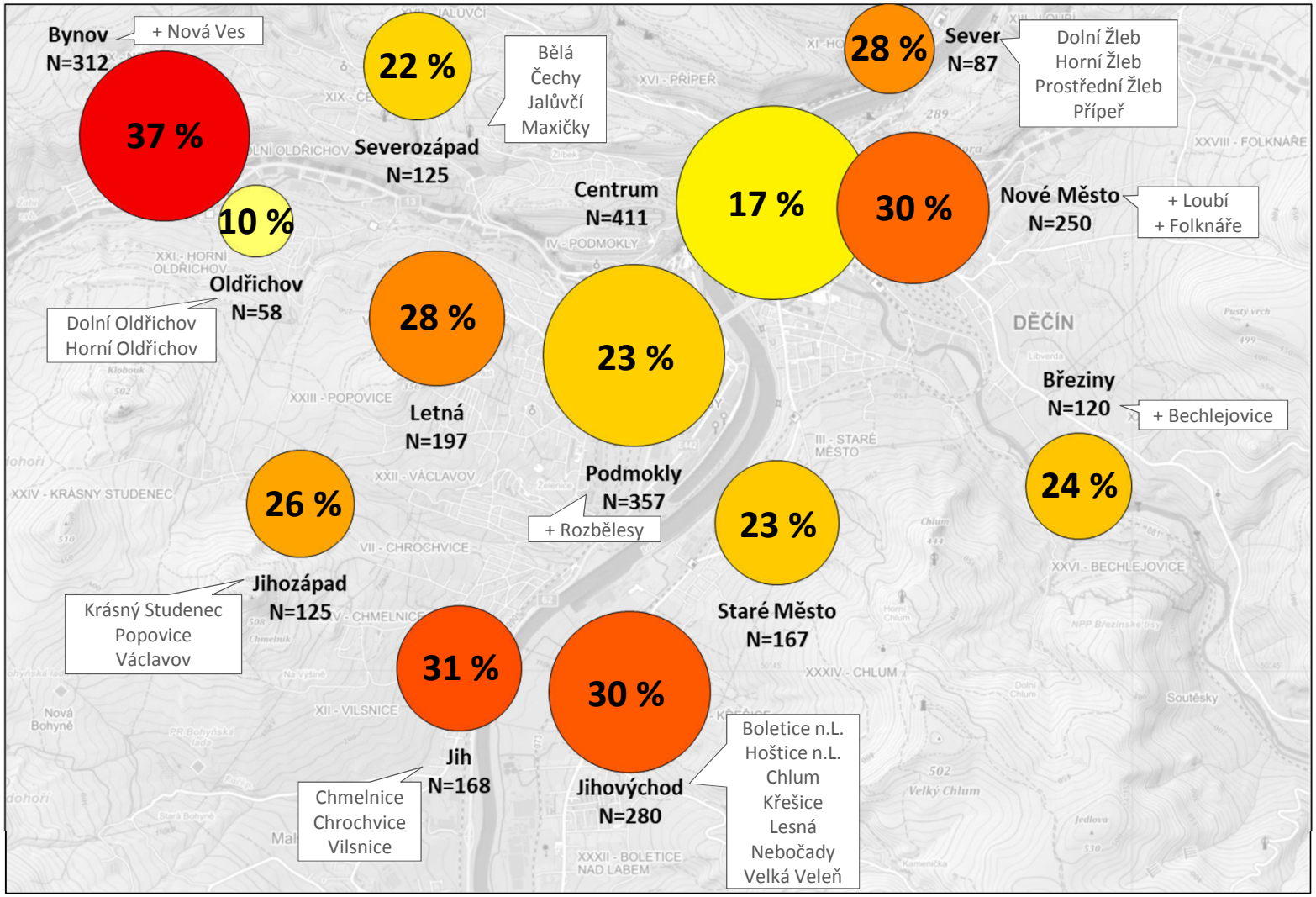


Q: Vlastníte časovou jízdenku na MHD? (N=2656)

Vlastnictví časové jízdenky



26 %
Děčín
N=2656



osoby

Podíl osob vlastnících časovou jízdenku MHD

5%
15%
25%
35%
45%

barva odpovídá dosažené hodnotě, velikost kruhu počtu osob

Kontakt

NMS Market Research
U Nikolajky 13, 150 00 Praha 5
t (+420) 222 351 611
e info@nms.cz w www.nms.cz

nms MARKET RESEARCH
We make sense

PŘÍLOHA Č. 6 Výsledky sociodopravního průzkumu – tříděné tabulky odpovědí za jednotlivé osoby

Gateway to solutions

LEGENDA

Statistické významnosti - znaménkové schéma

Testuje se zde, zda je u dané skupiny respondentů (=sloupec) četnost dané odpovědi/kategorie (=řádek) signifikantně odlišná od četnosti ve zbytku vzorku (tedy "u všech ostatních").

+++ = významně četnější na hladině 0.1%
++ = významně četnější na hladině 1%
+ = významně četnější na hladině 5%
--- = významně méně četné na hladině 0.1%
-- = významně méně četné na hladině 1%
- = významně méně četné na hladině 5%

Řidičský průkaz

		Celkem	Pohlaví		Věk						Vzdělání				Čistý příjem domácnosti				Ekonomické postavení							Cesta do zaměstnání		Omezení tělesné mobilita		Nezávislé využití auta		Využití motocyklu		Využití jízdního kola		Část Děčína												
			Muž	Žena	6-17 let	18-29 let	30-39 let	40-49 let	50-59 let	60 let a více	Základní	Vyučen/a	Středoškolské, VOŠ	Vysokoškolské	Do 15.000 Kč	15.001–30.000 Kč	30.001–50.000 Kč	50.001 Kč a více	Zaměstnanec	Podnikatel	OSVČ	Žák, student, učeň	Důchodce	Nezaměstnaný	Ostatní	Cestuje denně za prací	Necestuje denně za prací	Má omezenou mobilitu	Bez omezení mobility	Využívá auto	Nevyužívá auto	Využívá motocykl	Nevyužívá motocykl	Využívá kolo	Nevyužívá kolo	Centrum	Podmokly	Bynov	Jihovýchod	Nové Město	Letná	Jih	Staré Město	Severozápad	Jihozápad	Březiny	Sever	Oldřichov
Počet respondentů (N)		2656	1279	1377	352	398	439	455	369	643	504	848	935	369	213	780	893	428	1232	55	124	494	596	45	110	950	282	196	2460	1484	1172	200	2456	1661	995	411	357	312	280	250	197	168	167	125	125	120	87	58
Četnost odpovědí	Majitel/ka ŘP	1738	948	790	4	269	348	386	281	451	64	572	759	343	96	481	608	297	1024	50	119	68	386	18	73	809	215	104	1634	1459	279	187	1551	1137	601	284	230	195	178	176	136	114	92	80	81	82	49	42
	Nemá ŘP	906	324	583	346	129	91	68	85	187	432	273	175	26	113	295	282	130	201	5	6	424	207	28	36	141	61	92	814	25	882	12	894	522	384	127	127	113	102	73	58	53	71	45	43	38	38	16
	Neudáno	12	8	4	3	0	0	1	3	5	8	3	1	1	4	4	3	0	6	0	0	2	3	0	1	0	6	0	12	1	11	1	11	2	10	0	0	4	0	1	3	1	4	0	0	0	0	0
Relativní četnost odpovědí (%)	Majitel/ka ŘP	65%	74%	57%	1%	68%	79%	85%	76%	70%	13%	67%	81%	93%	45%	62%	68%	69%	83%	91%	96%	14%	65%	40%	66%	85%	76%	53%	66%	98%	24%	94%	63%	68%	60%	69%	64%	63%	64%	70%	69%	68%	55%	64%	65%	68%	56%	72%
	Nemá ŘP	34%	25%	42%	98%	32%	21%	15%	23%	29%	86%	32%	19%	7%	53%	38%	32%	30%	16%	9%	5%	86%	35%	62%	33%	15%	22%	47%	33%	2%	75%	6%	36%	31%	39%	31%	36%	36%	36%	29%	29%	32%	43%	36%	34%	32%	44%	28%
	Neudáno	0%	1%	0%	1%	0%	0%	0%	1%	1%	2%	0%	0%	0%	2%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	1%	0%	2%	0%	0%	0%	1%	1%	0%	1%	1%	0%	0%	1%	0%	0%	2%	1%	2%	0%	0%	0%	0%	0%
Statistická významnost	Majitel/ka ŘP		+++	---	---		+++	+++	+++	++	---		+++	+++	---	--	+		+++	+++	+++	---		---		+++	+++	---	+++	+++	---	+++	---	+++	---								--					
	Nemá ŘP		---	+++	+++		---	---	---	--	+++		---	---	+++	++			---	---	---	+++		+++		---	---	+++	---	---	+++	---	+++	---	+++								+					
	Neudáno										+++				++											--	+++			---	+++			--	++								+++					

Časová jízdenka

		Celkem	Pohlaví		Věk						Vzdělání				Čistý příjem domácnosti				Ekonomické postavení							Cesta do zaměstnání		Omezení tělesné mobilita		Nezávislé využití auta		Využití motocyklu		Využití jízdního kola		Část Děčína												
			Muž	Žena	6-17 let	18-29 let	30-39 let	40-49 let	50-59 let	60 let a více	Základní	Vyučen/a	Středoškolské, VOŠ	Vysokoškolské	Do 15.000 Kč	15.001–30.000 Kč	30.001–50.000 Kč	50.001 Kč a více	Zaměstnanec	Podnikatel	OSVČ	Žák, student, učeň	Důchodce	Nezaměstnaný	Ostatní	Cestuje denně za prací	Necestuje denně za prací	Má omezenou mobilitu	Bez omezení mobility	Využívá auto	Nevyužívá auto	Využívá motocykl	Nevyužívá motocykl	Využívá kolo	Nevyužívá kolo	Centrum	Podmokly	Bynov	Jihovýchod	Nové Město	Letná	Jih	Staré Město	Severozápad	Jihozápad	Březiny	Sever	Oldřichov
Počet respondentů (N)		2656	1279	1377	352	398	439	455	369	643	504	848	935	369	213	780	893	428	1232	55	124	494	596	45	110	950	282	196	2460	1484	1172	200	2456	1661	995	411	357	312	280	250	197	168	167	125	125	120	87	58
Četnost odpovědí	Má časovou jízdenku	691	268	423	128	138	73	80	96	175	164	219	226	81	67	231	225	83	273	6	13	216	155	8	19	239	34	35	655	238	453	37	654	443	247	70	81	115	85	74	55	52	39	27	33	29	24	6
	Nemá časovou jízdenku	1965	1011	954	224	260	366	375	273	468	340	629	708	288	146	549	668	344	959	49	111	278	440	37	91	710	248	161	1804	1246	719	163	1802	1218	748	340	276	197	195	175	141	116	128	98	91	92	63	52
Relativní četnost odpovědí (%)	Má časovou jízdenku	26%	21%	31%	36%	35%	17%	18%	26%	27%	33%	26%	24%	22%	31%	30%	25%	19%	22%	11%	10%	44%	26%	18%	17%	25%	12%	18%	27%	16%	39%	19%	27%	27%	25%	17%	23%	37%	30%	30%	28%	31%	23%	22%	26%	24%	28%	10%
	Nemá časovou jízdenku	74%	79%	69%	64%	65%	83%	82%	74%	73%	67%	74%	76%	78%	69%	70%	75%	80%	78%	89%	90%	56%	74%	82%	83%	75%	88%	82%	73%	84%	61%	82%	73%	73%	75%	83%	77%	63%	70%	70%	72%	69%	77%	78%	73%	77%	72%	90%
Statistická významnost	Má časovou jízdenku		---	+++	+++	+++	---	---			+++					++		---	---	--	---	+++		-		---	--	+	---	+++	-	+				---		+++												
	Nemá časovou jízdenku		+++	---	---	---	+++	+++			---					--		++	+++	++	+++	---		+			+++	++	--	+++	---					+++		---												++

Kupón MHD

		Celkem	Pohlaví		Věk						Vzdělání				Čistý příjem domácnosti				Ekonomické postavení							Cesta do zaměstnání		Omezení tělesné mobilita		Nezávislé využití auta		Využití motocyklu		Využití jízdního kola		Část Děčína												
			Muž	Žena	6-17 let	18-29 let	30-39 let	40-49 let	50-59 let	60 let a více	Základní	Vyučen/a	Středoškolské, VOŠ	Vysokoškolské	Do 15.000 Kč	15.001–30.000 Kč	30.001–50.000 Kč	50.001 Kč a více	Zaměstnanec	Podnikatel	OSVČ	Žák, student, učeň	Důchodce	Nezaměstnaný	Ostatní	Cestuje denně za prací	Necestuje denně za prací	Má omezenou mobilitu	Bez omezení mobility	Využívá auto	Nevyužívá auto	Využívá motocykl	Nevyužívá motocykl	Využívá kolo	Nevyužívá kolo	Centrum	Podmokly	Bynov	Jihovýchod	Nové Město	Letná	Jih	Staré Město	Severozápad	Jihozápad	Březiny	Sever	Oldřichov
Počet respondentů (N)		2656	1279	1377	352	398	439	455	369	643	504	848	935	369	213	780	893	428	1232	55	124	494	596	45	110	950	282	196	2460	1484	1172	200	2456	1661	995	411	357	312	280	250	197	168	167	125	125	120	87	58
Četnost odpovědí	Uživatel/ka kupónu MHD	691	268	423	128	138	73	80	96	175	164	219	226	81	67	231	225	83	273	6	13	216	155	8	19	239	34	35	655	238	453	37	654	443	247	70	81	115	85	74	55	52	39	27	33	29	24	6
	Nemá kupón MHD	1923	988	934	220	250	361	368	263	461	329	616	695	284	145	535	650	339	933	46	110	274	435	36	90	694	240	159	1764	1220	703	155	1768	1195	728	335	266	191	189	174	137	115	126	96	89	92	62	51
	Neudáno	43	23	19	4	9	5	7	10	8	12	13	13	4	2	14	18	5	26	3	1	4	5	2	1	17	9	3	40	26	16	8	34	23	20	5	10	7	6	2	4	1	2	2	3	0	1	1
Relativní četnost odpovědí (%)	Uživatel/ka kupónu MHD	26%	21%	31%	36%	35%	17%	18%	26%	27%	33%	26%	24%	22%	31%	30%	25%	19%	22%	11%	10%	44%	26%	18%	17%	25%	12%	18%	27%	16%	39%	19%	27%	27%	25%	17%	23%	37%	30%	30%	28%	31%	23%	22%	26%	24%	28%	10%
	Nemá kupón MHD	72%	77%	68%	63%	63%	82%	81%	71%	72%	65%	73%	74%	77%	68%	69%	73%	79%	76%	84%	89%	55%	73%	80%	82%	73%	85%	81%	72%	82%	60%	78%	72%	72%	73%	82%	75%	61%	68%	70%	70%	68%	75%	77%	71%	77%	71%	88%
	Neudáno	2%	2%	1%	1%	2%	1%	2%	3%	1%	2%	2%	1%	1%	1%	2%	2%	1%	2%	5%	1%	1%	1%	4%	1%	2%	3%	2%	2%	2%	1%	4%	1%	1%	2%	1%	3%	2%	2%	1%	2%	1%	1%	2%	2%	0%	1%	2%
Statistická významnost	Uživatel/ka kupónu MHD		---	+++	+++	+++	---	---			+++					++		---	---	--	---	+++		-		---	--	+	---	+++	-	+				---		+++												--
	Nemá kupón MHD		+++	---	---	---	+++	+++			---			+		--		+++	+++		+++	---		+			+++	++	--	+++	---					+++		---												++
	Neudáno																			+								+				++	---																	

Typ kupónu MHD

		Celkem	Pohlaví		Věk						Vzdělání				Čistý příjem domácnosti				Ekonomické postavení							Cesta do zaměstnání		Omezení tělesné mobilita		Nezávislé využití auta		Využití motocyklu		Využití jízdního kola		Část Děčína												
			Muž	Žena	6-17 let	18-29 let	30-39 let	40-49 let	50-59 let	60 let a více	Základní	Vyučen/a	Středoškolské, VOŠ	Vysokoškolské	Do 15.000 Kč	15.001–30.000 Kč	30.001–50.000 Kč	50.001 Kč a více	Zaměstnanec	Podnikatel	OSVČ	Žák, student, učeň	Důchodce	Nezaměstnaný	Ostatní	Cestuje denně za prací	Necestuje denně za prací	Má omezenou mobilitu	Bez omezení mobility	Využívá auto	Nevyužívá auto	Využívá motocykl	Nevyužívá motocykl	Využívá kolo	Nevyužívá kolo	Centrum	Podmokly	Bynov	Jihovýchod	Nové Město	Letná	Jih	Staré Město	Severozápad	Jihozápad	Březiny	Sever	Oldřichov
Počet respondentů (N)		2656	1279	1377	352	398	439	455	369	643	504	848	935	369	213	780	893	428	1232	55	124	494	596	45	110	950	282	196	2460	1484	1172	200	2456	1661	995	411	357	312	280	250	197	168	167	125	125	120	87	58
Četnost odpovědí	7-denní	16	8	8	2	4	2	4	1	3	3	4	6	3	2	5	7	2	6	0	1	4	3	1	1	4	2	1	16	8	9	4	12	11	5	4	1	1	5	0	2	1	2	0	1	0	2	0
	30-denní	326	108	218	61	86	46	41	59	33	83	124	92	27	32	104	112	36	159	3	5	113	30	5	11	140	18	3	323	83	243	11	315	206	120	30	28	71	32	36	21	28	16	13	17	14	18	3
	90-denní	194	85	109	50	31	10	21	20	63	59	34	76	25	12	63	74	25	68	1	3	69	51	1	2	65	3	17	177	60	134	8	186	121	73	25	23	27	19	24	18	13	13	5	10	12	3	2
	Neudáno	154	66	88	15	18	15	14	17	76	19	58	52	25	21	59	33	22	41	2	5	28	72	1	5	30	10	14	140	87	67	14	140	105	49	12	29	16	30	14	14	11	8	10	5	3	2	1
Relativní četnost odpovědí (%)	7-denní	1%	1%	1%	1%	1%	0%	1%	0%	0%	1%	0%	1%	1%	1%	1%	1%	0%	0%	0%	1%	1%	1%	2%	1%	0%	1%	1%	1%	1%	1%	2%	0%	1%	1%	1%	0%	0%	2%	0%	1%	1%	1%	0%	1%	0%	2%	0%
	30-denní	12%	8%	16%	17%	22%	10%	9%	16%	5%	16%	15%	10%	7%	15%	13%	13%	8%	13%	5%	4%	23%	5%	11%	10%	15%	6%	2%	13%	6%	21%	6%	13%	12%	12%	7%	8%	23%	11%	14%	11%	17%	10%	10%	14%	12%	21%	5%
	90-denní	7%	7%	8%	14%	8%	2%	5%	5%	10%	12%	4%	8%	7%	6%	8%	8%	6%	6%	2%	2%	14%	9%	2%	2%	7%	1%	9%	7%	4%	11%	4%	8%	7%	7%	6%	6%	9%	7%	10%	9%	8%	8%	4%	8%	10%	3%	3%
	Neudáno	6%	5%	6%	4%	5%	3%	3%	5%	12%	4%	7%	6%	7%	10%	8%	4%	5%	3%	4%	4%	6%	12%	2%	5%	3%	4%	7%	6%	6%	6%	7%	6%	6%	5%	3%	8%	5%	11%	6%	7%	7%	5%	8%	4%	3%	2%	2%
Statistická významnost	7-denní																																														
	30-denní		---	+++	++	+++		-	+	---	++	+	--	--				--			--	+++	---			++	--	---	+++	---	+++	--	++			---	--	+++								+	
	90-denní				+++		---	-		++	+++	---			--						-	+++			-		---				---	+++														+	
	Neudáno						-	--		+++	-				++	+	---		---				+++	++	+++												--	+		+++									

Nezávislé využití auta

Počet respondentů (N)		2656	1279	1377	352	398	439	455	369	643	504	848	935	369	213	780	893	428	1232	55	124	494	596	45	110	950	282	196	2460	1484	1172	200	2456	1661	995	411	357	312	280	250	197	168	167	125	125	120	87	58
Četnost odpovědí	Využívá soukromé i služební auto	267	193	74	1	31	60	78	57	41	13	102	102	50	5	46	110	60	182	31	33	2	15	2	2	149	33	8	259	267	0	72	195	204	63	35	40	20	38	29	16	17	22	11	9	14	2	14
	Využívá pouze soukromé auto	1179	626	552	3	170	232	265	189	319	44	396	495	244	49	350	404	202	693	16	78	43	285	11	52	542	152	63	1115	1179	0	105	1074	783	396	191	148	134	118	118	102	76	61	54	59	59	33	24
	Využívá pouze služební auto	39	28	10	0	7	12	13	7	0	2	3	21	12	1	8	16	9	33	3	2	1	0	0	1	28	4	1	38	39	0	2	36	29	9	4	5	4	3	6	5	4	1	3	1	0	1	1
	Nevyužívá auto	1172	431	741	348	189	135	98	117	284	444	347	317	64	158	376	363	157	324	5	11	448	296	33	55	230	94	124	1048	0	1172	21	1151	645	527	180	164	153	121	97	74	70	83	58	56	47	51	18
Relativní četnost odpovědí (%)	Využívá soukromé i služební auto	10%	15%	5%	0%	8%	14%	17%	15%	6%	3%	12%	11%	14%	2%	6%	12%	14%	15%	56%	27%	0%	3%	4%	2%	16%	12%	4%	11%	18%	0%	36%	8%	12%	6%	9%	11%	6%	14%	12%	8%	10%	13%	9%	7%	12%	2%	24%
	Využívá pouze soukromé auto	44%	49%	40%	1%	43%	53%	58%	51%	50%	9%	47%	53%	66%	23%	45%	45%	47%	56%	29%	63%	9%	48%	24%	47%	57%	54%	32%	45%	79%	0%	53%	44%	47%	40%	46%	41%	43%	42%	47%	52%	45%	37%	43%	47%	49%	38%	41%
	Využívá pouze služební auto	1%	2%	1%	0%	2%	3%	3%	2%	0%	0%	0%	2%	3%	0%	1%	2%	2%	3%	5%	2%	0%	0%	0%	1%	3%	1%	1%	2%	3%	0%	1%	1%	2%	1%	1%	1%	1%	1%	2%	3%	2%	1%	2%	1%	0%	1%	2%
	Nevyužívá auto	44%	34%	54%	99%	47%	31%	22%	32%	44%	88%	41%	34%	17%	74%	48%	41%	37%	26%	9%	9%	91%	50%	73%	50%	24%	33%	63%	43%	0%	100%	11%	47%	39%	53%	44%	46%	49%	43%	39%	38%	42%	50%	46%	45%	39%	59%	31%
Statistická významnost	Využívá soukromé i služební auto		+++	---	---		++	+++	+++	---	---	+		+	---	---	++	++	+++	+++	+++	---	---		--	+++		--	++	+++	---	+++	---	+++	---			-	+								-	+++
	Využívá pouze soukromé auto		+++	---	---		+++	+++	++	++	---		+++	+++	---				+++	-	+++	---		--		+++	+++	---	+++	+++	---	+	-	+++	---						+		-					
	Využívá pouze služební auto		++	---	-		+	++		---	-	--	+	++					+++	+		--	---			+++					+++																	
	Nevyužívá auto		---	+++	+++		---	---	---		+++	-	---	---	+++	++	-	---	---	---	---	+++	++	+++			---	---	+++	---	---	+++		---	+++	---	+++										++	-

Využití motocyklu

Počet respondentů (N)		2656	1279	1377	352	398	439	455	369	643	504	848	935	369	213	780	893	428	1232	55	124	494	596	45	110	950	282	196	2460	1484	1172	200	2456	1661	995	411	357	312	280	250	197	168	167	125	125	120	87	58
Četnost odpovědí	Využívá motocykl	200	146	54	5	27	41	58	46	23	11	90	64	35	5	35	77	44	132	17	16	12	18	1	5	100	32	8	192	179	21	200	0	172	28	20	32	11	30	14	16	22	9	9	11	8	9	9
	Nevyužívá motocykl	2456	1133	1323	347	371	398	397	323	620	493	758	871	334	208	745	816	384	1100	38	109	481	578	45	105	850	250	188	2268	1305	1151	0	2456	1489	967	391	325	301	250	236	180	146	158	117	113	112	78	48
Relativní četnost odpovědí (%)	Využívá motocykl	8%	11%	4%	1%	7%	9%	13%	12%	4%	2%	11%	7%	9%	2%	4%	9%	10%	11%	31%	13%	2%	3%	2%	5%	11%	11%	4%	8%	12%	2%	100%	0%	10%	3%	5%	9%	4%	11%	6%	8%	13%	5%	7%	9%	7%	10%	16%
	Nevyužívá motocykl	92%	89%	96%	99%	93%	91%	87%	88%	96%	98%	89%	93%	91%	98%	96%	91%	90%	89%	69%	88%	97%	97%	100%	95%	89%	89%	96%	92%	88%	98%	0%	100%	90%	97%	95%	91%	96%	89%	94%	91%	87%	95%	94%	90%	93%	90%	83%
Statistická významnost	Využívá motocykl		+++	---	---			+++	+++	---	---	+++			--	---		+	+++	+++	+	---	---			+++	+			+++	---	+++	---	+++	---	-		--	+			++						+
	Nevyužívá motocykl		---	+++	+++			---	---	+++	+++	---			++	+++		-	---	---	-	+++	+++			---	-			---	+++	---	+++	---	+++	+		++	-				--						--

Využití jizdního kola		Celkem	Pohlaví		Věk						Vzdělání				Čistý příjem domácnosti				Ekonomické postavení							Cesta do zaměstnání		Omezení tělesné mobilita		Nezávislé využití auta		Využití motocyklu		Využití jizdního kola		Část Děčína											
			Muž	Žena	6-17 let	18-29 let	30-39 let	40-49 let	50-59 let	60 let a více	Základní	Vyučen/a	Střednoškolské, VOŠ	Vysokoškolské	Do 15.000 Kč	15.001–30.000 Kč	30.001–50.000 Kč	50.001 Kč a více	Zaměstnanec	Podnikatel	OSVČ	Žák, student, učeň	Důchodce	Nezaměstnaný	Ostatní	Cestuje denně za prací	Necestuje denně za prací	Má omezenou mobilitu	Bez omezení mobility	Využívá auto	Nevyužívá auto	Využívá motocykl	Nevyužívá motocykl	Využívá kolo	Nevyužívá kolo	Centrum	Podmokly	Bynov	Jihovýchod	Nové Město	Letná	Jih	Staré Město	Severozápad	Jihozápad	Březiny	Sever	Odlichov
Počet respondentů (N)		2656	1279	1377	352	398	439	455	369	643	504	848	935	369	213	780	893	428	1232	55	124	494	596	45	110	950	282	196	2460	1484	1172	200	2456	1661	995	411	357	312	280	250	197	168	167	125	125	120	87	58
Četnost odpovědí	Využívá kolo	1661	830	831	260	267	303	332	223	276	335	466	588	271	86	457	584	327	827	44	86	371	258	13	62	659	168	61	1600	1016	645	172	1489	1661	0	226	208	150	194	175	141	110	135	80	77	74	55	35
	Nevyužívá kolo	995	449	546	92	131	136	123	146	367	169	382	347	98	127	323	309	101	404	11	38	122	338	33	48	290	114	136	859	468	527	28	967	0	995	184	149	162	86	74	56	58	32	45	47	46	32	23
Relativní četnost odpovědí (%)	Využívá kolo	63%	65%	60%	74%	67%	69%	73%	60%	43%	66%	55%	63%	73%	40%	59%	65%	76%	67%	80%	69%	75%	43%	29%	56%	69%	60%	31%	65%	68%	55%	86%	61%	100%	0%	55%	58%	48%	69%	70%	72%	65%	81%	64%	62%	62%	63%	60%
	Nevyužívá kolo	37%	35%	40%	26%	33%	31%	27%	40%	57%	34%	45%	37%	27%	60%	41%	35%	24%	33%	20%	31%	25%	57%	73%	44%	31%	40%	69%	35%	32%	45%	14%	39%	0%	100%	45%	42%	52%	31%	30%	28%	35%	19%	36%	38%	38%	37%	40%
Statistická významnost	Využívá kolo		+	-	+++	+	++	+++		---	+	---		+++	---	--	+	+++	+++	++		+++	---	---		+++		---	+++	+++	---	+++	---	+++	---	---		---	+	+	++		+++					
	Nevyužívá kolo		-	+	---	-	--	---		+++	-	+++		---	+++	++	-	---	---	--		---	+++	+++		---		+++	---	---	+++	---	+++	---	+++	+++		+++	-	--	--		---					
Možnost parkování automobilu																																															
Počet respondentů (N)		1116	659	457	4	187	267	346	230	84	41	388	448	240	22	221	447	234	908	50	113	45	0	0	0	719	189	27	1089	1116	0	156	960	802	314	187	137	114	113	122	92	83	79	32	53	54	28	23
Četnost odpovědí	Má možnost parkování	753	476	276	1	126	196	243	147	41	33	277	297	146	10	151	299	170	637	35	58	23	0	0	0	511	125	12	741	753	0	125	628	551	202	130	98	81	81	80	51	56	47	19	37	40	16	19
	Bez možnosti parkování	335	166	169	3	51	67	97	79	38	7	100	141	86	9	65	137	59	250	14	54	18	0	0	0	192	57	15	320	335	0	24	311	234	101	53	33	32	31	38	39	25	29	11	16	14	10	4
	Neudáno	28	17	11	0	10	5	6	3	5	1	11	9	7	3	5	11	5	22	1	1	4	0	0	0	16	6	1	28	28	0	7	21	18	11	3	6	1	1	4	3	2	4	1	0	1	3	0
Relativní četnost odpovědí (%)	Má možnost parkování	67%	72%	60%	25%	67%	73%	70%	64%	49%	80%	71%	66%	61%	45%	68%	67%	73%	70%	70%	51%	51%	.	.	.	71%	66%	44%	68%	67%	.	80%	65%	69%	64%	70%	72%	71%	72%	66%	55%	67%	59%	59%	70%	74%	57%	83%
	Bez možnosti parkování	30%	25%	37%	75%	27%	25%	28%	34%	45%	17%	26%	31%	36%	41%	29%	31%	25%	28%	28%	48%	40%	.	.	.	27%	30%	56%	29%	30%	.	15%	32%	29%	32%	28%	24%	28%	27%	31%	42%	30%	37%	34%	30%	26%	36%	17%
	Neudáno	3%	3%	2%	0%	5%	2%	2%	1%	6%	2%	3%	2%	3%	14%	2%	2%	2%	2%	2%	1%	9%	.	.	.	2%	3%	4%	3%	3%	.	4%	2%	2%	4%	2%	4%	1%	1%	3%	3%	2%	5%	3%	0%	2%	11%	0%
Statistická významnost	Má možnost parkování		+++	---			+			---		+		-	-				+++		---	-				+++		--	++												-							
	Bez možnosti parkování		---	+++	+		-			++		-		+					---		+++					--		++	--			---	+++							++							
	Neudáno					++				+					+++							++																						++			
Možnost odstavení kola																																															
Počet respondentů (N)		1351	710	641	257	247	267	321	210	48	309	371	440	231	33	301	526	294	841	46	91	372	0	0	0	668	173	26	1325	817	534	177	1174	1329	22	192	169	124	147	149	114	104	119	43	63	61	41	27
Četnost odpovědí	Má možnost odstavit kolo	736	431	305	65	134	167	214	132	23	90	245	256	145	14	158	292	179	546	33	45	112	0	0	0	448	98	12	724	531	205	117	619	725	10	108	102	63	81	86	56	51	61	30	33	35	16	14
	Bez možnosti odstavit kolo	455	213	242	141	79	71	84	57	23	164	88	141	62	12	100	186	83	214	12	39	189	0	0	0	163	52	10	445	215	239	38	417	449	6	58	45	54	57	48	43	41	47	9	13	16	16	8
	Neudáno	161	66	95	51	34	29	22	22	3	55	38	43	24	7	43	48	32	81	2	7	71	0	0	0	58	23	5	156	71	90	22	139	155	6	26	21	7	9	14	14	12	12	4	17	10	8	6
Relativní četnost odpovědí (%)	Má možnost odstavit kolo	54%	61%	48%	25%	54%	63%	67%	63%	48%	29%	66%	58%	63%	42%	52%	56%	61%	65%	72%	49%	30%	.	.	.	67%	57%	46%	55%	65%	38%	66%	53%	55%	45%	56%	60%	51%	55%	58%	49%	49%	51%	70%	52%	57%	39%	52%
	Bez možnosti odstavit kolo	34%	30%	38%	55%	32%	27%	26%	27%	48%	53%	24%	32%	27%	36%	33%	35%	28%	25%	26%	43%	51%	.	.	.	24%	30%	38%	34%	26%	45%	21%	36%	34%	27%	30%	27%	44%	39%	32%	38%	39%	39%	21%	21%	26%	39%	30%
	Neudáno	12%	9%	15%	20%	14%	11%	7%	10%	6%	18%	10%	10%	10%	21%	14%	9%	11%	10%	4%	8%	19%	.	.	.	9%	13%	19%	12%	9%	17%	12%	12%	12%	27%	14%	12%	6%	6%	9%	12%	12%	10%	9%	27%	16%	20%	22%
Statistická významnost	Má možnost odstavit kolo		+++	---	---		++	+++	++		---	+++		++				+	+++	+		---				+++					---	+++	---										+			-		
	Bez možnosti odstavit kolo		--	++	+++		--	--	-	+	+++	---		-				-	---			+++				---				---	+++						-	+						-				
	Neudáno		--	++	+++			--			+++						-		---			+++				---				---	+++	-	+					-	-					+++				

Pěší vzdálenost od MHD (minut)

		Celkem	Pohlaví		Věk						Vzdělání				Čistý příjem domácnosti				Ekonomické postavení							Cesta do zaměstnání		Omezení tělesné mobilita		Nezávislé využití auta		Využití motocyklu		Využití jízdního kola		Část Děčína											
			Muž	Žena	6-17 let	18-29 let	30-39 let	40-49 let	50-59 let	60 let a více	Základní	Vyučen/a	Středoškolské, VOŠ	Vysokoškolské	Do 15.000 Kč	15.001–30.000 Kč	30.001–50.000 Kč	50.001 Kč a více	Zaměstnanec	Podnikatel	OSVČ	Žák, student, učeň	Důchodce	Nezaměstnaný	Ostatní	Cestuje denně za prací	Necestuje denně za prací	Má omezenou mobilitu	Bez omezení mobility	Využívá auto	Nevyužívá auto	Využívá motocykl	Nevyužívá motocykl	Využívá kolo	Nevyužívá kolo	Centrum	Podmokly	Bynov	Jihovýchod	Nové Město	Letná	Jih	Staré Město	Severozápad	Jihozápad	Březiny	Sever	Oldřichov
Počet respondentů (N)		2656	1279	1377	352	398	439	455	369	643	504	848	935	369	213	780	893	428	1232	55	124	494	596	45	110	950	282	196	2460	1484	1172	200	2456	1661	995	411	357	312	280	250	197	168	167	125	125	120	87	58
Četnost odpovědí	Do 1 minuty	349	174	175	60	76	53	70	47	43	84	97	124	44	23	76	114	76	187	8	11	82	48	2	12	133	54	26	323	182	167	18	331	210	138	83	50	3	17	38	28	30	32	10	26	4	20	7
	2-3 minuty	833	396	437	104	138	144	145	112	190	153	270	290	120	38	243	276	166	387	17	40	152	183	14	39	300	88	56	777	483	351	81	752	536	298	155	116	61	59	101	79	75	61	38	14	27	30	18
	4-5 minut	828	394	434	112	113	136	146	119	203	160	264	293	111	78	258	281	98	384	17	58	149	166	17	37	305	80	50	779	486	343	58	771	531	298	123	147	95	118	66	53	40	56	50	26	28	8	19
	6-10 minut	531	262	269	56	60	84	69	87	175	84	181	184	82	66	168	180	71	228	11	9	85	166	13	19	173	55	63	469	272	259	36	495	303	228	48	33	148	72	35	28	12	18	22	45	56	2	12
	Více než 10 minut	115	53	62	20	11	21	25	5	33	23	36	43	13	8	35	42	18	46	2	6	26	32	0	4	40	6	2	113	62	52	7	108	81	33	2	12	5	15	10	8	12	0	5	13	5	26	2
Relativní četnost odpovědí (%)	Do 1 minuty	13%	14%	13%	17%	19%	12%	15%	13%	7%	17%	11%	13%	12%	11%	10%	13%	18%	15%	15%	9%	17%	8%	4%	11%	14%	19%	13%	13%	12%	14%	9%	13%	13%	14%	20%	14%	1%	6%	15%	14%	18%	19%	8%	21%	3%	23%	12%
	2-3 minuty	31%	31%	32%	30%	35%	33%	32%	30%	30%	30%	32%	31%	33%	18%	31%	31%	39%	31%	31%	32%	31%	31%	31%	35%	32%	31%	29%	32%	33%	30%	41%	31%	32%	30%	38%	32%	20%	21%	40%	40%	45%	37%	30%	11%	23%	34%	31%
	4-5 minut	31%	31%	32%	32%	28%	31%	32%	32%	32%	32%	31%	31%	30%	37%	33%	31%	23%	31%	31%	47%	30%	28%	38%	34%	32%	28%	26%	32%	33%	29%	29%	31%	32%	30%	30%	41%	30%	42%	26%	27%	24%	34%	40%	21%	23%	9%	33%
	6-10 minut	20%	20%	20%	16%	15%	19%	15%	24%	27%	17%	21%	20%	22%	31%	22%	20%	17%	19%	20%	7%	17%	28%	29%	17%	18%	20%	32%	19%	18%	22%	18%	20%	18%	23%	12%	9%	47%	26%	14%	14%	7%	11%	18%	36%	47%	2%	21%
	Více než 10 minut	4%	4%	5%	6%	3%	5%	5%	1%	5%	5%	4%	5%	4%	4%	4%	5%	4%	4%	4%	5%	5%	5%	0%	4%	4%	2%	1%	5%	4%	4%	4%	4%	5%	3%	0%	3%	2%	5%	4%	4%	7%	0%	4%	10%	4%	30%	3%
Statistická významnost	Do 1 minuty				+	+++				---	++					---		++	++			+	---				++										+++		---	---				+		++	--	++		
	2-3 minuty														---			+++													++	--			++		--	---		++	++	+++				---	-		
	4-5 minut																	---			+++		-							+							+++						+		-		---	
	6-10 minut				-	--		--		+++	-				+++						---		+++					+++	---	-	+				--	++	---	---	+++	+	-	-	---	--		+++	+++	---	
	Více než 10 minut								--																				-	+						-										+++		+++	

Pěší vzdálenost od vlaku (minut)

		Celkem	Pohlaví		Věk						Vzdělání				Čistý příjem domácnosti				Ekonomické postavení							Cesta do zaměstnání		Omezení tělesné mobilita		Nezávislé využití auta		Využití motocyklu		Využití jízdního kola		Část Děčína											
			Muž	Žena	6-17 let	18-29 let	30-39 let	40-49 let	50-59 let	60 let a více	Základní	Vyučen/a	Středoškolské, VOŠ	Vysokoškolské	Do 15.000 Kč	15.001–30.000 Kč	30.001–50.000 Kč	50.001 Kč a více	Zaměstnanec	Podnikatel	OSVČ	Žák, student, učeň	Důchodce	Nezaměstnaný	Ostatní	Cestuje denně za prací	Necestuje denně za prací	Má omezenou mobilitu	Bez omezení mobility	Využívá auto	Nevyužívá auto	Využívá motocykl	Nevyužívá motocykl	Využívá kolo	Nevyužívá kolo	Centrum	Podmokly	Bynov	Jihovýchod	Nové Město	Letná	Jih	Staré Město	Severozápad	Jihozápad	Březiny	Sever	Oldřichov
Počet respondentů (N)		2656	1279	1377	352	398	439	455	369	643	504	848	935	369	213	780	893	428	1232	55	124	494	596	45	110	950	282	196	2460	1484	1172	200	2456	1661	995	411	357	312	280	250	197	168	167	125	125	120	87	58
Četnost odpovědí	Do 10 minut	710	343	367	88	121	125	123	104	149	146	239	234	90	47	179	251	147	343	24	28	131	138	12	33	243	100	56	653	389	320	67	642	460	250	87	236	20	107	27	11	39	43	2	0	66	68	3
	11-20 minut	918	430	488	129	127	163	168	118	213	164	280	351	123	93	292	293	111	447	17	46	170	189	11	38	342	106	62	856	534	384	67	851	582	336	187	100	46	78	105	120	71	86	19	32	50	9	17
	21-30 minut	513	242	271	67	79	67	90	66	144	110	157	163	84	52	139	166	85	229	9	24	96	127	11	17	182	47	35	479	284	229	40	473	329	184	106	16	47	43	63	53	45	31	30	50	2	7	21
	31-45 minut	246	129	118	36	33	39	44	38	56	38	79	98	31	12	75	74	38	100	3	16	49	58	8	11	94	7	30	216	140	107	19	227	159	87	19	4	57	31	22	13	5	7	56	19	0	2	11
	Více než 45 minut	269	135	133	31	38	44	31	44	81	45	93	89	42	8	94	110	46	112	2	10	47	82	4	11	89	23	13	255	137	131	6	262	131	138	12	0	143	21	33	0	9	0	18	24	3	1	5
Relativní četnost odpovědí (%)	Do 10 minut	27%	27%	27%	25%	30%	28%	27%	28%	23%	29%	28%	25%	24%	22%	23%	28%	34%	28%	44%	23%	27%	23%	27%	30%	26%	35%	29%	27%	26%	27%	34%	26%	28%	25%	21%	66%	6%	38%	11%	6%	23%	26%	2%	0%	55%	78%	5%
	11-20 minut	35%	34%	35%	37%	32%	37%	37%	32%	33%	33%	33%	38%	33%	44%	37%	33%	26%	36%	31%	37%	34%	32%	24%	35%	36%	38%	32%	35%	36%	33%	34%	35%	35%	34%	45%	28%	15%	28%	42%	61%	42%	51%	15%	26%	42%	10%	29%
	21-30 minut	19%	19%	20%	19%	20%	15%	20%	18%	22%	22%	19%	17%	23%	24%	18%	19%	20%	19%	16%	19%	19%	21%	24%	15%	19%	17%	18%	19%	19%	20%	20%	19%	20%	18%	26%	4%	15%	15%	25%	27%	27%	19%	24%	40%	2%	8%	36%
	31-45 minut	9%	10%	9%	10%	8%	9%	10%	10%	9%	8%	9%	10%	8%	6%	10%	8%	9%	8%	5%	13%	10%	10%	18%	10%	10%	2%	15%	9%	9%	9%	10%	9%	10%	9%	5%	1%	18%	11%	9%	7%	3%	4%	45%	15%	0%	2%	19%
	Více než 45 minut	10%	11%	10%	9%	10%	10%	7%	12%	13%	9%	11%	10%	11%	4%	12%	12%	11%	9%	4%	8%	10%	14%	9%	10%	9%	8%	7%	10%	9%	11%	3%	11%	8%	14%	3%	0%	46%	8%	13%	0%	5%	0%	14%	19%	3%	1%	9%
Statistická významnost	Do 10 minut									-						--		+++		++			-				+++					+	-			--	+++	+++	---	---			---	---	+++	+++	---	
	11-20 minut												+		++	+		---																		+++	--	---	-	++	+++	+	+++	---	-		---	
	21-30 minut					-				+					+																						+++	---	-		+	++	+				+++	---	--	+++
	31-45 minut																							+				---								---	---	+++					--	-	+++	+	---	-	++
	Více než 45 minut							-		+					--	+	++						+++									---	++	---	+++					---	-	---				+++	--	--	

Pohlaví

		Celkem	Pohlaví		Věk						Vzdělání				Čistý příjem domácnosti				Ekonomické postavení							Cesta do zaměstnání		Omezení tělesné mobilita		Nezávislé využití auta		Využití motocyklu		Využití jízdního kola		Část Děčína											
			Muž	Žena	6-17 let	18-29 let	30-39 let	40-49 let	50-59 let	60 let a více	Základní	Vyučen/a	Středoškolské, VOŠ	Vysokoškolské	Do 15.000 Kč	15.001–30.000 Kč	30.001–50.000 Kč	50.001 Kč a více	Zaměstnanec	Podnikatel	OSVČ	Žák, student, učeň	Důchodce	Nezaměstnaný	Ostatní	Cestuje denně za prací	Necestuje denně za prací	Má omezenou mobilitu	Bez omezení mobility	Využívá auto	Nevyužívá auto	Využívá motocykl	Nevyužívá motocykl	Využívá kolo	Nevyužívá kolo	Centrum	Podmokly	Bynov	Jihovýchod	Nové Město	Letná	Jih	Staré Město	Severozápad	Jihozápad	Březiny	Sever	Oldřichov
Počet respondentů (N)		2656	1279	1377	352	398	439	455	369	643	504	848	935	369	213	780	893	428	1232	55	124	494	596	45	110	950	282	196	2460	1484	1172	200	2456	1661	995	411	357	312	280	250	197	168	167	125	125	120	87	58
Četnost odpovědí	Muž	1279	1279	0	183	188	193	228	185	301	246	450	402	181	62	382	452	220	637	38	85	244	258	15	3	473	164	86	1193	848	431	146	1133	830	449	186	166	161	144	119	101	79	78	60	59	57	40	30
	Žena	1377	0	1377	169	210	246	227	184	342	257	398	533	189	151	398	441	208	595	17	40	250	338	31	107	477	119	110	1267	636	741	54	1323	831	546	225	191	151	135	131	95	90	89	65	65	64	48	28
Relativní četnost odpovědí (%)	Muž	48%	100%	0%	52%	47%	44%	50%	50%	47%	49%	53%	43%	49%	29%	49%	51%	51%	52%	69%	69%	49%	43%	33%	3%	50%	58%	44%	48%	57%	37%	73%	46%	50%	45%	45%	46%	52%	51%	48%	51%	47%	47%	48%	47%	48%	46%	52%
	Žena	52%	0%	100%	48%	53%	56%	50%	50%	53%	51%	47%	57%	51%	71%	51%	49%	49%	48%	31%	32%	51%	57%	69%	97%	50%	42%	56%	52%	43%	63%	27%	54%	50%	55%	55%	54%	48%	48%	52%	48%	54%	53%	52%	52%	53%	55%	48%
Statistická významnost	Muž		+++	---								+++	---		---				+++	++	+++		--	-	---		+++			+++	---	+++	---	+	-															
	Žena		---	+++								---	+++		+++				---	--	---		++	+	+++		---			---	+++	---	+++	-	+															

Věk

		Celkem	Pohlaví		Věk						Vzdělání				Čistý příjem domácnosti				Ekonomické postavení							Cesta do zaměstnání		Omezení tělesné mobilita		Nezávislé využití auta		Využití motocyklu		Využití jizdního kola		Část Děčína												
			Muž	Žena	6-17 let	18-29 let	30-39 let	40-49 let	50-59 let	60 let a více	Základní	Vyučen/a	Středoškolské, VOŠ	Vysokoškolské	Do 15.000 Kč	15.001–30.000 Kč	30.001–50.000 Kč	50.001 Kč a více	Zaměstnanec	Podnikatel	OSVČ	Žák, student, učeň	Důchodce	Nezaměstnaný	Ostatní	Cestuje denně za prací	Necestuje denně za prací	Má omezenou mobilitu	Bez omezení mobility	Využívá auto	Nevyužívá auto	Využívá motocykl	Nevyužívá motocykl	Využívá kolo	Nevyužívá kolo	Centrum	Podmokly	Bynov	Jihovýchod	Nové Město	Letná	Jih	Staré Město	Severozápad	Jihozápad	Březiny	Sever	Oldřichov
Počet respondentů (N)		2656	1279	1377	352	398	439	455	369	643	504	848	935	369	213	780	893	428	1232	55	124	494	596	45	110	950	282	196	2460	1484	1172	200	2456	1661	995	411	357	312	280	250	197	168	167	125	125	120	87	58
Četnost odpovědí	6-17 let	352	183	169	352	0	0	0	0	0	336	8	7	2	18	84	125	78	5	1	1	342	1	0	4	3	2	8	344	4	348	5	347	260	92	49	39	32	42	46	34	25	32	13	15	11	7	6
	18-29 let	398	188	210	0	398	0	0	0	0	53	83	195	68	28	91	154	65	200	4	8	136	2	12	36	163	37	6	392	209	189	27	371	267	131	81	52	42	44	36	21	32	17	11	18	18	16	10
	30-39 let	439	193	246	0	0	439	0	0	0	38	153	171	77	26	105	186	76	320	5	31	8	6	14	55	248	72	9	430	304	135	41	398	303	136	70	69	54	40	42	30	27	31	10	17	32	6	9
	40-49 let	455	228	227	0	0	0	455	0	0	16	202	166	71	19	110	171	81	371	21	31	2	14	10	7	285	85	25	430	357	98	58	397	332	123	69	53	29	59	52	36	39	37	21	22	13	19	7
	50-59 let	369	185	184	0	0	0	0	369	0	23	191	105	50	26	104	123	67	266	15	26	6	41	7	9	195	71	43	326	252	117	46	323	223	146	46	58	69	29	31	26	27	22	8	12	25	12	5
	60 let a více	643	301	342	0	0	0	0	0	643	38	213	291	101	96	286	134	61	71	10	28	0	532	3	0	56	15	106	537	359	284	23	620	276	367	96	86	86	66	43	48	18	28	63	41	20	28	20
Relativní četnost odpovědí (%)	6-17 let	13%	14%	12%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	67%	1%	1%	1%	8%	11%	14%	18%	0%	2%	1%	69%	0%	0%	4%	0%	1%	4%	14%	0%	30%	3%	14%	16%	9%	12%	11%	10%	15%	18%	17%	15%	19%	10%	12%	9%	8%	10%
	18-29 let	15%	15%	15%	0%	100%	0%	0%	0%	0%	11%	10%	21%	18%	13%	12%	17%	15%	16%	7%	6%	28%	0%	27%	33%	17%	13%	3%	16%	14%	16%	14%	15%	16%	13%	20%	15%	13%	16%	14%	11%	19%	10%	9%	14%	15%	18%	17%
	30-39 let	17%	15%	18%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	8%	18%	18%	21%	12%	13%	21%	18%	26%	9%	25%	2%	1%	31%	50%	26%	26%	5%	17%	20%	12%	21%	16%	18%	14%	17%	19%	17%	14%	17%	15%	16%	19%	8%	14%	27%	7%	16%
	40-49 let	17%	18%	16%	0%	0%	0%	100%	0%	0%	3%	24%	18%	19%	9%	14%	19%	19%	30%	38%	25%	0%	2%	22%	6%	30%	30%	13%	17%	24%	8%	29%	16%	20%	12%	17%	15%	9%	21%	21%	18%	23%	22%	17%	18%	11%	22%	12%
	50-59 let	14%	14%	13%	0%	0%	0%	0%	100%	0%	5%	23%	11%	14%	12%	13%	14%	16%	22%	27%	21%	1%	7%	16%	8%	21%	25%	22%	13%	17%	10%	23%	13%	13%	15%	11%	16%	22%	10%	12%	13%	16%	13%	6%	10%	21%	14%	9%
	60 let a více	24%	24%	25%	0%	0%	0%	0%	0%	100%	8%	25%	31%	27%	45%	37%	15%	14%	6%	18%	23%	0%	89%	7%	0%	6%	5%	54%	22%	24%	24%	12%	25%	17%	37%	23%	24%	28%	24%	17%	24%	11%	17%	50%	33%	17%	32%	34%
Statistická významnost	6-17 let				+++	---	---	---	---	---	+++	---	---	---	-	-		+++	---	-	---	+++	---	--	--	---	---	---	+++	---	+++	---	+++	+++	---					+			+					
	18-29 let				---	+++	---	---	---	---	--	---	+++	+		--	+				--	+++	---	+	+++	+		---	+++					+	-	++								-				
	30-39 let				---	---	+++	---	---	---	---			+		--	+++		+++		++	---	---	++	+++	+++	+++	---	+++	+++	---			++	--									--		++	-	
	40-49 let				---	---	---	+++	---	---	---	+++			---	--	+		+++	+++	+	---	---		--	+++	+++			+++	---	+++	---	+++	---			---				+						
	50-59 let				---	---	---	---	+++	---	---	+++	--						+++	++	+	---	---			+++	+++	+++	---	+++	---	+++	---					+++						-		+		
	60 let a více				---	---	---	---	---	+++	---		+++		+++	+++	---	---	---			---	+++	--	---	---	---	+++	---			---	+++	---	+++					--		---	-	+++	+	-		

Vzdělání

Počet respondentů (N)		2656	1279	1377	352	398	439	455	369	643	504	848	935	369	213	780	893	428	1232	55	124	494	596	45	110	950	282	196	2460	1484	1172	200	2456	1661	995	411	357	312	280	250	197	168	167	125	125	120	87	58
Četnost odpovědí	Základní	504	246	257	336	53	38	16	23	38	504	0	0	0	32	146	158	111	53	3	1	371	49	10	17	35	18	31	473	60	444	11	493	335	169	72	57	55	65	61	40	32	40	19	19	15	20	9
	Vyučen/a	848	450	398	8	83	153	202	191	213	0	848	0	0	101	287	277	95	474	17	53	25	222	25	33	338	136	79	769	501	347	90	758	466	382	131	125	121	116	53	45	50	51	30	40	38	34	13
	Středoškolské, VOŠ	935	402	533	7	195	171	166	105	291	0	0	935	0	74	279	337	129	476	22	46	80	256	8	47	384	93	66	869	618	317	64	871	588	347	150	125	100	71	90	74	63	56	58	44	49	25	29
	Vysokoškolské	369	181	189	2	68	77	71	50	101	0	0	0	369	6	68	121	93	229	13	25	18	69	2	13	193	35	21	348	306	64	35	334	271	98	58	50	36	27	46	38	22	20	18	21	18	9	7
Relativní četnost odpovědí (%)	Základní	19%	19%	19%	95%	13%	9%	4%	6%	6%	100%	0%	0%	0%	15%	19%	18%	26%	4%	5%	1%	75%	8%	22%	15%	4%	6%	16%	19%	4%	38%	6%	20%	20%	17%	18%	16%	18%	23%	24%	20%	19%	24%	15%	15%	13%	23%	16%
	Vyučen/a	32%	35%	29%	2%	21%	35%	44%	52%	33%	0%	100%	0%	0%	47%	37%	31%	22%	38%	31%	43%	5%	37%	56%	30%	36%	48%	40%	31%	34%	30%	45%	31%	28%	38%	32%	35%	39%	41%	21%	23%	30%	31%	24%	32%	32%	39%	22%
	Středoškolské, VOŠ	35%	31%	39%	2%	49%	39%	36%	28%	45%	0%	0%	100%	0%	35%	36%	38%	30%	39%	40%	37%	16%	43%	18%	43%	40%	33%	34%	35%	42%	27%	32%	35%	35%	35%	36%	35%	32%	25%	36%	38%	38%	34%	46%	35%	41%	29%	50%
	Vysokoškolské	14%	14%	14%	1%	17%	18%	16%	14%	16%	0%	0%	0%	100%	3%	9%	14%	22%	19%	24%	20%	4%	12%	4%	12%	20%	12%	11%	14%	21%	5%	18%	14%	16%	10%	14%	14%	12%	10%	18%	19%	13%	12%	14%	17%	15%	10%	12%
Statistická významnost	Základní				+++	--	---	---	---	---	+++	---	---	---				+++	---	--	---	+++	---			---	---			---	+++	---	+++	+	-					+								
	Vyučen/a		+++	---	---	---		+++	+++		---	+++	---	---	+++	+++		---	+++		++	---	++	+++		++	+++	++	--	+	-	+++	---	---	+++			++	+++	---	--							
	Středoškolské, VOŠ		---	+++	---	+++			--	+++	---	---	+++	---				-	+++			---	+++	-		+++				+++	---								---					++				+
	Vysokoškolské				---	+	+				---	---	---	+++	---	---		+++	+++	+	+	---				+++				+++	---			+++	---				-	+	+							

Ekonomické postavení

Počet respondentů (N)		2656	1279	1377	352	398	439	455	369	643	504	848	935	369	213	780	893	428	1232	55	124	494	596	45	110	950	282	196	2460	1484	1172	200	2456	1661	995	411	357	312	280	250	197	168	167	125	125	120	87	58
Četnost odpovědí	Zaměstnanec	1232	637	595	5	200	320	371	266	71	53	474	476	229	38	288	503	216	1232	0	0	0	0	0	0	950	282	38	1194	908	324	132	1100	827	404	203	172	144	108	126	94	82	89	34	51	72	35	21
	Podnikatel	55	38	17	1	4	5	21	15	10	3	17	22	13	0	7	14	18	0	55	0	0	0	0	0	0	0	3	52	50	5	17	38	44	11	4	6	0	17	5	2	10	2	2	2	3	1	1
	OSVČ	124	85	40	1	8	31	31	26	28	1	53	46	25	3	26	56	14	0	0	124	0	0	0	0	0	0	2	122	113	11	16	109	86	38	31	12	11	16	14	11	2	12	6	2	3	1	4
	Žák, student, učeň	494	244	250	342	136	8	2	6	0	371	25	80	18	29	118	175	107	0	0	0	494	0	0	0	0	0	9	485	45	448	12	481	371	122	68	54	43	62	56	42	42	35	18	28	16	22	8
	Důchodce	596	258	338	1	2	6	14	41	532	49	222	256	69	105	298	101	51	0	0	0	0	596	0	0	0	0	130	465	300	296	18	578	258	338	76	91	87	56	34	41	22	21	62	39	19	27	20
	Nezaměstnaný	45	15	31	0	12	14	10	7	3	10	25	8	2	19	15	3	6	0	0	0	0	0	45	0	0	0	6	39	13	33	1	45	13	33	11	3	10	7	5	2	1	2	1	0	2	0	1
	Ostatní	110	3	107	4	36	55	7	9	0	17	33	47	13	19	28	41	15	0	0	0	0	0	0	110	0	0	8	102	55	55	5	105	62	48	17	20	18	14	9	5	9	5	1	4	5	2	3
Relativní četnost odpovědí (%)	Zaměstnanec	46%	50%	43%	1%	50%	73%	82%	72%	11%	11%	56%	51%	62%	18%	37%	56%	50%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%	100%	19%	49%	61%	28%	66%	45%	50%	41%	49%	48%	46%	39%	50%	48%	49%	53%	27%	41%	60%	40%	36%
	Podnikatel	2%	3%	1%	0%	1%	1%	5%	4%	2%	1%	2%	2%	4%	0%	1%	2%	4%	0%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%	2%	3%	0%	9%	2%	3%	1%	1%	2%	0%	6%	2%	1%	6%	1%	2%	2%	3%	1%	2%
	OSVČ	5%	7%	3%	0%	2%	7%	7%	7%	4%	0%	6%	5%	7%	1%	3%	6%	3%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	5%	8%	1%	8%	4%	5%	4%	8%	3%	4%	6%	6%	6%	1%	7%	5%	2%	3%	1%	7%
	Žák, student, učeň	19%	19%	18%	97%	34%	2%	0%	2%	0%	74%	3%	9%	5%	14%	15%	20%	25%	0%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	5%	20%	3%	38%	6%	20%	22%	12%	17%	15%	14%	22%	22%	21%	25%	21%	14%	22%	13%	25%	14%
	Důchodce	22%	20%	25%	0%	1%	1%	3%	11%	83%	10%	26%	27%	19%	49%	38%	11%	12%	0%	0%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%	66%	19%	20%	25%	9%	24%	16%	34%	18%	25%	28%	20%	14%	21%	13%	13%	50%	31%	16%	31%	34%
	Nezaměstnaný	2%	1%	2%	0%	3%	3%	2%	2%	0%	2%	3%	1%	1%	9%	2%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	3%	2%	1%	3%	1%	2%	1%	3%	3%	1%	3%	3%	2%	1%	1%	1%	1%	0%	2%	0%	2%
	Ostatní	4%	0%	8%	1%	9%	13%	2%	2%	0%	3%	4%	5%	4%	9%	4%	5%	4%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%	0%	0%	4%	4%	4%	5%	3%	4%	4%	5%	4%	6%	6%	5%	4%	3%	5%	3%	1%	3%	4%	2%	5%
Statistická významnost	Zaměstnanec		+++	---	---		+++	+++	+++	---	---	+++	+++	+++	---	---	+++		+++	---	---	---	---	---	---	+++	+++	---	+++	+++	---	+++	---	+++	---				--					---		++		
	Podnikatel		++	--	-			+++	++		--			+	-	--		+++	---	+++		---	---			---	--			+++	---	+++	---	++	--			--	+++			+++						
	OSVČ		+++	---	---	--	++	+	+		---	++		+	-	-	++		---		+++	---	---		-	---	---	-	+	+++	---	+	-			++						-						
	Žák, student, učeň				+++	+++	---	---	---	---	+++	---	---	---		--		+++	---	---	---	+++	---	--	---	---	---	---	+++	---	+++	---	+++	+++	---			-				+						
	Důchodce		--	++	---	---	---	---	---	+++	---	++	+++		+++	+++	---	---	---	---	---	---	+++	---	---	---	---	+++	---	--	++	---	+++	---	+++	-		+		---		--	--	+++	+			+
	Nezaměstnaný		-	+	--	+	++			--		+++	-		+++		---		---			--	---	+++		---	-			---	+++			---	+++			+										
	Ostatní		---	+++	--	+++	+++	--		---					+++				---		-	---	---		+++	---	---																					

Cesta do zaměstnání

		Celkem	Muž	Žena	6-17 let	18-29 let	30-39 let	40-49 let	50-59 let	60 let a více	Základní	Vyučen/a	Středoškolské, VOŠ	Vysokoškolské	Do 15.000 Kč	15.001–30.000 Kč	30.001–50.000 Kč	50.001 Kč a více	Zaměstnanec	Podnikatel	OSVČ	Žák, student, učení	Důchodce	Nezaměstnaný	Ostatní	Cestuje denně za prací	Necestuje denně za prací	Má omezenou mobilitu	Bez omezení mobility	Využívá auto	Nevyužívá auto	Využívá motocykl	Nevyužívá motocykl	Využívá kolo	Nevyužívá kolo	Centrum	Podmokly	Bynov	Jihovýchod	Nové Město	Letná	Jih	Staré Město	Severozápad	Jihozápad	Březiny	Sever	Oldřichov
Počet respondentů (N)		1232	637	595	5	200	320	371	266	71	53	474	476	229	38	288	503	216	1232	0	0	0	0	0	0	950	282	38	1194	908	324	132	1100	827	404	203	172	144	108	126	94	82	89	34	51	72	35	21
Četnost odpovědí	Cestuje denně za prací	950	473	477	3	163	248	285	195	56	35	338	384	193	28	227	394	160	950	0	0	0	0	0	0	950	0	20	929	719	230	100	850	659	290	151	126	114	85	106	71	60	68	29	46	56	21	17
	Necestuje denně za prací	282	164	119	2	37	72	85	71	15	18	136	93	35	10	61	109	57	282	0	0	0	0	0	0	0	282	17	265	189	94	32	250	168	114	52	46	30	23	21	23	22	21	5	5	16	14	5
Relativní četnost odpovědí (%)	Cestuje denně za prací	77%	74%	80%	60%	82%	78%	77%	73%	79%	66%	71%	81%	84%	74%	79%	78%	74%	77%	.	.	.	.	.	.	100%	0%	53%	78%	79%	71%	76%	77%	80%	72%	74%	73%	79%	79%	84%	76%	73%	76%	85%	90%	78%	60%	81%
	Necestuje denně za prací	23%	26%	20%	40%	19%	23%	23%	27%	21%	34%	29%	20%	15%	26%	21%	22%	26%	23%	.	.	.	.	.	.	0%	100%	45%	22%	21%	29%	24%	23%	20%	28%	26%	27%	21%	21%	17%	24%	27%	24%	15%	10%	22%	40%	24%
Statistická významnost	Cestuje denně za prací		-	+							-	---	+	++												+++	---	---	++	++	--			++	--					+					+		-	
	Necestuje denně za prací		+	-							+	+++	-	--												---	+++	++	--	--	++			--	++					-					-		+	

Pevná pracovní doba

		Celkem	Muž	Žena	6-17 let	18-29 let	30-39 let	40-49 let	50-59 let	60 let a více	Základní	Vyučen/a	Středoškolské, VOŠ	Vysokoškolské	Do 15.000 Kč	15.001–30.000 Kč	30.001–50.000 Kč	50.001 Kč a více	Zaměstnanec	Podnikatel	OSVČ	Žák, student, učení	Důchodce	Nezaměstnaný	Ostatní	Cestuje denně za prací	Necestuje denně za prací	Má omezenou mobilitu	Bez omezení mobility	Využívá auto	Nevyužívá auto	Využívá motocykl	Nevyužívá motocykl	Využívá kolo	Nevyužívá kolo	Centrum	Podmokly	Bynov	Jihovýchod	Nové Město	Letná	Jih	Staré Město	Severozápad	Jihozápad	Březiny	Sever	Oldřichov
Počet respondentů (N)		1232	637	595	5	200	320	371	266	71	53	474	476	229	38	288	503	216	1232	0	0	0	0	0	0	950	282	38	1194	908	324	132	1100	827	404	203	172	144	108	126	94	82	89	34	51	72	35	21
Četnost odpovědí	S pevnou pracovní dobou	847	407	439	3	136	222	259	192	35	34	357	340	116	31	204	361	123	847	0	0	0	0	0	0	674	173	22	825	605	242	90	757	572	274	148	115	97	80	83	56	60	61	22	40	54	18	14
	Bez pevné pracovní doby	372	219	152	1	61	98	111	70	30	13	112	134	113	6	81	136	92	372	0	0	0	0	0	0	272	100	15	357	300	72	42	330	254	118	55	55	43	27	43	36	23	27	11	11	18	16	7
	Neudáno	13	10	3	1	4	0	1	3	5	6	4	3	0	1	4	5	1	13	0	0	0	0	0	0	4	9	1	12	4	10	0	13	1	12	1	3	4	1	0	3	0	1	1	0	0	1	0
Relativní četnost odpovědí (%)	S pevnou pracovní dobou	69%	64%	74%	60%	68%	69%	70%	72%	49%	64%	75%	71%	51%	82%	71%	72%	57%	69%	.	.	.	.	.	.	71%	61%	58%	69%	67%	75%	68%	69%	69%	68%	73%	67%	67%	74%	66%	60%	73%	69%	65%	78%	75%	51%	67%
	Bez pevné pracovní doby	30%	34%	26%	20%	31%	31%	30%	26%	42%	25%	24%	28%	49%	16%	28%	27%	43%	30%	.	.	.	.	.	.	29%	35%	39%	30%	33%	22%	32%	30%	31%	29%	27%	32%	30%	25%	34%	38%	28%	30%	32%	22%	25%	46%	33%
	Neudáno	1%	2%	1%	20%	2%	0%	0%	1%	7%	11%	1%	1%	0%	3%	1%	1%	0%	1%	.	.	.	.	.	.	0%	3%	3%	1%	0%	3%	0%	1%	0%	3%	0%	2%	3%	1%	0%	3%	0%	1%	3%	0%	0%	3%	0%
Statistická významnost	S pevnou pracovní dobou		---	+++						---		+++		---				---								++	--			--	++											-					-	
	Bez pevné pracovní doby		+++	---						+		---		+++	-		-	+++								-	+			+++	---											+					+	
	Neudáno				+++		-			+++	+++															---	+++			---	+++			---	+++			+			+							

Omezení tělesné mobilita

		Celkem	Muž	Žena	6-17 let	18-29 let	30-39 let	40-49 let	50-59 let	60 let a více	Základní	Vyučen/a	Středoškolské, VOŠ	Vysokoškolské	Do 15.000 Kč	15.001–30.000 Kč	30.001–50.000 Kč	50.001 Kč a více	Zaměstnanec	Podnikatel	OSVČ	Žák, student, učení	Důchodce	Nezaměstnaný	Ostatní	Cestuje denně za prací	Necestuje denně za prací	Má omezenou mobilitu	Bez omezení mobility	Využívá auto	Nevyužívá auto	Využívá motocykl	Nevyužívá motocykl	Využívá kolo	Nevyužívá kolo	Centrum	Podmokly	Bynov	Jihovýchod	Nové Město	Letná	Jih	Staré Město	Severozápad	Jihozápad	Březiny	Sever	Oldřichov
Počet respondentů (N)		2656	1279	1377	352	398	439	455	369	643	504	848	935	369	213	780	893	428	1232	55	124	494	596	45	110	950	282	196	2460	1484	1172	200	2456	1661	995	411	357	312	280	250	197	168	167	125	125	120	87	58
Četnost odpovědí	Má omezenou mobilitu	196	86	110	8	6	9	25	43	106	31	79	66	21	41	84	39	14	38	3	2	9	130	6	8	20	17	196	0	72	124	8	188	61	136	30	42	21	27	7	6	11	6	23	11	1	8	3
	Bez omezení mobility	2460	1193	1267	344	392	430	430	326	537	473	769	869	348	172	696	854	413	1194	52	122	485	465	39	102	929	265	0	2460	1412	1048	192	2268	1600	859	381	315	291	252	243	191	157	161	102	113	119	80	55
Relativní četnost odpovědí (%)	Má omezenou mobilitu	7%	7%	8%	2%	2%	2%	5%	12%	16%	6%	9%	7%	6%	19%	11%	4%	3%	3%	5%	2%	2%	22%	13%	7%	2%	6%	100%	0%	5%	11%	4%	8%	4%	14%	7%	12%	7%	10%	3%	3%	7%	4%	18%	9%	1%	9%	5%
	Bez omezení mobility	93%	93%	92%	98%	98%	98%	95%	88%	84%	94%	91%	93%	94%	81%	89%	96%	96%	97%	95%	98%	98%	78%	87%	93%	98%	94%	0%	100%	95%	89%	96%	92%	96%	86%	93%	88%	93%	90%	97%	97%	93%	96%	82%	90%	99%	92%	95%
Statistická významnost	Má omezenou mobilitu				---	---	---		+++	+++		++			+++	+++	---	---	---		-	---	+++			---		---	+++	---	---			+++	---				+++			--	-			+++		--			
	Bez omezení mobility				+++	+++	+++		---	---		--			---	---	+++	+++	+++		+	+++	---			+++		+++	---	+++	---			---	+++				---			++	+			---		++			

PŘÍLOHA Č. 7 Výsledky sociodopravního průzkumu – tříděné tabulky odpovědí za jednotlivé domácnosti

Gateway to solutions

LEGENDA

Statistické významnosti - znaménkové schéma

Testuje se zde, zda je u dané skupiny respondentů (=sloupec) četnost dané odpovědi/kategorie (=řádek) signifikantně odlišná od četnosti ve zbytku vzorku (tedy "u všech ostatních").

+++ = významně četnější na hladině 0.1%
++ = významně četnější na hladině 1%
+ = významně četnější na hladině 5%
--- = významně méně četné na hladině 0.1%
-- = významně méně četné na hladině 1%
- = významně méně četné na hladině 5%

Osobní automobil

		Celkem	Typ domácnosti			Čistý příjem domácnosti				Nejvyšší vzdělání v domácnosti			Počet aut v domácnosti			Motocykl v domácnosti		Počet jízdních kol v domácnosti			Část Děčína											
			Pouze jeden dospělý	Více dospělých, bez dětí	S dětmi do 18 let	Do 15.000 Kč	15.001–30.000 Kč	30.001–50.000 Kč	50.001 Kč a více	Základní, vyučen/a	Středoškolské, VOŠ	Vysokoškolské	Bez auta	1 auto	Více aut	Domácnost bez motocyklu	Domácnost s motocyklem	Bez bicyklu	1 bicykl	Více bicyklů	Centrum	Podmokly	Bynov	Jihovýchod	Nové Město	Letná	Staré Město	Jih	Březiny	Severozápad	Jihozápad	Sever	Oldřichov
Počet respondentů (N)		1000	279	257	464	121	307	310	129	201	509	290	245	481	274	888	112	250	227	523	172	140	113	95	91	75	73	68	48	42	42	22	19
Četnost odpovědí	Domácnost s automobilem	756	140	219	397	34	204	286	123	116	378	262	0	481	274	652	104	141	148	467	131	98	77	74	79	68	53	51	33	31	30	17	15
	Domácnost bez automobilu	245	140	38	67	87	103	25	5	86	132	27	245	0	0	236	9	110	80	55	41	42	37	21	13	7	20	17	15	11	12	5	4
Relativní četnost odpovědí (%)	Domácnost s automobilem	76%	50%	85%	86%	28%	66%	92%	95%	58%	74%	90%	0%	100%	100%	73%	93%	56%	65%	89%	76%	70%	68%	78%	87%	91%	73%	75%	69%	74%	71%	77%	79%
	Domácnost bez automobilu	25%	50%	15%	14%	72%	34%	8%	4%	43%	26%	9%	100%	0%	0%	27%	8%	44%	35%	11%	24%	30%	33%	22%	14%	9%	27%	25%	31%	26%	29%	23%	21%
Statistická významnost	Domácnost s automobilem		---	+++	+++	---	---	+++	+++	---		+++	---	+++	+++	---	+++	---	---	+++			-		++	++							
	Domácnost bez automobilu		+++	---	---	+++	+++	---	---	+++		---	+++	---	---	+++	---	+++	+++	---			+		-	--							

Počet aut v domácnosti

Počet respondentů (N)		1000	279	257	464	121	307	310	129	201	509	290	245	481	274	888	112	250	227	523	172	140	113	95	91	75	73	68	48	42	42	22	19
Četnost odpovědí	Bez auta	245	140	38	67	87	103	25	5	86	132	27	245	0	0	236	9	110	80	55	41	42	37	21	13	7	20	17	15	11	12	5	4
	1 auto	481	119	143	219	33	170	175	42	95	236	150	0	481	0	439	43	107	114	260	96	74	56	43	42	41	40	29	18	18	12	8	4
	2 auta	230	14	60	156	1	31	92	68	18	117	95	0	0	230	184	46	28	30	172	33	22	19	26	26	23	8	18	13	11	16	5	9
	3 či více aut	45	7	16	22	0	3	19	13	3	25	17	0	0	45	30	15	6	3	35	2	1	2	5	10	4	4	4	3	2	3	4	2
Relativní četnost odpovědí (%)	Bez auta	25%	50%	15%	14%	72%	34%	8%	4%	43%	26%	9%	100%	0%	0%	27%	8%	44%	35%	11%	24%	30%	33%	22%	14%	9%	27%	25%	31%	26%	29%	23%	21%
	1 auto	48%	43%	56%	47%	27%	55%	56%	33%	47%	46%	52%	0%	100%	0%	49%	38%	43%	50%	50%	56%	53%	50%	45%	46%	55%	55%	43%	38%	43%	29%	36%	21%
	2 auta	23%	5%	23%	34%	1%	10%	30%	53%	9%	23%	33%	0%	0%	84%	21%	41%	11%	13%	33%	19%	16%	17%	27%	29%	31%	11%	26%	27%	26%	38%	23%	47%
	3 či více aut	5%	3%	6%	5%	0%	1%	6%	10%	1%	5%	6%	0%	0%	16%	3%	13%	2%	1%	7%	1%	1%	2%	5%	11%	5%	5%	6%	6%	5%	7%	18%	11%
Statistická významnost	Bez auta		+++	---	---	+++	+++	---	---	+++		---	+++	---	---	+++	---	+++	+++	---			+		-	--							
	1 auto		-	++		---	++	+++	---				---	+++	---	+	-				+										--		-
	2 auta		---		+++	---	---	+++	+++	---		+++	---	---	+++	---	+++	---	---	+++		-					-			+		+
	3 či více aut					-	---		++	-			---	---	+++	---	+++		--	+++	-	-			++							++	

Ročně domácností ujeto auty

Počet respondentů (N)		1000	279	257	464	121	307	310	129	201	509	290	245	481	274	888	112	250	227	523	172	140	113	95	91	75	73	68	48	42	42	22	19
Četnost odpovědí	Bez auta	245	140	38	67	87	103	25	5	86	132	27	245	0	0	236	9	110	80	55	41	42	37	21	13	7	20	17	15	11	12	5	4
	Do 5 tisíc km	164	39	48	77	17	59	51	16	33	87	44	0	136	29	148	16	35	37	92	27	24	18	15	16	19	19	5	9	3	1	8	1
	5-10 tisíc km	172	31	58	83	10	60	65	14	26	98	48	0	130	41	152	19	35	38	99	40	25	12	15	14	14	8	18	11	5	4	0	5
	10-20 tisíc km	198	41	55	102	5	51	79	32	23	84	90	0	124	74	172	26	27	42	130	32	21	29	20	20	18	14	8	3	13	12	6	3
	Přes 20 tisíc km	222	29	58	134	2	34	90	62	33	108	80	0	91	131	179	42	44	31	146	31	28	17	23	29	17	12	20	9	10	14	4	6
Relativní četnost odpovědí (%)	Bez auta	25%	50%	15%	14%	72%	34%	8%	4%	43%	26%	9%	100%	0%	0%	27%	8%	44%	35%	11%	24%	30%	33%	22%	14%	9%	27%	25%	31%	26%	29%	23%	21%
	Do 5 tisíc km	16%	14%	19%	17%	14%	19%	16%	12%	16%	17%	15%	0%	28%	11%	17%	14%	14%	16%	18%	16%	17%	16%	16%	18%	25%	26%	7%	19%	7%	2%	36%	5%
	5-10 tisíc km	17%	11%	23%	18%	8%	20%	21%	11%	13%	19%	17%	0%	27%	15%	17%	17%	14%	17%	19%	23%	18%	11%	16%	15%	19%	11%	26%	23%	12%	10%	0%	26%
	10-20 tisíc km	20%	15%	21%	22%	4%	17%	25%	25%	11%	17%	31%	0%	26%	27%	19%	23%	11%	19%	25%	19%	15%	26%	21%	22%	24%	19%	12%	6%	31%	29%	27%	16%
	Přes 20 tisíc km	22%	10%	23%	29%	2%	11%	29%	48%	16%	21%	28%	0%	19%	48%	20%	38%	18%	14%	28%	18%	20%	15%	24%	32%	23%	16%	29%	19%	24%	33%	18%	32%
Statistická významnost	Bez auta		+++	---	---	+++	+++	---	---	+++		---	+++	---	---	+++	---	+++	+++	---			+		-	--							
	Do 5 tisíc km												---	+++	--											+	+	-			-	+	
	5-10 tisíc km		--	++		--		+	-				---	+++				+		-								+				-	
	10-20 tisíc km		-			---		++		---	--	+++	---	+++	+++			---		+++										-				
	Přes 20 tisíc km		---		+++	---	---	+++	+++	-		++	---	-	+++	---	+++	-	---	+++					+								

Počet motocyklů v domácnosti

		Celkem	Typ domácnosti			Čistý příjem domácnosti				Nejvyšší vzdělání v domácnosti			Počet aut v domácnosti			Motocykl v domácnosti		Počet jízdních kol v domácnosti			Část Děčína												
			Pouze jeden dospělý	Více dospělých, bez dětí	S dětmi do 18 let	Do 15.000 Kč	15.001–30.000 Kč	30.001–50.000 Kč	50.001 Kč a více	Základní, vyučen/a	Středoškolské, VOŠ	Vysokoškolské	Bez auta	1 auto	Více aut	Domácnost bez motocyklu	Domácnost s motocyklem	Bez bicyklu	1 bicykl	Více bicyklů	Centrum	Podmokly	Bynov	Jihovýchod	Nové Město	Letná	Staré Město	Jih	Březiny	Severozápad	Jihozápad	Sever	Oldřichov
Počet respondentů (N)		1000	279	257	464	121	307	310	129	201	509	290	245	481	274	888	112	250	227	523	172	140	113	95	91	75	73	68	48	42	42	22	19
Četnost odpovědí	Bez motocyklu	888	262	228	397	119	283	265	107	184	449	254	236	439	213	888	0	238	211	439	161	124	102	79	82	65	67	57	45	38	35	18	14
	1 motocykl	85	12	22	51	1	21	34	15	14	47	24	6	35	44	0	85	12	13	60	9	14	10	8	7	9	5	5	3	3	4	4	5
	Více motocyklů	27	5	6	16	1	4	11	7	3	13	11	3	8	17	0	27	0	3	24	2	2	2	8	2	2	1	5	0	1	3	0	0
Relativní četnost odpovědí (%)	Bez motocyklu	89%	94%	89%	86%	98%	92%	85%	83%	92%	88%	88%	96%	91%	78%	100%	0%	95%	93%	84%	94%	89%	90%	83%	90%	87%	92%	84%	94%	90%	83%	82%	74%
	1 motocykl	9%	4%	9%	11%	1%	7%	11%	12%	7%	9%	8%	2%	7%	16%	0%	76%	5%	6%	11%	5%	10%	9%	8%	8%	12%	7%	7%	6%	7%	10%	18%	26%
	Více motocyklů	3%	2%	2%	3%	1%	1%	4%	5%	1%	3%	4%	1%	2%	6%	0%	24%	0%	1%	5%	1%	1%	2%	8%	2%	3%	1%	7%	0%	2%	7%	0%	0%
Statistická významnost	Bez motocyklu		++		--	+++	+	-	-				+++	+	---	+++	---	+++	+	---	+												-
	1 motocykl		--		++	--							---		+++	---	+++	-		+++													++
	Více motocyklů								+						+++	---	+++	--		+++				+++				+					

Počet jízdních kol v domácnosti

		Celkem	Typ domácnosti			Čistý příjem domácnosti				Nejvyšší vzdělání v domácnosti			Počet aut v domácnosti			Motocykl v domácnosti		Počet jízdních kol v domácnosti			Část Děčína												
			Pouze jeden dospělý	Více dospělých, bez dětí	S dětmi do 18 let	Do 15.000 Kč	15.001–30.000 Kč	30.001–50.000 Kč	50.001 Kč a více	Základní, vyučen/a	Středoškolské, VOŠ	Vysokoškolské	Bez auta	1 auto	Více aut	Domácnost bez motocyklu	Domácnost s motocyklem	Bez bicyklu	1 bicykl	Více bicyklů	Centrum	Podmokly	Bynov	Jihovýchod	Nové Město	Letná	Staré Město	Jih	Březiny	Severozápad	Jihozápad	Sever	Oldřichov
Počet respondentů (N)		1000	279	257	464	121	307	310	129	201	509	290	245	481	274	888	112	250	227	523	172	140	113	95	91	75	73	68	48	42	42	22	19
Četnost odpovědí	Bez bicyklu	250	114	82	54	64	77	64	7	65	138	48	110	107	34	238	12	250	0	0	54	47	41	18	13	13	8	16	14	9	11	0	7
	1 bicykl	227	124	46	57	34	104	52	15	59	110	58	80	114	33	211	17	0	227	0	48	31	24	22	20	14	21	14	11	9	6	5	3
	2 bicykly	233	31	93	109	15	74	80	34	48	118	67	39	128	67	206	27	0	0	233	34	32	29	28	21	17	17	16	11	7	9	7	4
	3 bicykly	126	5	28	93	6	31	47	23	16	67	43	12	69	45	107	19	0	0	126	13	18	7	13	15	14	15	6	6	8	4	5	2
	4 bicykly	120	3	7	110	1	17	51	32	10	57	54	4	45	72	92	29	0	0	120	16	10	8	8	17	16	10	14	4	6	8	3	1
	5 či více bicyklů	43	2	1	40	0	4	16	18	3	19	21	1	19	23	34	9	0	0	43	8	2	4	6	5	2	2	1	2	2	4	1	2
Relativní četnost odpovědí (%)	Bez bicyklu	25%	41%	32%	12%	53%	25%	21%	5%	32%	27%	17%	45%	22%	12%	27%	11%	100%	0%	0%	31%	34%	36%	19%	14%	17%	11%	24%	29%	21%	26%	0%	37%
	1 bicykl	23%	44%	18%	12%	28%	34%	17%	12%	29%	22%	20%	33%	24%	12%	24%	15%	0%	100%	0%	28%	22%	21%	23%	22%	19%	29%	21%	23%	21%	14%	23%	16%
	2 bicykly	23%	11%	36%	23%	12%	24%	26%	26%	24%	23%	23%	16%	27%	24%	23%	24%	0%	0%	45%	20%	23%	26%	29%	23%	23%	23%	24%	23%	17%	21%	32%	21%
	3 bicykly	13%	2%	11%	20%	5%	10%	15%	18%	8%	13%	15%	5%	14%	16%	12%	17%	0%	0%	24%	8%	13%	6%	14%	16%	19%	21%	9%	13%	19%	10%	23%	11%
	4 bicykly	12%	1%	3%	24%	1%	6%	16%	25%	5%	11%	19%	2%	9%	26%	10%	26%	0%	0%	23%	9%	7%	7%	8%	19%	21%	14%	21%	8%	14%	19%	14%	5%
	5 či více bicyklů	4%	1%	0%	9%	0%	1%	5%	14%	1%	4%	7%	0%	4%	8%	4%	8%	0%	0%	8%	5%	1%	4%	6%	5%	3%	3%	1%	4%	5%	10%	5%	11%
Statistická významnost	Bez bicyklu		+++	++	---	+++		-	---	++		---	+++		---	+++	---	+++	---	---	+	+	++		-		--						--	
	1 bicykl		+++	-	---		+++	--	--	+			+++		---	+	-	---	+++	---													
	2 bicykly		---	+++		--							--	+				---	---	+++														
	3 bicykly		---		+++	--				-			---		+			---	---	+++	-		-				+							
	4 bicykly		---	---	+++	---	---	++	+++	---		+++	---	-	+++	---	+++	---	---	+++					+	++		+					
	5 či více bicyklů		---	---	+++	-	--		+++	-		++	---		+++	-	+	---	---	+++													

Počet majitelů ŘP v domácnosti

		Celkem	Typ domácnosti			Čistý příjem domácnosti				Nejvyšší vzdělání v domácnosti			Počet aut v domácnosti			Motocykl v domácnosti		Počet jízdních kol v domácnosti			Část Děčína												
			Pouze jeden dospělý	Více dospělých, bez dětí	S dětmi do 18 let	Do 15.000 Kč	15.001–30.000 Kč	30.001–50.000 Kč	50.001 Kč a více	Základní, vyučen/a	Středoškolské, VOŠ	Vysokoškolské	Bez auta	1 auto	Více aut	Domácnost bez motocyklu	Domácnost s motocyklem	Bez bicyklu	1 bicykl	Více bicyklů	Centrum	Podmokly	Bynov	Jihovýchod	Nové Město	Letná	Staré Město	Jih	Březiny	Severozápad	Jihozápad	Sever	Oldřichov
Počet respondentů (N)		1000	279	257	464	121	307	310	129	201	509	290	245	481	274	888	112	250	227	523	172	140	113	95	91	75	73	68	48	42	42	22	19
Četnost odpovědí	Nikdo nemá ŘP	130	77	19	35	53	45	15	5	71	54	5	122	7	0	127	3	64	40	25	17	23	19	13	5	4	11	7	10	10	6	1	3
	1 majitel ŘP	397	203	65	129	61	175	98	21	88	221	89	110	248	39	368	29	114	135	148	83	57	52	40	32	29	34	24	16	9	11	8	2
	2 majitelé ŘP	407	0	156	251	7	83	173	80	37	204	166	13	209	186	343	63	65	48	294	61	52	38	32	45	39	26	31	20	17	21	10	14
	3 či více majitelů ŘP	67	0	18	49	0	5	24	23	6	30	30	0	18	49	50	17	7	5	55	12	7	4	10	9	3	2	7	2	5	4	2	0
Relativní četnost odpovědí (%)	Nikdo nemá ŘP	13%	28%	7%	8%	44%	15%	5%	4%	35%	11%	2%	50%	1%	0%	14%	3%	26%	18%	5%	10%	16%	17%	14%	5%	5%	15%	10%	21%	24%	14%	5%	16%
	1 majitel ŘP	40%	73%	25%	28%	50%	57%	32%	16%	44%	43%	31%	45%	52%	14%	41%	26%	46%	59%	28%	48%	41%	46%	42%	35%	39%	47%	35%	33%	21%	26%	36%	11%
	2 majitelé ŘP	41%	0%	61%	54%	6%	27%	56%	62%	18%	40%	57%	5%	43%	68%	39%	56%	26%	21%	56%	35%	37%	34%	34%	49%	52%	36%	46%	42%	40%	50%	45%	74%
	3 či více majitelů ŘP	7%	0%	7%	11%	0%	2%	8%	18%	3%	6%	10%	0%	4%	18%	6%	15%	3%	2%	11%	7%	5%	4%	11%	10%	4%	3%	10%	4%	12%	10%	9%	0%
Statistická významnost	Nikdo nemá ŘP		+++	--	---	+++		---	---	+++	-	---	+++	---	---	+++	---	+++	+	---					-	-				+			
	1 majitel ŘP		+++	---	---	+	+++	---	---		+	---		+++	---	++	--	+	+++	---	+									-			--
	2 majitelé ŘP		---	+++	+++	---	---	+++	+++	---		+++	---		+++	---	+++	---	---	+++						+							++
	3 či více majitelů ŘP		---		+++	--	---		+++	-		++	---	---	+++	---	+++	--	--	+++													

Počet uživatelů časových jízdenek v domácnosti

		Celkem	Typ domácnosti			Čistý příjem domácnosti				Nejvyšší vzdělání v domácnosti			Počet aut v domácnosti			Motocykl v domácnosti		Počet jízdních kol v domácnosti			Část Děčína											
			Pouze jeden dospělý	Více dospělých, bez dětí	S dětmi do 18 let	Do 15.000 Kč	15.001–30.000 Kč	30.001–50.000 Kč	50.001 Kč a více	Základní, vyučen/a	Středoškolské, VOŠ	Vysokoškolské	Bez auta	1 auto	Více aut	Domácnost bez motocyklu	Domácnost s motocyklem	Bez bicyklu	1 bicykl	Více bicyklů	Centrum	Podmokly	Bynov	Jihovýchod	Nové Město	Letná	Staré Město	Jih	Březiny	Severozápad	Jihozápad	Sever	Oldřichov
Počet respondentů (N)		1000	279	257	464	121	307	310	129	201	509	290	245	481	274	888	112	250	227	523	172	140	113	95	91	75	73	68	48	42	42	22	19
Četnost odpovědí	Nikdo nemá jízdenku	570	203	137	230	77	181	163	78	118	286	166	128	280	162	517	53	157	146	267	117	94	46	49	44	44	43	34	24	27	24	10	14
	1 majitel jízdenky	275	77	76	122	35	80	93	26	56	150	69	83	127	65	235	40	72	66	137	39	29	47	28	26	21	21	22	19	7	7	8	2
	2 majitelé jízdenky	113	0	37	77	6	33	40	18	17	55	41	23	53	37	99	14	16	13	85	13	13	12	11	12	9	9	9	5	7	9	1	3
	3 či více majitelů jízdenky	42	0	7	35	3	13	15	6	11	18	14	11	21	11	37	4	5	2	34	3	4	9	7	9	2	0	3	0	1	2	3	0
Relativní četnost odpovědí (%)	Nikdo nemá jízdenku	57%	73%	53%	50%	64%	59%	53%	60%	59%	56%	57%	52%	58%	59%	58%	47%	63%	64%	51%	68%	67%	41%	52%	48%	59%	59%	50%	50%	64%	57%	45%	74%
	1 majitel jízdenky	28%	28%	30%	26%	29%	26%	30%	20%	28%	29%	24%	34%	26%	24%	26%	36%	29%	29%	26%	23%	21%	42%	29%	29%	28%	29%	32%	40%	17%	17%	36%	11%
	2 majitelé jízdenky	11%	0%	14%	17%	5%	11%	13%	14%	8%	11%	14%	9%	11%	14%	11%	13%	6%	6%	16%	8%	9%	11%	12%	13%	12%	12%	13%	10%	17%	21%	5%	16%
	3 či více majitelů jízdenky	4%	0%	3%	8%	2%	4%	5%	5%	5%	4%	5%	4%	4%	4%	4%	4%	2%	1%	7%	2%	3%	8%	7%	10%	3%	0%	4%	0%	2%	5%	14%	0%
Statistická významnost	Nikdo nemá jízdenku		+++		---											+	-	+	+	---	++	++	---										
	1 majitel jízdenky								-				+			-	+						+++										
	2 majitelé jízdenky		---		+++	-												--	--	+++											+		
	3 či více majitelů jízdenky		---		+++													-	--	+++			+		++							+	

Pěší vzdálenost od MHD (minut)

		Celkem	Typ domácnosti			Čistý příjem domácnosti				Nejvyšší vzdělání v domácnosti			Počet aut v domácnosti			Motocykl v domácnosti		Počet jízdních kol v domácnosti			Část Děčína											
			Pouze jeden dospělý	Více dospělých, bez dětí	S dětmi do 18 let	Do 15.000 Kč	15.001–30.000 Kč	30.001–50.000 Kč	50.001 Kč a více	Základní, vyučen/a	Středoškolské, VOŠ	Vysokoškolské	Bez auta	1 auto	Více aut	Domácnost bez motocyklu	Domácnost s motocyklem	Bez bicyklu	1 bicykl	Více bicyklů	Centrum	Podmokly	Bynov	Jihovýchod	Nové Město	Letná	Staré Město	Jih	Březiny	Severozápad	Jihozápad	Sever	Oldřichov
Počet respondentů (N)		1000	279	257	464	121	307	310	129	201	509	290	245	481	274	888	112	250	227	523	172	140	113	95	91	75	73	68	48	42	42	22	19
Četnost odpovědí	Do 1 minuty	135	37	24	73	10	35	41	27	32	62	41	20	80	35	121	14	31	28	75	38	22	3	7	10	11	14	12	2	3	6	4	3
	2-3 minuty	311	75	89	147	27	96	101	48	50	163	98	65	141	105	275	36	60	84	168	65	45	25	16	35	32	25	29	7	13	8	6	5
	4-5 minut	310	78	83	149	40	98	96	29	66	157	87	80	155	75	269	42	77	66	168	54	56	33	39	26	17	24	15	15	12	9	3	6
	6-10 minut	206	82	52	72	39	67	60	19	50	102	54	73	92	41	190	16	74	45	86	15	14	50	28	14	15	9	7	23	10	16	1	4
	Více než 10 minut	38	7	9	22	4	10	12	6	3	25	10	7	13	18	34	4	8	4	26	1	3	3	4	5	1	0	4	1	3	4	8	1
Relativní četnost odpovědí (%)	Do 1 minuty	14%	13%	9%	16%	8%	11%	13%	21%	16%	12%	14%	8%	17%	13%	14%	13%	12%	12%	14%	22%	16%	3%	7%	11%	15%	19%	18%	4%	7%	14%	18%	16%
	2-3 minuty	31%	27%	35%	32%	22%	31%	33%	37%	25%	32%	34%	27%	29%	38%	31%	32%	24%	37%	32%	38%	32%	22%	17%	38%	43%	34%	43%	15%	31%	19%	27%	26%
	4-5 minut	31%	28%	32%	32%	33%	32%	31%	22%	33%	31%	30%	33%	32%	27%	30%	38%	31%	29%	32%	31%	40%	29%	41%	29%	23%	33%	22%	31%	29%	21%	14%	32%
	6-10 minut	21%	29%	20%	16%	32%	22%	19%	15%	25%	20%	19%	30%	19%	15%	21%	14%	30%	20%	16%	9%	10%	44%	29%	15%	20%	12%	10%	48%	24%	38%	5%	21%
	Více než 10 minut	4%	3%	4%	5%	3%	3%	4%	5%	1%	5%	3%	3%	3%	7%	4%	4%	3%	2%	5%	1%	2%	3%	4%	5%	1%	0%	6%	2%	7%	10%	36%	5%
Statistická významnost	Do 1 minuty			-					++				--	++							+++		---										
	2-3 minuty					-				-					++			--	+		+		-	--		+		+	-				
	4-5 minut								-													+		+									
	6-10 minut		+++		---	+++							+++		--			+++		---	---	---	+++	+				-	+++		++		
	Více než 10 minut														++					+	-										+	+++	

Pěší vzdálenost od vlaku (minut)

		Celkem	Typ domácnosti			Čistý příjem domácnosti				Nejvyšší vzdělání v domácnosti			Počet aut v domácnosti			Motocykl v domácnosti		Počet jízdních kol v domácnosti			Část Děčína											
			Pouze jeden dospělý	Více dospělých, bez dětí	S dětmi do 18 let	Do 15.000 Kč	15.001–30.000 Kč	30.001–50.000 Kč	50.001 Kč a více	Základní, vyučen/a	Středoškolské, VOŠ	Vysokoškolské	Bez auta	1 auto	Více aut	Domácnost bez motocyklu	Domácnost s motocyklem	Bez bicyklu	1 bicykl	Více bicyklů	Centrum	Podmokly	Bynov	Jihovýchod	Nové Město	Letná	Staré Město	Jih	Březiny	Severozápad	Jihozápad	Sever	Oldřichov
Počet respondentů (N)		1000	279	257	464	121	307	310	129	201	509	290	245	481	274	888	112	250	227	523	172	140	113	95	91	75	73	68	48	42	42	22	19
Četnost odpovědí	Do 10 minut	257	73	62	121	29	73	83	42	60	131	66	64	129	64	225	32	55	57	144	39	91	9	29	9	6	18	14	26	2	0	12	2
	11-20 minut	395	129	95	171	58	127	119	42	75	208	112	98	196	101	350	46	106	99	190	90	40	24	32	37	50	36	29	19	9	14	6	8
	21-30 minut	184	48	48	88	24	56	55	18	38	86	59	47	84	52	163	21	42	44	98	34	7	18	17	25	16	14	20	2	7	17	2	5
	31-45 minut	80	12	25	43	5	22	23	13	12	46	23	15	38	27	71	10	19	10	52	6	2	21	8	10	4	4	2	0	16	4	1	3
	Více než 45 minut	84	17	26	41	5	29	29	13	16	39	29	21	33	30	80	5	29	17	38	3	0	41	9	10	0	0	4	1	7	7	1	1
Relativní četnost odpovědí (%)	Do 10 minut	26%	26%	24%	26%	24%	24%	27%	33%	30%	26%	23%	26%	27%	23%	25%	29%	22%	25%	28%	23%	65%	8%	31%	10%	8%	25%	21%	54%	5%	0%	55%	11%
	11-20 minut	40%	46%	37%	37%	48%	41%	38%	33%	37%	41%	39%	40%	41%	37%	39%	41%	42%	44%	36%	52%	29%	21%	34%	41%	67%	49%	43%	40%	21%	33%	27%	42%
	21-30 minut	18%	17%	19%	19%	20%	18%	18%	14%	19%	17%	20%	19%	17%	19%	18%	19%	17%	19%	19%	20%	5%	16%	18%	27%	21%	19%	29%	4%	17%	40%	9%	26%
	31-45 minut	8%	4%	10%	9%	4%	7%	7%	10%	6%	9%	8%	6%	8%	10%	8%	9%	8%	4%	10%	3%	1%	19%	8%	11%	5%	5%	3%	0%	38%	10%	5%	16%
	Více než 45 minut	8%	6%	10%	9%	4%	9%	9%	10%	8%	8%	10%	9%	7%	11%	9%	4%	12%	7%	7%	2%	0%	36%	9%	11%	0%	0%	6%	2%	17%	17%	5%	5%
Statistická významnost	Do 10 minut																					+++	---		---	---			+++	--	---	++	
	11-20 minut		++			+													-		+++	--	---			+++				-			
	21-30 minut																					---			+			+	--		+++		
	31-45 minut		--																-	+	-	--	+++							-	+++			
	Více než 45 minut																	+			---	---	+++			--	--				+	+		

Typ domácnosti

		Celkem	Typ domácnosti			Čistý příjem domácnosti				Nejvyšší vzdělání v domácnosti			Počet aut v domácnosti			Motocykl v domácnosti		Počet jízdních kol v domácnosti			Část Děčína											
			Pouze jeden dospělý	Více dospělých, bez dětí	S dětmi do 18 let	Do 15.000 Kč	15.001–30.000 Kč	30.001–50.000 Kč	50.001 Kč a více	Základní, vyučen/a	Středoškolské, VOŠ	Vysokoškolské	Bez auta	1 auto	Více aut	Domácnost bez motocyklu	Domácnost s motocyklem	Bez bicyklu	1 bicykl	Více bicyklů	Centrum	Podmokly	Bynov	Jihovýchod	Nové Město	Letná	Staré Město	Jih	Březiny	Severozápad	Jihozápad	Sever	Oldřichov
Počet respondentů (N)		1000	279	257	464	121	307	310	129	201	509	290	245	481	274	888	112	250	227	523	172	140	113	95	91	75	73	68	48	42	42	22	19
Četnost odpovědí	Pouze jeden dospělý	279	279	0	0	80	112	43	9	78	146	54	140	119	20	262	17	114	124	41	56	48	37	22	15	14	22	19	15	14	12	3	2
	Více dospělých, bez dětí	257	0	257	0	8	80	106	33	35	125	98	38	143	76	228	29	82	46	129	38	39	34	24	20	17	15	13	17	13	10	9	8
	S dětmi do 18 let	464	0	0	464	33	114	162	87	88	238	137	67	219	178	397	66	54	57	353	78	53	42	49	56	44	35	36	15	15	20	9	9
Relativní četnost odpovědí (%)	Pouze jeden dospělý	28%	100%	0%	0%	66%	36%	14%	7%	39%	29%	19%	57%	25%	7%	30%	15%	46%	55%	8%	33%	34%	33%	23%	16%	19%	30%	28%	31%	33%	29%	14%	11%
	Více dospělých, bez dětí	26%	0%	100%	0%	7%	26%	34%	26%	17%	25%	34%	16%	30%	28%	26%	26%	33%	20%	25%	22%	28%	30%	25%	22%	23%	21%	19%	35%	31%	24%	41%	42%
	S dětmi do 18 let	46%	0%	0%	100%	27%	37%	52%	67%	44%	47%	47%	27%	46%	65%	45%	59%	22%	25%	67%	45%	38%	37%	52%	62%	59%	48%	53%	31%	36%	48%	41%	47%
Statistická významnost	Pouze jeden dospělý		+++	---	---	+++	+++	---	---	+++		---	+++	-	---	++	--	+++	+++	---					-								
	Více dospělých, bez dětí		---	+++	---	---		+++		--		+++	---	++				++	-														
	S dětmi do 18 let		---	---	+++	---	---	+	+++				---		+++	--	++	---	---	+++		-	-		++	+			-				

Počet členů domácnosti nad 6 let

Počet respondentů (N)		1000	279	257	464	121	307	310	129	201	509	290	245	481	274	888	112	250	227	523	172	140	113	95	91	75	73	68	48	42	42	22	19
Četnost odpovědí	1 člen	304	279	0	25	86	120	46	13	89	157	59	147	130	28	283	21	122	132	50	61	50	40	24	17	18	24	22	15	15	13	3	2
	2 členové	310	0	215	95	23	108	114	30	52	154	104	56	181	73	280	31	91	62	158	54	45	37	29	28	22	22	17	19	11	9	7	11
	3 členové	152	0	24	128	9	31	64	25	23	84	45	23	74	55	134	18	22	19	111	26	26	17	13	14	12	12	11	5	3	6	4	2
	4 členové	187	0	16	171	3	41	68	49	32	90	65	16	77	94	157	30	14	10	163	28	16	13	23	23	23	12	15	8	10	9	4	4
	5 členů	37	0	2	35	0	6	17	9	3	19	15	2	16	19	28	8	0	4	33	3	2	6	4	9	0	0	1	1	2	6	3	0
	6 či více členů	10	0	0	10	0	2	3	4	2	5	3	1	4	6	6	4	1	1	9	1	1	0	2	0	1	1	1	0	1	0	1	0
Relativní četnost odpovědí (%)	1 člen	30%	100%	0%	5%	71%	39%	15%	10%	44%	31%	20%	60%	27%	10%	32%	19%	49%	58%	10%	35%	36%	35%	25%	19%	24%	33%	32%	31%	36%	31%	14%	11%
	2 členové	31%	0%	84%	20%	19%	35%	37%	23%	26%	30%	36%	23%	38%	27%	32%	28%	36%	27%	30%	31%	32%	33%	31%	31%	29%	30%	25%	40%	26%	21%	32%	58%
	3 členové	15%	0%	9%	28%	7%	10%	21%	19%	11%	17%	16%	9%	15%	20%	15%	16%	9%	8%	21%	15%	19%	15%	14%	15%	16%	16%	16%	10%	7%	14%	18%	11%
	4 členové	19%	0%	6%	37%	2%	13%	22%	38%	16%	18%	22%	7%	16%	34%	18%	27%	6%	4%	31%	16%	11%	12%	24%	25%	31%	16%	22%	17%	24%	21%	18%	21%
	5 členů	4%	0%	1%	8%	0%	2%	5%	7%	1%	4%	5%	1%	3%	7%	3%	7%	0%	2%	6%	2%	1%	5%	4%	10%	0%	0%	1%	2%	5%	14%	14%	0%
	6 či více členů	1%	0%	0%	2%	0%	1%	1%	3%	1%	1%	1%	0%	1%	2%	1%	4%	0%	0%	2%	1%	1%	0%	2%	0%	1%	1%	1%	0%	2%	0%	5%	0%
Statistická významnost	1 člen		+++	---	---	+++	+++	---	---	+++		---	+++	-	---	++	--	+++	+++	---					-								
	2 členové		---	+++	---	--		++	-			+	--	+++				+															+
	3 členové		---	--	+++	-	--	++					--		++			--	--	+++													
	4 členové		---	---	+++	---	--		+++				---	-	+++	-	+	---	---	+++		-	-			++							
	5 členů		---	--	+++	-		+	+				--		+++	--	+	---		+++					++						+++	+	
	6 či více členů		-		+++				+						+	--	++			+													

Počet dětí 6-18 v domácnosti

Počet respondentů (N)		1000	279	257	464	121	307	310	129	201	509	290	245	481	274	888	112	250	227	523	172	140	113	95	91	75	73	68	48	42	42	22	19
Četnost odpovědí	Bez dětí	611	279	249	83	97	206	175	52	132	301	177	189	298	125	554	57	218	186	207	110	96	78	51	43	36	41	40	36	29	24	15	12
	1 dítě	211	0	8	204	19	62	65	34	40	118	53	39	102	70	184	27	22	32	157	37	27	21	23	21	19	20	15	6	5	10	4	3
	2 děti	156	0	1	156	5	33	62	37	28	78	51	16	70	70	134	22	10	9	138	23	14	11	17	22	19	11	13	5	7	7	2	4
	3 či více děti	22	0	0	22	0	6	8	6	1	12	9	1	11	10	16	6	1	0	21	2	2	3	4	5	0	1	0	1	1	1	1	0
Relativní četnost odpovědí (%)	Bez dětí	61%	100%	97%	18%	80%	67%	56%	40%	66%	59%	61%	77%	62%	46%	62%	51%	87%	82%	40%	64%	69%	69%	54%	47%	48%	56%	59%	75%	69%	57%	68%	63%
	1 dítě	21%	0%	3%	44%	16%	20%	21%	26%	20%	23%	18%	16%	21%	26%	21%	24%	9%	14%	30%	22%	19%	19%	24%	23%	25%	27%	22%	13%	12%	24%	18%	16%
	2 děti	16%	0%	0%	34%	4%	11%	20%	29%	14%	15%	18%	7%	15%	26%	15%	20%	4%	4%	26%	13%	10%	10%	18%	24%	25%	15%	19%	10%	17%	17%	9%	21%
	3 či více děti	2%	0%	0%	5%	0%	2%	3%	5%	0%	2%	3%	0%	2%	4%	2%	5%	0%	0%	4%	1%	1%	3%	4%	5%	0%	1%	0%	2%	2%	2%	5%	0%
Statistická významnost	Bez dětí		+++	+++	---	+++	++	-	---				+++		---	+	-	+++	+++	---						--	-			+				
	1 dítě		---	---	+++								-		+			---	--	+++													
	2 děti		---	---	+++	---	--	+	+++				---		+++			---	---	+++		-			+	+							
	3 či více děti		--	--	+++				+				-			-	+	-	-	+++					+								

Čistý příjem domácnosti

		Celkem	Typ domácnosti			Čistý příjem domácnosti				Nejvyšší vzdělání v domácnosti			Počet aut v domácnosti			Motocykl v domácnosti		Počet jízdních kol v domácnosti			Část Děčína											
			Pouze jeden dospělý	Více dospělých, bez dětí	S dětmi do 18 let	Do 15.000 Kč	15.001–30.000 Kč	30.001–50.000 Kč	50.001 Kč a více	Základní, vyučen/a	Středoškolské, VOŠ	Vysokoškolské	Bez auta	1 auto	Více aut	Domácnost bez motocyklu	Domácnost s motocyklem	Bez bicyklu	1 bicykl	Více bicyklů	Centrum	Podmokly	Bynov	Jihovýchod	Nové Město	Letná	Staré Město	Jih	Březiny	Severozápad	Jihozápad	Sever	Oldřichov
Počet respondentů (N)		1000	279	257	464	121	307	310	129	201	509	290	245	481	274	888	112	250	227	523	172	140	113	95	91	75	73	68	48	42	42	22	19
Četnost odpovědí	Do 15.000 Kč	121	80	8	33	121	0	0	0	56	61	4	87	33	1	119	2	64	34	22	18	23	12	8	8	7	12	12	7	7	5	2	0
	15.001–30.000 Kč	307	112	80	114	0	307	0	0	71	174	61	103	170	34	283	24	77	104	126	64	34	42	44	25	17	24	10	18	12	5	6	5
	30.001–50.000 Kč	310	43	106	162	0	0	310	0	38	161	111	25	175	111	265	45	64	52	194	51	43	35	26	27	29	21	19	16	7	19	9	7
	50.001 Kč a více	129	9	33	87	0	0	0	129	15	46	68	5	42	81	107	22	7	15	107	11	23	13	6	20	14	7	14	4	6	5	2	4
	Neudáno	134	36	30	68	0	0	0	0	21	67	46	25	62	47	114	19	38	23	73	28	17	11	11	11	8	9	13	2	10	7	3	3
Relativní četnost odpovědí (%)	Do 15.000 Kč	12%	29%	3%	7%	100%	0%	0%	0%	28%	12%	1%	36%	7%	0%	13%	2%	26%	15%	4%	10%	16%	11%	8%	9%	9%	16%	18%	15%	17%	12%	9%	0%
	15.001–30.000 Kč	31%	40%	31%	25%	0%	100%	0%	0%	35%	34%	21%	42%	35%	12%	32%	21%	31%	46%	24%	37%	24%	37%	46%	27%	23%	33%	15%	38%	29%	12%	27%	26%
	30.001–50.000 Kč	31%	15%	41%	35%	0%	0%	100%	0%	19%	32%	38%	10%	36%	41%	30%	40%	26%	23%	37%	30%	31%	31%	27%	30%	39%	29%	28%	33%	17%	45%	41%	37%
	50.001 Kč a více	13%	3%	13%	19%	0%	0%	0%	100%	7%	9%	23%	2%	9%	30%	12%	20%	3%	7%	20%	6%	16%	12%	6%	22%	19%	10%	21%	8%	14%	12%	9%	21%
	Neudáno	13%	13%	12%	15%	0%	0%	0%	0%	10%	13%	16%	10%	13%	17%	13%	17%	15%	10%	14%	16%	12%	10%	12%	12%	11%	12%	19%	4%	24%	17%	14%	16%
Statistická významnost	Do 15.000 Kč		+++	---	---	+++	---	---	---	+++		---	+++	---	---	+++	---	+++		---													
	15.001–30.000 Kč		+++		---	---	+++	---	---		+	---	+++	++	---	+	-		+++	---	+			+++				--				--	
	30.001–50.000 Kč		---	+++	+	---	---	+++	---	---		++	---	+++	+++	-	+	-	--	+++										-	+		
	50.001 Kč a více		---		+++	---	---	---	+++	-	---	+++	---	---	+++	-	+	---	--	+++	--			-	++								
	Neudáno					---	---	---	---						+															+				

Nejvyšší vzdělání v domácnosti

		Celkem	Typ domácnosti			Čistý příjem domácnosti				Nejvyšší vzdělání v domácnosti			Počet aut v domácnosti			Motocykl v domácnosti		Počet jízdních kol v domácnosti			Část Děčína											
			Pouze jeden dospělý	Více dospělých, bez dětí	S dětmi do 18 let	Do 15.000 Kč	15.001–30.000 Kč	30.001–50.000 Kč	50.001 Kč a více	Základní, vyučen/a	Středoškolské, VOŠ	Vysokoškolské	Bez auta	1 auto	Více aut	Domácnost bez motocyklu	Domácnost s motocyklem	Bez bicyklu	1 bicykl	Více bicyklů	Centrum	Podmokly	Bynov	Jihovýchod	Nové Město	Letná	Staré Město	Jih	Březiny	Severozápad	Jihozápad	Sever	Oldřichov
Počet respondentů (N)		1000	279	257	464	121	307	310	129	201	509	290	245	481	274	888	112	250	227	523	172	140	113	95	91	75	73	68	48	42	42	22	19
Četnost odpovědí	Základní	24	14	2	8	8	9	4	1	24	0	0	14	10	0	24	0	7	8	9	4	1	6	4	3	0	2	0	3	0	0	0	0
	Vyučen/a	177	65	33	80	48	62	34	14	177	0	0	72	85	20	161	16	58	52	68	26	30	19	28	13	10	13	10	6	9	9	4	0
	Středoškolské, VOŠ	509	146	125	238	61	174	161	46	0	509	0	132	236	142	449	60	138	110	261	95	70	59	40	43	37	36	35	25	21	20	13	14
	Vysokoškolské	290	54	98	137	4	61	111	68	0	0	290	27	150	112	254	36	48	58	184	47	40	29	23	32	29	22	22	13	12	13	4	5
Relativní četnost odpovědí (%)	Základní	2%	5%	1%	2%	7%	3%	1%	1%	12%	0%	0%	6%	2%	0%	3%	0%	3%	4%	2%	2%	1%	5%	4%	3%	0%	3%	0%	6%	0%	0%	0%	0%
	Vyučen/a	18%	23%	13%	17%	40%	20%	11%	11%	88%	0%	0%	29%	18%	7%	18%	14%	23%	23%	13%	15%	21%	17%	29%	14%	13%	18%	15%	13%	21%	21%	18%	0%
	Středoškolské, VOŠ	51%	52%	49%	51%	50%	57%	52%	36%	0%	100%	0%	54%	49%	52%	51%	54%	55%	48%	50%	55%	50%	52%	42%	47%	49%	49%	51%	52%	50%	48%	59%	74%
	Vysokoškolské	29%	19%	38%	30%	3%	20%	36%	53%	0%	0%	100%	11%	31%	41%	29%	32%	19%	26%	35%	27%	29%	26%	24%	35%	39%	30%	32%	27%	29%	31%	18%	26%
Statistická významnost	Základní		+++	-		++				+++	---	--	+++		--								+										
	Vyučen/a		++	-		+++		---	-	+++	---	---	+++		---			++	+	---				++									-
	Středoškolské, VOŠ						+		---	---	+++	---																					+
	Vysokoškolské		---	+++		---	---	++	+++	---	---	+++	---		+++			---		+++													

Počet ekonomicky aktivních v domácnosti

		Celkem	Typ domácnosti			Čistý příjem domácnosti				Nejvyšší vzdělání v domácnosti			Počet aut v domácnosti			Motocykl v domácnosti		Počet jízdních kol v domácnosti			Část Děčína											
			Pouze jeden dospělý	Více dospělých, bez dětí	S dětmi do 18 let	Do 15.000 Kč	15.001–30.000 Kč	30.001–50.000 Kč	50.001 Kč a více	Základní, vyučen/a	Středoškolské, VOŠ	Vysokoškolské	Bez auta	1 auto	Více aut	Domácnost bez motocyklu	Domácnost s motocyklem	Bez bicyklu	1 bicykl	Více bicyklů	Centrum	Podmokly	Bynov	Jihovýchod	Nové Město	Letná	Staré Město	Jih	Březiny	Severozápad	Jihozápad	Sever	Oldřichov
Počet respondentů (N)		1000	279	257	464	121	307	310	129	201	509	290	245	481	274	888	112	250	227	523	172	140	113	95	91	75	73	68	48	42	42	22	19
Četnost odpovědí	Nikdo ekonomicky aktivní	178	95	56	27	85	72	11	2	58	94	25	97	66	15	170	8	89	50	38	25	27	22	17	9	12	11	9	11	15	12	3	5
	1 ekonomicky aktivní	399	184	66	150	33	174	105	35	87	213	100	120	222	58	371	28	107	132	161	80	65	54	38	34	24	27	28	12	11	10	10	6
	2 ekonomicky aktivní	357	0	117	240	2	51	165	77	49	173	135	23	168	165	296	61	46	41	270	59	42	31	32	35	35	32	29	22	12	15	6	8
	3 či více ekonomicky aktivních	66	0	18	48	1	10	29	16	8	30	29	5	25	36	51	16	8	5	53	8	6	7	7	13	5	3	2	3	4	5	3	0
Relativní četnost odpovědí (%)	Nikdo ekonomicky aktivní	18%	34%	22%	6%	70%	23%	4%	2%	29%	18%	9%	40%	14%	5%	19%	7%	36%	22%	7%	15%	19%	19%	18%	10%	16%	15%	13%	23%	36%	29%	14%	26%
	1 ekonomicky aktivní	40%	66%	26%	32%	27%	57%	34%	27%	43%	42%	34%	49%	46%	21%	42%	25%	43%	58%	31%	47%	46%	48%	40%	37%	32%	37%	41%	25%	26%	24%	45%	32%
	2 ekonomicky aktivní	36%	0%	46%	52%	2%	17%	53%	60%	24%	34%	47%	9%	35%	60%	33%	54%	18%	18%	52%	34%	30%	27%	34%	38%	47%	44%	43%	46%	29%	36%	27%	42%
	3 či více ekonomicky aktivních	7%	0%	7%	10%	1%	3%	9%	12%	4%	6%	10%	2%	5%	13%	6%	14%	3%	2%	10%	5%	4%	6%	7%	14%	7%	4%	3%	6%	10%	12%	14%	0%
Statistická významnost	Nikdo ekonomicky aktivní		+++		---	+++	++	---	---	+++		---	+++	--	---	++	--	+++		---					-					++			
	1 ekonomicky aktivní		+++	---	---	--	+++	--	--			-	+++	+++	---	+++	---		+++	---									-		-		
	2 ekonomicky aktivní		---	+++	+++	---	---	+++	+++	---		+++	---		+++	---	+++	---	---	+++						+								
	3 či více ekonomicky aktivních		---		+++	--	--	+	++			++	---		+++	--	+++	-	--	+++					++									

PŘÍLOHA Č. 8 Výsledky sociodopravního průzkumu – matice výsledků cestovního deníku (příloha na CD)

Gateway to solutions

PŘÍLOHA Č. 9 Výsledky sociodopravního průzkumu – odpovědi respondentů na otázku „Máte nějaké náměty k dopravě v Děčíně?“

(neupravované odpovědi)

9.1 Náměty k veřejné hromadné dopravě

9.2 Náměty k cyklistické dopravě

9.3 Náměty k automobilové dopravě

9.4 Náměty k parkování

9.5 Náměty k pěší dopravě

Náměty k veřejné hromadné dopravě

INTERVALY, ROZSAH PROVOZU

- 204 jezdí málo o v noci o víkendu, nenavazuje na příjezdy vlaků
- Aby linka číslo 210 jezdila častěji do hodiny.
- Aby MHD jezdila v průběžných intervalech a ne všechny najednou spam půl hodiny nic
- Aby to k nám na Letnou jezdilo častěji, Lepší přestupní terminál u hlavního nádraží a Prokopa Holého (autobusy blíže u sebe, nemuset řešit z jakého rohu a ulice autobus jede; typicky i do bynova, kde mezimestrke autobusy jedou odjinud). lepsi provazani vlakoveho hlavniho nadrazi a autobusoveho nadrazi (asi "chodnik" pres petimosti, pote mostek vedle toho na postu) - tedy vznik i terminalu vlak-mezimestky autobusy-mestky autobudy. Expresni linka po novem moste mezi obema brehama. Nebo mozna i :okruzni linka mezi centry decin-novy most-podmokly-stary most-decin a naopak.
- Autobus c.7 jezdí v nedostatečných intervalech.
- autobusy do naší obce nekolidují s našimi rozvrhy ve škole //VELKÁ VELEŇ//
- Bus č. 229 o víkendu-jezdí POUZE 2x za hodinu!!!
- Bylo by vhodné, aby linka 204 v pátek ve směru Letná v čase 13:40 z Březin, byla posílená. Stačil by větší autobus. U Libverdy nastoupí studenti s batožinou, kteří se po týdnu vrací z intru, ale i spousta studentů bez batožiny a na další zastávce se do autobusu nikdo další nevejde. V tu dobu je problém dostat se na Letnou.
- cestování o víkendu městskou dopravou ze Starého města do Podmokel je špatné, protože jsou zde dlouhé intervaly autobusů. Hodně jich jezdí kolem Kauflandu.
- častěji jezdit MHD ze Starého Města
- Častěji přes den
- častější interval, lepší naváznost na vlaky
- častější intervaly směr Kamenická ul.
- častější spoje menšími autobusy
- Častější spoje např. na Škrabky, do Bělé aj.
- Častější spoje o víkendech do Březin.
- Častější spoje o víkendu na Jalůvčí
- Častější spoje v nočních hodinách a o víkendech
- častější spoje, jsou plné, člověk si nemá kam sednout
- často bych využila cestu autobusem, který by jel ve všední den o půlnoci od nádraží do Bynova (v návaznosti na předposlední vlak přijíždějící z Prahy do Děčína ve 23:47 hod)
- Dlouhé časové intervaly
- dlouhé intervaly o víkendu
- Do Boletic jezdí často malý autobus, je dosti obsazený
- Do krásného Studénce o víkendech a v pozdních hodinách (po18:00) mdh téměř nejezdí
- do Krásného Studence o víkendu večer - nedostatečná
- horší spoje z okrajových částí
- Chtělo by to větší koncentrovanost autobusů o víkend.
- Chybi autobusova doprava z Folknaru mezi 17.a 18.hodinou. a doprava na Folknare mezi 19. A 20.hodinou
- Chybí dopravní obslužnost lokality Bělá po 23. hodině v pracovní dny, v sobotu už chybí po 20. hodině (v pátek a v sobotu: návrat z kina, divadla, kulturního programu, z restaurace...)
- Chybí noční linky, autobusová doprava je poměrně drahá, zavedl bych více autobusů na plyn
- chybí noční spoje (kolem půl 1 ráno), zvýšení frekvence autobusu číslo 29 během víkendu
- chybí spoje po Děčíně do částí města (Boletice, Březiny apod) kolem 23.00 a 24.00

- je to docela masakr, autobusy chodí narvané a také by mohli chodit ve vyšší frekvenci
- Doprava je v současnosti tristní. V sobotní večer nebylo možné dostat se do nemocnice. Z Podmokel to s poraněním těla může představovat značný problém. Myslete na seniory a nemocné. Pro zdravé je vše v docházkové vzdálenosti. Chválím autobusy na plyn.
- Když jezdím ze školy, je autobus přeplněný, uvítala bych posílení spojů.
- lepší časové spojení
- Lepší návaznost spojů na odjezdy rychlíků (směry Liberec, Praha), častější spoje (hlavně víkendy, noc), v případě místa v autobuse přepravovat jízdní kola, vybudovat zastávku v Bynově u ulice Kyjevská.
- Lepší proklad linek o víkendu/večer sjednocením intervalu na většině linek - čekání na přestup prodlužuje cestovní dobu. Zamyslet se, zda trasování linek odpovídá současným přepravním proudům.
- Lepší propojenost linek
- Lepší spojení v noci i ve všedních dnech. Po 23:00 už se nikdo nedostane z centra domů jinak než taxíkem.
- Lepší spojení v pozdějších hodinách
- Linka č. 8 je ráno nastavena tak, aby děti stihly vyučování ve spádové škole, ale prakticky žádné děti do boletic nejezdí a rodiče je vozí auty. Autobus by mohl jezdit o 15 dříve a stihly by to do školy i děti docházející do škol na druhém břehu Labe
- malá dostupnost z města směr Václavov, Krásný Studenec a opačně. velké časové mezery během dopoledne a víkendu, stačil by i malý bus
- malá frekvence autobusů směr Krásný Studenec
- málo autobusů, příliš vysoké zpoždění
- málo spojů v brzkých ranních a pozdních večerních hodinách. A nelze se dostat o víkendu do práce na šestou hodinu!!!
- Měla by být dostupnější a linky pravidelnější
- menší intervaly
- Městská linka 209 nemá dostatek spojů. Autobusy jezdí téměř vždy přeplněné, pokud nepočítáme brzké ráno (4-5h) a pozdní hodiny (20-23h).
- Mezery v dopravě, museli koupit další lístek, protože vypršel čas
- MHD do části Čechy je nedostatečná.Jízdní řády pro "neděčíňáky" o víkendech jsou velmi nepřehledné.Lidé raději volí jízdu autem.
- MHD v Děčíně o víkendu jezdí tak že se nedá přestupovat. Jede vše v rozmezí 5 minut a pak třeba hodinu nic. Dále nejezdí večer po půnoci do 2 hodin také nic.
- mohl by jezdit menší autobus a casteji v nočních hodinach
- mohlo by to jezdit časteji
- mohlo by to jezdit častěji
- mohla by jezdit časteji
- na Jalůvčí jede spoj před 7 hodinou za sebou během 15 min, tak raději rozmezí 30 min
- Na víkendové lince 29 nedávat malé autobusy !
- Naprosto nevyhovující jízdní řády. V pracovní dny to ještě celkem jde, ale o víkendu je to katastrofa. Zastávka Březová je odpoledne prakticky neobsluhovana, v určitých hodinách nic nejede, protože spoje jedou okolo Kauflandu, taktéž intervaly 30 minut jsou velmi tristní. Další věcí je to, že spojením linek 2 a 9 vznikla velmi dlouhá linka, kde jezdí dost lidí, často je zpožděná a díky množství kočárků a individuí z Boletic je prakticky nepoužitelná. Špatné návaznosti na vlak i jiné linky.
- Návaznosti na přestupy nejen mezi linkami MHD, ale meziměstkými autobusy a vlaky. Např. Cestuji o víkendu z Libouchce nebo Jílového do Děčína - Želenic , linka č. 441 přijede na hl. n. v x:31, linka č. 1 odjíždí od hl. n. v x:30. Podobný případ - v x:32 přijíždí rychlík z Prahy, linka č. 1 do Chrochvic ujíždí v x:32. Na hl. n. přijede linka č. 1 od Nemocnice o víkendu v x:30, a vlaky opět těsně ujíždí - R Praha hl. v x: 26, Os směr Ústí, Chomutov v x:30. Stejný problém je i pro cestující z Jílového, Libouchce - ujíždí jím

vlaky a do Děčína musí v případě využití VHD jet na vlak o hodinu dříve. Tyto nešťastné věci odrazují lidi od použití hromadné dopravy.

- neexistující přestupy (obzvlášť ve večerních hodinách), zbytečně složité číslování autobusů (do Nebočad jednou 208, pak zas třeba 209 a dokonce i 232), poslední večerní spoje většinou velmi záhy po setmění
- Navýšení spojů obsluhujících Děčín hl.n. - Dolní Žleb. Spoje ve špičce 2x do hodiny oběma směry a 1x do hodiny mimo špičku a o víkendech by zatraktivnili použití veřejné dopravy. Lepší spojení veřejnou dopravou mají přilehlé obce pomocí autobusů. Jako městská čtvrť máme horší dopravní obslužnost než tyto obce (Arnoltice, Růžová a pod.)
- Nedostatečná kapacita linky 202 v ranních hodinách (+-7:00).
- Nedodržování časů odjezdů autobusů, někdy se stane, že autobus vůbec nepřijel. Věk řidičů - starý řidič, jel tak pomalu, že jsem přijela pozdě do zaměstnání. V době největšího množství cestujících - ráno a odpoledne, jsou zařazovány menší autobusy, takže v autobuse není k hnutí. V poledne jezdí poloprázdné velké autobusy. A hlavně - v Bynově je autobusová zastávka dole na Teplické ulici. Většina obyvatel žije v kopci. Všichni cestující MHD bydlící v Bynově, kteří šplhají z kopců a do kopců jsou musejí být zdatní sportovci, jinak mají smůlu. Pokud by můj nemocný manžel neměl auto, museli bychom se přestěhovat do nížiny.
- Nedostatečné propojené spoje, nevyužité trasy v Děčíne. Nesmyslně jezdí několik autobusů tesně za sebou a pak třeba 12min žádný, úplně mně zaráží, když např. spoj 202 a 212 jedou 2min po sobě, min. 6 zastavávek jedou společně a přitom 212 jezdí jednou nebo dvakrát za hodinu. Hodně spojů taky končí na hlavním nebo autobus. nádraží (proč se nevyužívají na delší trasu?)
- nedostatek spojů o víkendech, málo autobusů zajíždí k OC Pivovar, autobusy č.202 a 212 zbytečně prochází přes ul.Prokopa Holého, bylo by daleko efektivnější kdyby projíždel rovnou po Teplické ulici. Autobus č.237 nevyužíva trasu pres Tyršův most, mohlo by tam jít přímo víc spojů bez zajíždení na Hlavní nádraží (zbytečný okruh)
- nelíbí se mi kolony autobusů ve stejný čas a pak dlouhé čekání (nádraží- Tyršovka), často jsem rychleji pěšky, než se dočkám busu
- Nestěžovali by hom si, kdyby některé spoje jezdily častěji. Konkrétně 208, Autobusové nádraží - Velká Veleň.
- nevhodné ranní časy odjezdu MHD z místa bydliště (část Škrabky) do školy
- víkendech je nedostačující spojení z Bynova linkou 229
- víkendech se domů v pozdějších hodinách téměř nedostanu (linka číslo 210, krásný studenec)
- odpoledne by mohla jezdit častěji, také o víkendu
- Opravy silnic provádět postupně. Na vytížené spoje nedávat malé autobusy.
- posílení některých linek (i za cenu méně kapacitních autobusů)
- posílit četnost spojů MHD č.208 alespoň do Horních Boletic
- posílit frekvenci na okrajových částech Děčína (obce, které spadají k Děčínu)
- posílit spoje v dopravní špičce. Zajistit spojení z okrajových částí Děčína alespoň 4x enně.
- Posílit spoje v odpoledních hodinách, kdy děti chodí ze školy, nebo posílat alespoň větší autobusy na některých linkách
- Proč jezdí ke Střelnici dva autobusy 5 minut po sobě (404 - Březiny a 414 Loubí) a pak hodinu nejde tímto směrem nic a v sobotu a neděli to samé ale dvouhodinovým intervalem a opět 5 minut po sobě?
- Proč jezdí linka č.4 kolem Střelnice a ne třeba 1 ? 4 jezdí s většími odstupy a v některých časech je k vlaku každá minuta dobrá.
- Před osmou hodinou častější spoje - pro školáky jsou busy přeplněné
- Přeplněné a řídíci občas dost nepříjemný
- Přidat další spoje v době jízd dětí do škol z Chrochvic do Dc 2 a 4
- příliš dlouhé intervaly na jednotlivých linkách

- Ráno jsou přeplněné autobusy.
- spoj želenice-nemocnice v obou směrech ve špičce bývá přecpán, zvláště ráno 6.30-8 h
- spoje by mohli jezdit častěji i ty mimo Děčín
- spoje z boletic a do boletic by mohly být castejsi když jedu s kocarem a autobus je plny musim cekat dalších 20-30 minut na další spoj
- Špatná víkendová dostupnost z Bynova a opačně.
- Uvítala bych častější spojení do/z Nebočad v podvečerních a brzkých večerních hodinách. Velmi se mi líbí víkendová linka 229 a mohla by jezdit i ve všední dny.
- Uvítala bych vyšší četnost autobusů k nám, využila bych je. //ČECHY//
- Uvítala bych zastávku pro obyvatele horní části Bynova (kyjevská), delší platnost jízdenky, navazující a častější spoje do přilehlých obcí (velká veleň, chrochvice apod.). Nám z Bynova do Velké Veleně nenavazují spoje - doba cesty je delší než doba platnosti jízdenky, kluk jezdí z bynova a ze školy z Kamenické do Chrochvic na tréninky a také mu ne vždy navazují spoje.
- V doprvní špičce jsou velmi přeplněné autobusy. Matky s kočárky mnohdy musí čekat na další autobus, jednou se mi dokonce stalo, že mě nevzaly dva spoje za sebou. S kojícím se dítětem se jedná opravdu o situaci nepříjemnou.
- V ranních hodinách posílat větší autobus a zavedení nastupování všemi dveřmi, jak ráno nastupují studenti a žáci jen předními dveřmi, autobus mívá zpoždění
- ve špičce dávat na trasu větší autobusy,ne ty krátké
- ve špičkách busy s větší kapacitou
- ve špičkách přeplněné spoje, o víkendech špatné spojení
- Večerních vlakových spojů do Žlebu je málo. Interval jednou za dvě hodiny je nedostačující. Za kulturou je nutné jezdit auty.
- Veřejná doprava by v určitých lokalitách měla snížit rozestupy mezi spojí. Jde například o maxicky nebo folknare.
- větší autobusy v dopravní špičce (ranní cesta do práce a odpoledne)
- více spoju
- více spojů
- vice spoju do mesta a z mesta, a navazani spoju na ostatni spoje ve meste
- Víc nočních spojů MHD.
- Víc spojů ve špičce
- víc spoju, je to narvané
- více autobusů
- Více autobusu o víkendu.
- Více linek a zvýšit četnost spojů. Sladit interval všech linek v centru města. Zlepšit informační systém.
- více rozložit odjezdy linek (např. 202,204,214, jedou po sobě v 5 minutových intervalech a pak pauza)
- Všechny tři autobusy do Bynova se ráno po půl osmé sejdou v ul. Prokopa Holého ve stejnou dobu. Vymýšlel to nějaký inteligent. Moc dlouhá pauza a pak jedou 3 pohromadě, asi aby se nebály. Jezdí to tak debilně minimálně let.
- Vyhovuje mi spojení autobusu 202 a 209 o víkendech na 229, mohlo by to tak být i v pracovní dny
- Zachovat dostupnost okrajovych casti mesta
- zájíždění autobusu k Obch.domu Pivovar před 09.00hod.
- zkrátit intervaly busu
- zlepšit hromadnou dopravu o víkendech z města do boletic
- Zlepšit dostupnost větších autobusů pro určité lidmi hojně využívané spoje.
- Zmenšit interval linky č.2 Bynov - Staré město, a to ve všední dny odpoledne, ale hlavně o víkendech - 2 autobusy za hodinu na třetí největší sídliště v Děčíně jsou směšné. To, že spoje poptávku cestujících

kapacitně odbaví a nejsou úplně přeplněné není argument - časový komfort je minimální - zmeškaný autobus do města = 30-35 minut skluz celého odpoledního programu. To je jak na vesnici.

- zvýšit četnost spojů na periferiích
- zvýšit počet linek do okrajových čtvrtí, zavést bezplatnou MHD dopravu
- zvýšit frekventovanost autobusů mířících na Jalůvčí - především o víkendech, musím často chodit pěšky :)

LINKOVÉ VEDENÍ, OBSLUŽNOST MÍSTNÍCH ČÁSTÍ

- autobus c.202 neprojizdi sidlistem a pro nektere starsi lidi z druheho konce sidliste je autobusova zastavka prilis daleko.
- hrozné-v dopravní špičce neustále malé autobusy
- chybí okružní Popovická, zlevnit, zjednodušit, zvýhodnit cesty do kopců
- já osobně si myslím, že na lince č. 4 je dosti zbytečná zajížďka na zastávku 28. října
- Lepší návaznost spojů na odjezdy rychlíků (směry Liberec, Praha), častější spoje (hlavně víkendy, noc), v případě místa v autobuse přepravovat jízdní kola, vybudovat zastávku v Bynově u ulice Kyjevská.
- Lepší proklad linek o víkendu/večer sjednocením intervalu na většině linek - čekání na přestup prodlužuje cestovní dobu. Zamyslet se, zda trasování linek odpovídá současným přepravním proudům.
- MHD na CHlum u Děčína
- Navrhuji zřídit zastávku autobusu MHD pro směr Krásný Studenec ve stanici Děčín Na Stráni. Je zde pouze nepárová stanice pro opačný směr Maxičky. Pro cestující s omezenou hybností je velmi namahavá cesta z předchozí (U Kaple) či následující (Děčín Vodárna) do místa bydliště. Je to myslím snad jediná nepárová stanice MHD v Děčíně. Argumenty obtížného rozjížděni do kopce jsou liché, mohu uvést několik jiných stanic se stejnými nebo i horšími spádovými vlastnostmi.
- Nedodržování časů odjezdů autobusů, někdy se stane, že autobus vůbec nepřijel. Věk řidičů - starý řidič, jel tak pomalu, že jsem přijela pozdě do zaměstnání. V době největšího množství cestujících - ráno a odpoledne, jsou zařazovány menší autobusy, takže v autobuse není k hnutí. V poledne jezdí poloprázdné velké autobusy. A hlavně - v Bynově je autobusová zastávka dole na Teplické ulici. Většina obyvatel žije v kopci. Všichni cestující MHD bydlící v Bynově, kteří šplhají z kopců a do kopců jsou musejí být zdatní sportovci, jinak mají smůlu. Pokud by můj nemocný manžel neměl auto, museli bychom se přestěhovat do nížiny.
- nedostatek spojů o víkendech, málo autobusů zajíždí k OC Pivovar, autobusy č.202 a 212 zbytečně prochází přes ul.Prokopa Holého, bylo by daleko efektivnější kdyby projíždel rovnou po Teplické ulici. Autobus č.237 nevyužíva trasu pres Tyršův most, mohlo by tam jít přímo víc spojů bez zajíždení na Hlavní nádraží (zbytečný okruh)
- Nejezdí autobus z Masarykova náměstí směr Jalůvčí
- Některé autobusy by mohly být přímé a ne objíždět Želenice...
- Nektere trasy dlouho objizdi sidliste, vyrazne prodluzuje čas cesty
- Nevhodně umístěné zástávky(viz u hřbitova Folknáře směr město - těsně v křižovatce)
- podle mého názoru je na lince č.204 zcela zbytečná zastávka 28.října
- proč nejezdí MHD k Tesku
- přesunout předposlední zastávku v Nebočadech před konečnou zastávkou směr z města do Děčín XXXIII-Nebočady blíže k obydlí. Jsou zbytečně blízko sebe zastávky předposlední a konečná
- Ranní autobus ze Škrabek v 7.12 na druhou stranu,bez přestupu, děti by mohly jezdit do školy autobusem
- Rozhodně by měly autobusové linky projíždět celou svojí trasu od začátku až do konce, a poté zpět kyvadlově. Není pochopitelné, jednoduché ani logické když linka jede půl trasy na hlavní autobusové nádraží, a v jiný čas jiný spoj vyjíždí z hlavního autobusového nádraží na zbytek trasy. Nevím proč to

tak aktuálně je, jestli si řidič musí dojít na záchod, na kafe apod. ale pro cestující je to neuvěřitelně komplikované a snad nikde jinde to takhle není.

- Rozšířit linku 202 a 229 MHD do horní části bynovského sídliště
- Rozšířit počet linek a snížit cenu jízdného
- Uvítala bych zastávku pro obyvatele horní části Bynova (kyjevská), delší platnost jízdenky, navazující a častější spoje do přilehlých obcí (velká veleň, chrochvice apod.). Nám z Bynova do Velké Veleně nenavazují spoje - doba cesty je delší než doba platnosti jízdenky, kluk jezdí z bynova a ze školy z Kamenické do Chrochvic na tréninky a také mu ne vždy navazují spoje.
- V Nebočadech bych posunula zastávku Nebočady, která se nachází cca 50 metrů od zastávky Nebočady konečná, ke křižovatce Vítězství a Na Výsluní a to v obou směrech
- Velmi se mi líbí sobotní linka 229, mohla by jezdit i ve všední dny.
- Vrátit znovu stanici autobusu 202 před nádraží
- vyřešit dopravu MHD do horní části Bynova
- Zařídit MHD na Chlum. Klidně takový ten mini-autobus by byl dobrý. Ať člověk není odkázán jen na svoje auto nebo má smůlu, popř. musí jít hodinu dolů na nejbližší zastávku.
- Zavedení malého autobusu (podobně jezdí do nemocnice) do Březin, který by zajížděl do sídliště. Po revitalizaci je prostor v pohodě průjezdný. A např. jednou za hodinu by to bylo fajn, protože věk tamějších obyvatel narůstá a cesta ze spodní zastávky je náročná.
- zrušit linku 29
- zrušit "blízké" autobus. zastávky, typicky Liliová - škola
- Zvážení dopravy MHD na Chlum

NÁVAZNOSTI

- častější interval, lepší naváznost na vlaky
- lepší návaznost linek
- Lepší návaznost na spoje ,
- Lepší návaznost spojů na odjezdy rychlíků (směry Liberec, Praha), častější spoje (hlavně víkendy, noc), v případě místa v autobuse přepravovat jízdní kola, vybudovat zastávku v Bynově u ulice Kyjevská.
- lepší navazování hlavních linek 201, 207, 202
- Maximálně přizpůsobit ranní/ večerní autobusy příjezdům/ odjezdům vlakům; často odjíždí autobus těsně před příjezdem vlaku a lidé dlouho čekají, často proto dojíždí na nádraží autem (např. i Boletice)
- mohlo by jezdit více autobusů navazující na příjezd vlaků
- Naprosto nevyhovující jízdní řády. V pracovní dny to ještě celkem jde, ale o víkendu je to katastrofa. Zastávka Březová je odpoledne prakticky neobsluhovana, v určitých hodinách nic nejede, protože spoje jedou okolo Kauflandu, taktéž intervaly 30 minut jsou velmi tristní. Další věcí je to, že spojením linek 2 a 9 vznikla velmi dlouhá linka, kde jezdí dost lidí, často je zpožděná a díky množství kočárků a individuí z Boletic je prakticky nepoužitelná. Špatné návaznosti na vlak i jiné linky.
- Návaznost busu na poslední, první vlakové spoje.
- Návaznost dopravy z okrajových částí ke školám tak, aby děti nemusely jezdit do školy dříve. Při menším zpoždění mají pozdní příchody.
- Návaznost na klíčová vlaková spojení. Přestupy na co nejmenším místě, zejména v blízkosti hlavního nádraží.
- návaznost na večerní vlakové spoje
- Návaznost spojů
- Návaznosti na přestupy nejen mezi linkami MHD, ale meziměstkými autobusy a vlaky. Např. Cestuji o víkendu z Libouchce nebo Jílového do Děčína - Želenic , linka č. 441 přijede na hl. n. v x:31, linka č. 1 odjíždí od hl. n. v x:30. Podobný případ - v x:32 přijíždí rychlík z Prahy, linka č. 1 do Chrochvic ujíždí v x:32. Na hl. n. přijede linka č. 1 od Nemocnice o víkendu v x:30, a vlaky opět těsně ujíždí - R Praha hl. v

x: 26, Os směr Ústí, Chomutov v x:30. Stejný problém je i pro cestující z Jílového, Libouchce - ujíždí jím vlaky a do Děčína musí v případě využití VHD jet na vlak o hodinu dříve. Tyto nešťastné věci odrazují lidi od použití hromadné dopravy.

- nejsou přípoje navazující na sebe
- neexistující přestupy (obzvlášť ve večerních hodinách), zbytečně složité číslování autobusů (do Nebočad jednou 208, pak zas třeba 209 a dokonce i 232), poslední večerní spoje většinou velmi záhy po setmění
- Oceňuji snížení cen jízdného dětí, bez tohoto kroku bylo podstatně levnější děti do kroužků nebo na návštěvu odvézt autem (dva dětské lístky plus dospělý...), přestože osobně chci dávat přednost MHD, oproti autu je pro dopravu rodiny drahá. V minulosti jsem také neměla inteligentní návaznost autobusů MHD na vlaky od Prahy, zejména s ohledem na méně pohyblivé spoluobčany, tí prakticky nemohli stíhat spoj odjíždějící minutu dvě po příjezdu vlaku. Současnou situaci nemám ověřenu osobně.
- Prosim o napojeni odjezdu tech linek busu, ktere nejezdi casto, na prijezdy vlaku. Zejmena vecer a v noci.
- Provázat MHD s příjezdy/odjezdy vlaků a autobusů.
- Rozhodně lepší návaznost jednotlivých linek, návaznost na ranní a noční vlaky
- sladit ji lépe s vlaky, běžně bus ujede k večeru všem vlaků z UL, co přijíždí kolem půl a další jede za hodinu
- Špatná návaznost na vlaky, na ostatní spoje do dalších částí Děčína
- Těch by bylo... Napr. Nenavaznost spojů na vlakovou dopravu, tento problém jsem již několikrát žádal změnit.. marně. Příkladem: spoj vlaku přijíždí do Děčína od Prahy v 19.24 ale MAD směr Letná od hl. n. odjíždí v 19.19 a další timto směrem až za hodinu. Tudíž hlavně v zimním období musí občan trávit v mrazu v ne kryté zastávce cca. 50minut.
- Uvítala bych zastávku pro obyvatele horní části Bynova (kyjevská), delší platnost jízdenky, navazující a častější spoje do přilehlých obcí (velká veleň, chrochvice apod.). Nám z Bynova do Velké Veleně nenavazují spoje - doba cesty je delší než doba platnosti jízdenky, kluk jezdí z bynova a ze školy z Kamenické do Chrochvic na tréninky a také mu ne vždy navazují spoje.
- vice spoju do mesta a z mesta, a navazani spoju na ostatni spoje ve meste
- Vyladit nenavazující spoje MHD na příjezdy vlaků ČD. Udělat průkazku-lítačku na bus atraktivní pro lidi - cenově i funkčně.
- Zefektivnit - sladit MHD Děčín a Busline, aby nejezdili na stejná místa ve stejný čas...
- zlepšit návaznost jednotlivých linek, abychom nemuseli dlouho čekat na přestup
- zlepšit návaznosti MHD - př. 204 na 209, 204 na 207 apod.

CENA JÍZDNÉHO

- Cestování veřejnou dopravou po Děčíně je opravdu velice drahé. Pro příklad lze porovnat například s hlavním městem, kde manžela, který v Praze pracuje, vyjde měsíční jízdné po (celém!) městě levněji, než měsíční jízdné po Děčíně. Veřejná doprava po Děčíně opravdu kvalitativně neodpovídá dopravě v Praze, tedy je pro mě nepochopitelná ona nepřiměřená finanční stránka. Já osobně kvůli tomuto raději jezdím automobilem, protože tento způsob dopravy nevyjde o tolik dráž než cestování autobusy. Dále se mi opravdu nelíbí, že velice často autobus z Boletic (jedná se o druhou zastávku v pořadí!) vyjíždí často i s 10ti minutovým spožděním. Nelze se spolehnout na přestup na jiný autobus ve městě.
- Delší doba na přestup v rámci jedné jízdenky, 45 minut není moc dlouhá doba a jízdné je docela drahé. Levnější časové kupony pro normální pracující lidi, kteří nemají vysoké platy.
- drahé cestování
- drahé, celé rodině se spíše vyplatí jet autem, než využít bus
- Důchodci by měli jezdit úplně zadarmo

- Chybí noční linky, autobusová doprava je poměrně drahá, zavedl bych více autobusů na plyn
- chybí okružní Popovická, zlevnit, zjednodušit, zvýhodnit cesty do kopců
- chybí výhodnější jízdné pro matky s dětmi do 3 let, jako je to v jiných městech
- Je draha
- Jednotlivé jízdné by mohlo být levnější
- Jízdenky mají platnost pouze 45 minut a to i o víkendu a státních svátcích, kdy jsou špatné spoje a přestup nestačí. Pravidelně jezdíme o víkendu z Bynova do Velké Veleně, jelikož jízdenka nevystačí na přestup (cesta trvá déle než 60 minut), jsem nucena na cestu tam zakoupit 2 jízdenky. Tatto cesta tam a zpět mě vyšla o víkendu s dětmi na 160,-, nyní při ceně dětské jízdenky to je za 120,-. Jelikož jezdíme takto pravidelně každý víkend v SO i NE, je to finančně náročné pokud nemáme časový kupon. Uvítala bych akceptování platebních karet i v BusLine. Bydlíme v Bxnově na kopci, zastávka daleko, uvítala bych zastávku blíže (např. Bynovanka) hlavně se spoji, kdy se nejvíce cestuje do a ze školy, práce,...Méně rozkopaných silnic, zastávky se neustále posouvají, zdržuje se doprava,..Uvítala bych možnost zakoupit časový kupon k platební kartě i na DP. Dětem byli vydané čipové karty, na které nelze dobíje kupon jinde než na DP, tuto logiku nechápu. Uvítala bych, kdyby byla možnost kupony dobít i v plavecké hale. Nám nikdo nedal na výběr jakou čipovku chceme.
- když je rozkopaný celý děčín chtělo by to prodloužit časy na jízdenkách
- kyvadlová doprava Děčín - Podmokly za symbolické jízdné, v určité období zdarma
- levnější dopravu pro dospělé
- Levnější jízdné.
- levnější MHD
- levnější úsekové jízdné, návrat přestupních jízdenek za zvýhodněnou cenu
- MAD zadarmo
- mohla by být levnější
- Měla by být dostupnější a linky pravidelnější
- Měla by být zdarma
- Měla by být zdarma, pokud chci motivovat k jejímu většímu užívání
- měsíční se mi nevyplatí, uvítal bych jízdu na 3 zastávky za 5kč :-) jinak busy i zastávky ale i řidiči mhd DC ok.
- MHD zdarma,, nebo jen symbolický poplatek
- moc drahé
- Od 65 let zdarma
- platba pro důchodce 5.-Kč ve veřej. dopravě bez rozdílu a nebude to tak velký zásah do rozpočtu města
- Pokud bude MHD jako tomu je v jiných větších městech ZDARMA pro všechny, tak ubyde ve městě počet aut.
- pokud bude veřejná doprava zdarma, využiji ji
- Pokud nemám cestovní průkazku a potřebuji se přemístit pouze jednu zastávku, musím platit jednotnou cenu 20,-
- Poměr ceny a služeb se mi nezdá v pořádku. Je to moc drahé.
- Poskytovat zdarma
- snížení ceny dopravného, máme vyšší cenu jízdenek jako v Ustí nad Labem
- snížení ceny jízdného v době velkých uzavírek a velkých zpoždění MHD
- Učinit ji cenově atraktivní, aby byla konkurenceschopná automobilové dopravě a to jak v rychlosti, tak v ceně. Např. cestování zdarma nebo levněji. Bezplatné cestování může zrychlit odbavení a tím i samotnou cestu. Může přispět ke snížení automobilové dopravy.
- uvitala bych jako matka samozivitelka slevu
- Uvítala bych levnější měsíční jízdenky pro dětiy

- Uvítala bych zastávku pro obyvatele horní části Bynova (kyjevská), delší platnost jízdenky, navazující a častější spoje do přilehlých obcí (velká veleň, chrochvice apod.). Nám z Bynova do Velké Veleně nenavazují spoje - doba cesty je delší než doba platnosti jízdenky, kluk jezdí z bynova a ze školy z Kamenické do Chrochvic na tréninky a také mu ne vždy navazují spoje.
- V Děčíně možná trošku dražší jízdné a v některých případech nepříjemný řidič (osobní zkušenost)
- Výhodnější jízdné při dopravě do práce, zlevněné jízdné nebo zadarmo jízdné pro maminky s kočárky
- Vyladit nenavazující spoje MHD na příjezdy vlaků ČD. Udělat průkazku-lítačku na bus atraktivní pro lidi - cenově i funkčně.
- vylepšit a urychlit způsob placení v MHD, kolikrát to dlouho trvá než řidič vše naťuká a kolikrát se stane, že to zamítne platbu PK, přestože na ní jsou peníze
- Výrazně zlevněné jízdné a omezený přístup osobními auty s jedním pasažérem do města. Častá autobusová spojení s nástupy na jakýchkoli zastávkách. Pak dojde k omezení provozu osobními automobily jen do zaměstnání a podobně. Pokud již uato mám a platím veškeré poplatky, nevyplatí se mi na krátké vzdálenosti jezdit autobusem, ale radši vytahnu auto. Zlevnění veřejné dopravy spolus s navýšením spojů by jistě situaci ve městě výrazně pomohlo a v celkovém dlouhodobém výhledu by bylo jen přínosem.
- Vysoká cena jízdného za MHD
- zdarma pro důchodce
- Zdražit, aby lidi nevyužívali k cestě "za roh" a donutilo je to sednout na kolo. Ceny MHD v Děčíně jsou oproti západu směšné
- zlevněné jízdné pro maminky s kočárky, vyhradit místo k sezení pro maminky s kočárky v autobuse, lavička na každé zastávce,
- zlevnit jízdné
- zvýšit počet linek do okrajových čtvrtí, zavést bezplatnou MHD dopravu

SPOLEHLIVOST

- Cestování veřejnou dopravou po Děčíně je opravdu velice drahé. Pro příklad lze porovnat například s hlavním městem, kde manžela, který v Praze pracuje, vyjde měsíční jízdné po (celém!) městě levněji, než měsíční jízdné po Děčíně. Veřejná doprava po Děčíně opravdu kvalitativně neodpovídá dopravě v Praze, tedy je pro mě nepochopitelná ona nepřiměřená finanční stránka. Já osobně kvůli tomuto raději jezdím automobilem, protože tento způsob dopravy nevyjde o tolik dráž než cestování autobusy. Dále se mi opravdu nelíbí, že velice často autobus z Boletic (jedná se o druhou zastávku v pořadí!) vyjíždí často i s 10ti minutovým spožděním. Nelze se spolehnout na přestup na jiný autobus ve městě.
- časté zpoždění 3-4 min.
- Dodržovat jízdní řád !!! Tím je myšleno i dřívější odjezdy. Nastupuji na 3 zastávce a autobus má již zpoždění ...
- Doprava je v současnosti tristní. V sobotní večer nebylo možné dostat se do nemocnice. Z Podmokel to s poraněním těla může představovat značný problém. Myslete na seniory a nemocné. Pro zdravé je vše v docházkové vzdálenosti. Chválím autobusy na plyn.
- Jezdí buď dřívě nebo pozdě, řidiči jsou nepříjemní i na staré lidi
- mají často zpoždění, také se stane že nepřijede vůbec
- málo autobusů, příliš vysoké zpoždění
- Nedodržování časů odjezdů autobusů, někdy se stane, že autobus vůbec nepřijel. Věk řidičů - starý řidič, jel tak pomalu, že jsem přijela pozdě do zaměstnání. V době největšího množství cestujících - ráno a odpoledne, jsou zařazovány menší autobusy, takže v autobuse není k hnutí. V poledne jezdí poloprázdné velké autobusy. A hlavně - v Bynově je autobusová zastávka dole na Teplické ulici. Většina obyvatel žije v kopci. Všichni cestující MHD bydlící v Bynově, kteří šplhají z kopců a do kopců jsou

musejí být zdatní sportovci, jinak mají smůlu. Pokud by můj nemocný manžel neměl auto, museli bychom se přestěhovat do nížiny.

- Nedodržování jízdních řádů (z některých zastávek autobus odjede o několik minut dřív a pak zbytečně dlouho stojí např. na zastávce Hlavní nádraží).
- Nelíbí se mi,že autobusy nejezdí včas a má jízdenka, která má platnost 40 minut, se už nenačte a musím si koupit novou. Přitom chyba není na mě straně.
- Nerozkopávat vice silnic pak vznikají kolony a autobusy nabírají zpoždění až 10 minut
- Postačí když budou jezdit na čas!!!
- Stále se často stává že autobusy přijíždějí se spožděním více než 5 minut

ŘIDIČI

- Občas hrubé zacházení řidičů autobusů
- občas ohleduplnost řidičů by neškodila.zaparkovat půl metru od chodniu,když má autopus vysoky nástup a pak mají maminky vystupovat s kočarem a doprošovat se lidí o pomoc s přenesením.....
- Občas se stává, třeba teď minulý týden, kdy starý pán doběhl autobus, který stál na zastávce a v momentě, co ten starý pán doběhl, tak autobusák zavřel dveře a odjel, ikdyž tam pán stál a dokonce na něj ťukal.
- ohleduplní řidiči
- Přeplněné a řídíci občas dost nepříjemný
- příjemnější a ochotnější řidiči
- Řidiči MHD ujíždějí před nosem, dost často.
- Slušnější řidiče v autobusech DPMD a.s.
- V Děčíně možná trošku dražší jízdné a v některých případech nepříjemný řidič (osobní zkušenost)
- větší ohleduplnost a profesionálnost řidičů MHD
- vstřícnějšípřístup řidičů

INTEGROVANÝ DOPRAVNÍ SYSTÉM

- občasné zpoždění vlaků
- Platba bankomatní kartou i v busech Busline
- Spojení z centra Děčína (Tyršova) na ulici Folknářskou nebo alespoň k odbočce Folknářské ulice z ulice Benešovské (mezi MHD zastávkami "Nářadí" a "Březiny-Libverda"). Kdyby bylo možné, aby u odbočky stavěly autobusy, které jedou směr Benešov nad Ploučnicí. Zlepšilo by se spojení do celého areálu ARMEX, který sousedí s ulicemi Benešovská a Folknářská. Totéž v opačném směru.
- Společnost BusLine pravidelně nejezdí včas, nedá se na ně spoléhat
- V Malé Veleni a v Benešově nad Ploučnicí jezdí mnoho autobusů a byli by luxusními čtvrtěmi, kdyby tam byly jízdní řády, které by se tam vešly, kdyby byly řešeny jako ve městě.
- Velký problém: V krajském městě Ústí nad Labem neexistuje autobusové nádraží a v podstatě neexistuje přímý spoj Ústí n/L - Děčín a Děčín/Ústí n/L
- více vlaků ve večerních hodinách
- Vybudovat novou železniční zastávku v Boleticích n.L.
- zprovoznit tzv. Kozí dráhu Děčín - Telnice

POCHVALY

- Jsem spokojen, platba kartou je skvělá, autobusy pěkné, i řidiči si zaslouží pochvalu.
- moc ji nevyužívám ale pokud jedu jsem spokojen.
- neviem, nič ma nenapadá, ja som celkom spokojna
- Oceňuji možnost zaplatit v MHD platební kartou i chytré informativní tabule.

- Oceňuji snížení cen jízdného dětí, bez tohoto kroku bylo podstatně levnější děti do kroužků nebo na návštěvu odvézt autem (dva dětské lístky plus dospělý...), přestože osobně chci dávat přednost MHD, oproti autu je pro dopravu rodiny drahá. V minulosti jsem také neměla inteligentní návaznost autobusů MHD na vlaky od Prahy, zejména s ohledem na méně pohyblivé spoluobčany, tí prakticky nemohli stíhat spoj odjíždějící minutu dvě po příjezdu vlaku. Současnou situaci nemám ověřenu osobně.
- S MHD jsem vcelku spokojena
- Spokojen
- spokojenost
- V Děčíně bydlím pár měsíců a s hromadnou dopravou jsem se tu seznámila rychle a pamatuji si že 202 se dostanu všude tam kam potřebuji. Co se ale týká dostupnosti a dohledatelnosti informací ohledně dopravy je mizivé pro neznalce jako já. Potřebovala jsem na ÚP a na zastávce (hl. nádraží) jsem nenašla například mapu s označeným ÚP, bylo by to pro mne snadnější se zorientovat. Co musím ale pochválit je přesnost mhd a nové přehledné tabule označující příjezd dalšího spoje.
- vše v pořádku
- Vyhovuje mi
- žádné, slouží poměrně dobře

OSTATNÍ ODPOVĚDI

- Často jezdím do Prahy vlakem.Protože je to vyhodné.Ostatně jinámožnost není.Autobus z Děčína nejezdí přímo do Prahy.Cena by zřejmě byla podstatně vyšší,proto asi není zavedena danná linka.
- čistější a upravěnější prostředí by bylo lepší
- DPMDAS využívám zřídka
- elektronické tabule pro MHD na zastávkách
- Elektronický display s dobou odjezdů na každé zastávce v centru spolu s hodinami.
- chodím pěšky
- Chtělo by to trolejbusy.
- Inteligentní autobusové zastávky a funkčnost informačního systému v autobusech bez reklam.
- je tam smrad a bordel, ale to si asi dělají lidi sami
- je to hrůza, smrad, špína, narváno
- je to úplná katastrofa, neverim ze to muze byt lepsi
- Jelikož jedu autobusem 4x do roka, tak se nemohu k tomuto vyjádřit.
- Když jede autobus do Horního Oldřichova, mohl by býti lépe vyznačen. (Né jen z jedné strany.)
- klimatizace či topení
- lepší zastávky -více kryté-po bokách.
- Nastupování pouze předními dveřmi
- nedostatek laviček na zastávkách MHD
- nejezdím
- nejezdím mhd
- nekryté zastávky bez laviček
- Nepoužívám.
- Nesmyslne nastupovani prednimi dveřmi
- nevyužívám
- nízkopodlažní autobusy zastavují daleko od chodníku, nejde tudíž najet nebo sjet s kočárkem
- Opravy silnic provádět postupně. Na vytížené spoje nedávat malé autobusy.
- používám málo
- Pral bych si autobusy bez reklam, nebo minimalne s cistym pruhledem skrz okna. Vizualni smog v Decine je opravdu tristni.

- preference jednotného dopravního systému, tzn. poskytovatel služby je jedna společnost
- Prumerna
- přečíslování zpět na původní čísla linek MHD
- Rozšíření silnice v místech zastávek.
- Řidiči autobusů v ulici u tvrze jsou méně ohleduplní než by měli .Již jsem 2 x přišel o zrcátko .Naštěstí nebyla na dalšch vozech škoda nutná k volání policie ale autobusáku ani nezastavil.Posledni incident byl ve středu 19.9. v 5:32 .Bezohlednost sleduji spíše u mladších ročníků .V autobuse se kolikrát cítím jak zvíře neboť kultivovanost autobusů i když je novějšího ročníku končí u řidiče.take jsem u Více nových vozů sledoval nejspíš poruchu převodovky která hucela a cvakala po celém autobuse .
- Sedačky jsou špinavé
- silnice jsou v hrozném stavu, není videt kam jdou penize za silniční poplatky
- složení cestujících
- Směrem do Nebocad se mi nelíbí číslování autobusu a jejich skladba, uvítala bych jejich sjednocení. Jsou přeplněné.
- téměř nevyužívám
- U zastávek by mohly být lavičky.
- údržba zastávek
- Upřednostním přesun pěší, než hromadnou dopravu.
- V Děčíně bydlím pár měsíců a s hromadnou dopravou jsem se tu seznámila rychle a pamatuji si že 202 se dostanu všude tam kam potřebuji. Co se ale týká dostupnosti a dohledatelnosti informací ohledně dopravy je mizivé pro neznalce jako já. Potřebovala jsem na ÚP a na zastávce (hl. nádraží) jsem nenašla například mapu s označeným ÚP, bylo by to pro mne snadnější se zorientovat. Co musím ale pochválit je přesnost mhd a nové přehledné tabule označující příjezd dalšího spoje.
- V nových autobusech by mohlo být na obrazovce méně reklam, aby se častěji objevoval seznam zastávek.
- Vadí mi chování nepřizpůsobivých lidí a MHD.
- více krytých zastávek
- Více madel v mhd
- Více spojů s nízkopodlažními autobusy pro přepravu vozíčkářů
- Vrátit se k číslům autobusů od 1 a ne od 201. Neslyšel jsem na to jedinej pozitivní ohlas. Z větší dálky ta čísla vůbec není vidět a jsou matoucí. Znovu zprovoznit autobusy Karosa řada 700 a ne ty nenasytné vraky, které jezdí teď. Znovu zavést trolejbusovou dopravu. Zrealizovat přívoz ve stylu Prahy, jak pro obyvatele, tak pro turisty. Přebarvit autobusy, bílá barva je ve městě nevýrazná. Dát možnost dětem ze škol a DDM přemalovat některé autobusy, už jsemse s tím setkal a vždy s pozitivním ohlasem.
- Výrazně zlevněné jízdné a omezený přístup osobními auty s jedním pasažérem do města. Častá autobusová spojení s nástupy na jakýchkoli zastávkách. Pak dojde k omezení provozu osobními automobily jen do zaměstnání a podobně. Pokud již uato mám a platím veškeré poplatky, nevyplatí se mi na krátké vzdálenosti jezdit autobusem, ale radši vytahnu auto. Zlevnění veřejné dopravy spolus s navýšením spojů by jistě situaci ve městě výrazně pomohlo a v celkovém dlouhodobém výhledu by bylo jen přínosem.
- vyuzivam minimalne
- vyuzivani vsech dveri pri nastupovani, zajistilo by to urychleni dopravy
- zastávky, kde obvykle nikdo nenastupuje, by mohly být označené Na znamení. Zkrátila by se doba strávená na cestě
- zavést nástup a výstup do autobusů MHD všemi dveřmi jako v Praze
- zbytečnost více firem..je to chaotické
- zlevněné jízdné pro maminky s kočárky, vyhradit místo k sezení pro maminky s kočárky v autobuse, lavička na každé zastávce,

- Zrušit bus line
- Zřídit chytré zastávky

Náměty k automobilové dopravě

STAV INFRASTRUKTURY

- ✓ Stavební sklidňující prvky v místech, kde je vozovka příliš široká a vybízí k rychlé jízdě! 2) Velkoplošná oprava nevyhovujicích zdegradovaných živičných povrchů místních komunikací!
- ✓ Absolutně nepochopitelné přechody pro chodce hned při výjezdu z kruhových objezdů,kdy při nájezdu k přechodu nejsme schopni vidět chodce,protože auta mají široké sloupky a proto prostě v úhlu v jakém musejí auta zastavit nejde chodce vidět.Nejlepší by bylo,kdyby přechody byly posunuty tak,aby auto bylo již v přímém směru a tudíž by řidiči neměly problém chodce vidět.Chtěla bych vidět ty ODBORNÍKY,kteří toto projektovaly.
- ✓ cesty jsou v hrozném stavu
- ✓ Dlouhodobě strašný stav dopravních komunikací.
- ✓ dokončit všechny opravy silnic ve městě a na příjezdových komunikacích do města, aby doprava byla už konečně plynulá
- ✓ kvalita cest je hrozná, platíme daně a není to nikde vidět
- ✓ kvalita silnic - asfalt mnohde jako vlnitý plech, díry a nic se neděje
- ✓ Kvalita silnic ve správě města není dobrá.
- ✓ kvalita vozovky
- ✓ Kvalitnější silnice bez děr.
- ✓ Kvůli světelným patníkům paradoxně špatná viditelnost při večerním a nočním průjezdu Masarykovým náměstím
- ✓ Lepší stav komunikací v Dc
- ✓ lze někde vylepšit
- ✓ Mám strach jezdit po hlavní ul. Elišky Krásnohorské, jelikož automobily ul. Lužická letí z kopce dolů a již mi za 3 poslední měsíce nedali min. 5x přednost v jízdě a z toho jednou to bylo o fous - došlo málem k dopravní nehodě. Když vjíždím ul. Elišky Krásnohorské do křižovatky s Riegrovu ul., musím si najet autem do půlky vozovky, abych viděla doleva a hlavně doprava.
- ✓ Následkem úpravy sídlišť došlo ke zúžení vozovek větší dopravní prostředky se obtížně vyhýbají
- ✓ nebezpečné jsou přechody pro chodce tesně za kruhovým objezdem
- ✓ Nedostatecne zabezpeceni u materskych skol
- ✓ Nedostatečná kapacita klíčových křižovatek v městské části Podmokly v době dopravních špiček.
- ✓ nedostatek parkovacích míst
- ✓ Nekonečné opravy a úpravy silnic a přitom stále ve špatném stavu...
- ✓ Nesmyslné zúžení silnic, stavba úzkých kruhových objezdů, přechody hned při výjezdu z kruhového objezdu - nesmysl pro plynulost dopravy.
- ✓ nesmyslný okruh kolem, pošty v podmoklech
- ✓ Nový kruhový objezd u Lidlu je velmi úzký a způsobuje hromadění vozidel při sjezdu. Proč nejsou udělány dva pruhy na sjezd?
- ✓ občas by to chtělo opravit sinice. Příklad. Janáčkova, Kostelní.
- ✓ odvest silnici I. tridy z Pivovarske/podmokelske (-> dalnicni privadec) . Rovne }tj. nederave, nezaplatovane a krive) silnice
- ✓ oprava hlavních komunikací v Želenicích, zrušení jednosměrek v této lokalitě
- ✓ oprava silnic
- ✓ oprava teplické ulice
- ✓ opravíme silnici a za rok ji celou rozkopeme kvůli potrubí, prokopa holého- proč takové široké chodníky, že auta skoro neprojedou??
- ✓ opravit rozbite cesty
- ✓ opravit silnice

- ✓ Opravit silnici Jiriho z Podebrad do Krasneho Studence, vcetne vedlejsich silnic k rodinnym domum. Dalnicni privadec nesmi vest udolim Chrovickeho potoka a oblast Krasneho Studence nebo Horniho Oldrichova. Bylo by skoda nadherne prirody v teto oblasti.
- ✓ opravovat opravdu rozbité vozovky a ne vozovky, které jsou v pořádku (viz. Kamenická)
- ✓ opravy
- ✓ Opravy silnic provádět postupně
- ✓ po revitalizaci starého města je naprosto nepřehledná křižovatka Oblouková x Žerotínova ulice
- ✓ Podjezd u pětimostí řádně odvodnit, případně odvést dešťovou vodu mimo místní kanalizaci
- ✓ Prijde mi nelogicke mit hlavni tah Podmokly pres autobusove nadrazi.
- ✓ Prosím, opravte teplickou, to je peklo tam jezdit.
- ✓ Přestaňte zvětšovat chodníky na úkor parkovacích stání a šířky silnice, viz Prokopka - je to čirý nesmysl
- ✓ rozbité silnice
- ✓ rozbité vozovky
- ✓ silnice špatné například z dělnické do Želenic, Slovanská ulice a spousta dalších :(
- ✓ silnice ve špatném stavu
- ✓ Smysluplné rozkopavani silnic v dobrém stavu místo oprav těch co jsou ve stavu o mnoho horsim
- ✓ Spravit silnici na Labském nábřeží
- ✓ Stav silnic je příšerný, většinou mám pocit cesty na tankodromu, než na silnici vyspělého státu :-(
- ✓ Stav silnic strasny
- ✓ špatné silnice - samá díra
- ✓ špatné silnice - výtluky - skoro ve všech lokalitách
- ✓ Špatný stav komunikací, rozbité a děravé silnice neumožňují plynulou a BEZPEČNOU jízdu.
- ✓ urychleně opravit Tržní ulici a zprůjezdnit a nechat ulici Prokopa Holého obousměrnou
- ✓ Uvítala bych opravení silnic
- ✓ velmi špatná kvalita komunikací, místní komunikace se pouze záplatují, neexistuje žádný dlouhodobý plán opravy komunikací. Chybí koordinace činnosti jednotlivých složek, po položení nového povrchu vozovky se vzápětí znovu rozkope. Příliš dlouhá doba výstavby nebo opravy komunikací.
- ✓ více oprav vozovek v Děčíně, např. hlavní ulice Teplická od divadla k Mototechně je tragická a o silnicích třetí třídy ani nemluvím například silnice V Oldřichově (Oldřichovská a Jelení) jsou už několik let plné děr a nerovností, někdo by s tím měl něco dělat
- ✓ Vilsnická spojka je jednoduše KATASTROFA !!! taková stavba v roce 2018 ???
- ✓ Vilsnická spojka značně ulevila
- ✓ Vodorovné značení je velmi rozmazané, většinou není vůbec vidět. Alespoň na hlavních silnicích by nemuselo chybět. Např. hlavní silnice na levém břehu Labe, po které projíždí mnoho turistů, vypadá příšerně. Tato silnice je mnohdy to první, co turisté z Děčína vidí. Vidí však hlavní silnici, která jako hlavní rozhodně nevypadá. Nemluvě o značení pro cyklisty, kteří ze stejného důvodu mnohdy nevědí, kudy mají jet.
- ✓ Zanedbané komunikace, provádí se pouze opravy povrchu, ale nikoliv podloží.
- ✓ Zdevastované silnice v majetku města. K tragédii nemající daleko silná nákladní doprava po Vilsnické ulici bez zabezpečeného pohybu osob, po které se např. sváží odpad z celkého města, omezení rychlosti nikdo nedodržuje a bohužel ani nikdo nehlídá. Nutno vyvést nákladní dopravu z takto hustě zastavěné části města.
- ✓ Zlepšení bezpečnosti provozu, rozhledové situace u křižovatek (parkující auta brání výhledu), bezohlednost řidičů.
- ✓ zlepšení povrchu silnice
- ✓ zlepšení silnic
- ✓ Zlepšení stavu vozovek
- ✓ Zlepšit kvalitu povrchu městských ulic (ul.Práce, do Bělé atd.)

STAV PROVOZU

- ✓ Automobilová doprava je čím dál hustčí a v odpoledních hodinách se tvoří kolony
- ✓ Automobilová doprava je v Děčíně ohavná. Město se potýká s úzkými koryty vytíženými hustou automobilovou dopravou, z města je zcela vytěsněna vlídnost ulic pro pěší a chodec se stává vytlačován.
- ✓ až na některé části dnes už klidný průjezd městem
- ✓ cesty jsou preplnene auty, ridici jsou bezohlední k cyklistum i k pesím
- ✓ časté kolony
- ✓ časté zácpy, stále rozkopané silnice
- ✓ Furt ucpané
- ✓ Hodně aut,samé zácpy
- ✓ hodně objížděk
- ✓ Hodně zácp
- ✓ hustý provoz
- ✓ je moc aut,málo se jezdí MHD
- ✓ je to přecpané, silnice hrozné
- ✓ je to úplná katastrofa, neverim ze to muze byt lepsi
- ✓ Je zde hodně aut.
- ✓ Kamera měřící rychlost v prostoru Sládkovy ulice v úseku od vjezdu do města po parčík v Nerudově ul. by nepochybně zejména ve večerních hodinách slavila úspěchy. Rychlost se tu nedodržuje a přechod je v tomto úseku jediný. Rozbitý "truhlík" jednoho z nově umístěných stromků nebo zcela zbořený zděný sloup vrat v našem sousedství budiž jen dokladem a příkladem nebezpečí, které tu číhá nejen na přecházející, ale i na chodce přímo na chodníku.
- ✓ kamion.doprava Kamenickou ul.
- ✓ Každou chvíli někde dopravní omezení...
- ✓ kolony
- ✓ Kontrola dodržování maximální povolené rychlosti uvnitř města policií např.ulice Dělnická
- ✓ koordinovat opravy
- ✓ lepší organizace prací na silnici
- ✓ Město je ucpané
- ✓ moc aut a na hodně mistech ve městě najednou rozkopane silnice
- ✓ méně uzavírek
- ✓ Mnoho dlouhých a častých uzavírek
- ✓ Méňe rozkopaných silnic, uzavírek, objížděk,...
- ✓ méně objížděk a oprav najednou
- ✓ méně neustále rozkopaných silnic
- ✓ moc aut na tak malé město jako Děčín, přecpané zasekané město
- ✓ Moc uzavirek, člověk pak tráví většinu času v autě než by potřeboval
- ✓ nejdříve opravit jednu část a pak se pustit do oprav jiné
- ✓ Nelogické řešení dopravní situace při opravách pozemních komunikací
- ✓ neprovádět silniční opravy na několika místech ve městě zároveň , vzniká totální chaos
- ✓ nerozkopat půl města tak jako letos to nechápu
- ✓ Nerozkopávat celé město současně. Chtělo by to odvést dopravu z kamenické ulice (tah na Liberec) jezdí zde několik tisíc vozidel denně. Z POSLEDNÍCH 5 LET MÁM DOJEM ŽE DOPRAVA STOUPLA TAK O 35%
- ✓ nerozkopávat půlku Děčína, když to není třeba a netvořit tak zbytečně ucpané město
- ✓ Neustále v Děčíně jsou opravy na silnicích, Rudiš jsou kolony po celém městě.
- ✓ Občasné kolony

- ✓ Pořád se něco opravuje, nejdříve pětimostí, nyní Podmokly. V centru DC 4 a DC 1 je problém zaparkovat.
- ✓ Stav průjezdnosti Děčínem se zlepšuje velmi pomalu.
- ✓ strašné zácpy odpoledne
- ✓ Tempo oprav silnic / nedodržování termínů / laxnost vůči obyvatelům města (informovanost, termíny)
- ✓ v poslední době je víc aut než lidí
- ✓ Velmi mi vadí, že se kope na všech místech v DC. Logistika opravování silnic mi přijde nesmyslná. Bylo by záhodné nechat alespoň část města nerozkopanou, aby se neucpávalo ze všech stran.
- ✓ velmi špatná kvalita komunikací, místní komunikace se pouze záplatují, neexistuje žádný dlouhodobý plán opravy komunikací. Chybí koordinace činnosti jednotlivých složek, po položení nového povrchu vozovky se vzápětí znovu rozkope. Příliš dlouhá doba výstavby nebo opravy komunikací.
- ✓ Více přemýšlet o uzavirkach aby město nebylo náhle neprujezdne
- ✓ Všude samé zácpy
- ✓ Vzhledem k pracím co jsou prováděny v ul. Bezručova atd je komplikovanější se dostat domu, a to koresponduje i se zaparkováním, občas se stane že i 4x musíme objet celý blok(Plzeňská přes Magistrát).
- ✓ zácpy ve špičkách
- ✓ Zdá se mi, že dopravní situace se poslední dobou v Děčíně velmi zlepšila, dříve byl celý Děčín rozkopaný.

ABSENCE INFRASTRUKTURY

- ✓ budovat obchvaty
- ✓ Co nejdříve vybudovat dálniční přivaděč tzv. zelenou variantu
- ✓ dálniční přivaděč
- ✓ Děčín Teplická-pivovarská=světelná křižovatka
- ✓ Folknářská spojka
- ✓ chybí koordinace semaforů, znovu osadit semafor pře nádražím
- ✓ Kamionovou dopravu oddělit od dopravy ve městě: 1. obchvat Folknářskou radiálou a přivaděčem na dálnici směr Jílové 2. Omezit dopravu na levém břehu od muzea po Tyršův most výhradně pro MHD a pro zásobování jen v určitých hodinách
- ✓ Konečně realizovat přípojku na dálnici. Odstranit příznivce ochrany přírody, kteří to permanentně blokují. Odstranit veškeré dopravní značení ve městě, značek je hromada a jen odvádějí pozornost od situace na silnici, což vede k nehodám. Realizovat další kruhové objezdy.
- ✓ kruhový objezd 2. polské armády/fügnerova
- ✓ Křižovatka u čerpací stanice Armex a ulice Folknářská - velmi vhodná stavba kruhového objezdu
- ✓ Lepší řešení křižovatky ulic Litoměřická a Rytířská. Omezení rychlosti v úseku před ZŠ Malšovice (k.ú. Vilsnice).
- ✓ Most mezi Boleticemi a Chrochvicemi Sjízdný Chlumský kopec s obou stran
- ✓ Na Litoměřické ul. v místě křížení s ul. Březová a Rytířská (u restaurace Corso) by byla vhodná okružní křižovatka. To samé v místě křížení ul. 2 polské armády a Fügnerovy ul.
- ✓ nadjezd nad tratí na Starém městě
- ✓ Napojení města na dálnici mimo průtah Bynovem.
- ✓ Například v oblasti Letné ulice Slezská parkování aut v zatáčce Úzká silnice vedena jako obousměrná kontejnery odstavené v křižovatce ulic řecká Polska špatný výhled do křižovatky autobusová zastávka v křižovatce na Letné síť jednosměrek kolem ZŠ Na stráni kde z Letné je třeba oběd polovinu Děčína křižovatka U Pošty a stav silnic po celém Děčíně například nábřeží Slovanská ulice a mnoho dalších
- ✓ Nutno vybudovat přivaděč z Děčína na D8 a zlepšit průjezd Děčína od Liberce silnice č.13 (tzv. Folknářská spojka)
- ✓ odstavná parkoviště na okraji města pro cizí

- ✓ Postavit Folknářskou spojku a přivaděč na dálnici. To je největší priorita, kterou se město musí zabívat
- ✓ Přechod u školy Máchovka! Děti nemohou skoro přejít, všichni tam jezdí jako blázni.
- ✓ přivaděč k dálnici (již známá, ale pro obyčejné lidi již asi neřešitelná věc)
- ✓ přivaděč k dálnici, Folknářská spojka
- ✓ přivaděč na dálnici
- ✓ Rozšíření pruhů na hlavních silnicích, dálniční přivaděč.
- ✓ Rozšířit teplickou ulici v prostoru "Černé Kladno" až odbočka na Škrabky
- ✓ Rychlejší dostavba silnic
- ✓ semafory !na vyžádání" u frekventovaných přechodů pro chodce (např. vlak. nádraží; Masarykovo nám.)
- ✓ širší silnice při stavění nových kruhových odjezdů a napojujících silnic (viz u Lidla), mám maličké auto a i tak mám občas problém se tam vytočit :-(
- ✓ Teplická ulice by si po dostavění Vilsnické spojky zasloužila opravu, ta dlouhá doba , kdy po ní vedly objízdné trasy, ji dala zabrat.
- ✓ Více přemostění Labe
- ✓ Vybudování kruhového objezdu na ulici Benešovske a folknářske. Tento úsek při odbocovani na folknare je velice nebezpečný.
- ✓ Vybudovat dálniční přivaděč
- ✓ Vybudovat dálniční přivaděč a folknářskou spojku. Při dopravních nehodách na Teplické ul. je nemožné se dostat do Bynova. Nejsou žádné adekvátní objízdné trasy. Kompletně opravit silnice - ne jen záplatovat!
- ✓ Vykreslení odbočovacích pruhů do Vilsnice ulice Kališní x Ústecká. Nepřehledná křižovatka
- ✓ Zprovoznění cesty Chlum u Děčína - Staré město
- ✓ zřízení kruhového objezdu Fügnerova/2. Polské armády, nakreslení značení či vytvoření ostrůvku křižovatka Folknářská/Benešovská

RESTRIKCE

- ✓ auta jsou všude, omezit jejich množství v centru
- ✓ Bylo by vhodné ulice v oblasti pod nemocnicí zjednosměrnit.Průjezd ul.Wolkerovou nebo Tylovou je díky parkujícím autům dost problematický.
- ✓ Automobilová doprava je v Děčíně upřednostněna na úkor ostatních druhů dopravy, ačkoliv se město zavázalo k naplňování Vize25.
- ✓ Děčín je malé město a auto není potřeba - pokud to není vaše obživa. Nadužívání automobilů při cestách do škol, zaměstnání, za zábavou. Motivovat lidi k chůzi a používání kola.
- ✓ Jednosměrky v oblasti po nemocnicí (uzké silnice)
- ✓ Jsem spokojen s osvětlením u pošty, dříve se tam hodně bouralo.
- ✓ Kamionovou dopravu oddělit od dopravy ve městě: 1. obchvat Folknářskou radiálou a přivaděčem na dálnici směr Jílové 2. Omezit dopravu na levém břehu od muzea po Tyršův most výhradně pro MHD a pro zásobování jen v určitých hodinách
- ✓ Stavební sklidňující prvky v místech, kde je vozovka příliš široká a vybízí k rychlé jízdě! 2) Velkoplošná oprava nevyhovujicích zdegradovaných živičných povrchů místních komunikací!
- ✓ Lepší řešení křižovatky ulic Litoměřická a Rytířská. Omezení rychlosti v úseku před ZŠ Malšovice (k.ú. Vilsnice).
- ✓ některá dopravní označení jsou zbytečně složitá, např. v ulicích pod nemocnicí jsou některé ulice hlavní svislé a některé vodorovné. Bylo by třeba to ujednotit, logické by bylo, aby hlavní ulice byla do kopce a nebo nechat přednost zprava
- ✓ Nerozkopávat celé město současně. Chtělo by to odvést dopravu z kamenické ulice (tah na Liberec) jezdí zde několik tisíc vozidel denně. Z POSLEDNÍCH 5 LET MÁM DOJEM ŽE DOPRAVA STOUPLA TAK O 35%

- ✓ Odklonit dopravu od Autbus. nádraží u Alberta a vrátit obousměrný provoz na ul.Sněžnická
- ✓ Odklonit z Děčína tranzitní dopravu.
- ✓ Odstranění nesmyslné jednosměrné ulice při odbočování v Přípeři na hlavní silnici z Jalůvčí. Tato značka byla osazena nedávno, přičemž výjezd byl pro běžného řidiče bezpečný, neboť má přehled o dění o celém provozu v protisměru. a dost času na vyhnutí a případnou reakci. Pokud z nějakého důvodu chcete zachovat objížďku pomocí spojovací ulice, stálo by za to zlepšit povrch. Ideální by bylo rozšířit zjednosměrněnou část a upravit křižovatku, aby zde byli dva jízdní pruhy. Prostor na to zde je oběma směry.Odstranění 70km rychlosti u Malšovic. Chápu lidé co zde bydlí, ale pro pohodlí menšíny dochází k omezování většíny. Je mi líto, ale pokud si pořídím nebo ponechám nemovitost u silnice 1. tříddy, což je mé svobodné rozhodnutí, nemohu tímto rozhodnutím omezovat ostatní spoluobčany.
- ✓ odvest silnici I. tridy z Pivovarske/podmokelske (-> dalnicni privadec) . Rovne }tj. nederave, nezaplatovane a krive) silnice
- ✓ omezení automobilové dopravy v centru města např. Prokopa Holého
- ✓ Omezení automobilové dopravy ve městě, využití kapacity vozidel na maximum a tím by se ulevilo dopravě
- ✓ Omezení dopravy, povinnost maximální využití kapacity vozidel, k snížení provozu.
- ✓ Omezení kamionové dopravy
- ✓ Omezila bych vstup autům do středu města.
- ✓ omezit centrum, obvykle je v autě 1 osoba
- ✓ omezit množství aut, rychlost 30 km/h
- ✓ omezit vjezd do centra
- ✓ omezit vjezdy do centra města
- ✓ oprava hlavních komunikací v Želenicích, zrušení jednosměrek v této lokalitě
- ✓ Přetrasovat veškerou tranzitní kamionovou dopravu z Podmokel na nově postavenou Vilsnickou spojku a podél Labe na Ústí.
- ✓ Příliš jednosměrných ulic, v případě zablokování jedné trasy neexistuje v Děčíně alternativa
- ✓ Příliš mnoho prostoru řidičům motorových vozidel. Žádám o prostor pro pěší a cyklisty. Z center měst se staly nehostinné dopravní průtahy, kde se nedá dýchat (smog), přecházet silnici (chybějící chodníky, semafory, agrese řidičů, rychlost).
- ✓ Revidovat dopravní značení směrů, více dbát na zneplatnění dopravního značení v době uzavírek (jako byla výstavba Vilsnické spojky, kdy část dopravního značení nebyla zakryta/přeškrtnuta.
- ✓ rozvíjet stávající a hledat nové cesty jak vyvést tranzitní dopravu mimo město, alespoň částečně
- ✓ Rychlost na Teplické ulici. 50% projíždějících okolo Teska nedodržuje rychlost.
- ✓ snaha o omezení využívání aut
- ✓ snažit se omezit množství aut s jedním pasažérem a motivovat společné pravidelné jízdy do páce a podobně
- ✓ snažit se, aby lidé raději jezdili MHD
- ✓ snížit rychlost ve městě na 40km/H
- ✓ špatné značení silnice při opravách, v ul. Želenická blízké parkování aut u přechodu- nepřehledné pro výjezd aut z ul. Krásnostudenecká, často neudržovaná zeleň, která překrývá dopravní značky - stojící minimální používání - instalace vozových retardérů pro zpomalení dopravy v obytných zónách nebo na ulicích, které "svádí" k vysoké rychlosti opravy silnic bez rozmyslu - viz současná situace: oprava ul. Jiřího z.P. a frézování v ul. Želenická
- ✓ Technický stav vozidel není vždy ideální ,policie by měla více hlídat stav automobilů,a zejména večer také kontrolovat rychlosti neboť jízda v noci pokud tedy nemáte pirát silnic může být celkem nepříjemná když zejména směrem na Bynov a dále ven z města po teplické ulici se v 5 ráno když jezdím do práce téměř denně pozná někdo kdo zaspal .. a jede přes 100 km ve městě !!!v případě pozdního příjezdu od známých z Jílového je ostuda jet 55 km/h všichni Vás předjíždí:-[je to možná špatná legislativa,ale radar u Netexu by byl více než prospěšný .Nový kruhový objezd u lidlu postrádá

druhý pruh ve špičce se celkem plní na to že na něj město čekalo jakou dobu .A kolikrát stojí větší část mostu . chybějící středové značení ve většině části města především sídliště Bynov ,Letná ,Březiny .

- ✓ Udělat silnicí za nádražím k Lidlu opět obousměrnou
- ✓ umístění rychlostních radarů s foťákem , zvláště v centru města
- ✓ úprava výjezdů na novém kruhovém objezdu, aby se mohlo jezdit plynuleji (typicky vjezd pod pětimostí)
- ✓ Upravil bych dobu svozu odpadu na Teplické ulici.Často potkávám v ranní špičce auta pro svoz odpadu které blokují průjezd po Teplické.Přitom si myslím že by stačilo svážet odpad z této oblasti o hodinu později
- ✓ Uvítal jsem zprovoznění petimosti.
- ✓ V místě bydliště:Kamenická 150, Děčín II, je přechod k zastávce MHD-konečná autobusu č.1. Je velmi nebezpečný! Nijak zvlášť, kromě cedule !přechod" neoznačený. Auta se zde řítí z Kamenické bez malé ochoty stavět hned na začátku města u přechodu a ven z města (Kamenické) ze stejné ochoty zastavit u přechodu chodci. Přecházejí zde děti a všichni z obytné zóny Kamenická. Své dítě posílám raději na přechod ul. Liliová - ze strachu! Upravit tento přechod na bezpečný je víc než alarmující!!!!
- ✓ v Podmoklech obnovit průjezd pod mostem i ve směru na Děčín
- ✓ Ve směru od Kina Sněžník na Nový most zrušit objíždění přes autobusové nádraží a jezdit přímo
- ✓ Zakázala bych vjezd vozidel do centra města
- ✓ Vyreseni dopravni situace u petimosti. I pres fungujici semafory je zde hodne dopravnich nehod = neco neni v poradku s bezpecnosti daneho mista.
- ✓ Vyřešit ulice Riegrova, Tylova, Vrchlického a Wolkerova pokud možno jednosměrné.
- ✓ Vytlačit auta zatraktivněním MHD, sítí cyklostezek. Děčín z pohledu řidiče poznám i po slepu tím, že auto začne skákat na zvlněných a děravých silnicích. Hrůza. Tak zanedbané silnice jsem neviděl snad v žádném kraji a městě. Uvolněte centrum města - v mnoha případech jde o tranzit, který nutně musí přes centrum. Vyveďte tranzit mimo město. Klikatice v podobě jednosměrek - hrůza kolik km člověk najede zbytečně.
- ✓ Vytvořit přechody pro chodce na ulici Jiřího z Poděbrad v místě křížení s ulicí Za Bažantnicí a Lovosická. Od kruhového objezdu U výtopen není na této ulici žádný vyznačený přechod pro chodce. Řidiči zde ve velké míře překračují povolenou rychlost. Přes ulici chodí děti do školy a starší občané, jímž rychlá chůze činí obtíže.
- ✓ zabezpečit vyjíždění ze sídliště na Kamenické ulici
- ✓ Zbytečně dlouho umístěné semafory bez viditelné činnosti, práce na silnici tam, kde není třeba, naopak místa, která by měla být opravena , zůstávají v původním stavu - naprosto bez koncepcea
- ✓ Zdevastované silnice v majetku města. K tragédii nemající daleko silná nákladní doprava po Vilsnické ulici bez zabezpečeného pohybu osob, po které se např. sváží odpad z celkého města, omezení rychlosti nikdo nedodržuje a bohužel ani nikdo nehlídá. Nutno vyvést nákladní dopravu z takto hustě zastavěné části města.
- ✓ Zjednosměrnění ulic okolo ZŠ Vrchlického, DC 1
- ✓ zlevnil bych silně jednorázové ale i čas. jízdenky na mhd, autem vyjde levněji a rychleji, ale silnice pak přeplněné auty.
- ✓ zrušení nesmyslného objíždění Podmokel okolo Hypernovy a zpřehlednění křižovatky u závor u pivovaru s možností vybudování výpadovky (popř. cyklostezky) z centra směr Jílové na nevyužívaném drážním tělese
- ✓ zrušit směrem k pětimostí zajížďku kolem Alberta
- ✓ zprůjezdnit v Podmoklech u kina Sněžík-Pošta obousměrnou silnici
- ✓ 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.

OSTATNÍ ODPOVĚDI

- ✓ bezohlední a agresivní řidiči
- ✓ Bohužel, lidi nepředěláte :)
- ✓ Celé město je pořád rozkopané
- ✓ Častější měření maximální povolené rychlosti v obci na delších rovných úsecích.
- ✓ Dobra
- ✓ Doprava autem je rychlejší.
- ✓ dotace na pořízení skutrů
- ✓ Jsem nadšený z Vilsnické spojky.
- ✓ Kamenická ulice - rekonstrukce probíhala tří roky a teď tam znovu kopou. Wow, uplný výsměch, tohle město a tahle země je úplné Bělorusko
- ✓ malo parkovacich mist
- ✓ málo parkovacích míst
- ✓ Méně neplacených míst nad parkování
- ✓ Mesto by melo mit nejakeho koordinatora silnicnich staveb, aby se nestavalo, ze se opravuji nejake inzenyrske site a v dalsim roce se opravuji jine inzenyrske site na stejne silnici -> je to neefektivni
- ✓ moc nevyužívám
- ✓ nekdy je to hruza
- ✓ nevím kdo plánuje opravy silnic,ale je to strašné
- ✓ obnovit přívoz přes Labe, směr Tesco - Staré Město a obráceně
- ✓ Parkování
- ✓ Parkování aut na nevhodných mistech (v zákazech, apod), porušování předpisů není skoro vůbec řešeno MP.
- ✓ po otevření nové spojky nemám
- ✓ Pouze se mi nelíbí neschopnost a přílišná rychlost některých řidičů
- ✓ provoz zdržují váhavý a starý řidiči,problém zaparkovat-paní s velkými auty zvlášť...
- ✓ Řidiči by se měli naučit zipovat
- ✓ řidiči jezdí neukázněně
- ✓ Spousta lidí volí pohodlí před životním prostředím
- ✓ Strašné
- ✓ Technický stav vozidel není vždy ideální ,policie by měla více hlídat stav automobilů,a zejména večer také kontrolovat rychlosti neboť jízda v noci pokud tedy nemáte pirát silnic může být celkem nepříjemná když zejména směrem na Bynov a dále ven z města po teplické ulici se v 5 ráno když jezdím do práce téměř denně pozná někdo kdo zaspal .. a jede přes 100 km ve městě !!!v případě pozdního příjezdu od známých z Jílového je ostuda jet 55 km/h všichni Vás předjíždí:-[je to možná špatná legislativa,ale radar u Netexu by byl více než prospěšný .Nový kruhový objezd u lidlu postrádá druhý pruh ve špičce se celkem plní na to že na něj město čekalo jakou dobu .A kolikrát stojí větší část mostu . chybějící středové značení ve většině části města především sídliště Bynov ,Letná ,Březiny .
- ✓ Téměř všude je problém s parkovacimi misty.Je téměř nutné tuto problematiku urychleně resit.
- ✓ V současné době je již asi doprava vyřešena.
- ✓ Velmi špatná situace s parkování, nemůžeme zaparkovat u domu, často zde stojí i policie, i když má vlastní parkoviště.
- ✓ Většina aut jezdí velmi a velmi rychle. Stále se předjíždějí, jako chodec jste rád, že přežijete chůzi po přechodu. Slušných řidičů je velmi málo. Což se samozřejmě odráží na množství dopravních nehod.
- ✓ vic parkovacich mist v centru
- ✓ vic parkovacich mist v centru zdarma
- ✓ více parkovacích míst
- ✓ Výborná nová silnice na Ústí, za chvíli jsem na chalupě.
- ✓ zřízení placeného podzemního nebo vícepatrového parkoviště

Náměty k parkování

NEDOSTATEK PARKOVACÍCH MÍST OBECNĚ

- Absolutní nedostatek
- Absolutní nedostatek parkovacích míst, potřeba vybudovat nová, především v sídlištích, možná výstavba parkovacího domu s vysokou kapacitou parkovacích míst
- Aktualně velký nedostatek parkovacích míst!
- Bynov večer objíždím abych našel místo
- Častokrát nemůžu zaparkovat u práce.
- Hlavně večer nemohu zaparkovat.
- Horší podmínky podmínky pro parkování...
- Chce to více parkovacích míst, parkovné je drahé a ubývá míst, kde je možno zdarma parkovat.
- chtělo by to víc míst
- chtělo by to více neplaceného parkování
- chtělo by to více parkovacích míst
- chybí parkovací domy
- Chybí parkovací místa zejména v návaznosti na vlak.dopravu.
- chybí parkovací místa, možnost krátkodobého parkování zdarma (školy, úřady...)
- chybi parkovani zdarma na omezeny cas
- Je které více parkovacích mist
- Je malo parkovacích mist
- Je třeba víc parkovacích mist
- Kdyby bylo možné zvýšit parkovací místa
- málo míst
- málo míst a policajti jsou kurvy
- málo míst a většina placená
- Málo míst k parkování
- málo míst, parkující řidiči tam, kde nemají, omezují tím průjezd
- Málo mista
- málo místa jako všude
- Málo místa na parkování
- Málo místa na parkování po celém městě.
- málo park.míst
- Málo parkovacích mist
- málo parkovacích míst
- Málo parkovacích míst u míst bydliště
- Málo parkovacích míst v celém Děčíně.
- Málo parkovacích míst ve městě
- Málo parkovacích míst ve městě a na sídlištích
- Málo parkovacích míst ve vech částí města
- Málo parkovacích míst, vysoká cena parkování pro sice v místě nebydlící, přesto místní občany
- málo parkovacích míst, zejména na sídlištích
- málo parkovacích míst,,auta parkuji všude,i tam,kde nemají
- Málo parkovacích míst,drahé parkovné
- Málo parkovacích míst.
- Málo parkovacích míst. Většinou placené
- málo parkovacích míst-VŠUDE
- místo parčíku před nádražím parkovací místa,nebo bus nádraží
- mohlo by bít více parkovacích míst,pro bydlící místní zdarma

- Myslím si, že je v Děčíně opravdu hodně málo místa k parkování v těch veřejnějších částích a když uz nějaké místo je, tak je placené.
- Naprostý nedostatek parkovacích míst nejen ve městě, ale i u soukromých domů.
- Nedostatečná parkovací místa, v místech placeného parkování nedostatek stojanů pro placení. Chybí vyznačení parkovacích míst a lidé parkují jak chtějí (roztahují se apod).
- Nedostatek mist
- Nedostatek parkovacich mist
- nedostatek parkovacích míst
- Nedostatek parkovacích míst.
- Nedostatek parkovacích míst, uvítala bych místa zdarma.
- nejsou místa a placená tomu neodpovídají
- parkovací domy, nebo podzemní garáže
- parkovací dům v centru města (část Děčín)
- Parkovací možnosti jsou omezené, vyčerpané. Stálo by za to vybudovat podzemní parkoviště s velkými parkovacími možnostmi jako např. u OD Pivovar.
- Parkování v Děčíněje tragédie.Clovek má v některých místech vůbec problém zaparkovat.
- posílit parkovací místa - parkovací domy
- problémy s parkováním každý den u domu
- přeplněná parkoviště před bydlištěm ???
- přidat parkovací místa
- Realizovat nová parkovací místa ve městě. Upravit značení parkovacích míst R+K u nádraží, je naprosto příšerné, překrývají se tam dvě naprosto odlišné verze parkovacích míst, to si má jako člověk vybrat? Vybírat pokuty od všech co parkují nesprávně ve městě, hlavně u křižovatek, já pokutu zaplatil a to jsem tam stál minutu a hromada dalších řidičů to dělá opakovaně, ale prochází jim to. Podplácení "měšťáky", nebo jsou prostě chytřejší než oni?
- Rozšířit parkovací plochy po celém městě
- Stále málo parkovacích míst.
- Špatné parkování
- Špatné parkování v celém měst, uvítala bych více míst.
- v místě bydliště špatné parkování
- v místě našeho bydliště dochází parkovací místa, lidé parkují v každém ohybu a brání vjezdu složek IZS
- v sídlištích tragedie
- velmi málo neplacených míst k parkování
- velmi málo parkovacích míst na sídlištích
- Velmi málo parkovacích ploch. Nebydlíme v panelovém domě, přesto u nás v ulici, není kde zaparkovat, parkuje u nás celé sídliště.
- Víc parkovacích míst
- Víc parkovišť
- více
- více míst k parkování - obzvlášt v sídlištích!!!!
- více míst k parkování s větším místem pro jedno auto
- Více míst k parkování v obytných zónách.
- více míst na bezplatné parkování u lékaře
- více místa k parkování
- Více místa na parkovani
- více možností k parkování ve městě je jich málo
- Více možností parkování v neplacených zónách
- Více neplacených míst
- Více neplacených parkovišť

- ⇨ více neplacených parkovišť v centru
- ⇨ více odstavných bezplatných parkovišt
- ⇨ Více odstavných míst v místech s dosahem kde je možné obejít lékaře úřady
- ⇨ vice odstavných parkovišť, mimo centrum města
- ⇨ Více parkovacich mist
- ⇨ Více parkovacích míst
- ⇨ Více parkovacích míst bez placení
- ⇨ Více parkovacích míst by se hodilo. Když pomineme to ze si zaplatím parkování a pak nemám kde zaparkovat protože tam stojí občane bez zaplaceneho
- ⇨ více parkovacích míst ideálně v centru 30 min /zdarma
- ⇨ Vice parkovacich mist na idlistich
- ⇨ více parkovacích míst na nevyužitých místech
- ⇨ Více parkovacích míst na sídlišťch
- ⇨ Více parkovacích míst na sídlištích
- ⇨ Více parkovacích míst na sídlištích..
- ⇨ více parkovacích míst snadno dosažitelných
- ⇨ Více parkovacích míst v bydlišti
- ⇨ Více parkovacích míst v jednotlivých sídlištích
- ⇨ více parkovacích míst ve městě
- ⇨ více parkovacích míst ve městech
- ⇨ více parkovacích míst zdarma
- ⇨ vice parkovacich mist, ale bez zabrani zelene... (to nevim, jak udelat - parkovaci domy(??))
- ⇨ více parkovacích míst, neplacené parkování na krátký čas stání
- ⇨ Více parkovacích míst, policisté kontrolující platící místa
- ⇨ Více parkovacích míst,případně zřízení parkovacích zón. Ač si platím parkovací kartu v místě bydliště,pravidelně nemám kde parkovat.
- ⇨ Více parkovacích míst.
- ⇨ Více parkovacích míst. Dostupná možnost zajistit si parkování místě bydliště ikdyž přijedu večer.
- ⇨ Více parkovacích most
- ⇨ více prostoru na parkování ve městě
- ⇨ zvýšení parkovacích míst v místě bydliště
- ⇨ Zvýšení počtu míst
- ⇨ Zvýšení počtu parkovacích míst na sídlištích.
- ⇨ Zvýšení počtu parkovacích míst v sídlištích a v místech důležitých institucí (př. FÚ, pošta, ČSSZ apod.)
- ⇨ zvýšit počet parkovacích míst
- ⇨ Zvětšit parkování u sídlišť

NEDOSTATEK PARKOVACÍCH MÍST V KONKRÉTNÍ LOKALITĚ

- ⇨ nedostatek parkovacích míst u bývalé polikliny od doby, co je tam přesunut sociální úřad a lidé, kteří si chodí pro dávky zabírají všechna parkovací místa. 2) během letních dnů je prakticky nemožné zaparkovat u kauflandu za účelem krátkého nákupu, protože všichni co jsou na koupališti parkují právě tady. Mělo by se dodržovat nechávání za předím sklem kartiček s údajem času příjezdu na parkoviště a stejně tak dávání pokut za překročení běžné doby k nákupu
- ⇨ ano---parkoviste u Labe zvetsit
- ⇨ Boletice nad Labem mají naprosto příšerné podmínky pro parkování z hlediska kapacity. Lidé jsou často nuceni parkovat i kilometr od svých domovů nebo parkovat na místech se zákazy parkování, protože jim prostě nic jiného nezbývá. Nehledě na to, že tato místa, respektive žluté čáry, nejsou vůbec vidět, takže často dostávají pokuty za "špatné parkování" na místech, kde je značení zákazu parkování sotva vidět.

- Bydlíme u OC Korál, které má vyhrazené parkoviště, problém je ve všední den není možnost zde zaparkovat a to jen z důvodu, že je pro lidi lehčí zaparkovat zde. Na vozidle si platíme "stání" (máme kartičku) a i tak je nám to na nic.
- Bylo by fajn obnovit možnost parkování v Labské ulici, minimálně pro ty, kteří tam bydlí.
- Bylo by potřeba větší neplacené parkoviště u vlakového nádraží
- Bylo by zapotřebí více pakovacích míst
- chyby parkovací místa např ul Podmokelská
- Kamenická-více míst na parkování
- Katastrofální nedostatek parkovacích míst. Po 20 hodině bývá velký problém zaparkovat. Staré Město.
- málo míst k parkování v ul. Dvořákova a bylo by dobré i to, že bychom si parkování měsíčně platili
- Málo míst na parkování Želenice
- Malo mist na sidlist
- málo parkovacích míst na sídlišti
- málo parkovacích míst na sídlišti a při kulturních akcích
- málo parkovacích míst okolí ul.Tyršova
- Málo parkovacích míst po celém Děčíně
- Málo parkovacích míst v Březinách. Ve večerních hodinách je tu plno, nedá se nikde zaparkovat.
- Málo parkovacích míst v oblasti ulice Sokolská 305 a 306 v Děčíně IX - Bynov.
- Málo parkovacích míst v tržní ulici
- Mohlo by být víc parkovacích míst v okrajích Děčína.
- na chodníku na Teplické ulici
- Na sídlišti na Kamenické se nedá večer již parkovat.
- NA sídlišti na Kamenické ulici vybudovat parkovací dům vedle vietnamské restaurace Sea of blue.
- Na Starém městě rozšířit parkovací místa
- Na Starém městě se večer nedá zaparkovat, je zde málo parkovacích míst
- Na Starém Městě ubyla parkovací místa následkem revitalizace sídliště.
- Nakreslit parkovací čáry v DC1, nedostatek parkovacích míst - parkování kdekoliv a následné pokuty
- Navýšení parkovacích míst na sídlišti Bynov.
- Nedostatečná kapacita parkovacích míst v městské části Podmokly.
- Nedostatečná parkovací místa jsou především na sídlištích, kapacitu lze rozšířit pouze výstavbou patrových parkovacích domů. V Děčíně je zatím jediný u OD Korál. Omezit počet parkovaných automobilů na rodinu, některé rodiny používají i tři automobily.
- Nedostatečné parkování zejména u vládních budov.Drahe pronájmy stání .Rostoucí počet aut a k tomu nedostatečné vyvážení parkovacích míst .
- Nedostatek parkovacích míst na Starém Meste
- nedostatek parkovacích míst v Boleticích nad Labem !!!
- Nedostatek parkovacích míst v rámci sídlišť a centra města.
- nedostatek parkovacích míst, zejména na sídlištích
- Nové parkovací místa pro ZŠ Kamenické Děčín
- okolí divadla, při představeních nejsou parkovací místa
- parkovací stání u ZŠ Malšovice
- parkování podél chodníků, děčín březiny
- parkování v Boleticích nad Labem ve večerních hodinách je úděsné, nedá se najít skoro žádné místo
- Parkování v Brezinach
- parkování v bynovské ulici Na Vyhlídce je téměř nemožné, adrenalinový zážitek je i samotná cesta autem na konec této ulice - auta parkují, kde se dá a na projetí zbývá jen uzoučká cesta.. možná by pomohlo vytvořit několik parkovacích míst u vstupu do lesa u Kyjevské ulice
- Parkování v Želenicích.. zrušit ostrůvky trávníků a tím posílit parkovací místa
- parkování ve Dvořákově ulici, Nové Město je ubohé

- ⇨ podstatným způsobem zvýšit parkovací plochy v celém Bynově. Např. u Kyjevské ul. lze využít plochu pod zahrádkami směrem k lesu.
- ⇨ Problém vidím jen na sídlištích. Pro turisty parkovišť vcelku dostatek.
- ⇨ Především na sídlištích se vecer nedá zaparkovat.
- ⇨ Rekonstrukce parkoviště v Březinách = méně parkovacích míst než předtím. Wow, vátejte v Kocourkově. Tohle město je joke.
- ⇨ Rozhodně v místě bydliště chybí parkovací místa. Boletice nad Labem.
- ⇨ rozšíření parkovacích míst podél chodníků - sídliště Březiny
- ⇨ Rozšíření parkovacích míst v místech sídlišť, které v nejbližší době nečeká revitalizace! Podpora cyklistické dopravy!
- ⇨ Rozšířit co nejdříve parkování na sídlišti v Bynově hlavně v ulici Na Pěšině
- ⇨ Rozšiřovat parkovací místa na dosud nerevitalizovaných sídlištích, nezvyšovat počet míst v centru.
- ⇨ rozšiřovat parkovací plochy v Děčíně 2
- ⇨ rozšířit parkovací místa po celém městě zároveň s výsadbou nové zeleně, aby se lépe dýchalo
- ⇨ samozřejmě více parkovacích míst v sídlištích a okolí centra
- ⇨ Špatné parkování, hlavně na Starém Městě.
- ⇨ Trvalý problém v Zámecké ulici a přilehlém dvoře vlevo za galerií Artmaterial - parkuje zde mnoho nerezidentů, na trávnících a tak, že se mnohdy nedá ze dvora vyjet. V jednom období zde prováděla důsledné kontroly MP, to problém téměř vymizel. Nyní je to ve stavu, v jakém to bylo dříve.
- ⇨ u kina Sněžník není kde zaparkovat,upravit interval u Pošta,směrem od Hypernovy projede autobus + max 2 auta a je zase červená
- ⇨ U mateřské školy v Pohraniční ulici ani u ZŠ Tyršovy se nedá parkovat, tudíž chodíme pěšky.
- ⇨ U některých úřadu nedostatek parkovacích míst
- ⇨ Ulice Liliova a Liberecká jsou obousměrné a úzké(není dodržen 6m pruh), nelze projet bez neustálého couvání a kompromisů. V ulici Liberecká je velmi nevhodně zvolené parkování, které navrch je v rozporu z vyhláškou(v určitých místech není možný průjezd ani hasičů). Nedostatek parkovacích míst v části města Podmokly. Oboustranné parkování v ulici Na Vyhlídce v Děčíně Bynov. Špatně označené parkoviště hřbitov Folknáře - v případě dušiček apd. není možnost průjezdu.
- ⇨ V Boleticích mezi školou a školkou je příšerné parkoviště, spíše je to tankodrom. Je málo možností na zaparkování a vyzvednutí syna ze školy.
- ⇨ v Boleticích někdy není možné zaparkovat. další parkoviště-na louce u školy (u zastávky 8)
- ⇨ V Březinách sice udělali nové parkoviště, ale kolikrát já parkuju úplně dole když bydlím u školy.
- ⇨ v Březinách více parkovacích míst
- ⇨ V Bynově a na sídlišti Dvořákova je parkování po 6. hodině téměř nereálné. S jinými místy buď nemám zkušenost, nebo jsem spokojený.
- ⇨ V centru podmokel v odpoledních hodinách nemozne najít místo
- ⇨ V Děčíně 9 chybí parkovací místa.
- ⇨ V okolí Máchovky nenajdete neplacené místo na parkování.
- ⇨ V ulici Lodní je obrovský nedostatek parkovacích míst!
- ⇨ V Želenicích (Václavově) směrem k trafosatnici jsou prostory před zahradami, které by byly vhodné pro parkoviště, protože lidé nemají kde parkovat.
- ⇨ Vedle papírnictví v Tyršově ulici stále parkují lidé na zákazu zastavení, častěji bych to kontrolovala.
- ⇨ větší možnost parkování v prostoru náměstí Děčín I a v Podmoklech
- ⇨ Více parkovacích míst v Bynově
- ⇨ Více parkovacích míst v Bynově.
- ⇨ více parkovacích míst na sídlišti v Děčíně 2, ulice B.Martinů a Dvořákova
- ⇨ více parkovacích míst na sídlištích, primárně na Starém Městě (méně míst vyhrazených pro invalidy, respektive důsledná kontrola jejich obsazenosti a přísnější kontrola, zda na ně má dotyčný vůbec nárok)

- ⇨ Více parkovacích míst pro Děčín Boletice
- ⇨ Více parkovacích míst u nádraží.
- ⇨ Více parkovacích míst u veřejných institucí (ÚP, MM...)
- ⇨ více parkovacích míst v Děčíně Bynově a ve středu města
- ⇨ Více parkovacích míst v oblasti kolem SD Střelnice. Návštěvníci SD Střelnice parkují v přilehlých ulicích a místní pak nemají kde parkovat.
- ⇨ Více parkovacích míst v oblasti Masarykova náměstí bez placení.
- ⇨ více parkovacích míst v okrajových částech města, např. v Želenicích
- ⇨ Více parkovacích míst v Podmoklech
- ⇨ Více parkovacích míst v příměstských oblastí (Boletice, Bynov,...).
- ⇨ více parkovacích míst Želenice
- ⇨ Více parkovacích míst, pro nás na Letné problém. Lidé si dávají popelnice před dům, aby tam nikdo jiný nemohl zaparkovat, přitom se jedná o veřejnou komunikaci.
- ⇨ více parkovyšt v Bynově i ve městě.
- ⇨ Vybudování parkoviště v Dolním Žlebu.
- ⇨ Vybudování více parkovacích míst v okolí střelnice.
- ⇨ Vybudovat parkoviště na okraji sídliště Boletice vedle ul.Kamenná
- ⇨ Vyřešit parkování aut ve Žlebu. Není možné aby auta parkovala bez dovolení na soukromých loukách, nebo na výhybnách. Když už si město udělalo ze Žlebu rekreační místo, musí vybudovat i odpovídající infrastrukturu. Např. vybudovat parkoviště.
- ⇨ Vyřešit parkování v Bynově
- ⇨ zvýšit počet parkovacích míst na sídlišti Staré město
- ⇨ zvýšit počet parkovacích míst v Bynově.
- ⇨ Zejména v místě našeho bydliště = Děčín Bžeziny je stav katastrofický.
- ⇨ Zvětšit nedostatečné možnosti parkování na sídlišti Bynov
- ⇨ Zvětšit odstavná parkovistě u vlaku, zámku, feraty...
- ⇨ zvětšit počet parkovacích míst v oblasti masarykova náměstí

NEDOSTATEK PARKOVACÍCH MÍST V CENTRU

- ⇨ Bylo by potřebné vybudovat bezplatnou zónu u centra.
- ⇨ hodilo by se více parkovacích míst v centru města
- ⇨ jako řemeslník mám problém zaparkovat v centru
- ⇨ Je nutné rozšířit počet parkovacích míst v centru.
- ⇨ Kolem Masarykova náměstí je složité parkovani. (Téměř furt plné)
- ⇨ Málo míst v centru
- ⇨ málo parkovacího místa v centru
- ⇨ Málo parkovacích míst na Starém Městě.
- ⇨ málo parkovacích míst v centru
- ⇨ Málo parkovacích míst v centru,po stavební úpravě v Podmoklech ještě méně..
- ⇨ Málo parkovacích míst v Děčíně 1
- ⇨ Málo parkovacích míst v Děčíně1.
- ⇨ málo parkovišt v centru
- ⇨ další budování vícepodlažních parkovišť v centru
- ⇨ Nedostatek parkovacich mist ve stredu mesta
- ⇨ parkovací místa v centrum města
- ⇨ Parkování v centru
- ⇨ přidat víc možností k parkování ve městě kolem doktorů a městského úřadu a ne opak!
- ⇨ Rozšíření parkovacích ploch v Děčíně 1 ,kolem KD Střelnice kde je neustále celoroční problém zaparkovat.V době plesů a jiných kulturních akcí je to úplná katastrofa.

- Špatné parkování v centru.
- to je věčný problém, pořád víc aut a málo místa na parkování, zejména v centru
- V centru i jinde špatné parkování.
- V centru je horší situace s parkováním, hlavně dopoledne.
- V centru města špatné parkování, málo míst
- v dc 1 parkování nic moc, ceny placeného celkem fajn.
- V DC1,dost často mívám problémy s parkováním.Mohli by v této lokalitě být městské garaže.Jako v Německu-parkhaus.Mezi magistrátem a Střelnicí je opravdu problem sehnat místo.
- víc parkovacích míst v centru a nezpoplatnovat
- víc parkovacích míst v centru města
- více parkovacích míst v centru
- více parkovacích míst v centru města
- Více parkovacích míst v centru města Děčín IV, neplacené parkování na prvních 30 min.
- Vice parkovacich mist v DC 1
- více parkovacích míst v Děčíně Bynově a ve středu města
- více parkovacích míst ve středu města
- vybudování vice parkovacích míst v centru města Děčín 1, např. nadzemní parkoviště
- Vytvoření více parkovacích míst v centru nebo poblíž centra a nejlépe neplacené
- zvýšit počet parkovacích míst v centru města

NÁVRH V KONKRÉTNÍ LOKALITĚ

- mělo by se parkovat na okrajích městských center a zbytek dojít pěšky
- možnost pronajmout místo pro parkování na sídlišti, tzv. modrá zóna
- na parkovišti u knihovny /bývalý Atlantik/zavést placené parkování od dvou hodin,dvě hodiny zdarma
- Nedostatečná parkovací místa jsou především na sídlištích, kapacitu lze rozšířit pouze výstavbou patrových parkovacích domů. V Děčíně je zatím jediný u OD Korál. Omezit počet parkovaných automobilů na rodinu, některé rodiny používají i tři automobily.
- parkovacích místech se vůbec nepřemýšlí. Místo aby jich přibývalo, tak je ubírají. Viz ulice Severní - udělali jednosměrku a nedá se tu projet, a přibyly přesně 3 parkovací místa. V zimě nebude možnost tu projet pro sypače. V Podmoklech - raději se rozšířily chodníky než aby byla vytvořena nová parkovací místa ??
- omezit parkovací místa v centru města, případně rozšířit jejich zpoplatnění, důslednější kontrola strážníky MP
- Omezit parkování na želenické ulici v želenicích směrem na chrochvice, špatně se tam najíždí když stojí auta až do konce cesty a v protisměru do kopce jede auto. chtělo by to označit minimálně o 2 auta míň, aby byla zatáčka z kopce lépe přehledná a lépe se do ní najíždělo
- parkovací místa pro lidi s trvalým pobytem v Dc
- parkovací karty pro rezidenty
- Parkovacích míst jako takových z mého pohledu v ulicích dost a měly by se výrazně zredukovat přinejmenším na polovinu. Čeho ale je málo, to jsou parkovací domy. Avšak navzdory tomu, že například v Podmoklech existují možnosti parkování v OC Pivovar nebo OD Korál, řidiči jsou líní ucházet i kratší vzdálenosti. S touto skutečností je třeba pracovat.
- Parkovací zóny
- parkovací stání pro cyklisty
- Parkoviště K+R u nádraží je jen vpředu, nemophlo být alespoň vteřinové zastavení umožněno i u zadního vstupu, příkladně u plotu fotbalového stadionu nebo vyhradit jedno z míst přímo u nájezdové rampy u vchodu do nádražní chodby? Je-li zavedena nádradní autobusová doprava, autobusy úplně znemožní zastavení v prostoru K+R před nádražím a vyzvednout někoho s těžkým kufrem nebo méně pohyblivého u vlaku se stává zbytečně komplikovaným úkonem. Podobně bych orodovala za rodiče,

kteří jen vybíhají u hudebky vyzvednout děti - nešlo by platit za parkování dejme tomu až po uplynutí prvních pěti - deseti minut? Parkovací hodiny za okno si umí opatřit a viditelně umístit každý. Nejlépe vymezit rovnou pár míst jen pro krátké zastavení. Děti z okolních vesnic ve večerních hodinách vyzvedávány zkrátka být musí. A dotaz, který si klade celá naše čtvrť -proč musel po letech fungování zmizet VŠECHNA parkovací místa pod železničním přejezdem ve Vokolkově ul.? Možná byla silnice opravdu příliš úzká, kkdyž se parkovalo po obou stranách, alel alespoň pro vozidla pečovatelské služby provozující zde odlehčovací pobytové služby seniorům by tu snad svá parkoviště mít při jednom z chodníků mohla. Tím, že se náhle i v této lokalitě začal zběsila uplatňovat vyhláška o parkování před přejezdem a přechodem, zmizelo osm parkovacích míst. Přičemž minimálně dvě zbytečně, vyhlášce o těchto vzdálenostech myslím neodporují. ČČK pak získal dvě jiná místa jen pro sebe, takže během roku zmizelo z této oblasti, de facto jedné ulice,10 parkovacích míst! Tím, že si u nás zvykli parkovat návštěvníci jak basketbalové haly, tak Střelnice, je situace ještě horší, určitě jsou na tom jinde lidé hůř, ale tady šlo okosmetické úpravy něčeho, co pouze přibržďovalo dopravu u přechodu a přejezdu, což určitě neškodí, teď tu auta jezdí méně pozorně, rychleji a paradoxně je tato přehledná situace vlastně někdy horší i pro chodce..

- ⇨ parkoviště vč. dvoupatrových na L i P břehu dle vzoru Pirny
- ⇨ podzemní nebo výškové, vyprázdnit centrum od aut
- ⇨ Povolují se místa na parkování, kde již není zachován průjezd v obousměrné silnici 6m, v těsné blízkosti křižovatek, místo budování parčíků pro bezdomovce a povaleče (Podmokly) vybudovat parkoviště
- ⇨ při revitalizaci často dochází k faktickému úbytku parkovacích míst, např. litoměřická - původně se vešlo devět aut, po "zformálnění" stavu a namalování čar se vejdou čtyry. A tak je to i jinde.
- ⇨ Při Revitalizaci sídliště Březiny nebyla respektována základní fakta tj. 1500 obyvatel, 560 bytových jednotek ve 14 panelových domech a 500 parkujících vozide. Z toho důvodu je i po revitalizaci počet parkovacích míst nedostatečný. Vrcholní představitelé města byly na nedostatek plánovaných parkovacích míst opakovaně a včas obyvateli Březin upozorňováni v různých stádiích příprav revitalizace. Marně. Při revitalizaci nebyly využity výstupy studie Doprava v klidu od společnosti ELTODO. Rozhodování města v oblasti parkování bylo v Březinách mírně řečeno problematické vzhledem k tomu, že na jediném velkém parkovišti P100 v Březinách umožnilo po mnoho let za směšný nájem 6000 Kč/ročně provozovat komerční hlídané parkoviště, obsazené z 50-70% většinou vozidly podnikajících osob, zatímco rodinné vozy stály na chodnících, trávě, před školou, kde bránily obsluze TS a zásahům IZS. Kompetentní osoby města k tomuto stavu po mnoho let nečinně přihlížely.
- ⇨ Realizovat nová parkovací místa ve městě. Upravit značení parkovacích míst R+K u nádraží, je naprosto příšerné, překrývají se tam dvě naprosto odlišné verze parkovacích míst, to si má jako člověk vybrat? Vybírat pokuty od všech co parkují nesprávně ve městě, hlavně u křižovatek, já pokutu zaplatil a to jsem tam stál minutu a hromada dalších řidičů to dělá opakovaně, ale prochází jim to. Podplácení "měšťáky", nebo jsou prostě chytřejší než oni?
- ⇨ sběrná parkovistě na začátku města.. parkování zdarma
- ⇨ stavba parkovacího domu ne jednoho
- ⇨ stavět raději parkovací domy než parkoviště, zabere to více místa
- ⇨ Špatné umístění parkovacích automatů (špatné viditelné)
- ⇨ Udělat podzemní garáže v Březinách popř. v dalších sídlištích... Vyřešilo by to "nelikvidování" krajiny auty, nahoře by stále klidně mohla být zeleň... Je to moderní řešení problémů a ne jen koukat okolo...
- ⇨ Ulice Liliova a Liberecká jsou obousměrné a úzké(není dodržen 6m pruh), nelze projet bez neustálého couvání a kompromisů. V ulici Liberecká je velmi nevhodně zvolené parkování, které navrch je v rozporu z vyhláškou(v určitých místech není možný průjezd ani hasičů). Nedostatek parkovacích míst v části města Podmokly. Oboustranné parkování v ulici Na Vyhlídce v Děčíně Bynov. Špatně označené parkoviště hřbitov Folknáře - v případě dušiček apd. není možnost průjezdu.
- ⇨ Uvítala bych buď podzemní nebo nadzemní patrové parkovací domy.

- v centru podmokel se revitalizace moc nepovedla, je to dva roky co se slavně umožnil průjezd celou prokopkou a vytvořila se parkovací místa, ty se teď zrušili, udělali se zbytečně široké chodníky, silnice je úzká, že jsem zvědavá, zda tam projedou dva autobusy naproti sobě, spíše tipuji že ne, za mě zbytečně široké chodníky a škoda parkovacích míst, to samé na husově náměstí, bydlet v centru města je pro stále obyvatele čím dál náročnější a město to rozhodně neulehčuje
- V DC1,dost často mívám problémy s parkováním.Mohli by v této lokalitě být městské garaže.Jako v Německu-parkhaus.Mezi magistrátem a Střelnicí je opravdu problem sehnat místo.
- V Želenicích pokračovat s jednoduchými opatřeními v dalších ulicích.
- Vadí mi, že se přehlíží přestupky týkající se nedovoleného parkování a MP to komentuje slovy, že přijedou jen na udání.
- ve městě Děčín a Podmokly zúžit chodníky a zvýšit počet parkovacích míst
- velmi úzká parkovací místa - obchodní centra i ve městě obecně
- více chodit,prospěje každému,parkoviště stavět dále,mimo centrum..
- Vybudování parkovacího domu.
- vybudovat parkovací domy
- Vynucovat parkovací dům
- vybudovat záchytná parkoviště, nejlépe parkovací domy
- Výstavba parkovacích domů v centru města
- Výstavba parkovacích zařízení na sídlištích
- Vystavět parkovací domy v okrajových čtvrtích i centrech
- Vystavět parkovací dům - před kinem Sněžník
- Zlepšit možnost parkování na sidlištích
- Vytvořit Záchytná parkoviště v dostupnosti MHD stavba parkovacích domů popřípadě podzemních parkovišť v centru Děčína
- využít pro patrové parkování prázdné domy v Zámecké ulici
- Z některých ulic vytvořit jednosměrky pro šikmé parkování a zrušit značení pro parkován(jen začátek a kone). Každému dobrému řidiči by mělo stačit 50 cm vpředu a vzadu pro výjezd.
- Za kokosem nalajnovat parkovací místa, někteří řidiči zabírají neúměrné množství místa.
- zajistit možnost zaparkování vozu před bydlištěm pro rezidenty - abychom nemuseli parkovat 15min chůze od domova a to pouze z důvodu, že na parkovacích místech před naším bydlištěm stojí auta návštěvníků centra
- Zaměřila bych se více na řidiče, kteří stojí na místech neurčených pro stání - např. u obchodních domů Tesco, Albert, kde mají dost parkovacích míst a stejně zaparkují na "svém" místě znesnadňují tak projetí či výjezd z parkovacích míst.
- zaměstnavatel by měl poskytnot svým zaměstnancům minimálně možnost zvýhodněného parkování u pracoviště - toto je žalostně (MM Děčín)
- zpřísnit rozdávání parkovacích míst pro invalidy v sídlištích, toto je často zneužíváno jinými členy rodiny určitě ne k vození invalidního příbuzného.
- zrušení parkování za křižovatkou Krásnostudenecká/Želenická (auta brání ve výhledu v křižovatce) nebo instalace zrcadel pro auta z Krásnostudenecké (výhled na Chrochvice)
- Zrušit parkovací automaty mimo střed města
- Zrušit parkování na chodníku na Teplické ulici pobočky ZOO až po odbočku do ZOO
- Zřídit odstavná parkoviště pro výletníky u lesa.
- zřídit podzemní či nadzemní parkovací domy
- zřízení vícepatrových parkovacích domů

CENA PARKOVÁNÍ

- Asi dobrý. 15 minut by mohlo být gratis. Chybí možnost bezpečného zaparkování kola.
- Bezplatné parkování ve městě
- Bezplatný parkoviště
- Drahé parkovné
- Chce to více parkovacích míst, parkovné je drahé a ubývá míst, kde je možno zdarma parkovat.
- jsem pro zrušení zpoplatnění parkování v Děčíně, platí jen slušní, ostatní parkují zdarma, zdejší parkovné nemá regulační smysl, stejně je všude plno. Nepojízdné vraky odtáhnout, ať nezabírají místo. Viz u Bílého lva, na Benešovské, v Želenicích asi 3, Březiny taky.
- Málo parkovacích míst, vysoká cena parkování pro sice v místě nebydlící, přesto místní občany
- Málo parkovacích míst. Většinou placené
- Málo parkovacích míst,drahé parkovné
- méně placeních částí
- Možnost krátce zaparkovat bez nutnosti placení v centru - možnost odejít koupit "rohlíky a chleba" a neřešit parkovné, když jsem za 5 minut zpět.
- možnost parkování v Podmoklech zdarma parkovací místa příliš cennově vysoké
- možnost placení smskou i na kratší dobu nez hodinu
- Nedostatečné parkování zejména u vládních budov.Drahe pronájmy stání .Rostoucí počet aut a k tomu nedostatečné vyvážení parkovacích míst .
- Nedostatek parkovacích míst, uvítala bych místa zdarma.
- Nelíbí se mi, že všude začínají být placená parkoviště.
- Nízký počet bezplatných parkovacích zón / nízká ohleduplnost k cizincům (značení, informovanost)
- parkování pro rezidenty s výhodnější sazbou
- parkování v Děčíně zdarma
- Poplatek za parkování na veřejných parkovištích je vyšší než v Praze - příjmy jsou naopak nižší.
- Pro rezidenty zdarma
- první půlhodina zdarma po celém městě, většinou parkuji všude do 15 min
- Příliš mnoho placených zón
- půl hodina parkování zdarma
- Snížit cenu parkovacích karet pro rezidenty, umožnit prvních 15 minut parkovat v centru bezplatně (postačí k rychlému nákupu, neomezuje obchodníky) s pomocí parkovacích hodin
- u hlavního nádraží by to chtělo více bezplatného parkování, když už tu není práce
- určitě nechat parkování u knihovny zdarma
- V centru je málo neplacených a časově neomezených parkovišť
- více parkovacích míst, neplacené parkování na krátký čas stání
- vše zpoplatněné
- Zlevnit parkování
- zlevnit parkovné
- Zrušit placené parkování
- Zrušit placené parkování u nemocnice!
- Zpoplatněné úseky i mimo centrum jsou pro obyvatele zatěžující. Krizové parkování v oblasti divadla.
- Zpoplatnila bych parkování na celém území města Děčína
- Zpoplatnit parkoviště u knihovny a u mototechny
- Zoufalé, zoufalé, zoufalé. V oblasti Máchovo náměstí není žádná zóna bez placení Na druhé straně je alespoň parkoviště u knihovny a jiné odlehlejší silnice. Kolem Máchovky nezaparkujete zdarma nikde. Parkování je u nás PŘEDRAŽENÉ, porovnějte s Litoměřicemi, Litvínovem ne ?stím nad Labem. Platiti za hodinu 20 Kč mi přijde velmi přehnané. Parkovací karty předražené! každý sociálně slabý spoluobčan má nějaké výhody a úlěvy. Člověk pracující, který vydělává sám na sebe, šatí a živí své děti bez pomoci státu, musí platit i za to prakování před zaměstnáním. Vlastně žádné díky za to, že se starámě sami o

sebe, naopak, ještě zaplatíme za to, že dojíždíme do zaměstnání. Pokud budu sedět doma, dostanu příspěvky, když odjedu dopráce vydělat si na sebe, zaplatím za to. Je to logické?

- ⇨ Zvýhodněné parkování pro rodiny bydlící v oblasti parkovacích zón s více automobily.

OSTATNÍ ODPOVĚDI

- ⇨ Asi dobrý. 15 minut by mohlo být gratis. Chybí možnost bezpečného zaparkování kola.
- ⇨ Auta by neměla zbytečně zabírat volná prostranství, která se dají využít smysluplněji.
- ⇨ Bezohlednost řidičů u nás v lokalitě, parkují špatně.
- ⇨ Chválím parkoviště u od Korál, ale jinak je situace zoufalá. U obchodu nemá dodavatel kde zastavit.
- ⇨ Já sama sice řidičský průkaz vlastním, ale jezdím pouze výjimečně. Nemáme jako rodina problém si ze vzdálenějšího parkování někam dojít.
- ⇨ Je naprosto nepochopitelné, že město povolí provozování soukromého parkoviště v lokalitě Boletic nad Labem, kde je naprosto kritická situace, co se parkování týče.
- ⇨ katastrofa
- ⇨ Každé nové parkovací místo je vítáno
- ⇨ kontrola platných parkovacích lístků
- ⇨ Lepší nastavení služeb nejen městké hromadné dopravy by mohlo ubrat používání aut a snížení nároků na parkovací místa.
- ⇨ Méně aut = více místa.
- ⇨ Méně vozidel
- ⇨ Mist
- ⇨ Můžeme být rádi,že město nevlastní parkoviště u Prioru,protože to už by se nedalo zaparkovat nikde.
- ⇨ nekdy des jak se parkuje
- ⇨ Nelíbí se mi, že městská policie toleruje parkování na chodníku v ulici Pod Vrchem.
- ⇨ Nesnáším když někdo zaparkuje na miste pro maminky s dětmi a nemá v autě dítě
- ⇨ Parkovacích míst je sice málo, ale přestože si lidé na jejich úbytek stěžují, vidíme prázdné parkovací domy a lenost řidičů. Centrální městské části mají patřit chodcům.
- ⇨ Přímo ve městě dostatečné, líbí se mi možnost neplaceného parkování u knihovny - zařídím vše potřebné v centru. Je dobré, že se zaměřujete i na sídliště a snažíte se zlepšit situaci parkování tam.
- ⇨ Složitá situace s parkováním.
- ⇨ stačí dodržování stávajících pravidel všemi (tím myslím i strážníky měst. policie - bydlím v Podmoklech a vím o čem mluvím)
- ⇨ Strašné
- ⇨ Širší parkovací místa - pro širší auta jsou některá parkovací místa úzká (např u Kauflandu) a poté hrozí, že někdo auto odře.
- ⇨ Úschovna kol na školách.
- ⇨ veřejné info o tom, kde se dá parkovat zdarma
- ⇨ Vysoké obrubníky, obrubníky, a zase obrubníky. A po "revitalizacích" je parkovacích míst ještě méně ? Bravo !

Náměty k cyklistické dopravě

CHYBĚJÍCÍ INFRASTRUKTURA

- Absence cyklostezky v Podmoklech a napojení směrem na Teplice.
- Absence městských cyklotras, propojení Podmokel s Děčínem plánovanou železniční lávkou, více obousměrných ulic pro cyklisty (např. Hudečkova ulice)...
- Absolutní chybou je nedokončená cyklostezka do Bad Schandau, která by měla přivádět přímo do města. Je to obrovská škoda. Cyklisté obecně nemají v Děčíně příznivé prostředí pro jízdy.
- cyklostezka do Želenic
- Cyklostezka mimo hlavní silniční mosty v Dc
- cyklostezka od Libouchce na Děčín, by byla super. Do města se dostat z Jílového po Teplické ul. je pro fakt velké odvážlivce.
- cyklostezka skrz město - jezdí po chodníku
- cyklostezky
- Cyklostezky je středu města
- chybí bezpečná cesta pro cyklisty směr Jílové - Libouchec
- chybí bezpečné propojení obou částí města
- chybí cyklostezka s propojením děčína přes Labe (případně přívoz)
- Chybí cyklostezka z Děčína 9 do centra.
- chybi cyklostezka z chrochvic do centra Decina, napojeni na labskou stezku
- Cyklostezka by měla vést až do Ludvíkovic a okolí (Růžová,Arnoltice,Janov)
- cyklopruhy v centru,cyklostezka podél břehu Labe v centru,uzamyketelné boxy na kola,dobíječky na elektrokola
- cyklostezek je tady hodně kilometrů, ale třeba cyklostezka směr Dolní žleb - Nemecko začína odnikud , vede k ní uzka silnice, kde projede jenom jedno auto a navíc parkoviště začína pár stovek metrů od začátku cyklostezku, což je pro inline bruslaře velice nepohodlné.
- Cyklostezky v centru a okolí
- dodělat pruhy pro pohyb po městě, oblast kolem Mototechny, poblíž vlakového nádraží atd.
- chtělo by to vybudovat cyklostesku od Tyršova mostu do Prostředního Žlebu a netvářit se že tam nějaká je.
- Chybí dostateční síť cyklostezek
- chybí městské trasy, zprůjezdnit další jednosměrky v protisměru, při rekonstrukcích počítat s cyklisty (např. kruhák u Lidlu, lávka přes vých. nádraží).
- chybí vyznačené cyklostezky po městě
- chybí zde vyznačení části silnice pro cyklisty
- Chybící městské cyklostezky, jezdit po silnicích je o život, chybící stojany na kola
- Je potřeba dořešit cyklotrasu z Děčína do Německa. Úsek Čertova Voda -Dolní Žleb není cyklostezka a je potřeba na to důrazně cyklisty upozornit. Tento silniční úsek je v některých místech tak úzký, že není možné bezpečně cyklistu předjet. Je hazard brát na tuto komunikaci malé děti, které se sotva drží na kole. Taktéž bruslaři a poslední dobou i lyžaři nemají na této komunikaci co dělat. Výhybny nic neřeší, pokud je cyklista zcela ignoruje. V letních měsících je na trase tolik rekreantů, že se dá jet jen krokem. Nedej bože potkat auto v protisměru a muset couvat, když za vámi jede 20 kol. Většina cyklistů nechápe, že již na cyklostezce není a musí se taktéž vyhnout. Nadávání a kopání do aut je na běžném pořádku. Je potřeba tuto situaci řešit a nečekat až se stane nějaké neštěstí.
- jizdní pruh pro cyklisty na novém mostě.cyklisté jezdí po chodníku,mezi chodci a kočárky
- jízdní pruhy pro cyklisty ve městě
- lávka na železničním mostě
- Lávka pro cyklisty přes Labe / pruhy na silnici vymezené pouze pro cyklisty / absence míst vhodných k úschově kola / absence stezek v terénu (singletrack)

- lepsi propojeni obou brehu (viz uvazovana nova lavka po zeleznicnim moste). lepsi prostupnost Podmokel na kole (i s detmi)
- lepší cyklostezky
- lepší infrastruktura pro cyklisty
- lepší propojení cyklostezky kolem Ploučnice s Labskou
- Lepší propojenost cyklostezek. Osvětlení cyklostezek! Např. cyklostezka do Březin je hrozná, jít tam k večeru ve tmě není moc příjemné. Pruhy pro cyklisty ve městě.
- Lepší spojení obou břehů Labe.
- málo chodníků pro cyklisty
- Málo míst, kde se dá bezpečně odstavit kolo a zamknout, téměř žádně jízdní pruhy pro cyklisty
- málo možností jet na kole mimo hlavní silnici
- Mohly by zde být cyklostezky podél chodníku.
- Možnost bezpečného uzamčení jízdního kola po městě. Zejména na přestupních místech na veřejnou hromadnou dopravu (Hlavní nádraží). Systém sdílených kol. využití cyklokoncepce, kterou město má! Zabezpečení nejvytížených cyklistických tras na každodenní dojíždění! (Bynov - Podmokly) !
- Na hlavních komunikacích ve městě zřídit samostatné pruhy pro cyklisty.
- Namisto Kozi drahy cyklostezku. Chybejici cyklostezky popripade pruhy pro kola v centru mesta.
- Napojení na cyklostezku z Vilsnice.
- Neexistence cyklostezek z Podmokel, a to v žádném směru. Primárně bych ocenil propojení na cyklostezky směr Loubí a směr Boletice.
- neexistující cyklostezky po centru, pouze dálkové trasy, nikoliv ke každodennímu užívání
- nejsou ve městě cyklostezky
- nejsou vyznačeny cyklotrasy ve městě
- nejsou žádné městské cyklostezky
- Nemožnost jízdy s dítětem z Podmokel na jakoukoliv cyklostezku. Snad vyřeší vybudování nové lávky.
- nemůžu se dočkat stezky při železničním mostě, v létě jezdím na kole z práce z Ústí a ok.
- není dobré, když vede část stezky po siln ici (tam, kde je možnost dalšího řešení)
- nepropojené cyklostezky vedoucí po hlavních tazích
- Neudržované, zarostlé cyklostezky a absence jízdních pruhů pro cyklisty.
- Nutit cyklisty k využívání cyklostezek než aby se motaly po silnicích popř. Chodnících
- nutnost městských cyklostezek
- oddělit pruh na silnici pro cyklisty
- Opravdu špatné řešení pro cyklisty vzhledem ke krajinnému bohatství a charakteru města, není na ně příliš brán ohled. Chybí propojení cyklostezek. Pokud by Děčín více infrastrukturu řešil, vhodné prostředí pro cyklisty by přitáhlo turismus.
- Propojení cyklostezek Dc 1 a Dc 4
- Propojení okrajových částí s centrem města
- propojení Podmokel se Starým Městem bezpečnější cyklostezkou
- propojit cyklostezky
- Propojit cyklostezky až do Libouchce a dále , využít k tomu bývalou vlakovou trať směr Osek
- prodloužit cyklostezku z Dolního žlebu až k Tyršovu mostu
- propojit přívozem Chrochvice s cyklostezkou na pravém břehu Labe
- prosím o cyklostezky přes Děčín, Teplická ul po chodníku, stačí červená čara na chodnících, lávka přes železniční most Děčín Podmokly
- Protáhnout a zkvalitnit děčínskou část Labské cyklostezky, urychlit výstavbu lávek u železničních mostů, zamyslet se nad výstavbou cyklostezky po "podmokelském" břehu Labe do Rozběles, řešit napojení směr Bynov, řešit cyklodopravu a bruslení mezi Tyršovým mostem a začátkem cyklostezky směrem na Dolní Žleb
- Pruhy na silnicích pro cyklisty.

- Pruhy pro cyklisty skrze centrum města na levém břehu.
- Průjezd městem není bezpečný, trasy nejsou propojené, malá angažovanost města, nízká podpora a propagace. Nedostačující bezpečné odstavení kola (odcizení, či poškození kola o nevhodné stojany), nedostatek stojanů.
- Udělat cyklostezku po městě
- schází rychlé spojení mezi Starým Městem a Podmokly (vyřešeno, pakliže bude realizována plánovaná lávka přes Labe)
- Síť cyklostezek po městě, parkování u škol
- Už to bylo asi milionkrát komentováno. V DC není snad žádná městská cyklostezka. Cestování na kole po městě je o život (kvalita silnic, doprava neexistence cyklostezek). "Tragédie" Inspirujte se v jiných městech. V Děčíně se o cyklostezkách jen mluví. S dětmi po městě vůbec.
- v centru města nejsou značeny cyklistické stezky-kolem nádraží , tesca apod,ani směrem Bynov
- V centru prakticky skoro žádné cyklostezky
- véce cyklostezek
- větší prostor pro cyklisty ve městě, pruh pro cyklisty
- Víc bezpečí Boro cyklisty ve městě
- Absence městských cyklotras, propojení Podmokel s Děčínem plánovanou železniční lávkou, více obousměrných ulic pro cyklisty (např. Hudečkova ulice)...
- cyklotrasu podél nábřeží (pastýřská strana) stáhnout ze silnice dolů k řece (po předchozí úpravě povrchu)
- chodníky půlené - cyklista, chodec
- Vybudovat cyklistickou lávku k železničnímu mostu přes Labe; vybudovat cyklostezku místo železniční trati tzv. Koziny
- Vybudovat cyklostezku do Německa i po druhé straně LabeN
- Více přátelské prostředí pro cyklisty v centru
- Vybudování cyklostezek po městě.
- Vybudování cyklostezky Děčín - Libouchec - Krupka
- Vybudování cyklostezky podél Jílovského potoka, respektive bezpečné cyklotrasy od Jílového do Děčína.
- vybudováni cyklistických stezek soubežně s běžnou dopravou
- Vice znacenych pruhu pro cyklisty na silnicich, kde neni mozne jet po cyklostezce.
- Vybudování lepších cyklotras pro cyklisty ve městě.
- Vybudování tělesa cyklostezky mezi Tyršovým mostem a železničním mostem v Horním Žlebu. Především v letních měsících je velký problém projíždět mezi cyklisty, jedoucích v rámci mezinárodní labské stezky, kterým nedochází že se pohybují po dosti vytížené silnici, což především při cestách z práce nebo odpoledne do města je velký problém.
- vybudovat cyklistické jízdní pruhy a odstavné plochy, kde si kolo můžu zamknout
- Vybudovat lávku pro cyklisty na železničním mostu
- Vybudovat propojenost z centra města a ze sídlišť na cyklostezky.
- Vybudovat spojení pro cyklisty a pro pěší k železničnímu mostu mezi Podmokly a Děčíně Na cykolsetzkách oddělit pruh pro chodcce/cyklisty
- vyřešit cyklocesty přes město
- vyloučit cyklisty ze silnic, yybudovat nové cyklostesky
- výstavba cyklostezky levý břeh Labe směr Ústí nad Labem
- vytvoření cyklostezek v centru města a propojení přes Labe
- Vyznačení cyklopruhů na vozovkách. např Ústecká ulice možno i na širokém chodníku, Benešovská, atd, v jiných městech to bývá.
- Vzhledem k neexistujícím cyklostezkám uvnitř města na kole ve městě kvůli husté dopravě nejezdím.

- Ze železniční tratě "Kozina" vytvořit cyklostezku. Co nejrychleji realizovat lávku pro pěší a cyklisty k železničnímu mostu a napojit na cyklostezky
- zlepšení průjezdnosti městem na kole
- zlepšit průjezdnost Podmokly -> Děčín a zpět
- Zrušit pruh pro siklisty na Tyršově mostě, vznikají tam pouze nebezpečné situace. Vybodovat skutečné cyklostezky přes město po vzodu Dánska a belgie.
- zajistit propojení obou břehů Labe cyklostezkou
- Zařídit oficiální cyklistickou dopravu podél Ploučnice až do Benešova (a klidně dál), aby člověk nemusel odbočovat na silnici nahoru.
- Zavést pruhy pro cyklisty na komunikacích (např. na Labském nábř.).

BEZPEČNOST CYKLISTICKÉ DOPRAVY

- bezpěčné cyklostezky ve větším rozsahu po městě, ne jenom turistické
- bezpečnější cyklotrasy po městě
- Bezpečnější doprava po městě,hlavně část ulice Teplická,s dětmi jde na ulici doslova o život! Kola se musí převést autem do bezpečnější části-cesta autem je tak zbytečná,kdyby to šlo na kole bez obav.
- bezpečnější přejezd městem
- Budovat cyklostezky, odděleně od automobilové dopravy
- Budovat síť cyklostezek a cyklotras po městě tak, aby bylo možné se ze sídlišť dostat bezpečně na hlavní cykostezky (v MHD se nepřepravují kola).
- Byla by dobré vyřešit Teplickou ulici , vím, že je v gesci kraje, ale….. Tam je to totiž pro cyklisty opravdu nepříjemné. Sám to řeším jízdou po chodníku, byť se to nemá.
- Bylo by třeba více cyklostezek, aby byla zajištěna větší bezpečnost cyklistu.
- Cyklisté zvláště u nájezdu od Benzina na nový most nesesedaji z kola a kolikrát vjedou má přechod jako by měli přednost který platí pro chodce .jinak bez problémů .Jinak cyklisté na Tyršově moste na straně kde nemají co dělat když jede autobus nevejdete se na předjetí a musíte zpomalit na rychlost cyklisti.Dale na novém místě neupravené značení pro přejezd cyklistů přes odbočovací pruh směrem na Benzina.v tomto pruhu jsem již viděl více nebezpečných situací při nepozornosti jak řidičů tak cyklistů .
- cyklistická doprava je téměř nemožná - nebezpečné, nejsou stezky, jezdím nerada, s dětmi raději vůbec
- Cyklistická doprava ve vnitřím městě je velmi nebezpečná a po dopravní stránce velmi nedořešená.
- Cyklostezka by neměla vést ani místy po silnici mezi auty.
- cyklo Děčín - Benešov, po hlavním tahu se na kole s dětmi nedá jezdit (úsek Jedlka)
- cyklostezky po městě - bezpečnější pro cyklisty
- Cyklostezky ve městě jsou nebezpečné, v Děčíně je spoustu úzkých ulic. Nebude je kam narvat.
- Doprava do centra města na kole je po Teplické velmi nepříjemná.
- hlavní tahy městem jsou naprosto pro cyklistiku nevhodné
- je Nebezpečná z důvodu provozu a absencí stezek,třeba Bynov-Děčín
- jasné a bezpečné vymezení prostoru pro cyklisty v rámci města
- Mimo cyklostezky není vhodná, je spíše nebezpečná vlivem stále se zužujících silnic
- Na kole po Děčíně může jezdit pouze sebevrah silnice v katastrofálním stavu síť cyklostezek po městě prakticky žádná
- Na kole se po městě vůbec nedá. Je to nebezpečné. Ve městě není vyznačen pruh pro cyklisty.
- Na území města chybí vyznačené pruhy, případně rychlostní omezení automobilové dopravy v určitých úsecích, málo cyklostezek
- Naprosto schází rozumná možnost pustit děti po městě na kole, v okolí knihovny a zámku je prostředí pro toto skvělé, ale směr ZUŠ nebo DDM v POdmoklech - naprosto nereálné, řešíme používáním koloběžek nebo u mladších dětí s kolem po chodníku (nábřeží pod feratou). Navíc u škol a ZUŠ chybí

možnost parkování kol, přestože školní dvory by to snadno umožnit mohly. ZUŠ má vůbec poněkud "hororovou" budovu pro praktický život zhlediska dopravy a organizace, dveře jsou prakticky nepřekonatelnou překážkou nejen pro děti s koloběžkou, ael i pro doprovázející rodiče často vezoucí mladší dítě v kočárku, kočárky nebylo kam rozumně umístit, když sourozence odvádíte do nejvyššího patra, použití a parkování kol je úplně nemožné, není ani místo, ani k čemu uzamknout. U blízkého magistrátu by snad možnost byla (ale představa spěchajících dětí proplétajících se parkovištěm nejkratší cestou k ZUŠ není zrovna lákavá) nebo na protějším širším chodníku u školy řemesel umístit stojan? K labské cyklostezce - "nástupní" silniční úsek, kterým se musí projet od nádraží v Přípeři po začátek "opravdové"cyklostezky, je skutečně nebezpečný vzhledem k chybějící krajnici silničky, která tady doslova hraničí s prudkým svahem do Labe. Pro dospělého jistě zvládnutelné s trochou pozornosti, ale tady se míjejí rychlejší cyklicté s rodinnými výpravami nebo i celé skupinky cyklistů, kteří nejsou na tak strmý okraj připraveni - ato za plné silniční dopravy předjíždějících a ještě třeba se míjejících aut. Nešlo by tu nějak silnici rozšířit, zpevnit, olemovat zábradlím a ideálně pouštět automobilovou dopravu na semafor jednosměrně, alespoň v sezóně? Podobně ostrý přechod cyklostezky rovnou do srázu a vody je na úseku cyklostezky mezi podjezdem železničního mostu u Mariánské louky a podjezdem "dálničního" mostu. Sice se tu cyklisté nepotkávají s auty, ale dětí uhánějících na odrážedlech i kolech tu potkávám zástupy a je obávám se jen otázka času, kdy to některé z nich v zatáčce "nevybere". Mám na mysli krátký úsek v blízkosti místa, kde Ploučnici překonává také nějaké potrubí. Jsou tu asi 2-3 metry, kde je pod hranou zpevněné cesty rovnou spád do řeky,krátké zábradlí by jistě bránilo potencionálnímu neštěstí.

- Nebezpečné cestovat z Bynova po ul.Teplická
- nebezpečný úsek pro cyklisty jedoucí z Bynova je u StrojUnionu - pokud člověk nechce riskovat nehodu, volí raději cestu po chodníku
- Nedostatečné pokrytí bezpečnou cyklistickou infrastrukturou.
- Nedostatek cyklistických pruhů v rámci běžné silniční dopravy. Nemožnost bezpečné cyklistické trasy z Bynova, Kamenické, Želenic a velkých sídlišť na stávající cyklotrasy. Nulové přejezdy pro cyklisty v Děčíně.
- nelze projet město s dětmi kvůli nebezpečí, nelze pustit děti samostatně,
- Nemám a nechci po Děčíně jezdit na kole. Bála bych se v Bynově jezdit z kopce a do kopce. Na Teplické ulici by mě určitě přejelo jedno z velmi pospíchajících aut. Málem mě už přejeli na přechodu, přestože na semaforu oni měli červenou.
- P"ohyb na kole v dopravě ve městě není bezpečný. Jejsou místa pro bezpečné odstavení kol.
- podporovat rozvoj bezpečné cyklodopravy (vyhrazené pruhy, dopravní značení apod.)
- potkat cyklistu na Teplické ulici je katastofa, v některých částech je ulice úzká a cyklisté brzdí dopravu - řešení Zrušit železnici tzv. Kozí dráhu a místo ní postavit cyklostezku
- Více bezpečných cyklostezek i do škol
- usek u strojunionu je nebezpecny
- Už to bylo asi milionkrát komentováno. V DC není snad žádná městská cyklostezka. Cestování na kole po městě je o život (kvalita silnic, doprava neexistence cyklostezek). "Tragédie" Inspirujte se v jiných městech. V Děčíně se o cyklostezkách jen mluví. S dětmi po městě vůbec.
- víc ohleduplnosti od ridicu, vytvorit podmínky abyto bylo pro cyklisty bezpecnejsi
- V některých úsecích se po silnici bojím a jezdím raději po chodníku - je málo místa. Teplická ulice a nábřeží jsou dosti poničené (boule) a jízda je tak dost náročná.
- více značení a bezpečných cest pro kola
- Zvětšit síť cyklostezek, zajistit větší bezpečí cyklistů při jízdě po městě
- Zajistit bezpečné cyklotrasy v rámci centra města, např. pojedu-li s dítětem z jedné části města do druhé musím jet po frekventovaných silnicích, což je příliš nebezpečné. Cyklostezek je dostatek, ale je nedořešená otázka bezpečného průjezdu městem (viz Německo a část chodníků pro cyklisty).

MÁLO CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY

- málo cest pro cyklisty
- malo cest pro kola
- málo cyklistických cest
- málo cyklostezek
- Lepší a víc cyklostezek
- vice cyklistických stezek
- Více cyklostesek
- vice cyklostesek podel silnic jako napr. v Holandsku
- více cyklostezek
- Více cyklostezek (např. Děčín - Teplice)
- více cyklostezek po městě, pruhy pro cyklisty
- Více cyklostezek podél páteřních tras
- Více cyklostezek, tras pro cyklisty, parkování pro kola
- Víc cyklo pruhů by nebylo na škodu
- Víc cyklostezek a pruhy pro cyklisty
- víc chodníku pro cyklisty, aby to bylo bezpečnejsi
- Vice stezek
- více stezek
- více stezek a pruhů pro cyklisty
- více stezek po městě
- Rozšířit markantně síť cyklostezek.
- rozšířit stezky
- rozšiřování cyklostezek
- víc cyklistických tras v DC a okolí
- víc prostoru pro cyklisty
- víc pruhů pro cyklisty
- více tras pro cyklisty a lepších, né tam kde se nevejde cyklista s autem
- vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty, více cyklostezek
- Vytvořit více cyklostezek po Děčíně a opravit ty stávající.
- Zvětšit síť cyklostezek, zajistit větší bezpečí cyklistů při jízdě po městě
- zavedení více cyklostezek ve městě a monitorované stání ve městě.
- Chtělo by to víc cyklostezek
- Málo cyklostezek a špatné napojení na ně z Bynova
- Málo přes Málo pruhu pro cyklisty.
- Myslím si, že v Děčíně je opravdu málo cyklostezek.
- Nedostatek cyklostezek
- navíc cyklostezky by prospěly

VYBAVENÍ, DOPLŇKOVÁ INFRASTRUKTURA

- Aby na školách bylo vyhrazené místo pro kola.
- asfaltové cyklostezky
- cyklopruhy v centru,cyklostezka podél břehu Labe v centru,uzamyketelné boxy na kola,dobíječky na elektrokola
- Doplnění míst k odstavení kol u škol a veřejných budov
- chybí cyklostojany a vlastně i cyklostezky po městě, při výstavbě a opravě silnic není s cyklisty počítáno
- Chybí infrastruktura - vyznačení cyklopruhů, parkování kol - hlavně u žst Děčín hl. n., nebo autobusové nádraží.

- inline povrch
- jelikož jezdíme s přítelkyní na kola, tak bych uvítal více chodníků pro cyklisty
- Lepší stanoviště
- Lepší propojenost cyklostezek. Osvětlení cyklostezek! Např. cyklostezka do Březin je hrozná, jít tam k večeru ve tmě není moc příjemné. Pruhy pro cyklisty ve městě.
- lepší údržba cyklostezky
- Málo míst, kde se dá bezpečně odstavit kolo a zamknout, téměř žádně jízdní pruhy pro cyklisty
- motivovat instituce k instalaci držáků na kola
- Možnost bezpečného uzamčení jízdního kola po městě. Zejména na přestupních místech na veřejnou hromadnou dopravu (Hlavní nádraží). Systém sdílených kol. využití cyklokoncepce, kterou město má! Zabezpečení nejvytížených cyklistických tras na každodenní dojíždění! (Bynov - Podmokly) !
- Na cyklostezce bych vybudovala nějaké veřejné záchodky
- Naprosto schází rozumná možnost pustit děti po městě na kole, v okolí knihovny a zámku je prostředí pro toto skvělé, ale směr ZUŠ nebo DDM v POdmoklech - naprosto nereálné, řešíme používáním koloběžek nebo u mladších dětí s kolem po chodníku (nábžeží pod feratou). Navíc u škol a ZUŠ chybí možnost parkování kol, přestože školní dvory by to snadno umožnit mohly. ZUŠ má vůbec poněkud "hororovou" budovu pro praktický život zhlediska dopravy a organizace, dveře jsou prakticky nepřekonatelnou překážkou nejen pro děti s koloběžkou, ael i pro doprovázející rodiče často vezoucí mladší dítě v kočárku, kočárky nebylo kam rozumně umístit, když sourozence odvádíte do nejvyššího patra, použití a parkování kol je úplně nemožné, není ani místo, ani k čemu uzamknout. U blízkého magistrátu by snad možnost byla (ale představa spěchajících dětí proplétajících se parkovištěm nejkratší cestou k ZUŠ není zrovna lákavá) nebo na protějším širším chodníku u školy řemesel umístit stojan? K labské cyklostezce - "nástupní" silniční úsek, kterým se musí projet od nádraží v Přípeři po začátek "opravdové"cyklostezky, je skutečně nebezpečný vzhledem k chybějící krajnici silničky, která tady doslova hraničí s prudkým svahem do Labe. Pro dospělého jistě zvládnutelné s trochou pozornosti, ale tady se míjejí rychlejší cyklicté s rodinnými výpravami nebo i celé skupinky cyklistů, kteří nejsou na tak strmý okraj připraveni - ato za plné silniční dopravy předjíždějících a ještě třeba se míjejících aut. Nešlo by tu nějak silnici rozšířit, zpevnit, olemovat zábradlím a ideálně pouštět automobilovou dopravu na semafor jednosměrně, alespoň v sezóně? Podobně ostrý přechod cyklostezky rovnou do srázu a vody je na úseku cyklostezky mezi podjezdem železničního mostu u Mariánské louky a podjezdem "dálničního" mostu. Sice se tu cyklisté nepotkávají s auty, ale dětí uhánějících na odrážedlech i kolech tu potkávám zástupy a je obávám se jen otázka času, kdy to některé z nich v zatáčce "nevybere". Mám na mysli krátký úsek v blízkosti místa, kde Ploučnici překonává také nějaké potrubí. Jsou tu asi 2-3 metry, kde je pod hranou zpevněné cesty rovnou spád do řeky,krátké zábradlí by jistě bránilo potencionálnímu neštěstí.
- Nedostatek cyklistických pruhů v rámci běžné silniční dopravy. Nemožnost bezpečné cyklistické trasy z Bynova, Kamenické, Želenic a velkých sídlišť na stávající cyklotrasy. Nulové přejezdy pro cyklisty v Děčíně.
- nedostatek laviček a odpadkových košů - např. Kaufland-Benešov, Tyršův most-Ústí
- nedostatek stojanů pro odložení kola
- Nejsou držáky na kola, úschovny kol, jízdní pruhy na komunikaci pro kola.
- P"ohyb na kole v dopravě ve městě není bezpečný. Jejsou místa pro bezpečné odstavení kol.
- parkoviště pro auta
- pres mesto barevne oznacit pruh pro cyklisty
- Průjezd městem není bezpečný, trasy nejsou propojené, malá angažovanost města, nízká podpora a propagace. Nedostačující bezpečné odstavení kola (odcizení, či poškození kola o nevhodné stojany), nedostatek stojanů.
- Síť cyklostezek po městě, parkování u škol
- víc stojanů na kola po městě

- více "parkovacích" míst pro kola
- Vic by mohlo být označené cyklistické cesty na silnicích
- Více cyklostojanů na různých místech města
- více míst na odložení kola
- více možností bezpečně zaparkovat kola ve městě
- více směrovek a označení
- více stojanů na kola, hlavně u gymnázia pro žáky, zajistit lepší bezpečnost
- vybudovat cyklistické jízdní pruhy a odstavné plochy, kde si kolo můžu zamknout
- žádné místo pro pohyb cyklistů ve středu města, úřady a instituce nemají možnost bezpečného uložení kol.

KOZÍ DRÁHA

- Cyklostezka misto Kozi drahy
- cyklostezka místo kozí dráhy
- Cyklostezka místo Kozí dráhy.
- Víc cyklostezek, např. z Kozí dráhy.
- Cyklistická stezka - směr Teplice (Kozí dráha)
- Dobrá by byla cyklostezka z Kozí dráhy. Obtížná dostupnost cyklostezky na Žleb při cestě s dětmi z našeho bydliště přes město.
- Doporučuji přebudovat nevyužívanou železniční trať "kozí dráha" na cyklostezku.
- potkat cyklistu na Teplické ulici je katastofa, v některých částech je ulice úzká a cyklisté brzdí dopravu - řešení Zrušit železnici tzv. Kozí dráhu a místo ní postavit cyklostezku
- Místo nepoužívané železnice (kozí dráhy) vystavit cyklostezku.
- Vzhledem k našemu bydlišti jsme PRO vybudování cyklostezky místo Kozí dráhy, poté by naše rodina kola využívala i na cestu do práce. Cesta na kole Teplickou ulicí je peklo.
- Zřízení cyklostezky místo tzv. Kozí dráhy
- zřízení cyklistické stezky směr lokalita Bynov
- Ze železniční tratě "Kozina" vytvořit cyklostezku. Co nejrychleji realizovat lávku pro pěší a cyklisty k železničnímu mostu a napojit na cyklostezky
- Vyřešit, jak se bezpečně dostat na kole z Bynova do města.
- cyklostezka do Bynova místo Kozí dráhy
- Chybí cyklostezka směr Teplice. S malými dětmi se nedá po Teplické na kolech dojet na současné cyklostezky.
- Dobrá by byla cyklostezka z Kozí dráhy. Obtížná dostupnost cyklostezky na Žleb při cestě s dětmi z našeho bydliště přes město.
- Málo cyklostezek a špatné napojení na ně z Bynova
- prosím o cyklostezky přes Děčín, Teplická ul po chodníku, stačí červená čara na chodnících, lávka přes zelezniční most Děčín Podmokly
- v centru města nejsou značeny cyklistické stezky-kolem nádraží , tesca apod,ani směrem Bynov
- Vybudovat cyklostezku do Bynova - místo kolejí, jízda na kole po Teplické ulici je vražedná
- Vybudovat yklostezkuyklostezku podmokel do Jiloveho (namisto evyuzivane zeleznicni rahy)

OSTATNÍ ODPOVĚDI

- Ano, lanovku z cyklostezek do kopců okolo:))) ...a domů
- Celkem spokojenost
- Cyklisté by měli být více penalisovani a za jízdu mimo cyklostezky a silnice
- Cyklisté jezdí po chodnících.
- cyklisté jsou arogantní a jezdí po chodníku
- Cyklisti na silnice nepatri, mají cyklostezky

- cyklostezky jsou ve velmi dobrém stavu.
- Cyklisty bych přísněji trestala za to, že nemají reflexní prvky
- dobré, ale čekám na lávku přes Labe
- dostačující
- jezdím málo a jen v okolí zámku
- jsem spokojená
- Krásná stezka na Bolětice
- Lepe prumerna
- mely by jezdit po cyklozteskach
- Méně cyklostezek - zbytečné investice. Co máme, stačí.
- méně cyklostezek omezují dopravu
- Město Děčín mávypracovaný cyklogenerel, ten všek není naplňován, ani k němu neexistuje akční plán, ač jej vedení města slibovalo. Za druhé: V Děčíně vznikají jednosměrky a až na výjimky v nich není umožněn obousměrný provoz cyklistů. Jizda cyklistů městem se tak postupně komplikuje. Za třetí: Město využívá jen sporadicky dotační tituly na cykloopatření ve srovnání s jinými městy. Za čtvrté: Cyklokoordinátor města Ing. Veselý je neviditelný. Za páté: Děčín je členem asociace cykloměst, avšak velice pasivním. Za šesté: Cyklokoncepce Děčína nemá ve vedení města či radě města žádného zastánce, čímž se z ní stává mrtvý dokument, za rozdíl od řadyjiných koncepčních materiálů. Za sedmé: Byla vytvořena pracovní skupina pro cyklistiku, ale o její činnosti není nikde žádní zmínka. Za osmé: Při významných investicích na území Děčína nebyly brány do úvahy potřeby cyklistů (příkladem jsou inv. akce Revitalizace sídliště Březiny a Vilsnická spojka). Jedinou akcí, která vykazuje určitý pozitivní vývoj ve prospěch cyklistů je zásluhou městského architekta pouze lávka při železničním mostě přes Labe a to je s ohledem na padesátitisícové město, kterým prochází Labská cyklostezka a Ploučnická cyklostezka, zoufale málo. Stačí se podívat co dělají ve prospěch cyklodopravy jiná města, aby vynikla pasivita Děčína (Praha, Olomouc, Jihlava, Otrokovice, Uničov, Přerov a další města).
- Nedovolit cyklistům vjezd na běžnou vozovku
- nepoužíváme
- Netlačit zbytečně cyklisty do normálního provozu(zužování pruhu, pro výstavbu cyklostesek je nebezpečné a nezodpovědné vůči cyklistům i řidičům)
- nevyužívám
- odklonit cyklisty se silnic
- Penalisace cyklistů za jízdu po chodníku.
- po cyklostezkách jezdí cyklisté velmi rychle a neberou ohledy na chodce,děti,psi....
- podmínky pro cyklisty jsou dost špatné
- povinně mít zvonek
- pro mě dostatek cyklostezek
- prosadit dobre fungujici sluzbu rekola.cz i v Decine
- příjemné stezky, spokojenost
- Přizpůsobovat stezky i pro inline brusle
- ráda bych jezdila s dcerou na cyklostezku, ale bez nosiče na autě je to ze Želenic nemožné
- řekla bych že u nás cyklostezky fungují celkem dobře
- S malými dětmi na silnici nesmím, abych dojel na cyklostezku, musím jet autem. U cyklostezek není kde parkovat, hlavně při pěkném počasí.
- Stav a silnic strasny
- ukáznit
- V Březinách je druhá nejdražší cyklostezka v Česku. A je to jen sotolina v lese. neda se jezdit na bruslích jen na kole. Tohle město je jen vtip
- Více kontrol cyklistů, hlavně povinnost nosit helmu
- Více vyžadovat po cyklistech, aby dodržovali pravidla silničního provozu.

- Vodorovné značení cyklostezek v centru je rozmazáno natolik, že není vidět. Mnozí cyklisté nevědí, kudy mají jet, a tak často blokují dopravu, a to i chodníky, na Tyršově mostě a v ulici Tyršova.
- vymezení dopravního pásu na silnici pro cyklisty
- vymezit trasy pro cyklisty
- zlepšit značení cyklistických stezek na veřejné komunikaci
- zrušit cyklostezky
- zakázat !!!
- zvelebovat okolí cyklostezek, více laviček

Náměty k pěší dopravě

STAV INFRASTRUKTURY

- Absence přímého napojení hlavní nádraží - Děčín I (změní nově plánovaná lávka pro pěší a cyklisty). Neodpovídající stav (poškozený povrch) chodníků v centrální části města. Nevhodné vedení pěší dopravy v oblasti autobusového nádraží (nutnost zdlouhavého obcházení). Nedostatečná bezpečnost na pěších trasách vedoucích skrze městské parky (zejména park u OD Albert, Podmokly; kriminální aktivita).
- Bylo by potřeba opravit cestu ze Želenic na Letnou za kaplí. Je tam jen panelová cesta, kde věčně stojí voda a bláto, špatné osvětlení. Denně tam projde mnoho lidí i cyklistů.
- častější stříhání větví stromů a křoví, které zasahují do chodníku
- dokončit opravy v Podmoklech, rozkopané chodníky, nechávají po dokončení písek na dlažbě naproti nádraží u pekárny
- Horší situace kvůli rozkopnemu městu, jsme nuceni chodit po silnici a slozite obcházet svou trasu. Náročné zejména pro matky s kocarky.
- Hrozný stav chodníků v celém městě, v Boleticích nejsou nájezdy pro vozíčkáře
- chodník vedoucí po nábřeží je v katastrofálním stavu
- Chodníky a ulice na Komenského náměstí jsou v hrozném stavu!!!
- Chodníky jsou na hodně místech v katastrofálním stavu
- Chodníky jsou na většině míst ve městě v dezolátním stavu.
- chodniky na hodněmistech v katastrofalnimstavu
- chodníky opravit
- chodníky půlené - cyklista, chodec
- Chodníky v centru města staré desítky let,navíc v roce 2018 opravované asfaltem ???
- Chodníky v lepšim stavu,né všude tomu tak je.
- Jsou v žalostném stavu chodníky třeba Křešice - Boletice.
- Kamenická ulice přechod u zastávky Kamenická z jedné strany přístupný pouze po schodech, neštastné řešení pro staré lidi a maminky s kočárky
- Kvalitnější chodníky.
- Lepší chodniky
- lepší chodníky
- lepší stav chodníků
- lepší stav chodníků a zabezpečení přechodů pro chodce
- Město je velmi špinavé a zaprášené, chdit pěšky bývá velikým utrpením. K tomu špatný stav chodníků!
- na "novém" mostě je to pro pěší hnus
- Na Teplické od divadla do Bynova by bylo dobré, kdyby u některých domů nebyl bordel (odpadky, psí výkaly) a chodníky byly v lepším stavu než jsou.
- Nejhorší chodníky které si lze představit právě buduje město okolo nového parkoviště v místě našeho bydliště = Březiny 184, Březiny 58, 57 = zde se vůbec nepočítá s tím, že by žena mohla nosit byť jen mírně zůžené podpadky. Nicméně i chůze v teniskách je po tomto novém chodníku velmi nepříjemná.
- Neprůchozí chodníky
- neschudny chodnik v Zelenicke ul. za deste
- nutná oprava chodníků, v každé druhé díře se mi zasekne kočár
- Nutné opravy chodníků!
- nutné opravy chodníků---například u kokosu
- neupravené chodníky
- opavit chodníky, zejména ulice Prokopa Holého je v žalostném stavu
- Oprava a údržba chodníků
- oprava a úprava chodníků

Gateway to solutions

- Oprava chodníkových ploch, zvýšení bezpečnosti přechodů pro chodce - osvětlení, zvýšené přechody apod.
- Oprava chodníků
- oprava chodníků krásnostudenecká - zničeny při rekonstrukci vozovky
- Oprava chodníků, aby se lidem chodilo lépe a nebáli se vyvrknutých kotníků.
- opravené chodníky
- opravit cesty na Kvádrberku,klikatice nahoru
- Opravit chodník
- opravit chodníky
- Opravit chodníky - zvláště ty pokryté asfaltem.
- Opravit chodníky po teplické ulici.
- opravit chodníky, často chybí nájezdy pro kočárky i u novějších přechodů, s kočárkem se obecně po městě chodí velmi špatně
- opravit chodníky, nedělat přechody hned za křižovatkou
- Opravit chodníky.
- opravit chodníky...
- Opravit rozbité chodníky a vybudovat bezbariérové přístupy.
- Opravit ulici Lesní cesta
- Opravit výmoly, lépe zviditelnit přechody.
- Opravovat chodníky (viz Bynov); pokud to jde, zřizovat nové cesty (stačí třeba jen zpevněné, nemusí se hned betonovat) mimo silnice jako dopravní alternativa pro cestu do centra (např. podél potoků - Jílovský
- opravy chodníku,například u kokosu je chodník dlouhé roky v rospadu a chůze i jízda s kočárem je velmi výživná
- Opravyt chodniky
- po dlouhých letech se opravuje chodník na Dělnické ulici, přestože byl v poho... . Ale chodník od kina Sněžník k Albertu je desítky let v dezolátním stavu a nikdo neřeší
- po některých chodnících se opravdu nedá chodit
- Podobné jako silnice. Chodníky jako po válce, špína a prach (kromě centra). Když kolem Vás projede auto, je to o udušení. O opravu panelky za kaplí (cca 100 m) jsem prosil starostu před 15 lety. Nesvítí tam světlo, v zimě laguna vody a spoje panelů znemožňují chůzi. O jízdě kočárků ani nemluvě. Tenkrát na to prý nebyly peníze. Dodnes se tam nic nezměnilo. Prosím, zkuste ji opravit. Nemusí to být honosná dálnice. Chodí tam dost lidí všeho věku ze Želenic na Stráň atd. Je to jediná krásná cesta do Podmokel. U chodníků obecně postrádám zeleň chránící před prachem i provozem. Přechody pro chodce a semafory – krátké časové intervaly na přechodech. Chudáci děti nebo důchodci. U semaforů by byly vhodné inteligentní prvky… Ve městě chybí relaxační pěší zóna BEZ AUT. Podmokly se modernizují způsobem výměny asfaltu za kámen. Proč je neozeleníte a auta nevyhodíte? Atd.
- přechod pro chodce na Masarykově náměstí, který by korespondoval se zastávkou MHD, Březiny prošly revitalizací, ale byl si někdo fyzicky projít cestu ze sídliště na MHD zastávku?? Místo pro přechod by mělo být to nejkratší, ovšem to zde neplatí!
- Raisova ulice už je dva roky rozkopaná, nepříjemné. Nyní začali opravovat. Snad už to skončí.
- revitalizace ul. Prokopa Holého-špatně se tam chodí pěšky
- rozbité chodníky
- rozpadle chodníky a málo přechodú
- silnice,kde není chodník,výmoly a poškozená vozovka
- Sjednotit povrchovou úpravu (bez asfaltu)
- Špatné chodníky
- špatné chodníky (stav)
- Špatný stav chodníků

- spíše stávající chodníky opravovat a nové vytvářet smysluplně a dostatečně široké i pro rodiny s kočárky a vozíčkáře, sjezdy z chodníků apod.
- Spravit některé chodníky, např. zastávka Křešice škola, směr Boletice. Udělat chodník u přejezdu na starém městě - a udělat ho podél silnice až ke Křešice fruta, kde poté už chodník zase začíná
- Stav chodníku po Děčíně katastrofální vytvoření přechodu pro chodce tam kde Lidé přicházejí
- stav chodníků žalostný, někde ani nejsou
- Široké krajnice silnice Děčín - Loubí zametat a lépe udržovat, aby se daly využít jako chodník, případně, kdyby to šlo, udělat stezku překladištěm.
- Udržované chodníky
- uklid chodníku od střepů a psich exkrementů
- Čistší ulice!!!!!
- urychlení revitalizace v DC 4
- úzké chodníky, často v dezolátním stavu, z části zabírají popelnice, na hlavní pěší trase z podmokel do děčína je na několika úsecích problém projet kočárkem po chodníku - zejména ulice Na Skřivance
- V lesoparku pod Kvádrbergem chybí pouliční lampy - nelze jím jít za tmy. Nepořádek na chodnících. Někde se stále nacházejí dlouhodobě neudržované a rozbité chodníky, přes které sotva projde důchodce o berlích či matka s kočárkem.
- V podstatě žádná pěší zóna v Děčíně neexistuje, velký nedostatek oproti jiným městům. problémem jsou chodníky často v dezolátním stavu. Chybějící chodník pro bezpečný pohyb osob po Vilsnické ulici (velmi mnoho osob dochází na a ze zastávky ČD Vilsnice)
- Velmi špatné chodníky v Bynově i v celém městě
- Větší čistota na ulicích!
- Větší kvalita
- Více cyklostezek a spravene chodniky!
- všude rozkopané ulice
- Zlepšit stav chodníků, včetně jejich čistoty
- zlepšit stav chodníků, zprůchodnit množství zkratek, čistota, bezpečnost, syn chodí z domova do školy pěšky přes louku - musí si nosit holinky a poté se přezouvá, Mánesova, V zahradách neprůchodné, cesta do školy Na stráni velmi nepezpečné několikeré přecházení, také nebezpečné přecházení Sládkova - Čsl.armády - Nerudova, hlavní tahy na Letnou, Želenic, Kamenickou zřídit pojízdné chodníkové pásy směrem nahoru
- Zlepšit stav chodníků. Vylepšit nepřehledný přechod v ul. Oblouková, co je ve směru jízdy od Kauflandu schovaný za zatáčkou.
- zničené chodníky v Bynově
- zbytečně široké chodníky na ulici prokopa holého
- zlepšení stavu chodníků
- zlepšit na některých místech stav chodníků

CHYBĚJÍCÍ INFRASTRUKTURA

- Absence přímého napojení hlavní nádraží - Děčín I (změní nově plánovaná lávka pro pěší a cyklisty). Neodpovídající stav (poškozený povrch) chodníků v centrální části města. Nevhodné vedení pěší dopravy v oblasti autobusového nádraží (nutnost zdlouhavého obcházení). Nedostatečná bezpečnost na pěších trasách vedoucích skrze městské parky (zejména park u OD Albert, Podmokly; kriminální aktivita).
- bolo by příjemné vybudovat stezky pro pěší, aby se nemuselo chodit podél hlavních tahů
- Cesta z ulice Kosmonautů nahoru do DDM Březiny (přes louku), kam se chodí s dětmi, ale musí se s kočárem a dítětem okolo po silnici, kde není ani chodník ... Neoficiální stezka po louce vyšlapaná lidmi vede cca naproti Březinské škole až nahoru a stejně po ní všichni už chodí...
- Co nejrychleji realizovat lávku pro pěší a cyklisty k železničnímu mostu a napojit na cyklostezky

- Děčín- Jílové
- dobudovat chodník pro pěší v Žižkově ulici až do ZOO
- Dodělat už chodníky
- Chodník pro pěší od železničního přejezdu na Starém městě- směr Křešice
- chodník z Děčína směrem na Martiněves
- ChodnikChodniky podel silnic
- Chodníky v Horním Oldřichově. (Ani při revitalizaci se s nimy nepočítá.)
- Chybějící úsek chodníku mezi Děčínem a Ludvíkovicemi. 20 metrů je chodec nucen vstupovat do vozovky, kde je rychlost 90 km/hod.
- Chybí chodník podél ulice Drážďanská mezi Přípeří a Jalůvčím.
- Chybí chodníkové propojení Děčína s Březinami
- Je důležité propojení obou břehů města, ale také hladká průchodnost napříč lokalitami, což zatím dobře nefunguje.
- Je třeba zlepšit bezbariérovost. Pohybu pěších by významě přispělo zklidnění motorové dopravy na Labském nábřeží. Navrhuji absolutní přednost pěších na vyznačených přechodech pro chodce. Stále chybí v Děčíně mnoho km chodníků. Smutné je, že na doplnění chybějících chodníků není pamatováno ani v rámci revitalizace městských částí (doložitelná zkušenost z Březin).
- lávka přes labe
- lepsi spojeni podmokly-decin (-> uvazovana lavka po zel. moste)
- malo cest pro pesi, mimo hlavni tahy
- Na Vilsnické spojce vedle Lidlu postavit pro chodce nadchod nebo podchod. Tento úsek je velice nebezpečný pro pěší. Nevím proč už ho ŘSD nezahrnulo do plánů při výstavbě spojky. Je to obrovská chyba!!!!
- Nechávat chodníky a ne věčně vše rozkopávat, více turistických tras, obnovit turistické trasy,...
- NEJSOU TADY CHODNIKY! Chodci se mi motaji po silnici. Jak v Březinách ,tak třeba v Boleticích směr Jílové. Tohle město je totalní díra.
- Nemohlo by na mostě přes železniční trať do loubského přístavu (Vokolkova ul.) být umístěno podél chodníku zábradlí nebo madlo v zídce u chodníku? Je to cesta do školy, školek, cesta pro mnohdy špatně chodící a nemocné směrem k nemocnici a od nemocnice, přesto je zejména v chladnémobdobí roku bezmála o zabití, vzhledem k tunelu pod chodníkem cesta namrzá při sebemenší mlze nebo vlhkosti a teplotách už i jen kolem nuly, kdy lidé led ani nečekají. V zimě je chodník neschůdný úplně a lidé se snaží procházet sněhem při kraji vozovky po druhé straně, kde bývá navátý. Tento úsek prakticky nejde obejít, jde o jedinou přístupovou trasu od zastávky MHD/28.října) ke škole (Vrchlického, MŠ Riegrova, TYlova),pro občany z okolí Střelnice cesta k lékařům v nemocnici.
- Není žádný chodník z města do Březin podél hlavní silnici, a tam dost lidí chodí po ráno či po večeru a nejsou vůbec vidět.
- Pesi lavka na zeleznicnim mostu.
- po nábřeží nehezká cesty pěšky, vyřeší lávka při žel. mostě
- podporuji záměr rozšíření možnosti pěší cesty mezi Podmokly a Děčínem (nová lávka), co nejvíce oddělené od silničního propojení přes Tyršův most
- poradne chodniky,a prechody v miste bydliste
- Retardéry, snížená rychlost anebo semafory u vytipovaných přechodů pro chodce (např. přechod cestou z DC 1 ke Kauflandu - zde s kočárkem přecházet je o život nebo přechod u Magistrátu v DC 1 atp.) V některých lokalitách je přechodů příliš málo, anebo dokonce úplně chybí - např. absolutně nepochopitelné je, že u Domova pro seniory na Kamenické ulici chybí přechod !!! Senioři, kteří jdou na zastávku tak doslova hrají vabank...Málo přechodů je též na Litoměřické ulici (pouze 2) a to samé na Labském nábřeží - u autobusové zastávky chybí přechod, lidé vystoupí a pokud bydlí naproti musí přebíhat anebo jít nesmyslně přes půlku nábřeží na přechod.

- spojení dvou břehů, most přes Labe v návaznosti na cyklostezku, slibovaný zavěšený most pod železničním mostem
- Spravit některé chodníky, např. zastávka Křešice škola, směr Boletice. Udělat chodník u přejezdu na starém městě - a udělat ho podél silnice až ke Křešice fruta, kde poté už chodník zase začíná
- Úplná absence chodníku z Vilsnice k ZŠ Malšovice
- V lokalitě Křešice - Boletice přidat alespoň 1 přechod pro chodce.Větší důslednost při kontrolách parkujících řidičů u přechodů pro chodce (např. u obchodů, menší děti nevidí přes auto,jestli něco jede!)
- V podstatě žádná pěší zóna v Děčíně neexistuje, velký nedostatek oproti jiným městům. problémem jsou chodníky často v dezolátním stavu. Chybějící chodník pro bezpečný pohyb osob po Vilsnické ulici (velmi mnoho osob dochází na a ze zastávky ČD Vilsnice)
- Víc chodníků
- více chodníků a přechodů
- Více přechodů - třeba u nás v Boleticích jsou jen 2, u školy a školky úplně chybí a dokonce končí chodník a naproti přes silnici není žádný, jen tam parkují auta (křižovatka Přímé a Borovského)
- více pěčích stezek
- zlepšit stav chodníků, zprůchodnit množství zkratek, čistota, bezpečnost, syn chodí z domova do školy pěšky přes louku - musí si nosit holinky a poté se přezouvá, Mánesova, V zahradách neprůchodné, cesta do školy Na stráni velmi nepezpečné několikeré přecházení, také nebezpečné přecházení Sládkova - Čsl.armády - Nerudova, hlavní tahy na Letnou, Želenic, Kamenickou zřídit pojízdné chodníkové pásy směrem nahoru
- vybudování zpevněných cest přes zelená místa - cesty není potřeba hledat, jsou již několik let vyšlapány, úprava chodníků -povrch a dodržování základů hygieny pro majitele psů
- vybudovat pěší zónu na L břehu mezi mosty vč. cyklostezky, vykoupit části pozemků podél Jílovského potoka pro pěší od Ovčí lávky až k ČPoště
- Zprovoznit chodník od křižovatky Rudolfova-Na Vyhlídce. Řidiči zde jezdí jak dobytci a děti nemají žádný chodník kam před nimi utéct. Denně mi zde chodí do školy a bojím se o ně.
- Zrušit soutěž o lávku pro pěší u železničního mostu a vyhlásit novou. Člověk co to posuzoval je buď idiot, ignorant, nebo uplacenej. Děčín je historické průmyslové město a taková zrůdnost přece nemůže být ve městě realizována. Vytáhnout na ulici a bez soudu zastřelit toho kdo schválil stavbu lávky nad nákladovým nádražím. Vypadá hrozně a její provoz bude tak nákladný, že buď sama spadne, nebo se bude do 20 let předělávat. Realizovat lépe značené přechody pro chodce ve městě. Doplnit lávku pro pěší u mostu a kruhového objezdu u lidlu. Lidi tam někdy pobíhají jako ovce. A případně tuhle lávku protáhnout až k autobusovému nádraží, výrazně by se zkrátilo spojení na nový most pro pěší a lidi přes nádraží. Nařídit vyhláškou nošení reflexních pásků i ve městě.
- Zřídit chodník na Starém městě od železničního přejezdu směrem do Křešic. Lidé zde často chodí pěšky.

BEZPEČNOST PĚŠÍCH

- Absence přímého napojení hlavní nádraží - Děčín I (změní nově plánovaná lávka pro pěší a cyklisty). Neodpovídající stav (poškozený povrch) chodníků v centrální části města. Nevhodné vedení pěší dopravy v oblasti autobusového nádraží (nutnost zdlouhavého obcházení). Nedostatečná bezpečnost na pěších trasách vedoucích skrze městské parky (zejména park u OD Albert, Podmokly; kriminální aktivita).
- bezpečnost chodců - více světelných přechodů, hl. na frekventovaných silnicích př. Teplická ul., u hl. nádraží, na Masarykově nám. apod.
- Bezpečnostní situace při průchodu Podmokly po setmění
- dát přechody mimo kruhové objezdy
- dávat na sebe pozor, neznamená, že když jsou chodci, že mají všude přednost.

- chodci by mohli začít koukat kolem sebe..nemají absolutní přednost, jak si myslí..
- chodci málo používají reflexní prvky
- Chodec na přechodu neni Bůh!
- Chtělo by to víc osvětlených přechodů.
- Lépe osvětlené přechody! Nedělat přechody v zatáčkách!!!!! Mnohdy opravdu není vidět!!!
- máme krásné město, upravené, problém lokalit Podmokly, kde chodí má dospívající dcera sama a podchod u Lidlu, kde chodí z tenisu. Potřeba řešit nepříjemné osoby v blízkosti nádraží a Prokopa Holého, před Korálem, v parku u Alberta - občané pod vlivem drogy nebo alkoholu, nebezpeční, agresivní.
- Na Vilsnické spojce vedle Lidlu postavit pro chodce nadchod nebo podchod. Tento úsek je velice nebezpečný pro pěší. Nevím proč už ho ŘSD nezahrnulo do plánů při výstavbě spojky. Je to obrovská chyba!!!!
- některé pěší cesty jsou večer/v noci neosvětlené - snížená bezpečnost, např. přístupy na Nový most
- Nemohlo by na mostě přes železniční trať do loubského přístavu (Vokolkova ul.) být umístěno podél chodníku zábradlí nebo madlo v zídce u chodníku? Je to cesta do školy, školek, cesta pro mnohdy špatně chodící a nemocné směrem k nemocnici a od nemocnice, přesto je zejména v chladnémobdobí roku bezmála o zabití, vzhledem k tunelu pod chodníkem cesta namrzá při sebemenší mlze nebo vlhkosti a teplotách už i jen kolem nuly, kdy lidé led ani nečekají. V zimě je chodník neschůdný úplně a lidé se snaží procházet sněhem při kraji vozovky po druhé straně, kde bývá navátý. Tento úsek prakticky nejde obejít, jde o jedinou přístupovou trasu od zastávky MHD/28.října) ke škole (Vrchlického, MŠ Riegrova, TYlova),pro občany z okolí Střelnice cesta k lékařům v nemocnici.
- Pěší by měli býti více vybavení reflexními proužky.Prechod pro chodce u kruhového objezdu nad hypernovou výjezd směrem na kruhový objezd pod pivovarem.U tohoto kruhového objezdu je nedostatečné osvětlení.Dochazi k oslnění od světel u kruhového objezdu a na výjezdu pak v noci špatně oblečený chodec je problém !!
- promyšlené vysazování zeleně v zastavěných oblastech, ve velkých vedrech častější kropení silnic, důkladnější kontroly rozbitých chodníků a jejich opravy, vyřešení přechodů u Hlavního nádraží (mezi Grandem a prvním kruhovým objezdem na Labském nábřeží nelze rozumně přejít ulici Čsl. mládeže)
- Ulice Březová je velmi nebezpečná pro děti, které chodí do školy, přechod je skoro v křižovatce, není zde ani semafor ani zpomalovací retardéry. Většina aut ani dětem nezastaví a jezdí někdy velmi rychle.
- Uvítal bych posílení pěších policejních hlídek v noci i ve dne.
- V Boleticích u školy a autobusové zastávky mám strach nechat syna. Proto nejezdí autobusem. Auta se řítí po Kamenné ul. velkou rychlostí.
- V okrajových částech města často nefunguje veřejné osvětlení, cesta pro pěší po okraji silnice je nebezpečná
- velice nebezpečné jsou přechody hned za kruhovým objezdem, nebezpečné je to jak pro řidiče tak pro chodce
- Více bezpečnějších chodníků pro děti
- zlepšit stav chodníků, zprůchodnit množství zkratek, čistota, bezpečnost, syn chodí z domova do školy pěšky přes louku - musí si nosit holinky a poté se přezouvá, Mánesova, V zahradách neprůchodné, cesta do školy Na stráni velmi nepezpečné několikeré přecházení, také nebezpečné přecházení Sládkova - Čsl.armády - Nerudova, hlavní tahy na Letnou, Želenic, Kamenickou zřídit pojízdné chodníkové pásy směrem nahoru
- zajistit bezpečí okolí škol, syn brzy začne jezdit do školy autobusem a měl by chodit parkem u Hypernovy nejkratší cestou, bohužel o bezpečnosti v tomto parku pochybuji a tudíž mu musím vysvětlovat cestu oklikou, která mu zabere mnohem více času a více přecházení přes velmi frekventované silnice
- V místě bydliště:Kamenická 150, Děčín II, je přechod k zastávce MHD-konečná autobusu č.1. Je velmi nebezpečný! Nijak zvlášť, kromě cedule !přechod" neoznačený. Auta se zde řítí z Kamenické bez malé

ochoty stavět hned na začátku města u přechodu a ven z města (Kamenické) ze stejné ochoty zastavit u přechodu chodci. Přecházejí zde děti a všichni z obytné zóny Kamenická. Své dítě posílám raději na přechod ul. Liliová - ze strachu! Upravit tento přechod na bezpečný je víc než alarmující!!!!

VYBAVENÍ, DOPLŇKOVÁ INFRASTRUKTURA PRO PĚŠÍ

- Chybí zeleň, klidné a bezpečné zóny, chrániče chodníků bránící vjezdu automobilů, chybí také přehledné značení a co chybí úplně, jsou VÝLUČNĚ PĚŠÍ ZÓNY. Jako by to jen bylo procházet se např. podél jílovského potoka či po lávce přes Labe a nebýt při tom otráven automobilovou dopravou.
- chybí odpadkové koše
- lavičky v Bynově i ve městě.
- Lépe osvětlené přechody! Nedělat přechody v zatáčkách!!!!! Mnohdy opravdu není vidět!!!
- Málo laviček ve městě a jeho okolí.
- málo pěších zon
- málo přechodů
- málo semaforů
- málo "svítících" přechodů, málo zbrzďovacích pruhů před přechody
- Na Starém Městě nejsou žádné semafory, ani zpomalovací retardéry.
- Nejsou osvětlené všechny přechody, chybí značky.
- Osvětlené přechody
- Podobné jako silnice. Chodníky jako po válce, špína a prach (kromě centra). Když kolem Vás projede auto, je to o udušení. O opravu panelky za kaplí (cca 100 m) jsem prosil starostu před 15 lety. Nesvítí tam světlo, v zimě laguna vody a spoje panelů znemožňují chůzi. O jízdě kočárků ani nemluvě. Tenkrát na to prý nebyly peníze. Dodnes se tam nic nezměnilo. Prosím, zkuste ji opravit. Nemusí to být honosná dálnice. Chodí tam dost lidí všeho věku ze Želenic na Stráň atd. Je to jediná krásná cesta do Podmokel. U chodníků obecně postrádám zeleň chránící před prachem i provozem. Přechody pro chodce a semafory – krátké časové intervaly na přechodech. Chudáci děti nebo důchodci. U semaforů by byly vhodné inteligentní prvky… Ve městě chybí relaxační pěší zóna BEZ AUT. Podmokly se modernizují způsobem výměny asfaltu za kámen. Proč je neozeleníte a auta nevyhodíte? Atd.
- Prosím lepší osvětlení přechodů pro pěší. Semafory u přechodu pro pěší před budovou hlavního nádraží!
- přehlednější přechody pro chodce
- Přechody
- Retardéry, snížená rychlost anebo semafory u vytipovaných přechodů pro chodce (např. přechod cestou z DC 1 ke Kauflandu - zde s kočárkem přecházet je o život nebo přechod u Magistrátu v DC 1 atp.) V některých lokalitách je přechodů příliš málo, anebo dokonce úplně chybí - např. absolutně nepochopitelné je, že u Domova pro seniory na Kamenické ulici chybí přechod !!! Senioři, kteří jdou na zastávku tak doslova hrají vabank...Málo přechodů je též na Litoměřické ulici (pouze 2) a to samé na Labském nábřeží - u autobusové zastávky chybí přechod, lidé vystoupí a pokud bydlí naproti musí přebíhat anebo jít nesmyslně přes půlku nábřeží na přechod.
- Slyšel jsem několik žen, které by chtěly večer (když děti spí) běhat po cyklostezce, ale bojí se, není osvětlená.
- Stavební zklidněňující prvky (opatření) na veřejných komunikacích v místě velkého pohybu pěších.
- udělat lavičky
- udělat nové trasy pro turisty
- udělat u nádraží světelná semafor který se osvědčil , aby lidi nechodili po ulici jako ovce
- Uvítala bych osvětlení všech prechodu.
- V lesoparku pod Kvádrbergem chybí pouliční lampy - nelze jím jít za tmy. Nepořádek na chodnících. Někde se stále nacházejí dlouhodobě neudržované a rozbité chodníky, přes které sotva projde důchodce o berlích či matka s kočárkem.

- V okrajových částech města často nefunguje veřejné osvětlení, cesta pro pěší po okraji silnice je nebezpečná
- více informačních cedulí o tom, kde se právě nacházíme, rozvoj turistiky
- více laviček prosím
- Více osvětlených přechodů.
- Více přechodů
- Více světelných přechodů.
- více přechodů a semaforů
- více turistických cest
- více výrazně osvětlených přechodů
- více zeleně
- Výraznější osvětlení přechodů
- zajistit nové nebo alespoň fungující stávající osvětlení :-(
- Uvítala bych více přechodů.
- Přechody
- zavedení více přechodů se semafory
- zřetelné přechody pro chodce
- zvýraznit přechody pro chodce
- Zvýšit bezpečnost, opravit chodníky a přechody. Více semaforů na přechodech, nasvětlení přechodů.
- zvýšit počet přechodů na hlavních tazích a zrušit přechody těsně u kružáků

BEZBARIÉROVOST

- Až s kočárkem jsem zjistila, jak obtížné je zdolávat vysoké obrubníky u chodníků.
- bezbariérovost
- Hrozný stav chodníků v celém městě, v Boleticích nejsou nájezdy pro vozíčkáře
- Je třeba zlepšit bezbariérovost. Pohybu pěších by významě přispělo zklidnění motorové dopravy na Labském nábřeží. Navrhuji absolutní přednost pěších na vyznačených přechodech pro chodce. Stále chybí v Děčíně mnoho km chodníků. Smutné je, že na doplnění chybějících chodníků není pamatováno ani v rámci revitalizace městských částí (doložitelná zkušenost z Březin).
- málo bezbariérových chodníků - nájezdy
- opravit chodníky, často chybí nájezdy pro kočárky i u novějších přechodů, s kočárkem se obecně po městě chodí velmi špatně
- řešit bezbariérovost komunikací, např. přechod 2.polské armády, Riegrova u gymplu atd.

OSTATNÍ ODPOVĚDI

- chodim pššky pořad
- Chodník
- jen na prechodech
- Kozí dráhu by možná bylo možné obnovit, pokud by na náměstí Míru byla cedule, kudy na Hlavní nádraží, pro posunování musí kolej stačit ke křižovatce, tam by bylo fajnu cestu zcela uvonit motoristů a pěším.
- Lepe zajistit aby auta nejezdili tam kde je pesi
- Na přechodech bez světel se snažit shromáždit a ne přecházet v zástupu.
- Naštěstí je tu skoro vše v dochozí vzdálenosti.
- ne
- nemají absolutní přednost,to si musí uvědomit...
- nemám
- neohleduplnost řidičů
- neomezovat chodce cyklistickými stezkami

- neskákat do cesty
- nevím
- Občas jezdím autem,mnohem více vlakem a busem,ale uplně nejvíc chodím rád pěšky.Dívám se jak jsou značeny cesty pro chodce.Na rozcestníky umístit tip na výlet pro mimoměstské.
- ok
- Pesi doprava je podle mne dostacujici.
- Dobré
- Pěší beru spíše z pohledu řidiče, neboť se pěšky v rámci města tolik nepohybuji a když, nemám nikde problém. Co mě ale tíží je velké množství přechodů pro chodce. Nejhorší je to v oblasti MAsarykova náměstí - Tyršovy ulice kdy je 400m 5 přechodů pro chodce, z toho pouze jeden je světelný. Toto způsobuje ve špičkách a při uzavírce nového mostu např. z důvodů nehody a pod. problém, neboť chodci se pohybují rozcouraně a auta a chodci v podstatě zipují. Přechod u budovy okresního soudu by se dle mého názoru měl přebudovat a zřídit se pro pěší podchod. Přechod u zastávky Tyršova směr Tyršův most zrušit, nebo doplnit o světelnou signalizaci SYNCHRONIZOVANOU s přechodem u zastávky v opačném směru. Problematické se rovněž ukazují přechody u kruhových objezdů, které jsou příliš blízko výjezdu z kruhového objezdu. Předpokládám že jsou dle platných norem, protože to není věcí pouze Děčína, ale již několikrát se stalo že se rozhlížím vlevo jestli nemám dát přednost vozidlu jedoucím po kruhovém objezdu a auto přede mnou brzdí a pouští chodce. Dopravní nehodu jsem v této situaci nezavinil, situace to ale není příjemná a obtížně se odhaduje s ohledem na reakce řidiče přede mnou.
- Pěší by měli býti více vybavení reflexními proužky.Prechod pro chodce u kruhového objezdu nad hypernovou výjezd směrem na kruhový objezd pod pivovarem.U tohoto kruhového objezdu je nedostatečné osvětlení.Dochazi k oslnění od světel u kruhového objezdu a na výjezdu pak v noci špatně oblečený chodec je problém !!
- Pěší člověk byl v Děčíně odsouzen k zániku už před mnoha lety....a další vývoj to jen potvrzuje.
- Posunutí přechodů od kruhových objezdů, které je nebezpečně blízko. Větší osvěta o přecházení chodců(chodec nemá absolutní přednost). Větší iniciativa městských strážníků u přechodů - prevence pro chodce, ne šikanu řidičů.
- promyšlené vysazování zeleně v zastavěných oblastech, ve velkých vedrech častější kropení silnic, důkladnější kontroly rozbitých chodníků a jejich opravy, vyřešení přechodů u Hlavního nádraží (mezi Grandem a prvním kruhovým objezdem na Labském nábřeží nelze rozumně přejít ulici Čsl. mládeže)
- ukáznit
- Uprednostnit pohodlnou chuzi mestem oproti autum.
- V chodniku
- viz č.2
- Zlepšit výuku a vzdělanost chodců ohledně přecházení na přechodech - o tom, že neplatí absolutní přednost
- Zrušit soutěž o lávku pro pěší u železničního mostu a vyhlásit novou. Člověk co to posuzoval je buď idiot, ignorant, nebo uplacenej. Děčín je historické průmyslové město a taková zrůdnost přece nemůže být ve městě realizována. Vytáhnout na ulici a bez soudu zastřelit toho kdo schválil stavbu lávky nad nákladovým nádražím. Vypadá hrozně a její provoz bude tak nákladný, že buď sama spadne, nebo se bude do 20 let předělávat. Realizovat lépe značené přechody pro chodce ve městě. Doplnit lávku pro pěší u mostu a kruhového objezdu u lidlu. Lidi tam někdy pobíhají jako ovce. A případně tuhle lávku protáhnout až k autobusovému nádraží, výrazně by se zkrátilo spojení na nový most pro pěší a lidi přes nádraží. Nařídit vyhláškou nošení reflexních pásků i ve městě.
- zrychlit revitalizaci,město je rozkopané zdržuje to dopravu

PŘÍLOHA Č. 10 Kartogramy intenzit dopravy z dopravního modelu

10.1 Stávající stav 2018 – automobilová doprava, vozidla za 24 hodin

10.2 Stávající stav 2018 – nákladní doprava, vozidla za 24 hodin

Gateway to solutions

Plán udržitelné mětské mobility města

DOPRAVNÍ MODEL MĚSTA DĚČÍN

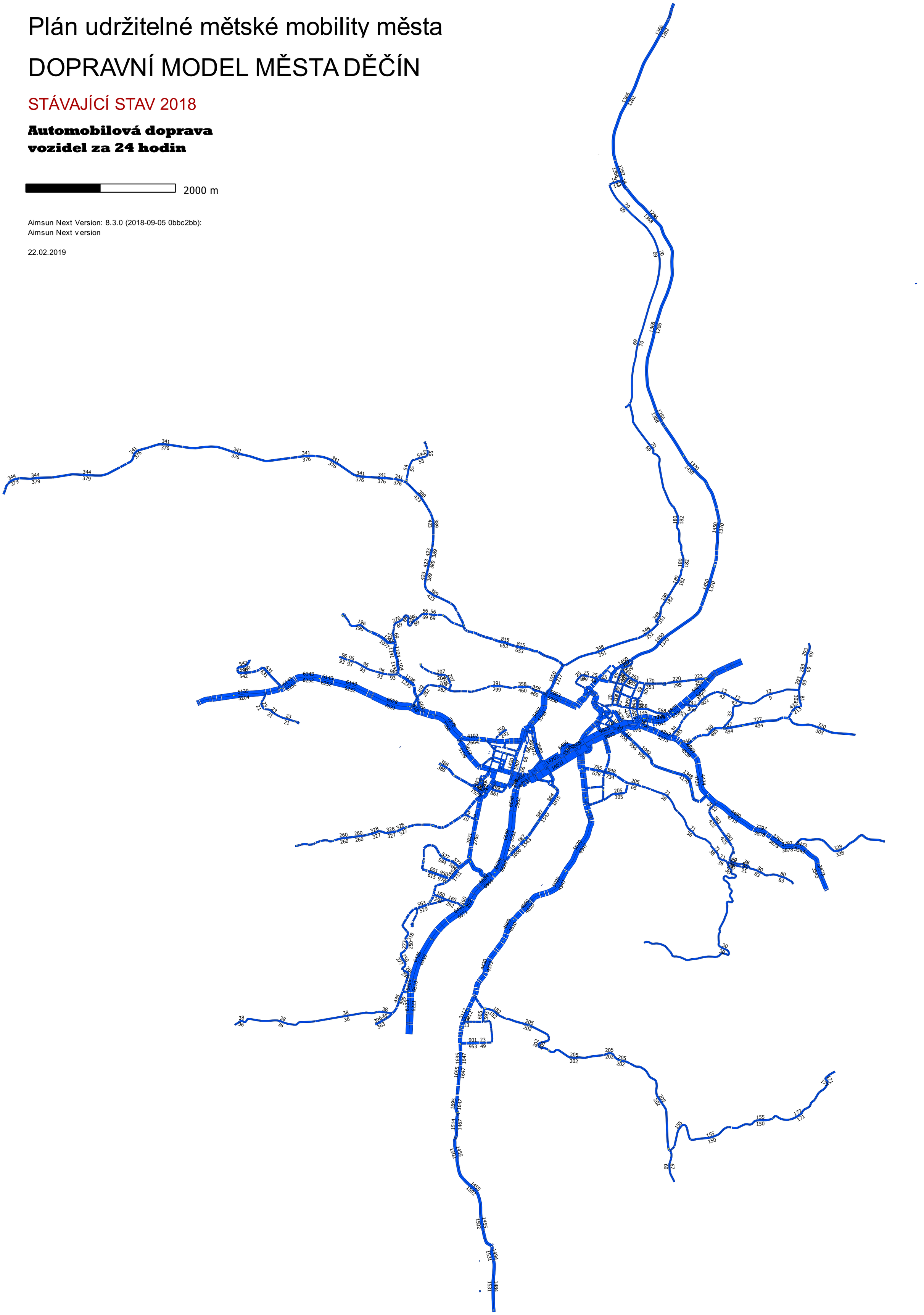
STÁVAJÍCÍ STAV 2018

Automobilová doprava
vozidel za 24 hodin

2000 m

Aimsun Next Version: 8.3.0 (2018-09-05 0bbc2bb):
Aimsun Next version

22.02.2019



Plán udržitelné mětské mobility města

DOPRAVNÍ MODEL MĚSTA DĚČÍN

STÁVAJÍCÍ STAV 2018

Nákladní doprava
vozidel za 24 hodin

2000 m

Aimsun Next Version: 8.3.0 (2018-09-05 0bbc2bb):
Aimsun Next version

22.02.2019

PŘÍLOHA Č. 11 Schéma dopravní obslužnosti území veřejnou hromadnou dopravou

Gateway to solutions


DĚČÍN
PROSTŘEDNÍ ŽLEB
HORNÍ ŽLEB
PŘIPEŘ
JALOVČÍ
BĚLÁ
ČECHY
LOUBÍ
NOVÉ MĚSTO
STARÉ MĚSTO
PODMOKLY
LETNÁ
DOLNÍ OLDŘICHOV
HORNÍ OLDŘICHOV
POPOVICE
ROZBĚLESY
KRÁSNÝ STUDENEC
VÁCLAVOV
CHROCHVICE
CHMELNICE
VILSNICE
KŘEŠICE
CHLUM
BŘEZINY
BECHLEJOVICE
FOLKNÁŘE
Děčín hl. n.
Děčín-Prostřední Žleb
Děčín-Přípeř
Děčín-východ
Děčín-Staré Město
Křešice u Děčína
Březiny u Děčína
Vilsnice
Hlavní nádraží
Autobusové nádraží
Labe
Ploučnice
Kamenická
Loubská
Teplická
Masarykovo nám.
Tyršův most
Labské nábř.
Zámecký rybník
17. listopadu
Nám. 5.května
Březová
Obloukova
Staré město
Žerotínova
Výtopny
Pivovar
U pivovaru
U divadla
Prokopa Holého
Nemocnice
Pod Nemocnicí
Myslbeková
Nádraží
Narex
Škola
Liliová
Kaufland
Východní nádraží
Armex
U hřbitova
Slovanka
Karned
Kolonie
Březiny, Libverda
Březiny, škola
Březiny, hor.
Březiny
Křešice ČSPL učiliště
Křešice Fruta
Křešice Loděnice
Křešice škola
Křešice, U přejezdu
Přípeř
Jalůvčí, rozc.
Jalůvčí
Loubí, I
Loubí, překladiště
Ludvíkovice, ČSAD
Hřensko (Bad Schandau)
Podskalí
Bělá
Natura
Kovárna
Čechy
Škrabky
U pomníku
Netex
U zámečku
Kovočas
Vojanova
Růžek
Žlíbek
Horní Oldřichov
Pod lesem
Letná
Bukurešťská
U průmyslovky
Slovanská
Hlavní nádraží
U Kaple
Husitská
Ferox
Alusuisse
Kovošrot
Diana
Bažantnice
Dopravní podnik
Želenice
Kozinova
Žatecká
Želenická
Pošta
Kosova
Kotva
Chrochvice
Krásný Studenec
U tabule
Na skluzu
Vodárna
Na stráni
Mošnov
Vilsnice, záv.
Ústí n. L.
Křešice škola
Březiny
Březiny, škola
Březiny, hor.
Bechlejovice
Chlum
Folknáře
Folknářská
Hřbitovní
Krokova
Kosmonautů
Českolipská
Benešovská
Libereckа
Krajná
Zahradní
Zelená
Roudnická
Husitská
Dělnická
Práce
Litoměřická
Vítězství
Průchodní
Kilianova
Potoční
Vilsnická
Hasičská
Hřbitovní
Loubská
Kamenická
Lužická
Labské nábřeží
Dráždanská
Saská
Sněžnická
Na Vyšinách
Bělská
Na Hrázi
Jelení
Oldřichovská
Bynovská
Jílovský p.
Teplická
Sofijská
Moskevská
Pivovarská
Tyršova
Zámecká
Zahradní
Krajná

PŘÍLOHA Č. 12 Obraty cestujících v MAD na jednotlivých zastávkách

Gateway to solutions

Počet uskutečněných nástupů na zastávkách MAD na území Děčína za období říjen 2018.

Název zastávky	Počet nástupů
Hlavní nádraží	81705
Myslbekova	59260
Tyršova	39219
Masarykovo nám.	30739
Prokopa Holého	27565
U zámečku	16434
Aut. nádraží	16110
Oblouková	15659
Želenická	13467
Výtopny	13431
Kozinova	10452
Boletice-sídl.	10337
Boletice-Lid.dům	10286
Březiny	10151
U školy	9600
Liliová	8661
Bynov-škola	7687
Boletice-Koruna	7480
Bynov	7311
Růžek	7216
Želenice	7148
Teplická	6911
Kaufland	5851
Narex	5334
Nemocnice	5151
Kamenická	4650
Zámecký rybník	4455
Pošta	4432
Žerotínova	4385
Březová	4154
Žatecká	3661
Libverda	3449
Pivovar	3154
Kovočas	2973
Bažantnice	2881
Husitská	2749

Název zastávky	Počet nástupů
Tyršův most	2621
Chrochvice	2605
Žlíbek	2572
Boletice-škola	2471
Letná	2458
Nebočady	2356
Křešice-škola	2323
Fruta	2233
Nám.5.května	2121
U průmyslovky	2033
28.října	2025
Alusuisse	1959
Horní Oldřichov	1834
Netex	1736
Staré Město	1675
ČSPL učiliště	1673
Krásný Studenec	1633
U pomníku	1524
Slovanská	1495
Jalůvčí,rozc.	1492
Bělá	1438
Na stráni	1349
Kovošrot	1306
Labské nábř.	1284
Pod Nemocnicí	1232
U divadla	1176
Kovárna	1163
Vodárna	1160
Karned	1141
Natura	1091
Kolonie	1015
Jalůvčí	996
U přejezdu	927
17. listopadu	907
Ferox	874
Škrabky	868

Název zastávky	Počet nástupů
U tabule	846
Armex	831
Desta	819
Folknáře	748
Lesná	674
Pod lesem	626
Loubí,překladiště	613
U pivovaru	524
Velká Veleň	446
Čechy	430
Východní nádraží	423
U hřbitova	409
U Kaple	345
Folknářská	340
Maxičky	338
Na skluzu	228
Slovanka	204
Vojanova	187
Přípeř	180
Kamenná	167
Kotva	158
Dopravní podnik	138
Loděnice	131
Loubí,I	126
U mostu	112
Nářadí	94
Lesní mlýn	92
Zotavovna	77
Podskalí	51
Boletice-hřbitov	42
Loubí,II	41
Loubí,IV	31
Loubí,III	13
Bukurešťská	9
Kosova	5

PŘÍLOHA Č. 13 Výsledky nehodovosti na území města

13.1 Přehled dopravních nehod

13.2 Přehled dopravních nehod s chodci

13.3 Přehled dopravních nehod s cyklisty

13.4 Místa se zvýšenou nehodovostí

Gateway to solutions

hranice města

dopravní nehody

- smrt
- těžké zranění
- lehké zranění

jádrový odhad hustoty (r=100m)

počet nehod/100m2

- 0 - 16
- 17 - 69
- 70 - 250

HaskoningDHV CZ, s.r.o.
prosinec 2018

0 250 500 1 000
metry

Plán udržitelné městské mobility Děčín

1. Přehled dopravních nehod 2007-2017

hranice města

dopravní nehody

- smrt
- těžké zranění
- lehké zranění
- hmotná škoda

jádrový odhad hustoty (r=100m)

počet nehod/100m2

- 0 - 2
- 2 - 5
- 5 - 17

HaskoningDHV CZ, s.r.o.
prosinec 2018

0 250 500 1 000
metry

Plán udržitelné městské mobility Děčín

2. Přehled dopravních nehod s chodci 2007-2017

hranice města

dopravní nehody

- smrt
- těžké zranění
- lehké zranění
- hmotná škoda

jádrový odhad hustoty (r=100m)

počet nehod/100m2

- 0 - 0,5
- 0,5 - 1,3
- 1,3 - 4

HaskoningDHV CZ, s.r.o.
prosinec 2018

0 250 500 1 000
metry

Plán udržitelné městské mobility Děčín

3. Přehled dopravních nehod s cyklisty 2007-2017

13
10
11
9
5
13
18
5
20
6
5

hranice města

nehodová místa (počet nehod)

všechny, jen zranění > 10

chodci, všechny > 5

HaskoningDHV CZ, s.r.o.
prosinec 2018

0 250 500 1 000
metry

Plán udržitelné městské mobility Děčín

4. Místa se zvýšenou nehodovostí 2007-2017

PŘÍLOHA Č. 14 Výsledky emisních a hlukových zátěží

14.1 Emisní tok oxidu dusičitého města Děčína (silniční a železniční doprava, rok 2018)

14.2 Síť referenčních bodů pro imisní modelování

14.3 Průměrná roční koncentrace NOx z dopravy [µg/m3]

14.4 Průměrná roční koncentrace NO2 z dopravy [µg/m3]

14.5 Maximální hodinové koncentrace NO2 z dopravy [µg/m3]

14.6 Maximální denní osmihodinový průměr CO z dopravy [mg/m3]

14.7 Průměrná roční koncentrace PM10 z dopravy [µg/m3]

14.8 Maximální denní koncentrace PM10 z dopravy [µg/m3]

14.9 Průměrná roční koncentrace B(a)P z dopravy [ng/m3]

14.10 Průměrná roční koncentrace CO2 z dopravy [mg/m3]

14.11 Hluková mapa města Děčín pro silniční dopravu ve dne v roce 2018

14.12 Hluková mapa města Děčín pro silniční dopravu v noci v roce 2018

14.13 Hluková mapa města Děčín pro železniční dopravu ve dne v roce 2018

14.14 Hluková mapa města Děčín pro železniční dopravu v noci v roce 2018

14.15 Hluková mapa fasád budov města Děčín pro silniční dopravu ve dne v roce 2018

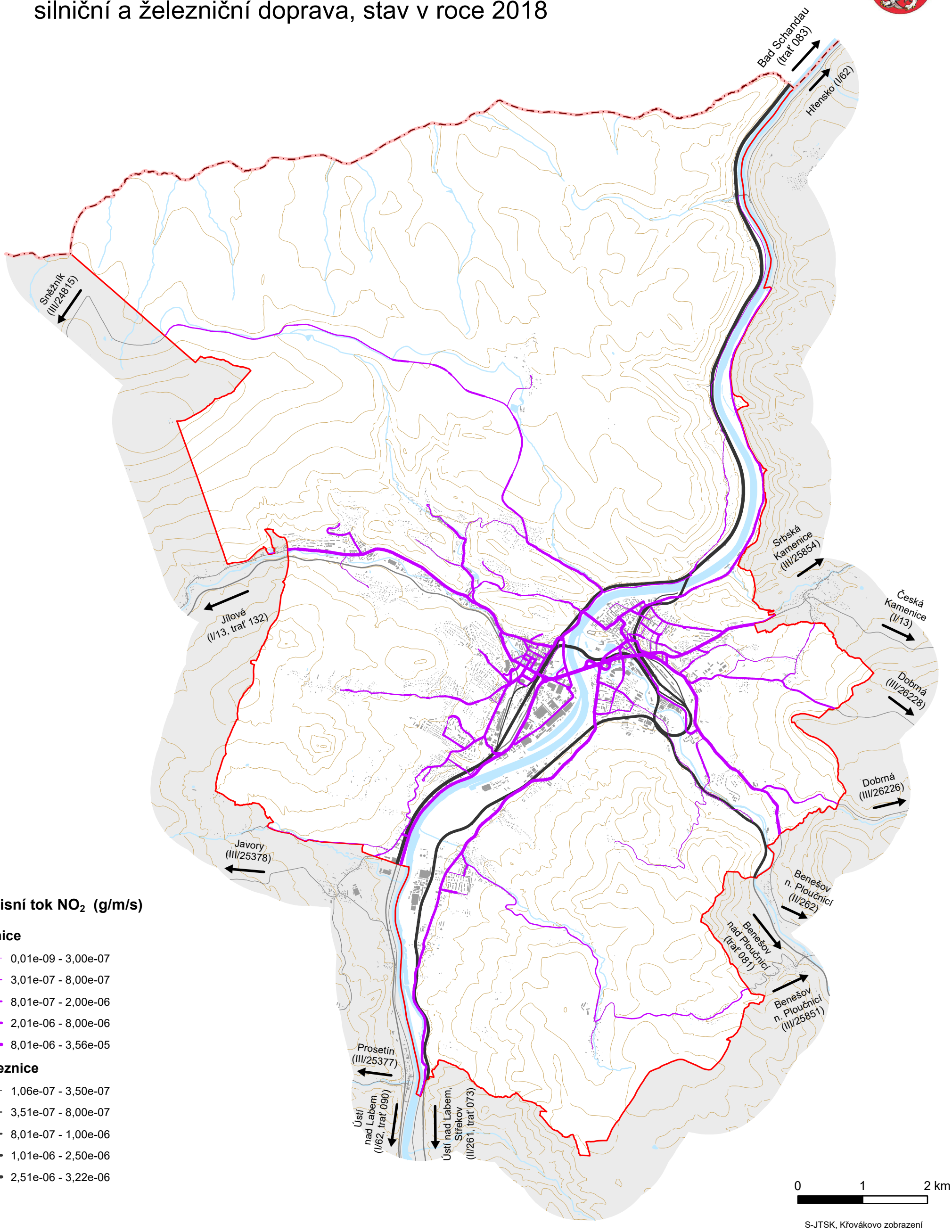
14.16 Hluková mapa fasád budov města Děčín pro silniční dopravu v noci v roce 2018

14.17 Hluková mapa fasád budov města Děčín pro železniční dopravu ve dne v roce 2018

14.18 Hluková mapa fasád budov města Děčín pro železniční dopravu v noci v roce 2018

EMISNÍ TOK OXIDU DUSIČITÉHO

silniční a železniční doprava, stav v roce 2018



Emisní tok NO_2 (g/m/s)

Silnice

- 0,01e-09 - 3,00e-07
- 3,01e-07 - 8,00e-07
- 8,01e-07 - 2,00e-06
- 2,01e-06 - 8,00e-06
- 8,01e-06 - 3,56e-05

Železnice

- 1,06e-07 - 3,50e-07
- 3,51e-07 - 8,00e-07
- 8,01e-07 - 1,00e-06
- 1,01e-06 - 2,50e-06
- 2,51e-06 - 3,22e-06

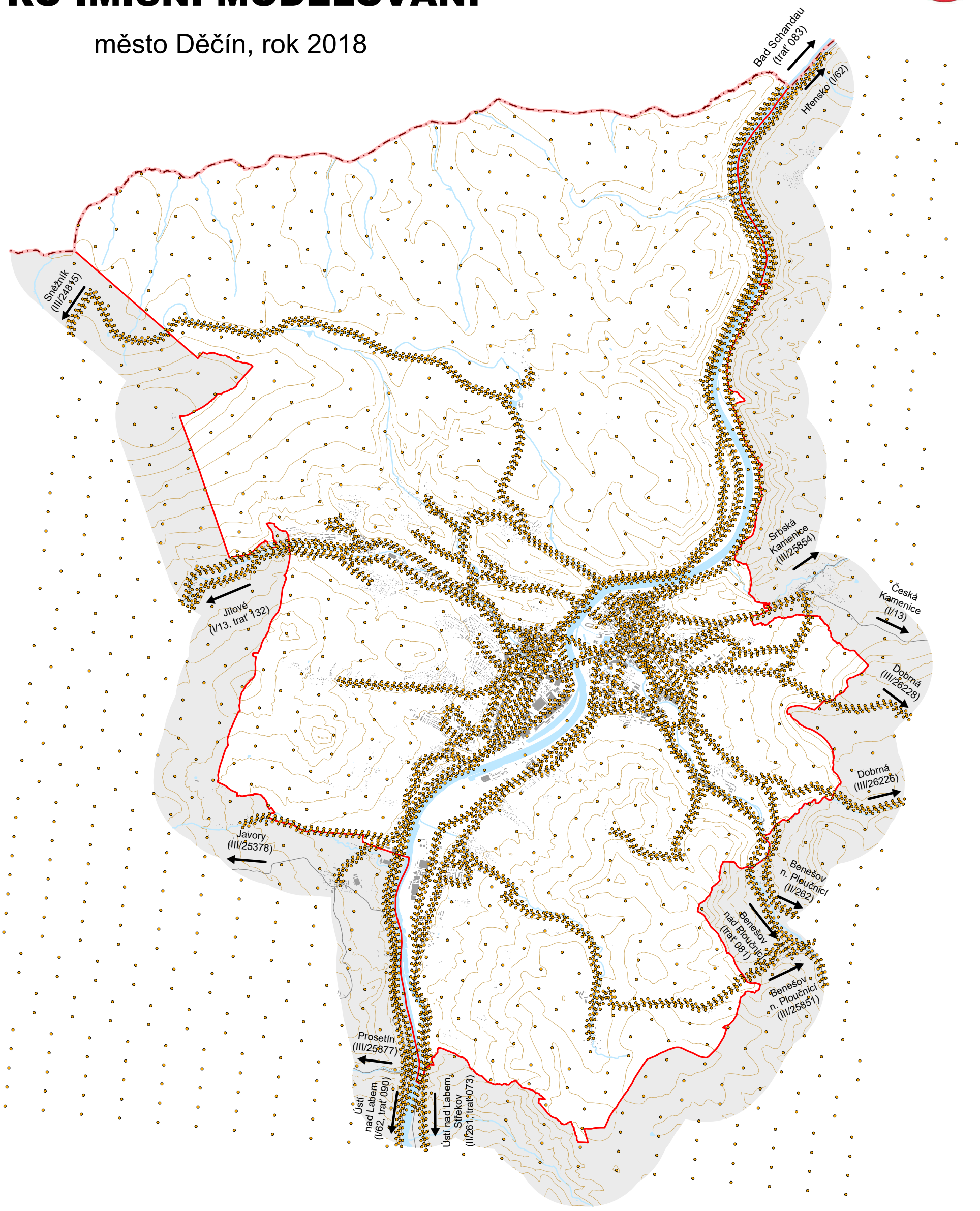
Data:
Výpočty emisní produkce - CDV v.v.i., 2019.
Podklady:
Dopravní model - HaskoningDHV s.r.o., 2019;
Údaje o železniční dopravě - SŽDC, 2018;
Magistrát města Děčín 2019; VÚV TGM v.v.i., 2010.

Autoři:
Eva HAVLÍČKOVÁ, Zdeněk HEJKAL
Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.

CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU

SÍŤ REFERENČNÍCH BODŮ PRO IMISNÍ MODELOVÁNÍ

město Děčín, rok 2018



referenční bod

0 1 2 km

S-JTSK, Křovákovo zobrazení

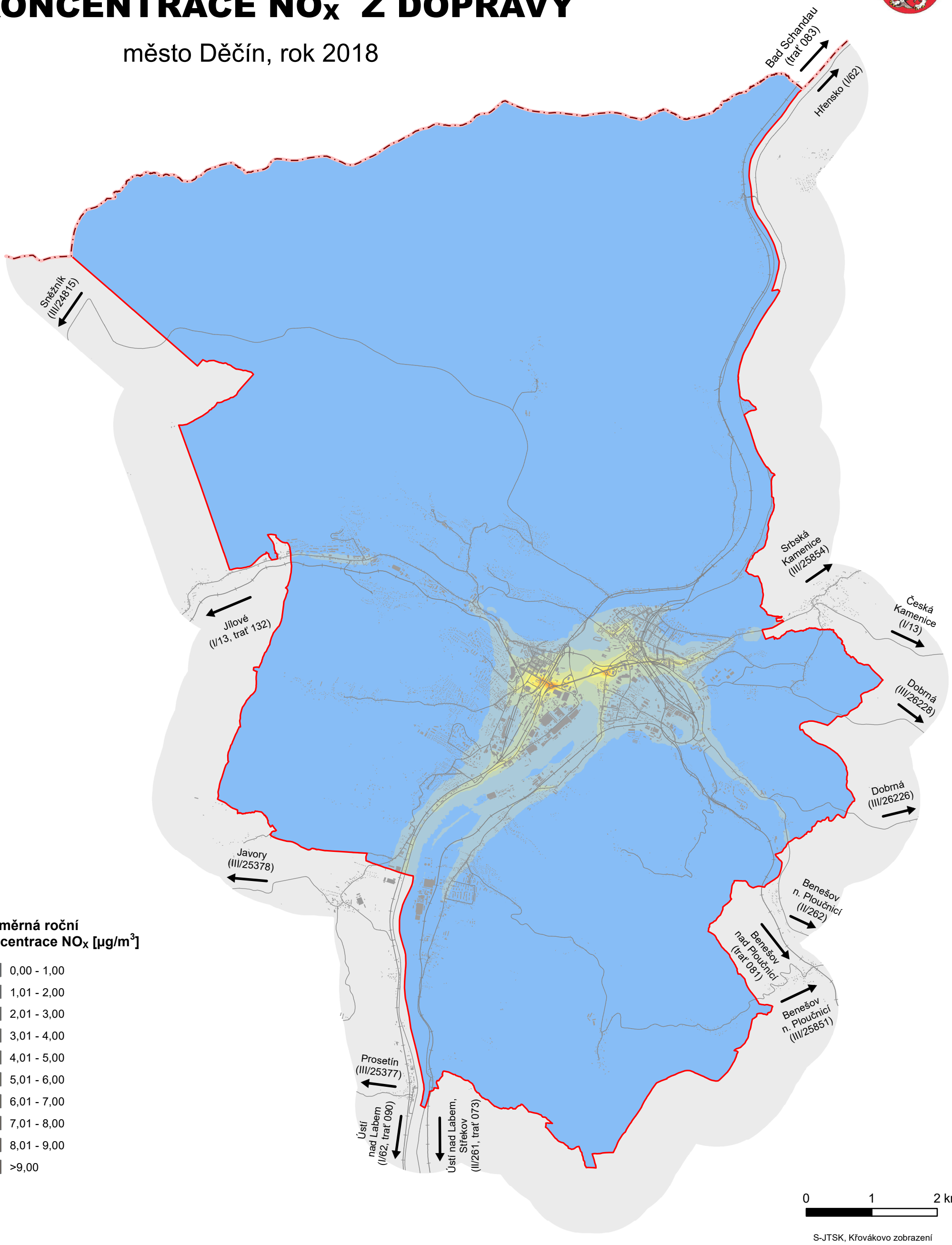
Data:
HaskoningDHV s.r.o., 2019
SŽDC, 2018
Česko-saské přístavy s.r.o., 2019
Magistrát města Děčín 2019
VÚV TGM v.v.i., 2010
Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.

Autoři:
Jiří JEDLIČKA, Zdeněk HEJKAL
Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.

CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU

PRŮMĚRNÁ ROČNÍ KONCENTRACE NO_X Z DOPRAVY

město Děčín, rok 2018



Průměrná roční koncentrace NO_X [µg/m^3]

- 0,00 - 1,00
- 1,01 - 2,00
- 2,01 - 3,00
- 3,01 - 4,00
- 4,01 - 5,00
- 5,01 - 6,00
- 6,01 - 7,00
- 7,01 - 8,00
- 8,01 - 9,00
- >9,00

S-JTSK, Křovákovo zobrazení

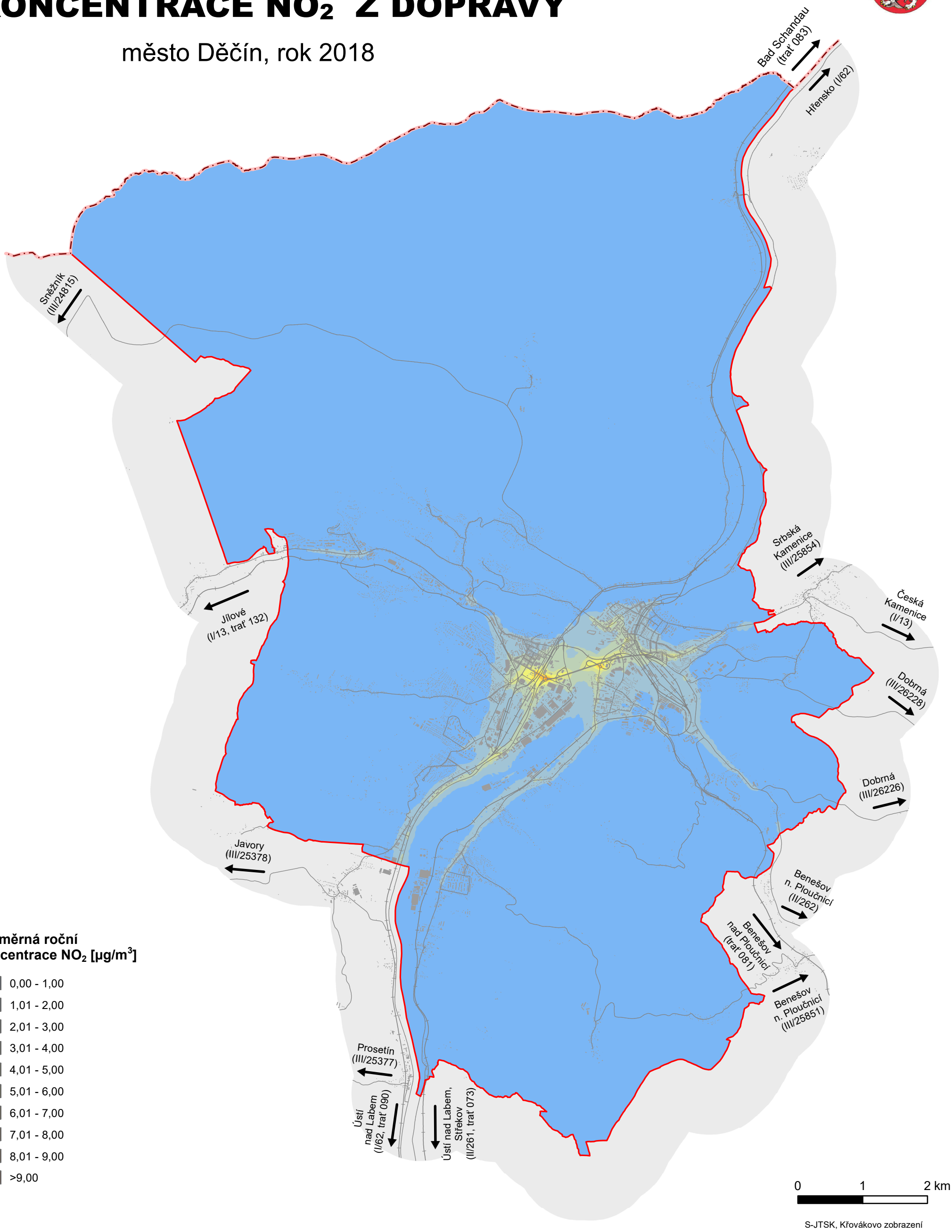
Data:
Imisní model - CDV v.v.i., 2019
Podklady:
Dopravní model - HaskoningDHV s.r.o., 2019;
Údaje o železniční dopravě - SŽDC, 2018; Česko-saské přístavy s.r.o., 2019
Magistrát města Děčín 2019; VÚV TGM v.v.i., 2010.

Autoři:
Jiří JEDLIČKA, Zdeněk HEJKAL
Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.

CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU

PRŮMĚRNÁ ROČNÍ KONCENTRACE NO_2 Z DOPRAVY

město Děčín, rok 2018



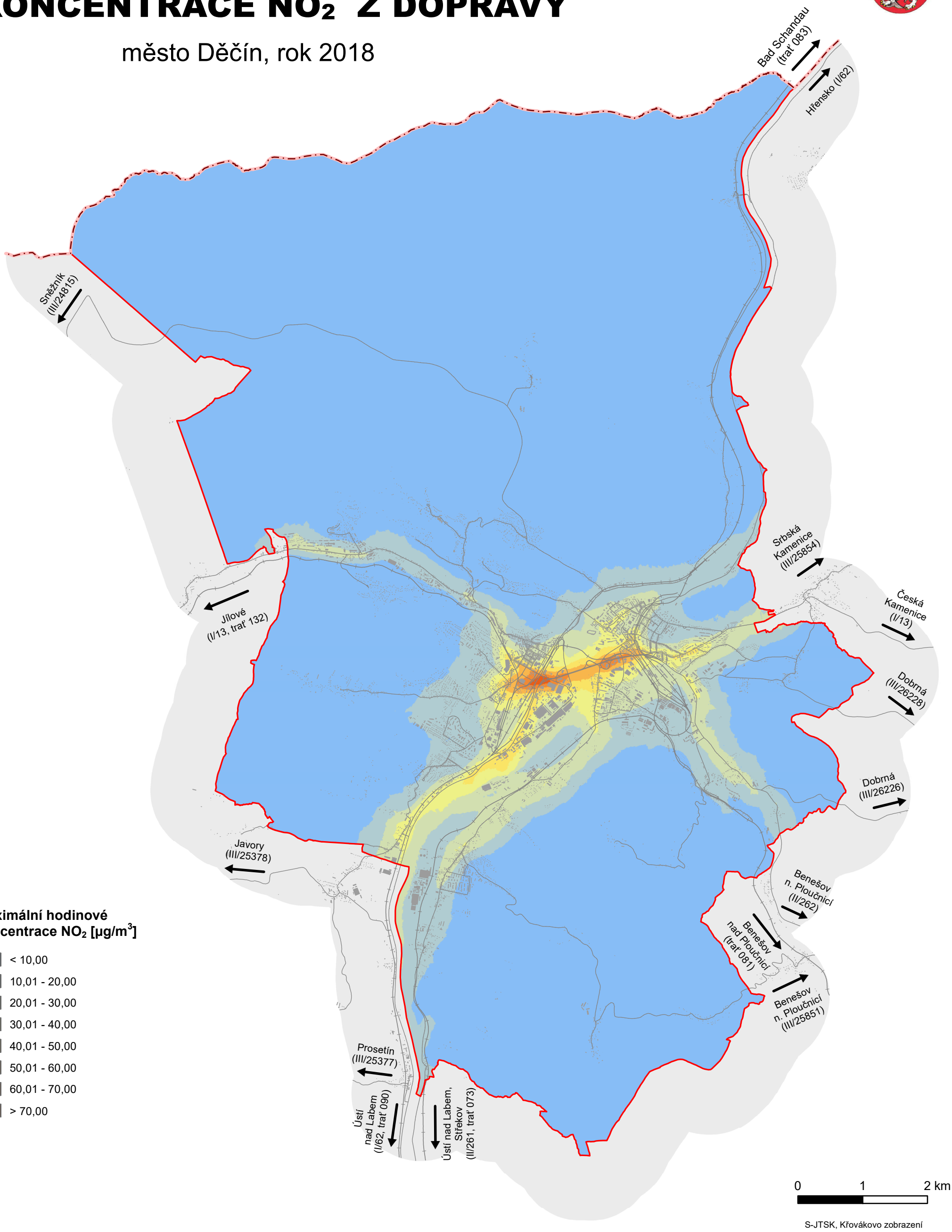
Data:
Imisní model - CDV v.v.i., 2019
Podklady:
Dopravní model - HaskoningDHV s.r.o., 2019;
Údaje o železniční dopravě - SŽDC, 2018; Česko-saské přístavy s.r.o., 2019
Magistrát města Děčín 2019; VÚV TGM v.v.i., 2010.

Autoři:
Jiří JEDLIČKA, Zdeněk HEJKAL
Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.

CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU

MAXIMÁLNÍ HODINOVÉ KONCENTRACE NO_2 Z DOPRAVY

město Děčín, rok 2018



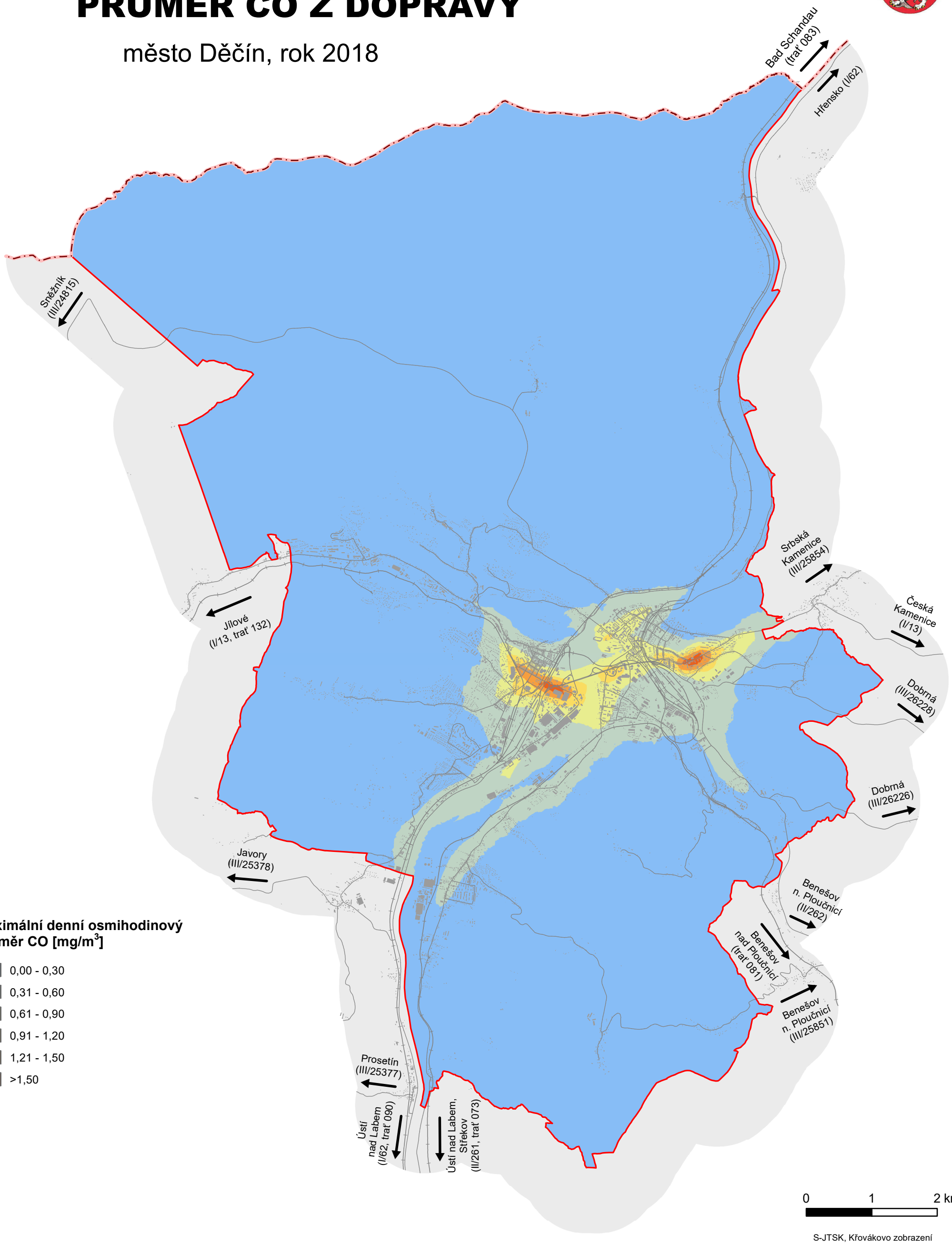
Data:
Imisní model - CDV v.v.i., 2019
Podklady:
Dopravní model - HaskoningDHV s.r.o., 2019;
Údaje o železniční dopravě - SŽDC, 2018; Česko-saské přístavy s.r.o., 2019
Magistrát města Děčín 2019; VÚV TGM v.v.i., 2010.

Autoři:
Jiří JEDLIČKA, Zdeněk HEJKAL
Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.

CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU

MAXIMÁLNÍ DENNÍ OSMIHODINOVÝ PRŮMĚR CO Z DOPRAVY

město Děčín, rok 2018



Maximální denní osmihodinový průměr CO [mg/m^3]

- 0,00 - 0,30
- 0,31 - 0,60
- 0,61 - 0,90
- 0,91 - 1,20
- 1,21 - 1,50
- >1,50

0 1 2 km

S-JTSK, Křovákovo zobrazení

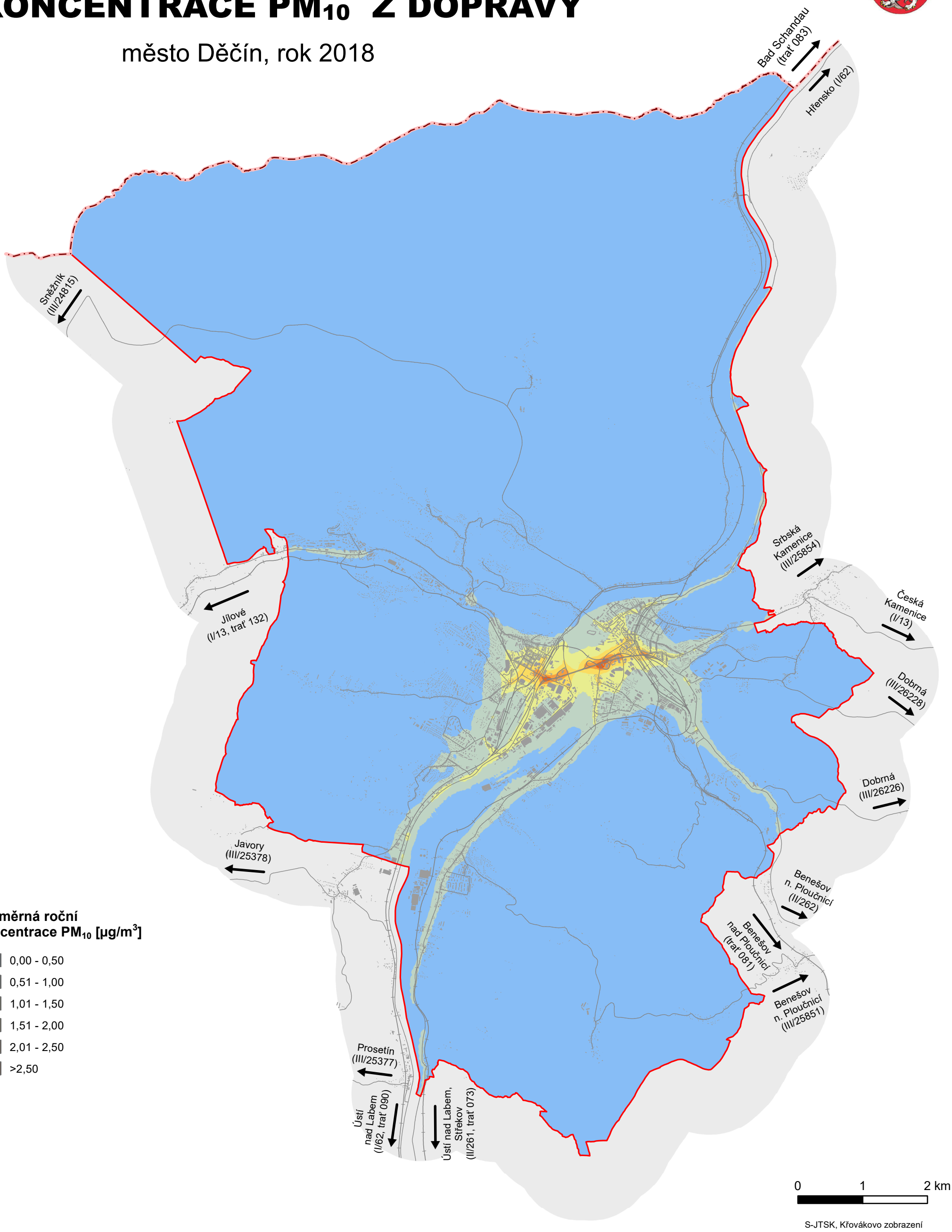
Data:
Imisní model - CDV v.v.i., 2019
Podklady:
Dopravní model - HaskoningDHV s.r.o., 2019;
Údaje o železniční dopravě - SŽDC, 2018; Česko-saské přístavy s.r.o., 2019
Magistrát města Děčín 2019; VÚV TGM v.v.i., 2010.

Autoři:
Jiří JEDLIČKA, Zdeněk HEJKAL
Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.

CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU

PRŮMĚRNÁ ROČNÍ KONCENTRACE PM_{10} Z DOPRAVY

město Děčín, rok 2018



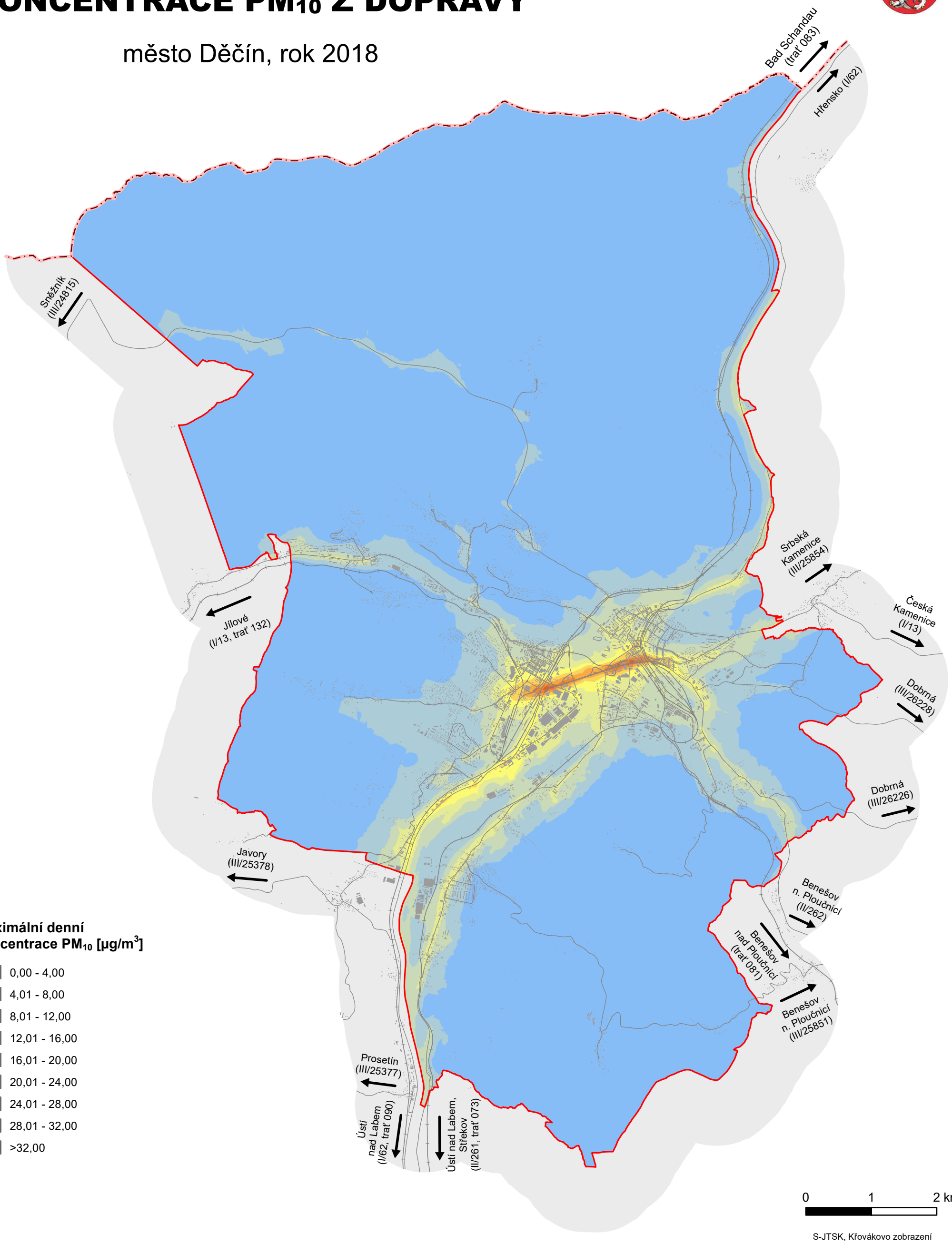
Data:
Imisní model - CDV v.v.i., 2019
Podklady:
Dopravní model - HaskoningDHV s.r.o., 2019;
Údaje o železniční dopravě - SŽDC, 2018; Česko-saské přístavy s.r.o., 2019
Magistrát města Děčín 2019; VÚV TGM v.v.i., 2010.

Autoři:
Jiří JEDLIČKA, Zdeněk HEJKAL
Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.

CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU

MAXIMÁLNÍ DENNÍ KONCENTRACE PM_{10} Z DOPRAVY

město Děčín, rok 2018



Maximální denní koncentrace PM_{10} [$\mu g/m^3$]

- 0,00 - 4,00
- 4,01 - 8,00
- 8,01 - 12,00
- 12,01 - 16,00
- 16,01 - 20,00
- 20,01 - 24,00
- 24,01 - 28,00
- 28,01 - 32,00
- >32,00

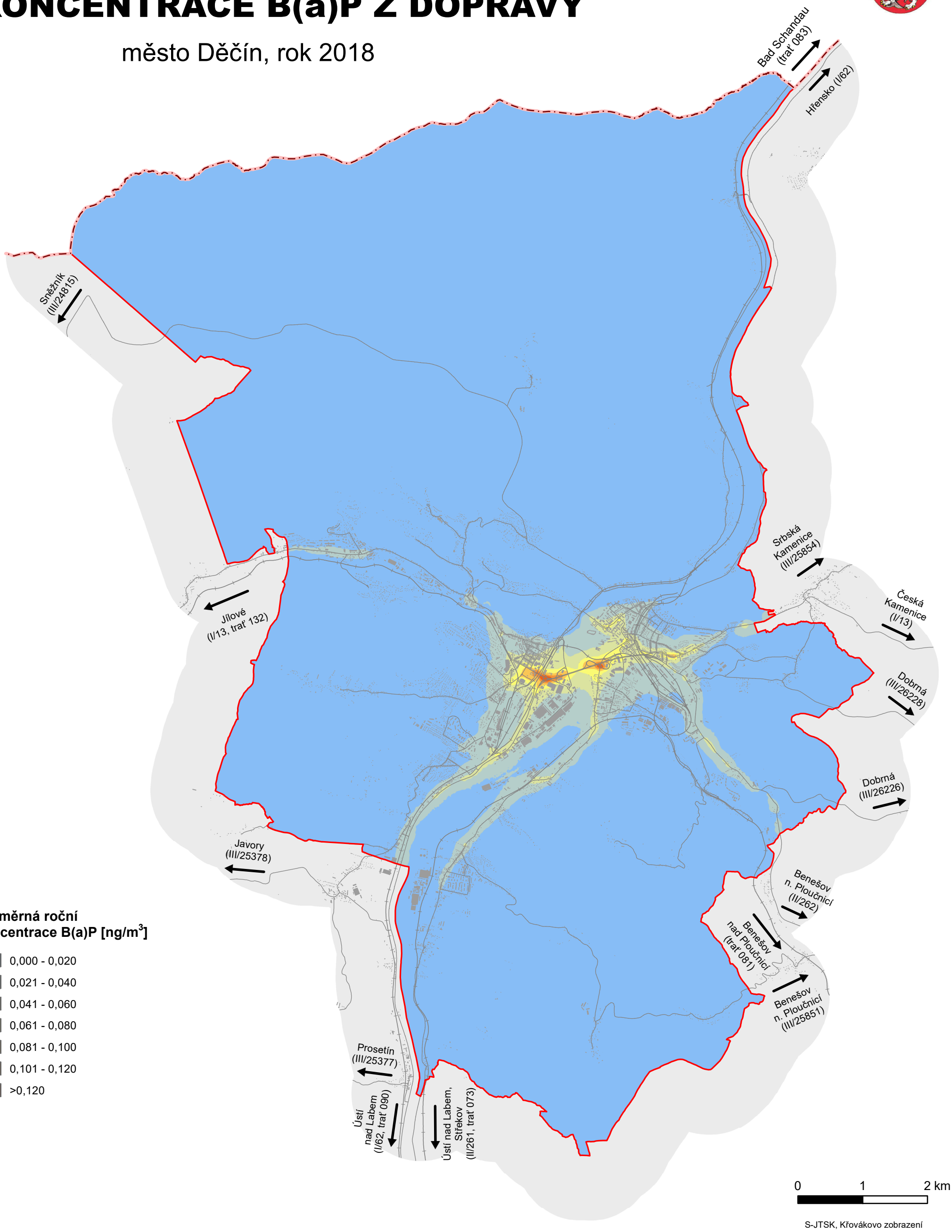
Data:
Imisní model - CDV v.v.i., 2019
Podklady:
Dopravní model - HaskoningDHV s.r.o., 2019;
Údaje o železniční dopravě - SŽDC, 2018; Česko-saské přístavy s.r.o., 2019
Magistrát města Děčín 2019; VÚV TGM v.v.i., 2010.

Autoři:
Jiří JEDLIČKA, Zdeněk HEJKAL
Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.

CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU

PRŮMĚRNÁ ROČNÍ KONCENTRACE B(a)P Z DOPRAVY

město Děčín, rok 2018



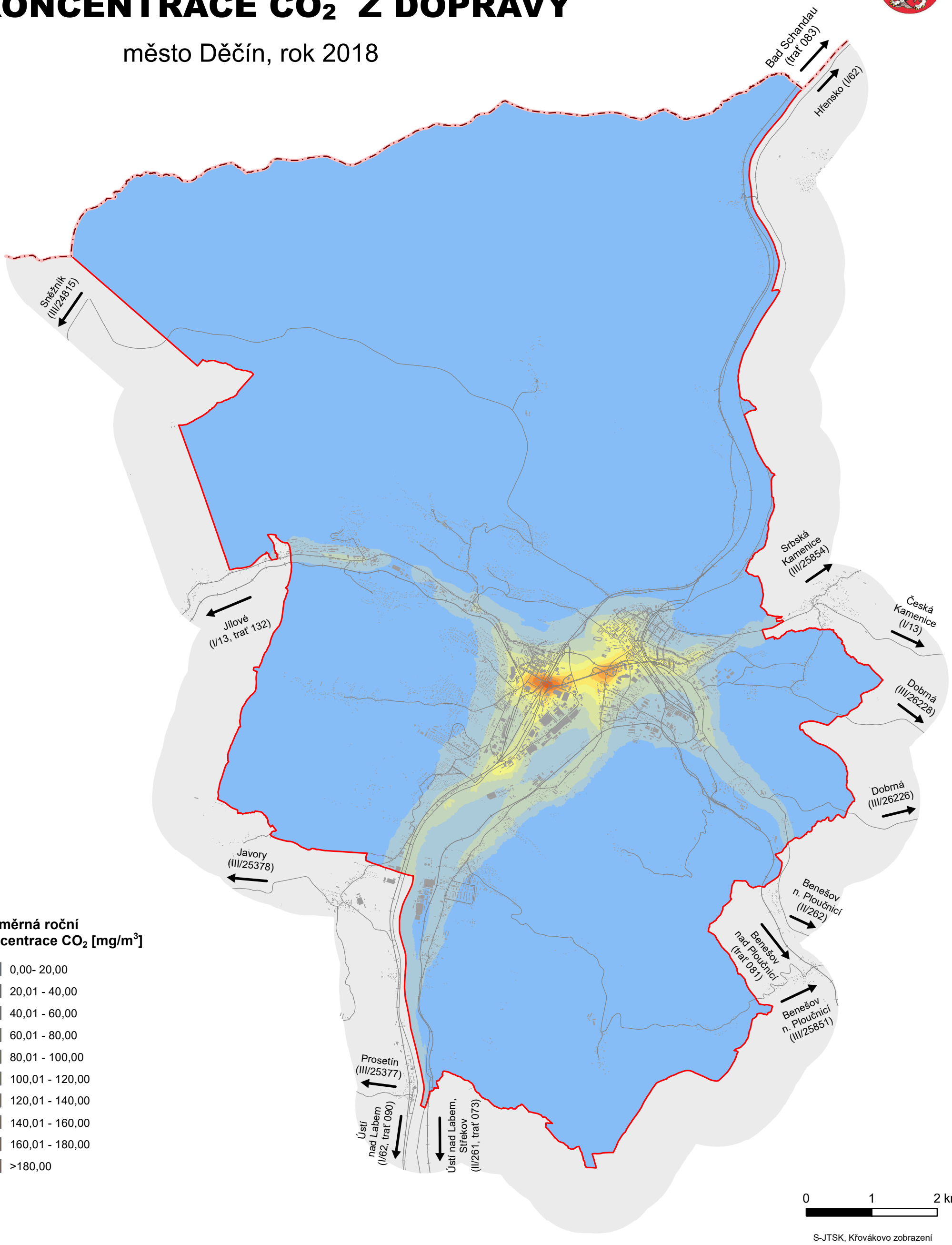
Data:
Imisní model - CDV v.v.i., 2019
Podklady:
Dopravní model - HaskoningDHV s.r.o., 2019;
Údaje o železniční dopravě - SŽDC, 2018; Česko-saské přístavy s.r.o., 2019
Magistrát města Děčín 2019; VÚV TGM v.v.i., 2010.

Autoři:
Jiří JEDLIČKA, Zdeněk HEJKAL
Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.

CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU

PRŮMĚRNÁ ROČNÍ KONCENTRACE CO_2 Z DOPRAVY

město Děčín, rok 2018



Průměrná roční koncentrace CO_2 [mg/m^3]

- 0,00- 20,00
- 20,01 - 40,00
- 40,01 - 60,00
- 60,01 - 80,00
- 80,01 - 100,00
- 100,01 - 120,00
- 120,01 - 140,00
- 140,01 - 160,00
- 160,01 - 180,00
- >180,00

0 1 2 km

S-JTSK, Křovákovo zobrazení

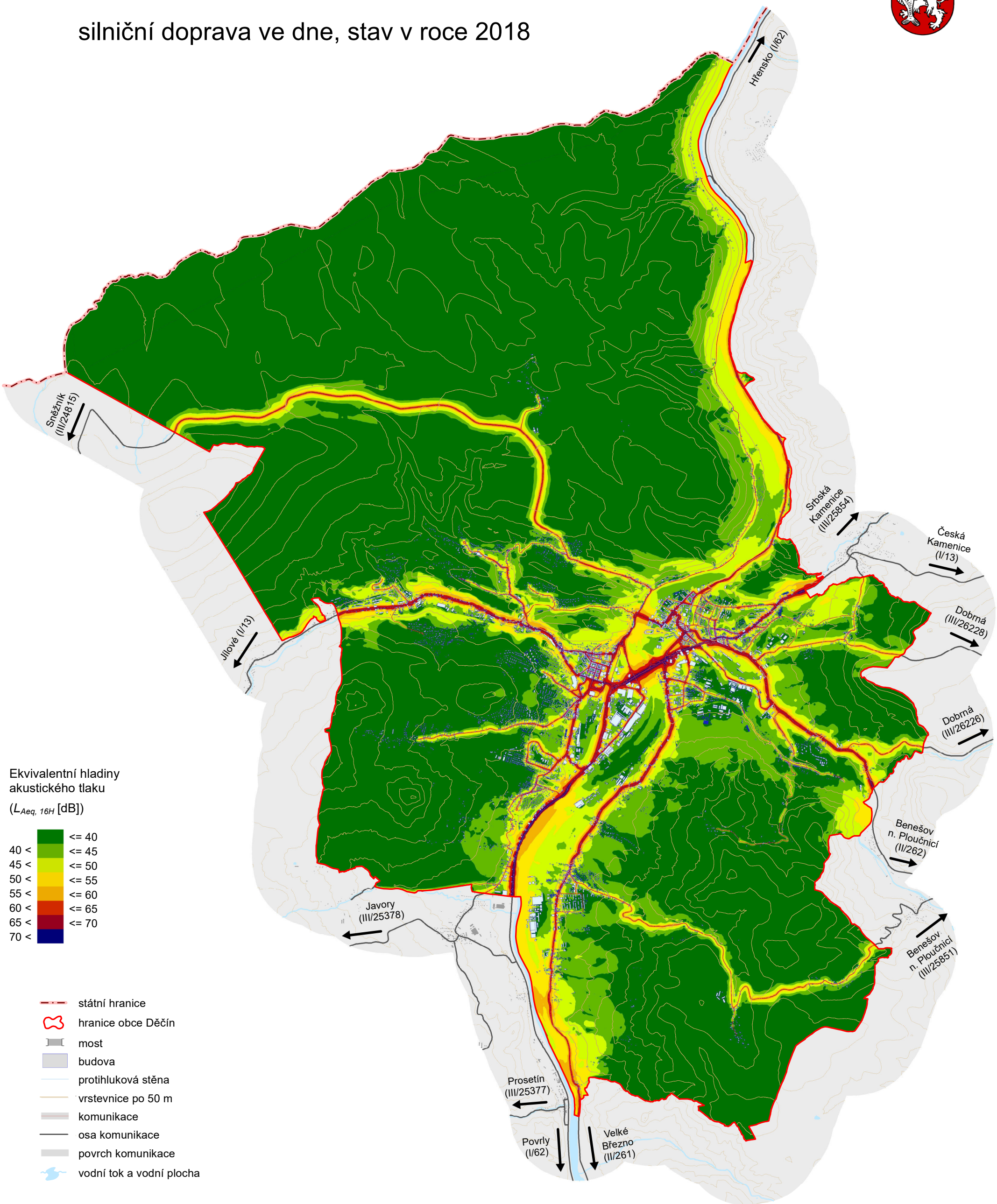
Data:
Imisní model - CDV v.v.i., 2019
Podklady:
Dopravní model - HaskoningDHV s.r.o., 2019;
Údaje o železniční dopravě - SŽDC, 2018; Česko-saské přístavy s.r.o., 2019
Magistrát města Děčín 2019; VÚV TGM v.v.i., 2010.

Autoři:
Jiří JEDLIČKA, Zdeněk HEJKAL
Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.

CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU

HLUKOVÁ MAPA MĚSTA DĚČÍN

silniční doprava ve dne, stav v roce 2018



Ekvivalentní hladiny akustického tlaku

($L_{Aeq,\ 16H}$ [dB])

	<= 40
40 <	<= 45
45 <	<= 50
50 <	<= 55
55 <	<= 60
60 <	<= 65
65 <	<= 70
70 <	

- státní hranice
- hranice obce Děčín
- most
- budova
- protihluková stěna
- vrstevnice po 50 m
- komunikace
- osa komunikace
- povrch komunikace
- vodní tok a vodní plocha

0 1 2 km

S-JTSK, Křovákovo zobrazení

Data:
Dopravní model:
HaskoningDHV s.r.o.,
Hlukový model:
Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.,
Podkladová data:
Magistrát města Děčín, © Přispěvatelé OpenStreetMap, VÚV TGM, v.v.i.

Autoři:
Petra MARKOVÁ, Zdeněk HEJKAL, Vítězslav KŘIVÁNEK
Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.
Brno, 2019

Popis:
Mapa reprezentuje ekvivalentní hladiny akustického tlaku produkované individuální automobilovou dopravou, lehkými nákladními vozidly, těžkými nákladními vozidly a autobusy v denní době 6 -22 h.

CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU

HLUKOVÁ MAPA MĚSTA DĚČÍN

silniční doprava v noci, stav v roce 2018

Hřensko (I/62)
Snětžník (III/24815)
Jílové (I/13)
Srbská Kamenice (III/25854)
Česká Kamenice (I/13)
Dobrná (III/26228)
Dobrná (III/26226)
Benešov n. Ploučnicí (II/262)
Javory (III/25378)
Benešov n. Ploučnicí (III/25851)
Prosetín (III/25377)
Povrly (I/62)
Velké Březno (II/261)

Ekvivalentní hladiny akustického tlaku

($L_{Aeq,\ 8H}$ [dB])

	<= 40
40 <	<= 45
45 <	<= 50
50 <	<= 55
55 <	<= 60
60 <	<= 65
65 <	<= 70
70 <	

- státní hranice
- hranice obce Děčín
- most
- budova
- protihluková stěna
- vrstevnice po 50 m
- komunikace
- osa komunikace
- povrch komunikace
- vodní tok a vodní plocha

0 1 2 km

S-JTSK, Křovákovo zobrazení

Data:
Dopravní model:
HaskoningDHV s.r.o.,
Hlukový model:
Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.,
Podkladová data:
Magistrát města Děčín, © Přispěvatelé OpenStreetMap, VÚV TGM, v.v.i.

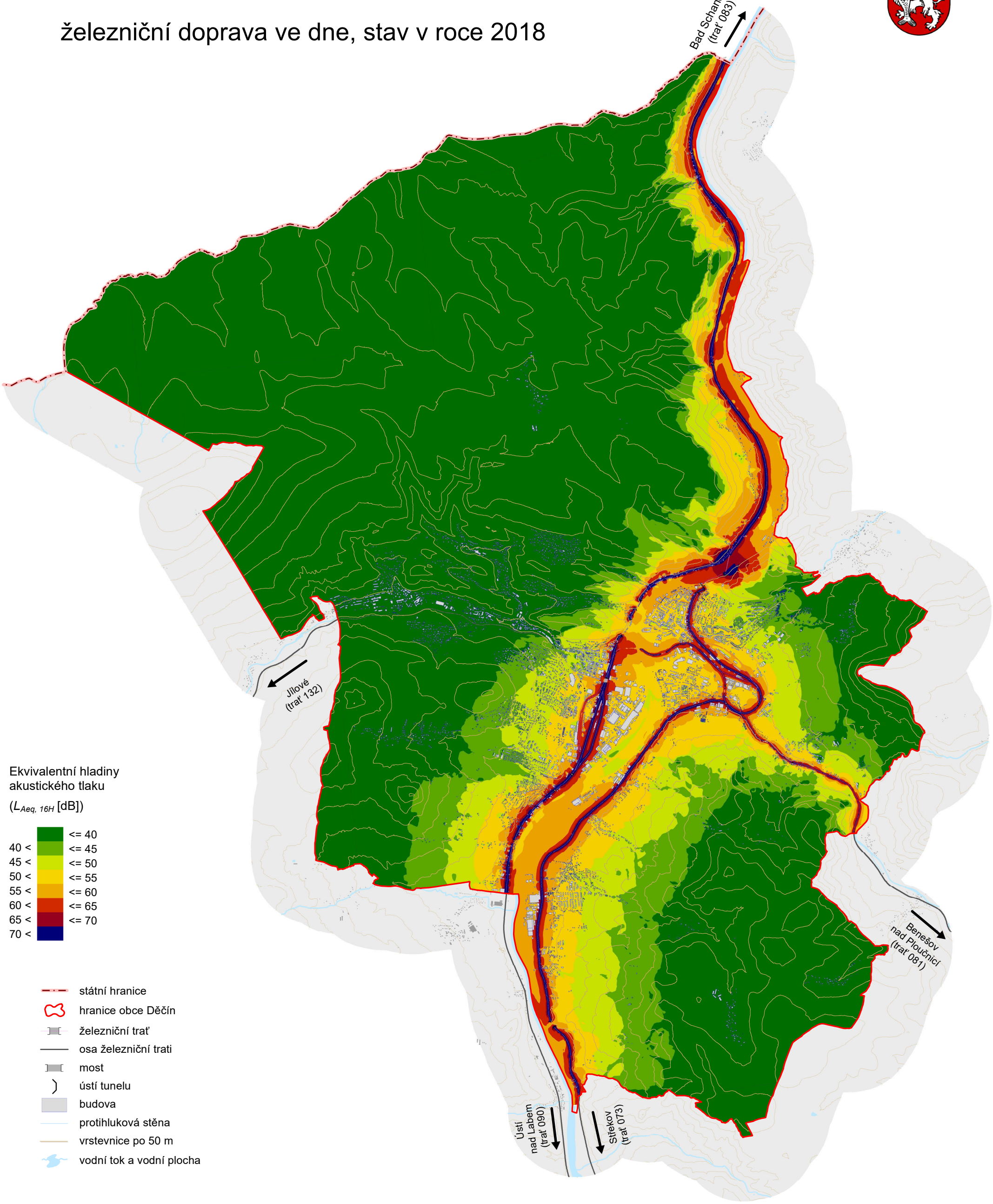
Autoři:
Petra MARKOVÁ, Zdeněk HEJKAL, Vítězslav KŘIVÁNEK
Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.
Brno, 2019

Popis:
Mapa reprezentuje ekvivalentní hladiny akustického tlaku produkované individuální automobilovou dopravou, lehkými nákladními vozidly, těžkými nákladními vozidly a autobusy v noční době 22 - 6 h.

CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU

HLUKOVÁ MAPA MĚSTA DĚČÍN

železniční doprava ve dne, stav v roce 2018



Ekvivalentní hladiny akustického tlaku

($L_{Aeq,\ 16H}$ [dB])

	<= 40
40 <	<= 45
45 <	<= 50
50 <	<= 55
55 <	<= 60
60 <	<= 65
65 <	<= 70
70 <	

- státní hranice
- hranice obce Děčín
- železniční trať
- osa železniční trati
- most
- ústí tunelu
- budova
- protihluková stěna
- vrstevnice po 50 m
- vodní tok a vodní plocha

0 1 2 km

S-JTSK, Křovákovo zobrazení

Data:
Dopravní data:
SŽDC, Česko-saské přístavy s.r.o.
Hlukový model:
Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.,
Podkladová data:
Magistrát města Děčín, © Přispěvatelé OpenStreetMap, VÚV TGM, v.v.i

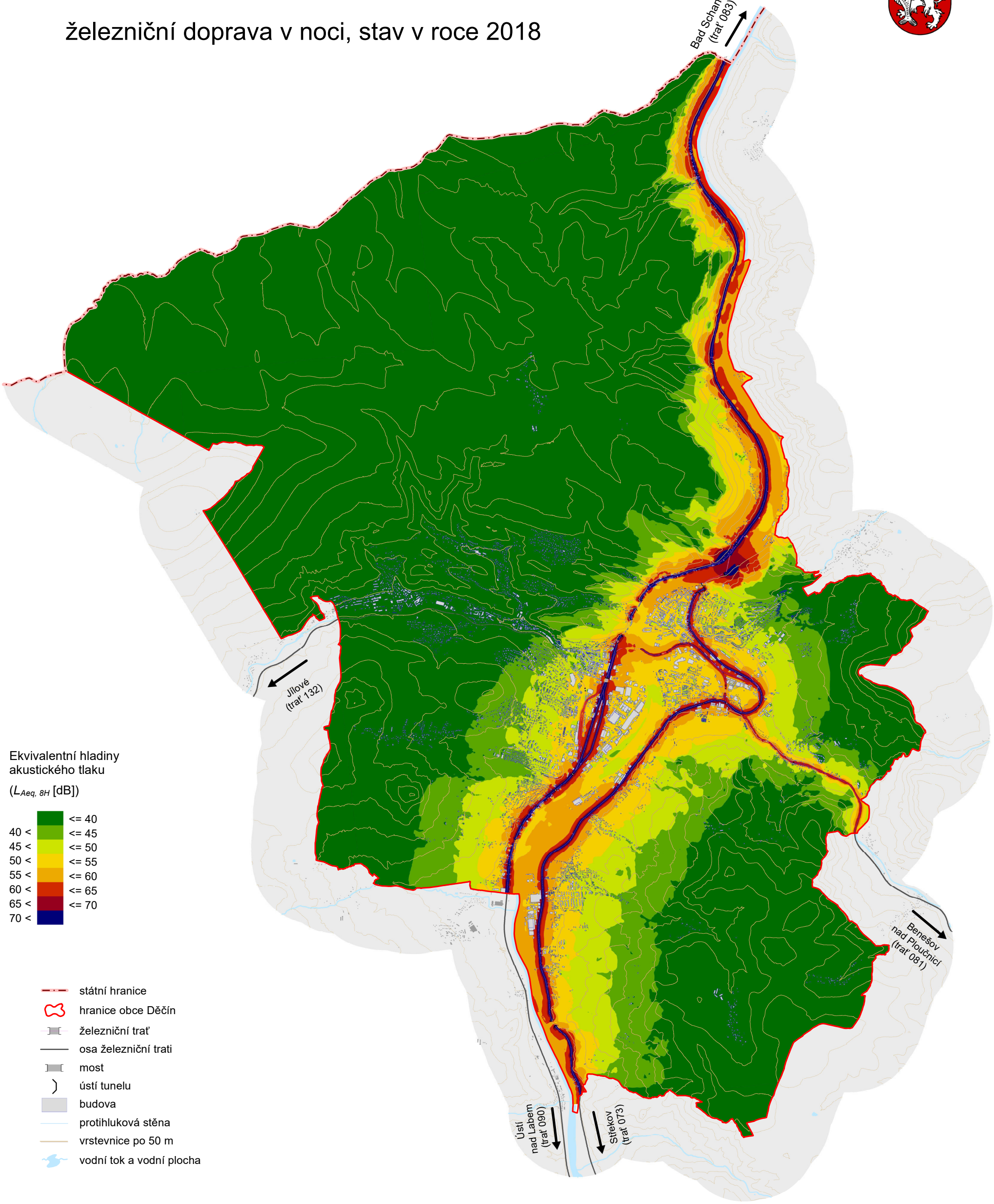
Autoři:
Petra MARKOVÁ, Zdeněk HEJKAL, Vítězslav KŘIVÁNEK
Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.
Brno, 2019

Popis:
Mapa reprezentuje ekvivalentní hladiny akustického tlaku produkované osobní a nákladní železniční dopravou v denní době 6 - 22 h.

CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU

HLUKOVÁ MAPA MĚSTA DĚČÍN

železniční doprava v noci, stav v roce 2018



Ekvivalentní hladiny akustického tlaku

($L_{Aeq,\ 8H}$ [dB])

	<= 40
40 <	<= 45
45 <	<= 50
50 <	<= 55
55 <	<= 60
60 <	<= 65
65 <	<= 70
70 <	

- státní hranice
- hranice obce Děčín
- železniční trať
- osa železniční trati
- most
- ústí tunelu
- budova
- protihluková stěna
- vrstevnice po 50 m
- vodní tok a vodní plocha

0 1 2 km

S-JTSK, Křovákovo zobrazení

Data:
Dopravní data:
SŽDC, Česko-saské přístavy s.r.o.
Hlukový model:
Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.,
Podkladová data:
Magistrát města Děčín, © Přispěvatelé OpenStreetMap, VÚV TGM, v.v.i

Autoři:
Petra MARKOVÁ, Zdeněk HEJKAL, Vítězslav KŘIVÁNEK
Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.
Brno, 2019

Popis:
Mapa reprezentuje ekvivalentní hladiny akustického tlaku produkované osobní a nákladní železniční dopravou v noční době 22 - 6 h.

CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU

HLUKOVÁ MAPA FASÁD BUDOV MĚSTA DĚČÍN

silniční doprava ve dne, stav v roce 2018

Hřensko (I/62)

Sněžník (III/24815)

Srbská Kamenice (III/25854)

Česká Kamenice (I/13)

Jílové (I/13)

Dobrná (III/26228)

Dobrná (III/26226)

Benešov n. Ploučnicí (II/262)

Javory (III/25378)

Benešov n. Ploučnicí (III/25851)

Prosetín (III/25377)

Povrly (I/62)

Velké Březno (II/261)

Ekvivalentní hladiny akustického tlaku

($L_{Aeq,\ 16H}$ [dB])

	<= 40
40 <	<= 45
45 <	<= 50
50 <	<= 55
55 <	<= 60
60 <	<= 65
65 <	<= 70
70 <	

- státní hranice
- hranice obce Děčín
- osa komunikace
- osa železnice
- budova, blok budov
- vodní tok a vodní plocha
- vrstevnice po 20 m

0 1 2 km

S-JTSK, Křovákovo zobrazení

Data:
Dopravní model:
HaskoningDHV s.r.o.,
Hlukový model:
Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.,
Podkladová data:
Magistrát města Děčín, © Přispěvatelé OpenStreetMap,
VÚV TGM, v.v.i.

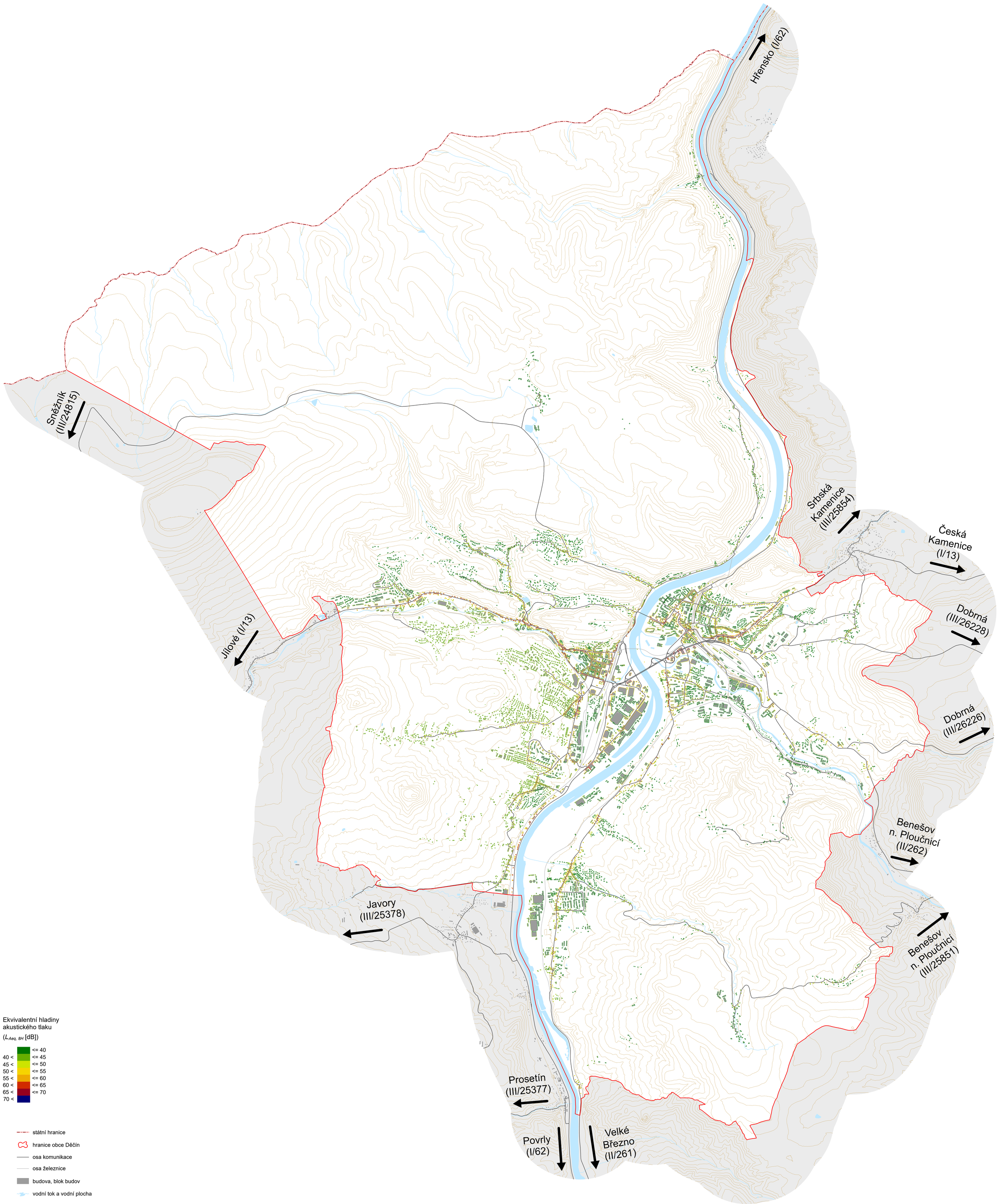
Autoři:
Petra MARKOVÁ, Zdeněk HEJKAL, Vítězslav KŘIVÁNEK
Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.
Brno, 2019

Popis:
Mapa reprezentuje ekvivalentní hladiny akustického tlaku produkované individuální automobilovou dopravou, lehkými nákladními vozidly, těžkými nákladními vozidly a autobusy v denní době 6 -22 h.

CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU

HLUKOVÁ MAPA FASÁD BUDOV MĚSTA DĚČÍN

silniční doprava v noci, stav v roce 2018



Ekvivalentní hladiny akustického tlaku

($L_{Aeq,\ 8H}$ [dB])

	<= 40
40 <	<= 45
45 <	<= 50
50 <	<= 55
55 <	<= 60
60 <	<= 65
65 <	<= 70
70 <	

- státní hranice
- hranice obce Děčín
- osa komunikace
- osa železnice
- budova, blok budov
- vodní tok a vodní plocha
- vrstevnice po 20 m

0 1 2 km

S-JTSK, Křovákovo zobrazení

Data:
Dopravní model:
HaskoningDHV s.r.o.,
Hlukový model:
Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.,
Podkladová data:
Magistrát města Děčín, © Přispěvatelé OpenStreetMap,
VÚV TGM, v.v.i.

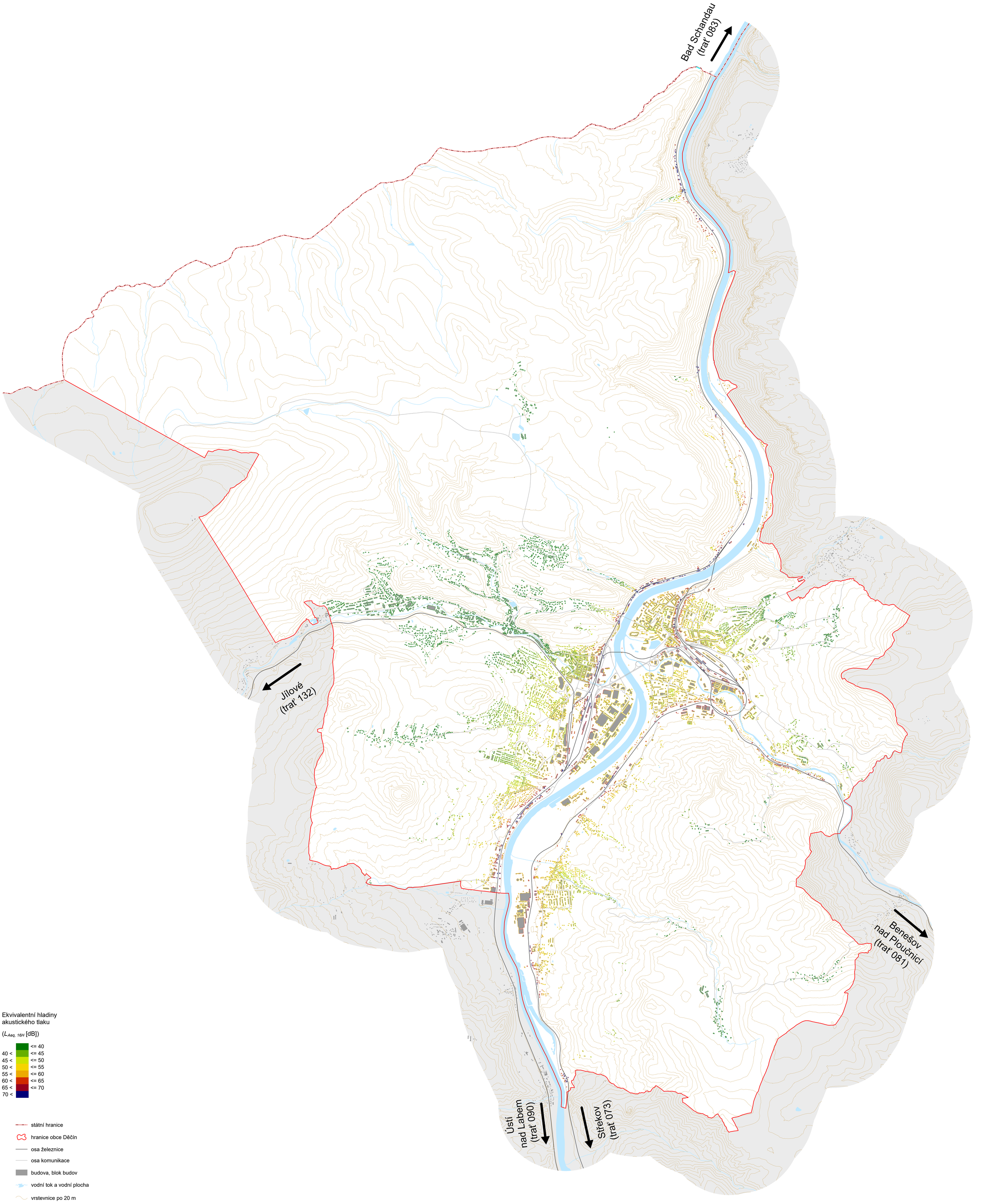
Autoři:
Petra MARKOVÁ, Zdeněk HEJKAL, Vítězslav KŘIVÁNEK
Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.
Brno, 2019

Popis:
Mapa reprezentuje ekvivalentní hladiny akustického tlaku produkované individuální automobilovou dopravou, lehkými nákladními vozidly, těžkými nákladními vozidly a autobusy v noční době 22 - 6 h.

CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU

HLUKOVÁ MAPA FASÁD BUDOV MĚSTA DĚČÍN

železniční doprava ve dne, stav v roce 2018



Ekvivalentní hladiny akustického tlaku

($L_{Aeq,\ 16H}$ [dB])

	<= 40
40 <	<= 45
45 <	<= 50
50 <	<= 55
55 <	<= 60
60 <	<= 65
65 <	<= 70
70 <	

- státní hranice
- hranice obce Děčín
- osa železnice
- osa komunikace
- budova, blok budov
- vodní tok a vodní plocha
- vrstevnice po 20 m

0 1 2 km

S-JTSK, Křovákovo zobrazení

Data:
Dopravní data:
SŽDC, Česko-saské přístavy s.r.o.
Hlukový model:
Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.,
Podkladová data:
Magistrát města Děčín, © Přispěvatelé OpenStreetMap,
VÚV TGM, v.v.i

Autoři:
Petra MARKOVÁ, Zdeněk HEJKAL, Vítězslav KŘIVÁNEK
Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.
Brno, 2019

Popis:
Mapa reprezentuje ekvivalentní hladiny akustického tlaku produkované osobní a nákladní železniční dopravou v denní době 6 - 22 h.

CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU

HLUKOVÁ MAPA FASÁD BUDOV MĚSTA DĚČÍN

železniční doprava v noci, stav v roce 2018

Bad Schandau
(trať 083)

Jílové
(trať 132)

Benešov
nad Ploučnicí
(trať 081)

Ústí
nad Labem
(trať 090)

Střekov
(trať 073)

Ekvivalentní hladiny
akustického tlaku
($L_{Aeq,\ 8H}$ [dB])

	<= 40
40 <	<= 45
45 <	<= 50
50 <	<= 55
55 <	<= 60
60 <	<= 65
65 <	<= 70
70 <	

- státní hranice
- hranice obce Děčín
- osa železnice
- osa komunikace
- budova, blok budov
- vodní tok a vodní plocha
- vrstevnice po 20 m

0 1 2 km

S-JTSK, Křovákovo zobrazení

Data:
Dopravní data:
SŽDC, Česko-saské přístavy s.r.o.
Hlukový model:
Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.,
Podkladová data:
Magistrát města Děčín, © Přispěvatelé OpenStreetMap,
VÚV TGM, v.v.i

Autoři:
Petra MARKOVÁ, Zdeněk HEJKAL, Vítězslav KŘÍVÁNEK
Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.
Brno, 2019

Popis:
Mapa reprezentuje ekvivalentní hladiny akustického tlaku produkované osobní a nákladní železniční dopravou v noční době 22 - 6 h.

CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU