

Drážďanský plán rozvoje dopravy 2025plus (VEP 2025plus) v kontextu drážďanské strategie mobility

Drážďany/Litoměřice, 01. března 2017

Stavební ředitel Dr. Matthias Mohaupt

Dresden.
Dresden

Landeshauptstadt
Dresden

Stadtplanungsamt
Abt. Verkehrsentwicklungsplanung

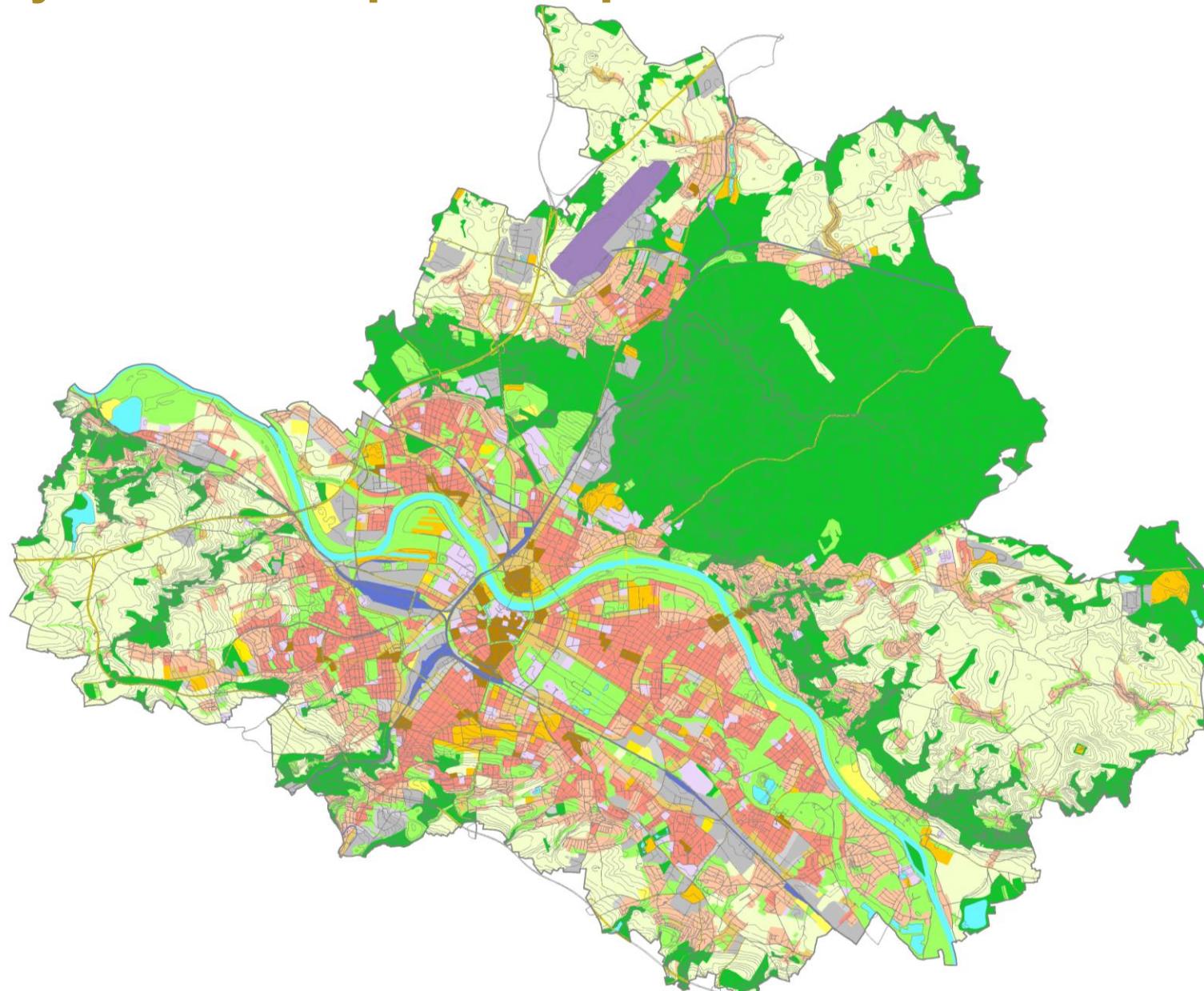


1. Východiska a průběh zpracování

2. Metodika a výsledky

3. Hlavní obsahy

1. Východiska a průběh zpracování



1. Východiska a průběh zpracování

Dopravní infrastruktura 2015 – Mobilita v Drážďanech / Základní údaje jednoho

pracovního dne

1 470 km silniční sítě (bez dálnic)

212,9 km celková délka
tramvajových linek

308,2 km celková délka
autobusových

153,4 miliónů cestujících DVB

48 400 vyjíždějících

86 600 dojíždějících

9 silničních mostů přes Labe a 3 labské přívozy

12 tramvajových linek / 185 tramvají

27 autobusových linek / 141 linek DVB
autobus

414 000 jízd veřejnou
dopravou

509 500 pěších cest

217 600 jízd na kole

1. Východiska a průběh zpracování

Drážďanská infrastruktura a chování dojíždějících v meziročním srovnání

| | 2008 | 2013 | 2015 |
|--|---------------------|---------------------|---------------------|
| ■ Délka silniční sítě (bez spolk. dálnic) | 1.461 km | 1.470 km | 1.470 km |
| ■ Délka cyklostezek | 366 km | 409 km | 409 km |
| ■ Počet mostů přes Labe (silnič) / přívozů | 7 mosty / 3 přívozy | 9 mosty / 3 přívozy | 9 mosty / 3 přívozy |
| ■ Počty cestujících DVB | 144,5 mil. | 152,8 mil. | 153,4 mil. |
| ■ Počet tramvaj. linek / vozidel | 12 / 250 | 12 / 185 | 12 / 185 |
| ■ Délka sítě linek autobusů | 204,8 km | 213,1 km | 212,9 km |
| ■ Počet autobus. linek DVB / vozidel | 28 / 155 | 28 / 151 | 27 / 141 |
| ■ Délka sítě linek autobusů | 299,1 km | 307,7 km | 308,2 km |
| ■ Obyvatelé | 502.000 | 530.700 | 548.800 |
| ■ Dojíždějící | 83.600 | 86.600 | |
| ■ Vyjíždějící | 42.800 | 48.400 | |
| ■ Saldo dojížďky | -40.800 | -38.200 | |

1. Východiska a průběh zpracování

- VEP → středně až dlouhodobý vývoj + řešení systému dopravy za definovaných rámcových podmínek
- VEP → analýzy, prognózy, scénáře, požadavky na jednání, opatření, zhodnocení/evaluace
- VEP → nezávazný plán; není dána zákonná povinnost pro jeho sestavení; žádné definované minimální požadavky na obsah, aktuálnost atd.
- VEP → poskytovatel dotací u projektů plán de facto vyžaduje (začlenění opatření do celkové koncepce)

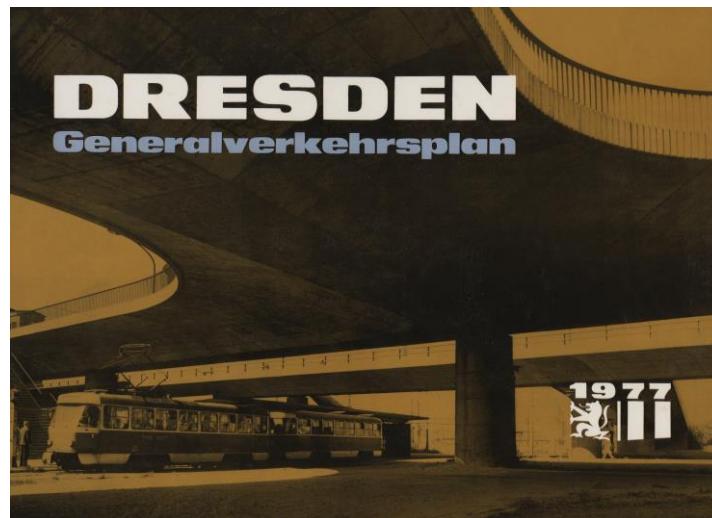
1. Východiska a průběh zpracování



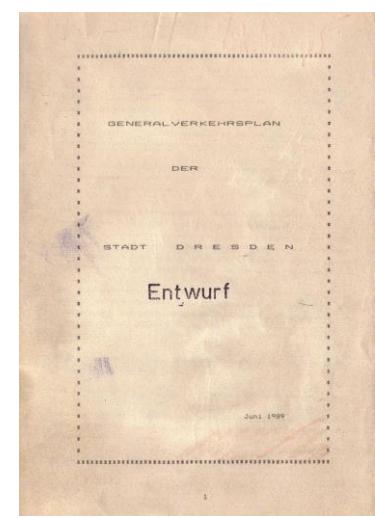
1950



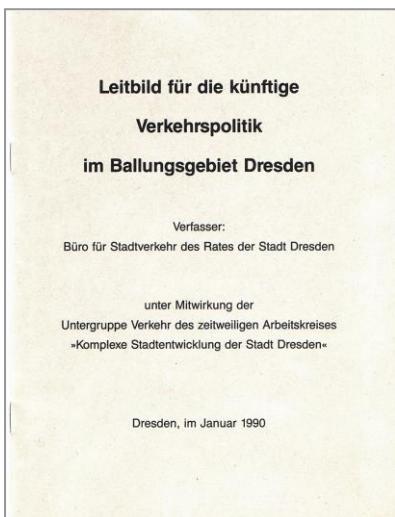
1967



1977

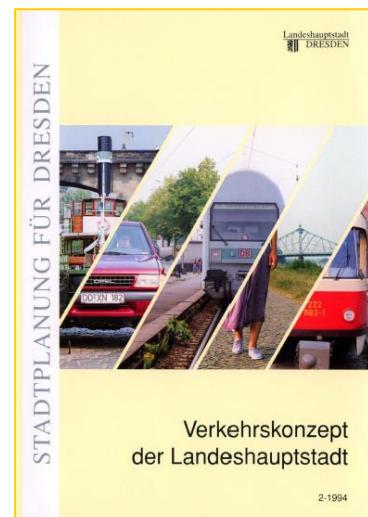


1989

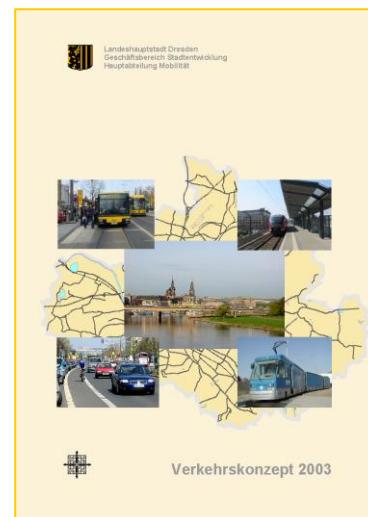


Dresden, im Januar 1990

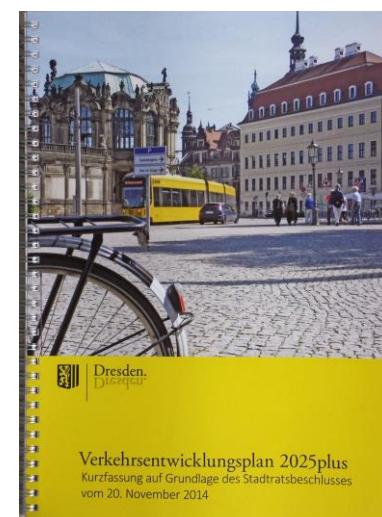
1990



1994



2003



2014

VEP 2025plus

Landeshauptstadt
Dresden

Stadtplanungsamt
Abt. Verkehrsentwicklungsplanung

Dresden.
DRESDEN



1. Východiska a průběh zpracování

Budoucnost dopravy závisí na vývoji faktorů nezávislých na dopravě: globalizace, výkyvy světového hospodářství a finančních trhů, ceny koncových surovin (ropa).

Evropská a národní legislativa utváří nové rámcové podmínky.

Kvalitu života určuje také znečištění ovzduší, zatížení hlukem, riziko nehod.

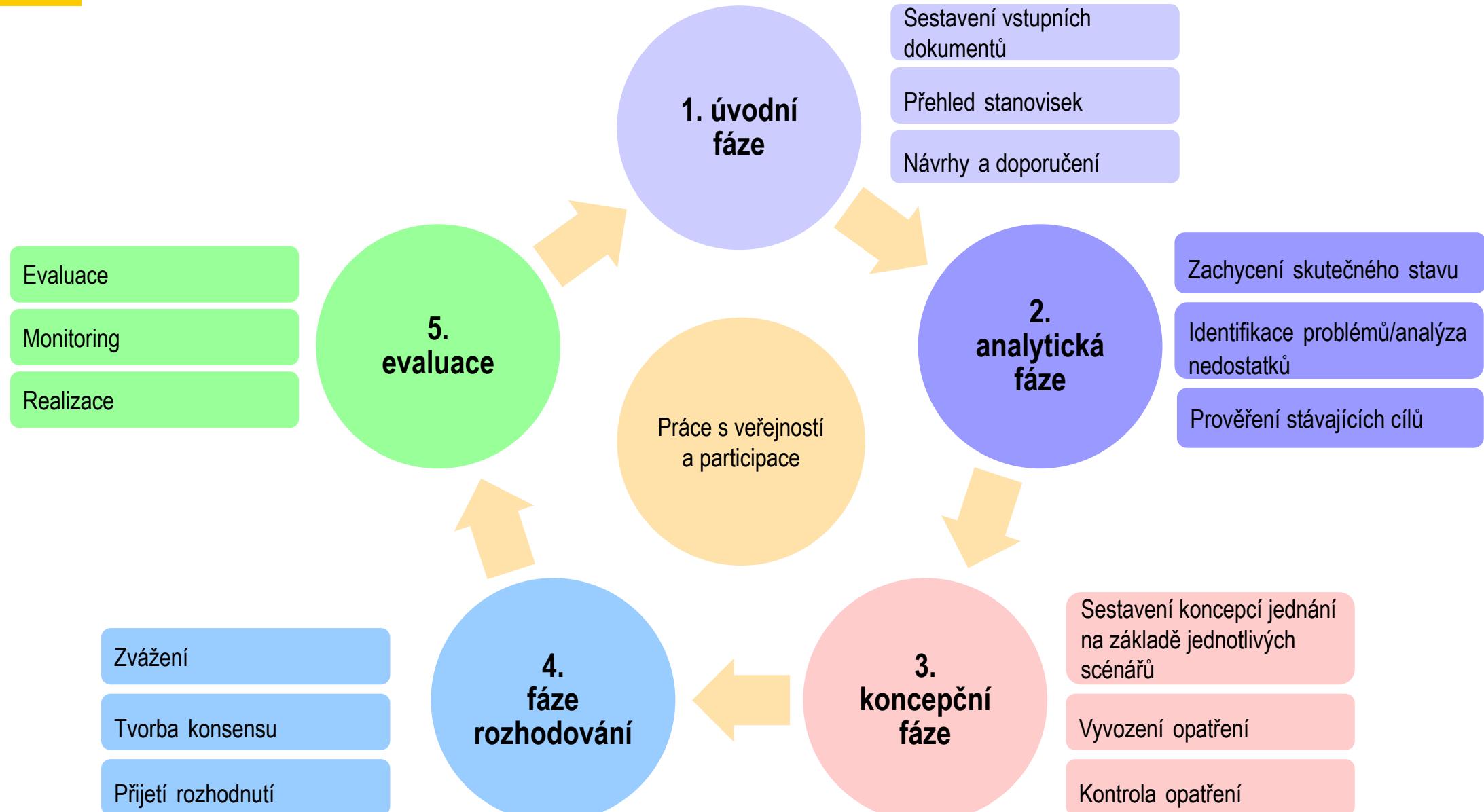
V důsledku demografických změn v západoevropských zemích se náš počet snižuje, populace stárne a je pestřejší (individuálnější)!

Vysoká finanční náročnost údržby a sanace stávající infrastruktury

Nové či modifikované formy spolupráce zúčastněných, různorodost zájmů, individuálnost požadavků, kultura vedení sporů, spolupráce na národní a mezinárodní úrovni (POLIS).

Energetická transformace a digitalizace (veřejného života) kladou nové požadavky na rozvoj, resp. plánování měst a dopravy.

1. Východiska a průběh zpracování



1. Východiska a průběh zpracování

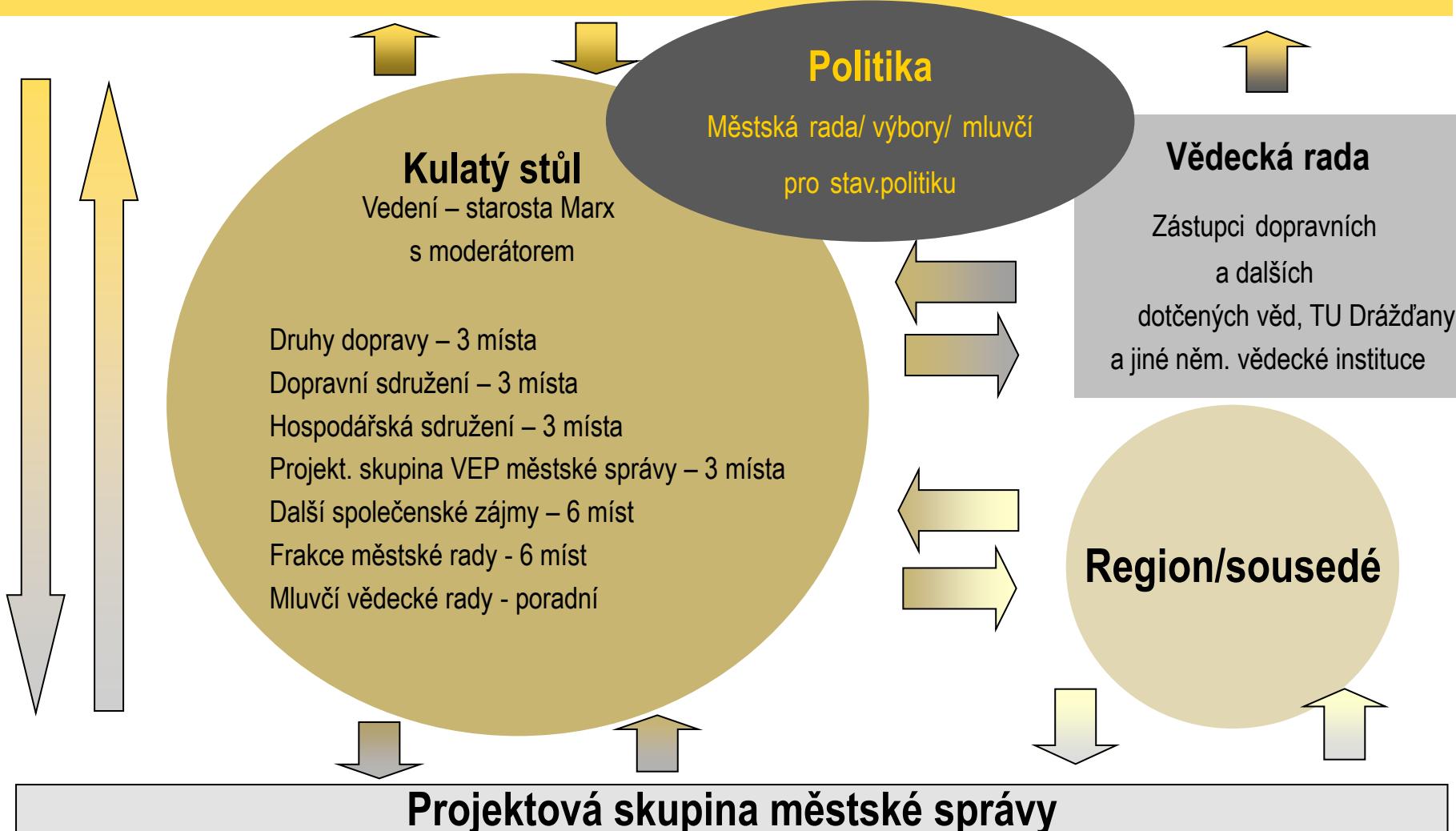
Řídící výbor pod vedením starosty Marxe

Zástupci frakcí městské rady, vedoucí rezortů, pověření zástupci zem. hl.m. Drážďan, členové poradního sboru, projektoví vedoucí,

moderátor Kulatého stolu

Projekt. konsorcium IVV Aachen / IVAS Dresden

Práce s veřejností



2. Metodika a výsledky



2. Metodika a výsledky

| | | |
|---|------|---|
| Leitziel 1 Zukunfts-fähige, nachhaltige und umweltgerechte Verkehrs- und Mobilitätsqualität für Bürger und Wirtschaft | 1.1 | Qualifizierung der Erreichbarkeit und Erschließung auf Stadtteilebene – hier vor allem der Ortsteilzentren – unter Berücksichtigung aller Verkehrsträger |
| | 1.2 | Sicherstellung einer qualitativ guten Erschließung und Erreichbarkeit durch die Verkehrsträger des Umweltverbunds innerhalb des gesamten Stadtgebiets |
| | 1.3 | Sicherung der Erreichbarkeit sozialer und kultureller Einrichtungen sowie alltäglicher Ziele |
| | 1.4 | Für Wirtschaft und Tourismus förderliche stadtverträgliche Verkehrserschließung |
| | 1.5 | Präferenz des Umweltverbunds in zentralen Bereichen |
| | 1.6 | Verbesserung der Lage, Erreichbarkeit und Ausgestaltung von Schnittstellen zwischen motorisiertem und nichtmotorisiertem Individualverkehr, ÖPNV und schienengebundenem Personen-Fernverkehr (SPFV) |
| | 1.7 | Barrierefreier Ausbau der Verknüpfungsstellen zwischen ÖPNV und Individualverkehr (Rad-, Pkw-, Fußgänger-Verkehr) u. a. mit Blick auf die Belange mobilitätseingeschränkter Menschen |
| | 1.8 | Gewährleistung einer ausreichenden Zahl von Fahrradstell- und PKW-Kurzzeitstellplätzen an den Hauptzugangsstellen zum ÖPNV |
| | 1.9 | Aufwertung der regionalen Bahn- und Busverbindungen (DB, DVB, VVO) mittels Netzerweiterung und kürzerer Taktzeiten |
| | 1.10 | Optimierung der Fernerreichbarkeit Dresdens durch verbesserte überregionale Verkehrsanbindungen (Flug- und Schienenverkehr) und Einbindung in die europäischen Verkehrskorridore unter Berücksichtigung der Landesentwicklungsplanung |
| | 1.11 | Förderung innovativer Verkehrslösungen und -technologien, z.B. Elektromobilität |
| | 1.12 | Verbesserung der Informations- und Wegeleitsysteme für den Umweltverbund und Tourismus in Kompatibilität im Ballungsraum Dresden |
| | 1.13 | Aufbau und Sicherung eines qualitätsorientierten Verkehrsmanagements. |
| | 1.14 | Sicherung der Erreichbarkeit sowohl vorhandener als auch neuer Gewerbestandorte auf definierten Routen |
| | 1.15 | Kanalisierung des Straßengüterfernverkehrs auf ausgewählten Verkehrsachsen durch Steuerung bereits an den übergeordneten Zufahrtsstraßen |
| | 1.16 | Förderung der Kooperation der Verkehrsträger im Bereich des Wirtschaftsverkehrs; Weiterentwicklung des Güterverkehrscenters mit den Modulen Straßen- und Schienentransport, Binnenschifffahrt und Logistik |

| | | |
|---|-----|---|
| Leitziel 2 Sozial gerechte Mobilitätsteilhabe – unter Berücksichtigung spezifischer Bedürfnisse aufgrund unterschiedlicher Lebensbedingungen – und damit gleiche Chancen für alle zur Beteiligung am gesellschaftlichen | 2.1 | Gewährleistung des Zugangs für mobilitätseingeschränkte und einkommensschwache Bürgerinnen und Bürger zu Verkehrsnetzen und Verkehrsmitteln einschließlich besserer Nutzungsmöglichkeiten |
| | 2.2 | Gewährleistung der Erreichbarkeit von Haltestellen und des barrierefreien Zugangs zum ÖPNV sowie notwendiger Informationen zu den Verkehrsmitteln insbesondere für mobilitätseingeschränkte Menschen |
| | 2.3 | Förderung eigenständiger und sicherer Mobilität von Kindern, Jugendlichen und alten Menschen |
| | 2.4 | Erhöhung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer durch Umbau bzw. Umgestaltung sicherheitskritischer Verkehrsanlagen (Anstreben der Halbierung der Zahl der Verletzten sowie der Vermeidung von Verkehrstoten). |
| Leitziel 3 Gewährleistung und Sicherung einer hochwertigen Stadt- und Umweltqualität durch Effizienzsteigerung integrierter Verkehrssysteme und Reduzierung des verkehrsbedingten Verbrauchs natürlicher Ressourcen | 3.1 | Verbesserung der Lebensqualität in den Stadtquartieren durch Verringerung der verkehrsbedingten Belastungen unter anderem mittels Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung. |
| | 3.2 | Verbesserung der Stadtgestalt und Aufenthaltsqualität von Straßen und Plätzen sowie bessere Nutzbarkeit des Wohnumfeldes |
| | 3.3 | Engere Verzahnung von nachhaltiger Verkehrs- und Stadtentwicklungsplanung unter Berücksichtigung der lokalen Klimaziele |
| | 3.4 | Präferenz von Innenentwicklung und 'Stadt der kurzen Wege' |
| | 3.5 | Entlastung der Innenstadt und der Wohnquartiere vom Durchgangsverkehr zugunsten der Verlagerung auf das qualitativ hochwertige Hauptstraßennetz |
| | 3.6 | Flächensparendes Bauen sowie Umnutzung, Rückbau und Entsiegelung nicht mehr benötigter Verkehrsflächen; Erarbeitung von Best-Practice-Beispielen |
| | 3.7 | Vernetzung von Individual- und öffentlichem Personenverkehr bei der Realisierung neuer Verkehrsvorhaben |
| | 3.8 | Anstreben einer weiteren Erhöhung des Modal-Split-Anteils des Umweltverbundes (ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr) |
| Leitziel 4 VEP als offener Planungs- und Entscheidungsprozess unter Einbeziehung von Verkehrswissenschaft, Verbänden, Verkehrsträgern, sonstigen gesellschaftlichen Gruppen, Beauftragten, interessierten Bürgern sowie unterschiedlichen Fachdisziplinen | 4.1 | Berücksichtigung und Integration regionaler sowie überregionaler Fachplanungen |
| | 4.2 | Regelmäßige Überprüfung und Nachjustierung der Ziele sowie Monitoring und Erfolgskontrolle als verbindliche Verfahrenselemente |
| | 4.3 | Fortlaufende Information über wichtige Verkehrsparameter (z.B. Verkehrsbedingte Emissionen, Anzahl der Nutzer unterschiedlicher Verkehrsmittel, Zahl der Unfälle) |
| | 4.4 | Information und Interessenausgleich zu einem frühen Zeitpunkt der Planung und Umsetzung verkehrlicher Maßnahmen |
| | 4.5 | Intensivierung der Zusammenarbeit auf lokaler und regionaler Ebene |
| | 4.6 | Ressortübergreifende und interdisziplinäre Verknüpfung verkehrlich relevanter Handlungsfelder (u.a. Verkehrs-, Stadt-, Umwelt- und Freiraumplanung) |

2. Metodika a výsledky

Zemské hlavní město Drážďany : Vyhotovení usnesení

LANDESHAUPTSTADT DRESDEN BESCHLUSSAUSFERTIGUNG

Stadtrat (SR/025/2011)

Orig. AG1
Ø Büro QBG
U6
30.3.11

Sitzung am: 24.03.2011

Beschluss zu: V0811/10

Gegenstand:

Ziele für die künftige Verkehrsentwicklung der Landeshauptstadt Dresden für den Zeithorizont 2025 und darüber hinaus

Beschluss:

Der Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden beschließt die am Runden Tisch „Verkehrsentwicklungsplan 2025plus“ erarbeiteten Ziele, einschließlich Änderungen gemäß Anlage, und bestätigt diese als Grundlage und Bestandteil des Verkehrsentwicklungsplanes 2025plus.


Helma Orosz
Vorsitzende

Dirk Hilbert
Erster Bürgermeister

2. Metodika a výsledky

Srovnávací scénáře

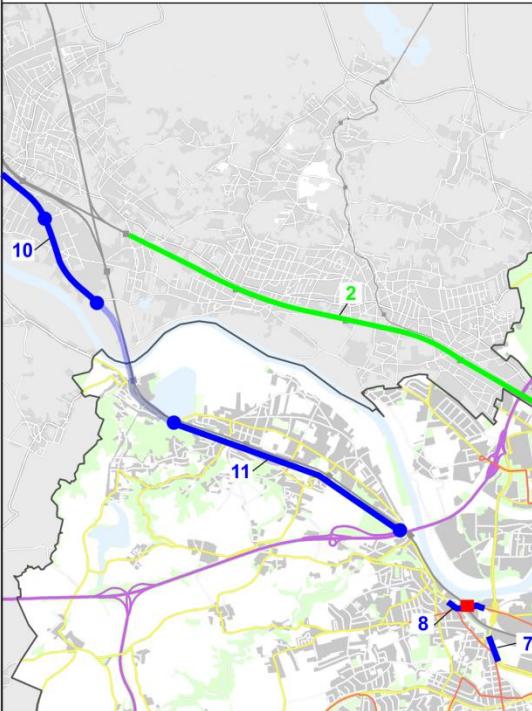
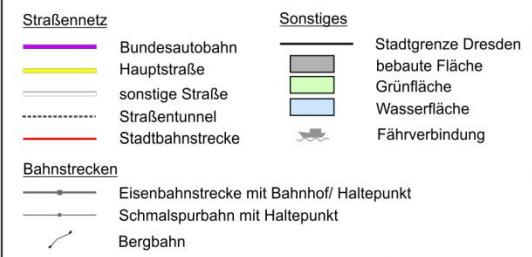
Analýza 2010/11 k adjustaci sítě

Předpokládaný nulový případ 2025 („Trend chování“)

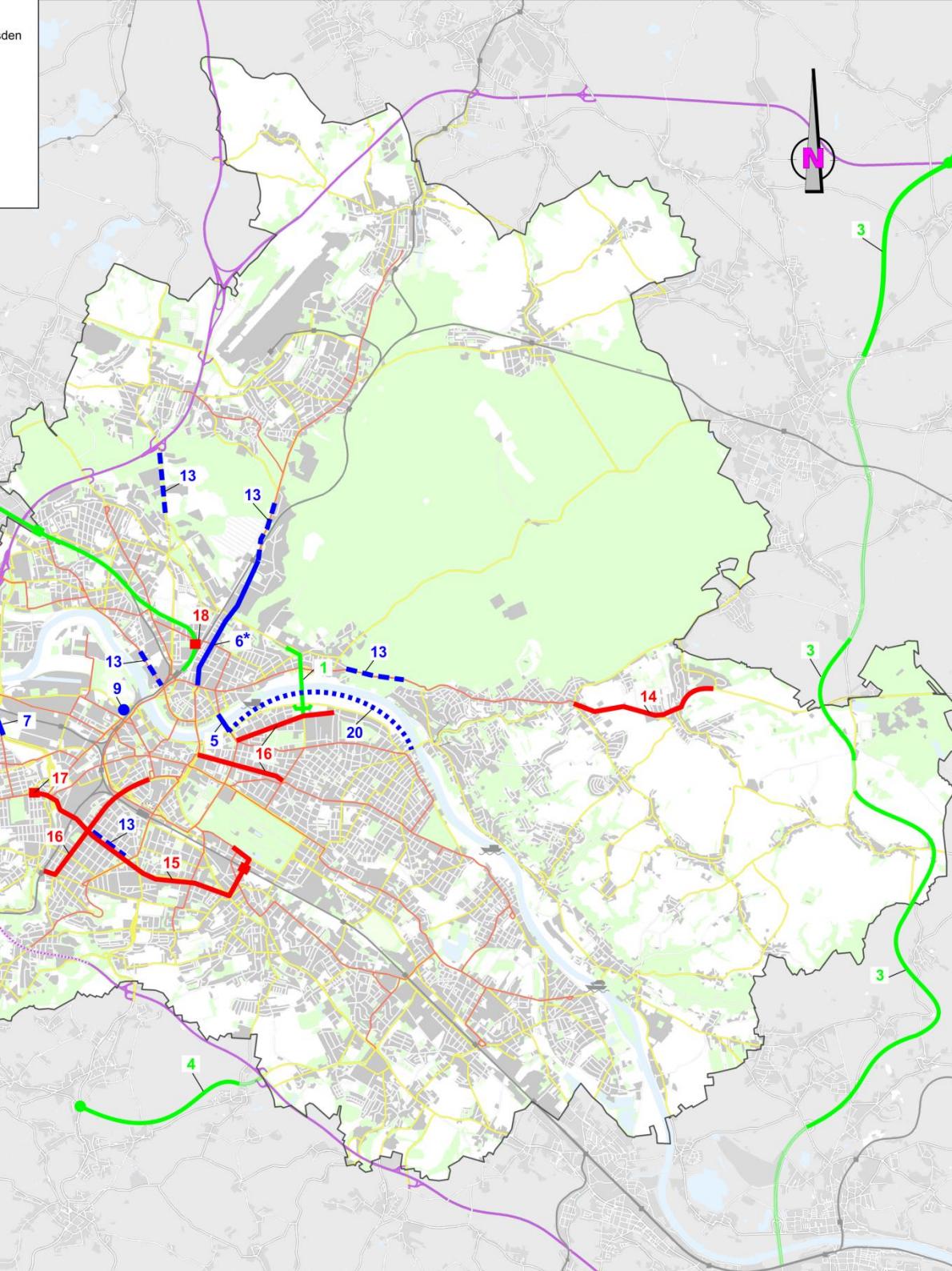
„...co by bylo, kdybychom v r. 2025 využívali pouze stávající infrastrukturu a dokončili pouze dnes rozestavěné projekty?“

Realistický případ 2025 („Trend chování“)

„...co by bylo, kdybychom do roku 2025 podle plánu dokončili všechny projekty, o nichž již bylo rozhodnuto a které jsou již rozestavěné na úseku silnic a MHD?“?



| Kurzbeschreibung der Maßnahmen | |
|--|--|
| 1 | Anschluss Waldschlößchenbrücke ans Straßen-, Geh- und Radwegenetz sowie den ÖPNV |
| 2 | S-Bahn-Ausbau Coswig - Dresden-Neustadt |
| 3 | Fertigstellung S 177n Pirna - Radeberg - BAB A 4 |
| 4 | S 191n/ Neubau von Goppeln bis B 170 |
| 5 | Sanierung und Verbreiterung Albertbrücke |
| 6 | Ausbau Königsbrücker Straße |
| 7 | Lückenschluss E.-Ambrosius-Ufer |
| 8 | Ausbau Hamburger Straße mit ÖV-Verknüpfungspunkt Cotta |
| 9 | Ausbau KP Magdeburger Straße/ Weißeritzstraße |
| 10 | Fertigstellung S 84n Cossebaude - Meißen |
| 11 | Neubau B 6n OU Cossebaude |
| 12* | Umsetzung Verkehrsmanagementsystem VAMOS II |
| 13 | Prüfung der Dosierung Königsbrücker Straße, Hansastraße, Leipziger Straße, Nürnberger Straße und Bautzner Straße |
| 14 | Stadtbaum Bühlau - Weißig |
| 15 | Stadtbaum Löbtau - Strelna |
| 16 | Stadtbaum Johannstadt - Plauen |
| 17 | Zentralhaltestelle Tharandter Straße |
| 18 | S-Bahn-Halt Bischofsplatz |
| 19* | Umsetzung Radverkehrskonzept Innenstadt |
| 20 | Ausbau Elberad- und Gehweg zwischen Blauem Wunder und Albertbrücke |
| 21* | Umsetzung Verkehrssicherheitskonzept |
| 22* | Erweiterung des Betrachtungsspektrums der Verkehrssicherheit |
| 23* | Absicherung der fachlichen Arbeit der Unfallkommission und der Verkehrsüberwachung |
| 24* | Integration neuer Fortbewegungsarten in die Verkehrssicherheitsbetrachtung |
| * Maßnahmen nicht grafisch dargestellt | |



**„Sowieso-Maßnahmen“
Maßnahmen mit Stadtratsbeschluss*
sowie geplante Maßnahmen
externer Baulastträger**

Gesamtmaßnahme in Umsetzung (Juni 2012)

- Straße mit Knotenpunkt (green line with dot)
- ÖPNV mit Haltestelle (green line with square)

Maßnahme Beschluss

- Straße/ Knotenpunkt (blue line with dot)
- Dosierung Verkehrsmengen (dashed blue line)
- Rad (dotted blue line)
- ÖPNV-Strecke/ Haltestelle (red line with square)

* vom Stadtrat seit 2003 beschlossen bzw. Bestandteil BVWP und Landesverkehrsplan bis 2025

6* in Bewertung der Wirkungen im vierstreifigen Ausbau als kritisch gestuft

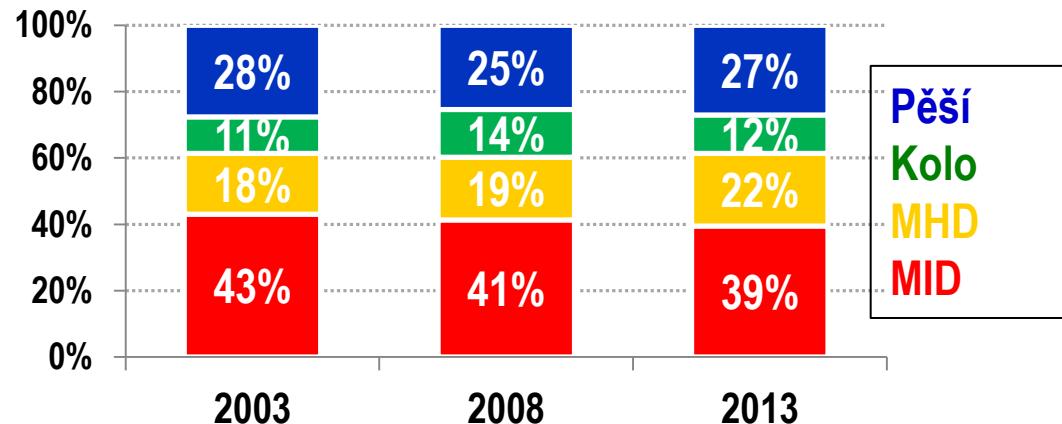
Abbildung 4

2. Metodika a výsledky

Scénáře VEP (na základě společných prognóz územní struktury města + regionu 2025)

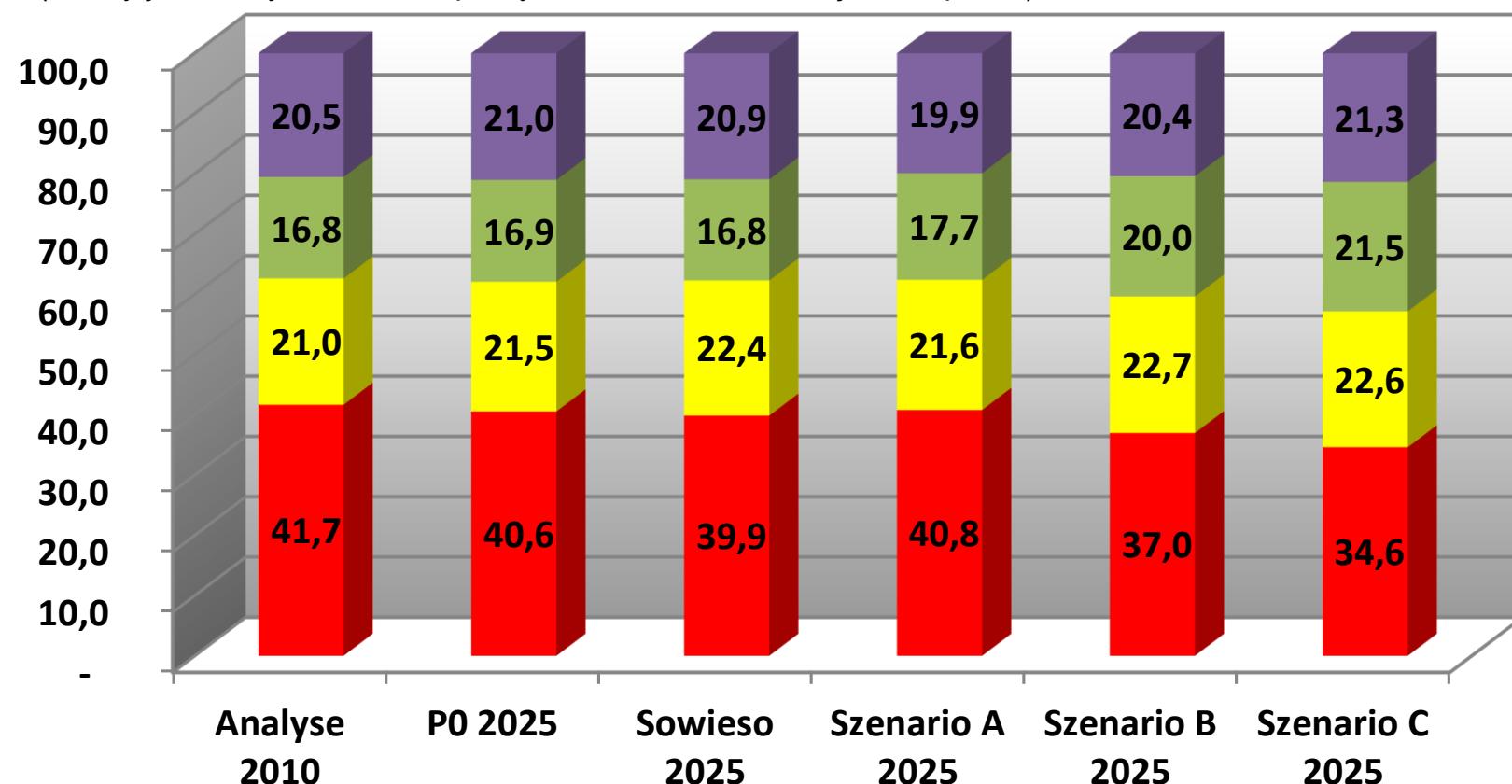
- Scénář A 2025 („trend chování“ – zaměření na individuální motorizovanou dopravu)
„...co by bylo, kdybychom v r. 2025 realizovali projekty, o kterých bylo rozhodnuto, a navíc rozšířili především silniční síť, ale také udělali něco pro pěší a cyklistickou dopravu a pro zklidnění dopravy?“
- Scénář B 2025 („trend chování“ – zaměření na ekomobilitu)
„...co by bylo, kdybychom v r. 2025 realizovali projekty, o kterých bylo rozhodnuto, a navíc rozšířili především pěší a cyklistickou dopravu a MHD ve městě a okolí, resp. rozšířili nabídky, zklidnili provoz, zavedli inovativní a inteligentní způsoby řízení, ale také realizovali některá další opatření v silniční síti?“
- Scénář C 2025 („změna chování“)
„...co by bylo, kdybychom měli scénář B, ale lidé by se ještě výrazněji rozhodli pro integrované obytné lokality a alternativní nabídky mobility?“

2. Metodika a výsledky



Vývoj podílu dopravních výkonů (modal split)

(Podíly jednotlivých druhů dopravy v % ve vnitřní a zdrojové dopravě)



2. Metodika a výsledky

Výše popsané účinky jednotlivých scénářů nyní umožní vyhodnotit scénáře ve vztahu k ústředním požadavkům klíčových cílů.

Na příkladu Drážďan dospíváme k následujícímu výsledku hodnocení:

| | Kriterium/ Ziel | Sowieso | Szenario A | Szenario B | Szenario C |
|---|--|-----------------------------------|-----------------------------------|----------------------------|---------------------------------|
| 1 | Modal-Split-Anteil des Umweltverbundes am Verkehrs aufkommen in Dresden >=59 % | + (60,7%) | + (60,0%) | ++ (63,2%) | ++ (66,6%) |
| 2 | Sinkende Streckenbelastungen Straßennetz gegenüber Analysefall | + (-7,5%) | -- (+2,6%) | + (-4,8%) | ++ (-13,3%) |
| 3 | Verringerung Kfz-Verkehrsleistung in Dresden 2025 gegenüber Prognose-Nullfall | 0 (-0,3%) | -- (+12,5%) | ++ (-4,9%) | ++ (-7,2%) |
| 4 | Verringerung Kfz-Verkehr auf und im 26er Ring um 5 % gegenüber Prognose-Nullfall | + (-3,1%) | -- (+4,3%) | + (-1,7%) | ++ (-7,5%) |
| 5 | 30% weniger CO₂ zwischen 2010 und 2025 gegenüber Analysefall | + (-16,8%) | -- (-6,1%) | + (-17,4%) | ++ (-33,1 %) |
| | | die meisten Ziele erreicht | die meisten Ziele verfehlt | alle Ziele erreicht | alle Ziele voll erreicht |

Grafika: Míra účinku jednotlivých scénářů na klíčové dopravní cíle

2. Metodika a výsledky

Zemské hlavní město Drážďany: Vyhotovení usnesení

LANDESHAUPTSTADT DRESDEN

BESCHLUSSAUSFERTIGUNG

Ausschuss für Stadtentwicklung und Bau (SB/055/2012)

Sitzung am: 12.09.2012

Beschluss zu: V1630/12

Orig. A61
Ø A66 z. Vtu.
Ø Büro G36
61.6 Ø 61.61
Stn 17/08/12 Ø 62
63 64 17.08.12
65

Gegenstand:

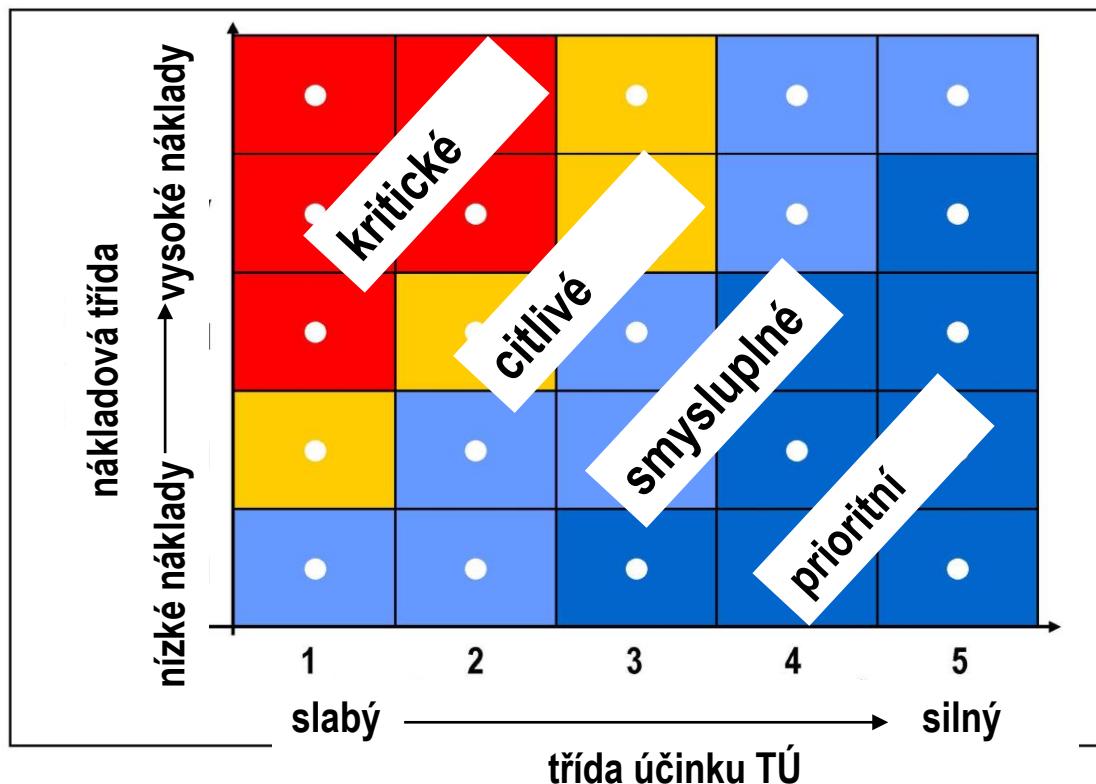
Verkehrsentwicklungsplan 2025plus - Szenario für die weitere Bearbeitung

Beschluss:

1. Die Methodik zur Erarbeitung und Berechnung der Szenarien wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
2. Das Szenario B wird als strategische Ausrichtung des Verkehrsentwicklungsplanes 2025plus zur Erreichung der beschlossenen Zielsetzung (Beschluss-Nr.: V0811/10 vom 24. März 2011) bestätigt. Das diesem Szenario unterlegte Maßnahmenmodell stellt noch nicht die Maßnahmen des VEP 2025plus dar.
3. Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Bau nimmt die differenzierte Stellungnahme des Runden Tisches zu einem Vorzugsszenario zur Kenntnis.
4. Für das Vorzugsszenario (= Szenario B) ist eine Schwachstellenanalyse für ein erhöhtes Einwohnerwachstum von mehr als 550 000 Einwohnerinnen und Einwohnern durchzuführen (Schwachstellenanalyse für das Maßnahmenkonzept).

Jörn Marx
Vorsitzender

2. Metodika a výsledky



Grafika: Matice nákladů a účinku

1. Stanovení míry účinku
(body: 0 - 3 (žádný – vysoký) na základě 12 indikátorů hodnocení metodou Delphi)
2. Míra účinku vážená faktorem relevantnosti
(faktory: 2,5 – 1 (vysoký – nízký))
3. Přiřazení nákladových tříd
(třídy I – V)
4. Začlenění opatření do matice nákladů a účinků

2. Metodika a výsledky

Anlage 6.2: Maßnahmen des VEP Dresden 2025plus

Angepasste Maßnahmenliste des VEP 2025 entsprechend der Beschlussfassung zur Vorlage V2476/13 im Stadtrat am 20.11.2014

| Nr. | Themenbereich im Textteil | Kurzbeschreibung der Maßnahme (vollständige Maßnahmebeschreibung im Textteil unter dem jeweilig benannten Themenbereich) | Wirkungs- 1 (schwach) bis 5 (stark) | Kosten- klasse 0/1/2/3/ 4/5+ Mio.€ | Priorit- äts- A++ bis C | Verantw- ort- lichkeit | Vorschlag für die zeitliche Einordnung | Einordnung in Haushalt (investiver HH (InvHH), Ergebnis-HH (ErgHH)) Stand 01/2015 | Stand 01/2015 |
|---|--|---|---|---|-------------------------------|------------------------------|---|---|---------------|
| | | | | | | | | | |
| I - nahmen derzeit Umsetzung | | | | | | | | | |
| 1 | Voraussetzungen | Fertigstellung Waldschlößchenbrücke mit Anpassungen im Busnetz | - | - | - | Stadt Dresden/ | fertig gestellt | - | |
| 2 | Voraussetzungen | S-Bahn-Ausbau Coswig - Dresden-Neustadt und 15-Minuten-Takt auf der Linie S1 | - | im Bau | im Bau | DB Netz AG/VVO | im Bau Fertigstellung | Aufgabe DB/VVO | |
| 3 | Voraussetzungen | Fertigstellung S 177n Pirna - Radeberg - BAB A 4 | - | im Bau | im Bau | Freistaat Sachsen | Teile im Bau Fertigstellung bis 2020 | Landesaufgabe, LVP 2025 | |
| 4 | Voraussetzungen | S 191n/ Neubau von Goppeln bis B 170 | - | - | - | Freistaat Sachsen | fertig gestellt | - | |
| 5 | Voraussetzungen | Ausbau Elberad- und -wanderweg Molenbrücke - Kötzschenbrodaer Straße | - | - | - | Stadt Dresden | fertig gestellt | - | |
| 6 | Voraussetzungen | Erhalt des Bestandsnetzes und Sanierung des Straßennetzes gemäß den Investitionsplänen ohne maßgebliche Änderungen von Kapazitäten und | - | - | - | Stadt Dresden | Daueraufgabe | Sicherung im InvHH und ErgHH | |
| 7 | Voraussetzungen | Anforderungsgemäße Aufrechterhaltung und Entwicklung des Betriebs des städtischen ÖPNV ohne maßgebliche Änderungen unter Berücksichtigung des Investitionsplanes der DVB AG | - | - | - | Stadt Dresden/ VVO/DVB AG | Daueraufgabe | Sicherung TwD-Zuschuss, Finanzierung begleitender | |
| Extern geplante oder durch Stadtrat beschlossene Maßnahmen ("Sowieso") | | | | | | | | | |
| 8 | Extern geplant/ SR-Beschluss ("Sowieso") | Verfestigung und Dosierung des Verkehrsflusses an Stadtzufahrten gemäß Luftreinhalteplan | 5 | 2 | A++ | Stadt Dresden | ab 2013 | Sicherung im InvHH und ErgHH | |
| 9 | Extern geplant/ SR-Beschluss ("Sowieso") | Umsetzung des Radverkehrskonzept Innenstadt | 5 | 3 | A++ | Stadt Dresden | ab 2011 | Sicherung im InvHH und ErgHH | |
| 10 | Extern geplant/ SR-Beschluss ("Sowieso") | Neubau Teilstück der Straße E.-Ambrossi-Ufer stadtwärts im Bereich Flügelweg/ Altotta mit zweiter Richtungsfahrbahn | 5 | 4 | A++ | Stadt Dresden | in Planung | Sicherung im InvHH | |
| 11 | Extern geplant/ SR-Beschluss ("Sowieso") | zweistreifiger Ausbau der Bautzner Straße zwischen Hoyerswerdaer Str. und Martin-Luther-Str. | 4 | 3 | - | Stadt Dresden/ DVB AG | fertig gestellt | - | |
| 12 | Extern geplant/ SR-Beschluss ("Sowieso") | Fertigstellung der S 84n Cossebaude - Meißen bis zum 3. BA | 3 | 1 | A | Freistaat Sachsen | bis 2025 | Landesaufgabe, LVP 2025 | |
| 13 | Extern geplant/ SR-Beschluss ("Sowieso") | zweistreifiger Neubau der B 6n OU Cossebaude | 3 | 1 | A | BMVI | bis 2025 | Bundesaufgabe, LVP 2025 | |
| 14 | Extern geplant/ SR-Beschluss ("Sowieso") | S-Bahn-Halt Bischofsplatz | 3 | 1 | A | DB Netz AG/VVO | im Bau Fertigstellung vorr. 2017 | Aufgabe DB/VVO; ergänzende Maßnahmen Sicherung im InvHH | |
| 15 | Extern geplant/ SR-Beschluss ("Sowieso") | Umgestaltung und Sanierung der Albertbrücke | 5 | 5 | A++ | Stadt Dresden/ DVB AG | im Bau | Sicherung im InvHH | |
| 16 | Extern geplant/ SR-Beschluss | vierstreifiger Ausbau Hamburger Straße von Weißeritzbrücke bis Cossebauder Straße mit ÖPNV- | 5 | 5 | A++ | Stadt Dresden/ | mittelfristig | Sicherung im InvHH | |

2. Metodika a výsledky



Landeshauptstadt Dresden

Verkehrsentwicklungsplan 2025plus

Vorentwurf Mobilitätsstrategie und Handlungskonzept

Teil 1: Text

Stand: Interne Leseversion 20.12.2012



 Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG
Oppenhoffallee 171, 52066 Aachen

 IVAS - Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme
Alaunstraße 9, 01099 Dresden

4. Hlavní obsahy



4. Hlavní obsahy

Usnesení k VEP 20.11.2014

LANDESHAUPTSTADT DRESDEN BESCHLUSSAUSFERTIGUNG

Stadtrat (SR/004/2014)

Sitzung am: 20.11.2014

Beschluss zu: V2476/13

Gegenstand:

Verkehrsentwicklungsplan 2025plus (VEP 2025plus)

Beschluss:

1. Die Oberbürgermeisterin wird beauftragt,
 - a) den Maßnahmenkatalog (Anlage 6 des VEP 2025plus) dergestalt zu überarbeiten, dass klar erkennbar ist, in welcher zeitlichen Reihenfolge Maßnahmen in das städtische Investitionsprogramm und städtisches Verwaltungshandeln aufzunehmen sind. Maßnahmen mit sehr hoher Relevanz für die Erreichung der Ziele der Verkehrsentwicklung in Dresden sind mit der höchsten Priorität zu versehen, auch wenn sie die Kostengrenze von 1 Mio. Euro überschreiten.
 - b) das Radverkehrsnetz (Abbildung 16 des VEP 2025plus) nach Verabschiedung des gesamtstädtischen Radverkehrskonzeptes zu überarbeiten.
 - c) auch in anderen Stadtteilen als den in Abbildung 18 des VEP 2025plus aufgezeigten sind kleinräumige Fußgängerverkehrskonzepte zu erarbeiten.
 - d) die Bergmannstraße südlich der Schandauer Straße, die Heynathstraße und die Wormser Straße aus dem Hauptstraßennetz (Abbildung 7 des VEP 2025plus) herauszunehmen, d. h. nicht als Hauptsammelstraße einzustufen.
 - e) die Kötzschenbroder Straße, die Sternstraße und die Straße An der Flutrinne aus dem Hauptstraßennetz (Abbildung 7 des VEP 2025plus) herauszunehmen, d. h. nicht als Hauptsammelstraße einzustufen.
 - f) die Tormaa Straße und die Peschelstraße zur Hauptsammelstraße herabzustufen.
2. Die Oberbürgermeisterin wird beauftragt, die Anlage 6 des VEP 2025plus wie folgt zu ändern:
 - a) Nr. 43: Verhandlungen mit dem Freistaat über die Anpassung der Landes-ÖPNV-Zuschüsse für angebotsorientierten Betrieb des ÖPNV und die Beschaffung von modernen ÖPNV-Fahrzeugen

- 2 -

- b) Nr. 79: Fortsetzung der Verhandlungen mit dem Freistaat über die anteilige Finanzierung der Flottenmodernisierung von Bus und Straßen-/Stadtbahn.
 - c) Nr. 101: ÖPNV-Beschleunigung an Knotenpunkten zur Erhöhung der Reisegeschwindigkeit unter Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer.
 - d) die Maßnahme Nr. 39 in Anlage 6 des VEP 2025plus zu streichen.
 - e) die Maßnahme Nr. 89 in Anlage 6 des VEP 2025plus zu streichen.
3. Der Runde Tisch zur Verkehrsentwicklungsplanung ist fortzuführen. Darüber hinaus sind Vorschläge zu erarbeiten, wie in der Planung von Verkehrsbauprojekten die frühzeitige Bürgerinformation und Bürgerbeteiligung verbessert werden kann. Diese sind dem Ausschuss für Stadtentwicklung und Bau bis Juni 2015 vorzulegen.
 4. Der Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden beschließt den VEP 2025plus (Anlage 1 zur Vorlage) mit seinen Anlagen 1 bis 8 sowie seinen Abbildungen mit den Änderungen gemäß der Beschlusspunkte 1 und 2 vom 5. November 2014. Der Stadtrat beauftragt die Oberbürgermeisterin mit der schriftweisen Umsetzung. Die Kontrolle der schriftweisen Umsetzung erfolgt so, dass für die Ziele der Verkehrsentwicklung dem Stadtrat Indikatoren vorzulegen sind, welche die Zielerreichung messbar machen. Anhand dieser Indikatoren soll dem Stadtrat im 3-Jahres-Rhythmus die Zielerreichung dargelegt werden. Die erste Evaluation ist dem Stadtrat zusammen mit dem Straßenzustandsbericht 2017 vorzulegen.
 5. Der Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden nimmt die Anlage 9 des VEP 2025plus (Anlage 1 zur Vorlage) „Maßnahmen für zentrale, stadtärmliche Defizitbereiche“ zur Kenntnis und beauftragt die Oberbürgermeisterin, die darin getroffenen Lösungsvorschläge einer vertiefenden Prüfung zu unterziehen.
 6. Der Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden nimmt die Stellungnahmen des „Runden Tisches“ zum Vorentwurf sowie den gemeinsamen Abwägungsvorschlag von Stadtverwaltung und Planerkonsortium zur Kenntnis; insbesondere die dabei verbliebenen Disseßensstandpunkte.
 7. Der Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden nimmt die Stellungnahmen des „Runden Tisches Nachbarn/Region“ zum Vorentwurf sowie den gemeinsamen Abwägungsvorschlag von Stadtverwaltung und Planerkonsortium zur Kenntnis; insbesondere die dabei verbliebenen Disseßensstandpunkte.

Dresden, 26. NOV. 2014


Helma Orosz
Vorsitzende

Dirk Hilbert
Erster Bürgermeister

Usnesení k Drážďanské debatě

LANDESHAUPTSTADT DRESDEN BESCHLUSSAUSFERTIGUNG

Stadtrat (SR/004/2014)

Sitzung am: 20.11.2014

Beschluss zu: V2745/14

Gegenstand:

Ergebnisse der Dresdner Debatte zum Entwurf des Verkehrsentwicklungsplans 2025plus (VEP 2025plus) der Landeshauptstadt Dresden

Beschluss:

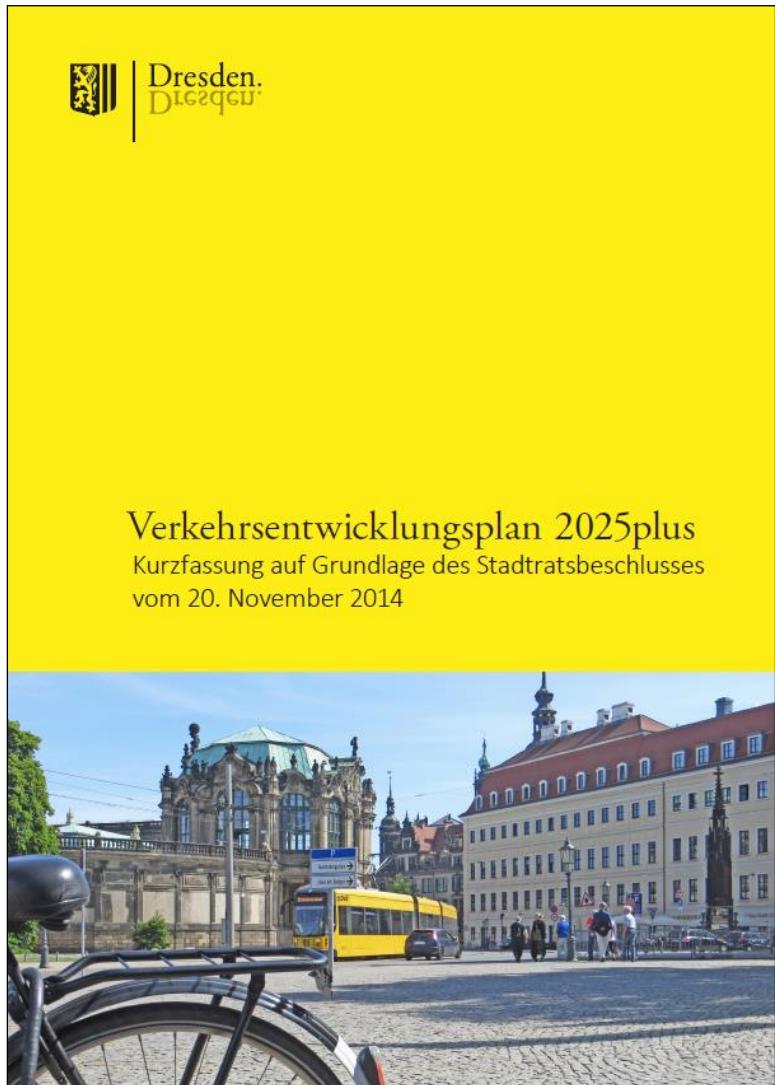
1. Die Dokumentation der Ergebnisse der Dresdner Debatte im Abschlussbericht (Anlage 1 zur Vorlage) wird zur Kenntnis genommen.
2. Die Methodik zur Auswertung aller Anregungen der Bürgerinnen und Bürger aus der Dresdner Debatte wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
3. Die aus der aggregierten Aufbereitung der Ergebnisse der Dresdner Debatte in den VEP aufzunehmenden Maßnahmen und abgeleiteten Prüfaufträge werden bestätigt und sind in den VEP 2025plus zu integrieren (Anlage 3 zur Vorlage).

Dresden, 26. NOV. 2014


Dirk Hilbert
Erster Bürgermeister

Helma Orosz
Vorsitzende

4. Hlavní obsahy



Část A Východiska a analýza stavu

1. Východiska
2. Analýza stavu

a strukturální prognózy

Část B Vývoje, scénáře a hodnocení

3. Tvorba scénářů a kalkulace účinků
4. Hodnocení opatření
a stanovení priorit

Část C Strategie mobility 2025plus
(Kapitola 5)

Část D Koncepce jednání 2025
(Kapitola 6)

4. Hlavní obsahy

■ Část C Strategie mobility 2025plus

Principy rozvoje dopravy a drážďanská strategie mobility

**Rozvoj města a
doprava**

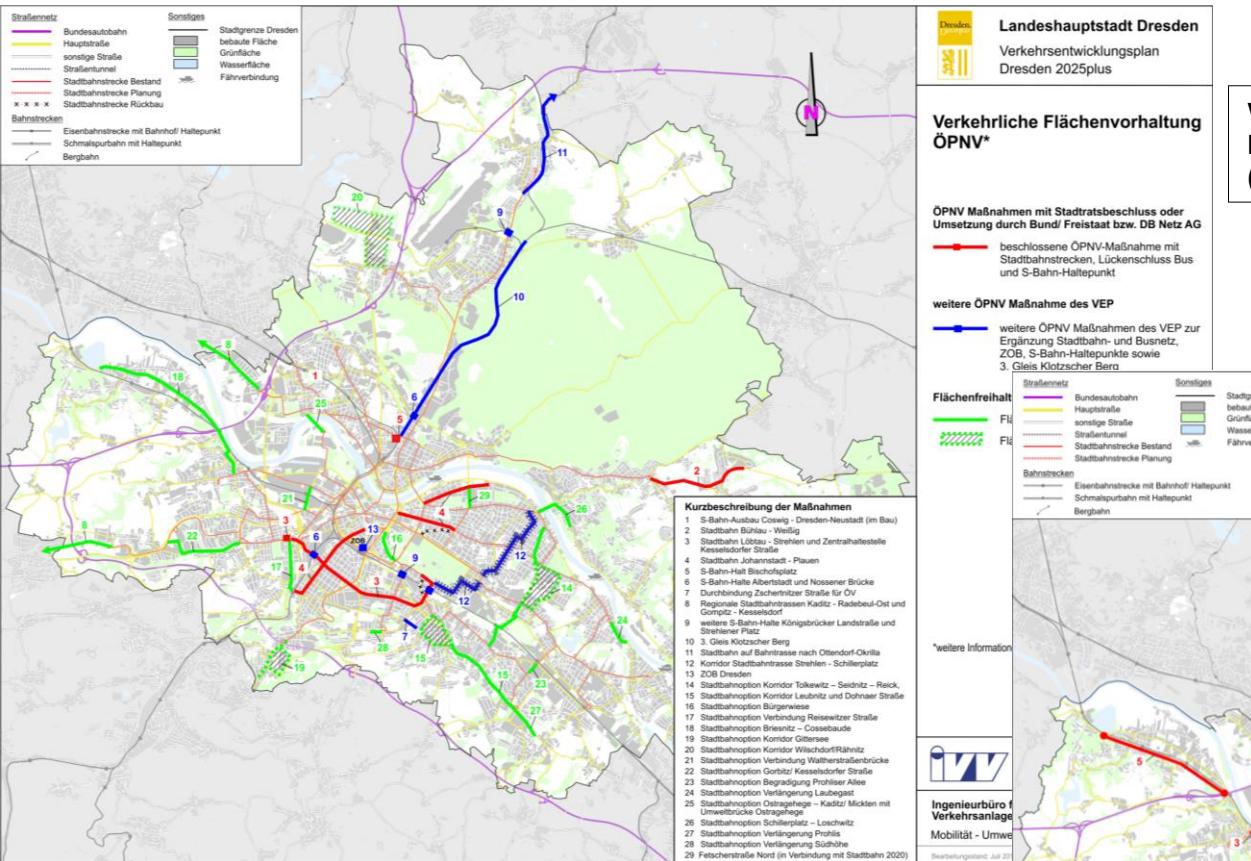
**Dopravní
infrastruktura**

**Management
dopravy**

**Management
mobility**

4. Hlavní obsahy

Rozvoj města a doprava



- Územní rozhodnutí a dopravní účinek
- Nastolení/zachování kvality městského života
- Město krátkých vzdáleností;
- Řešení uličního prostoru

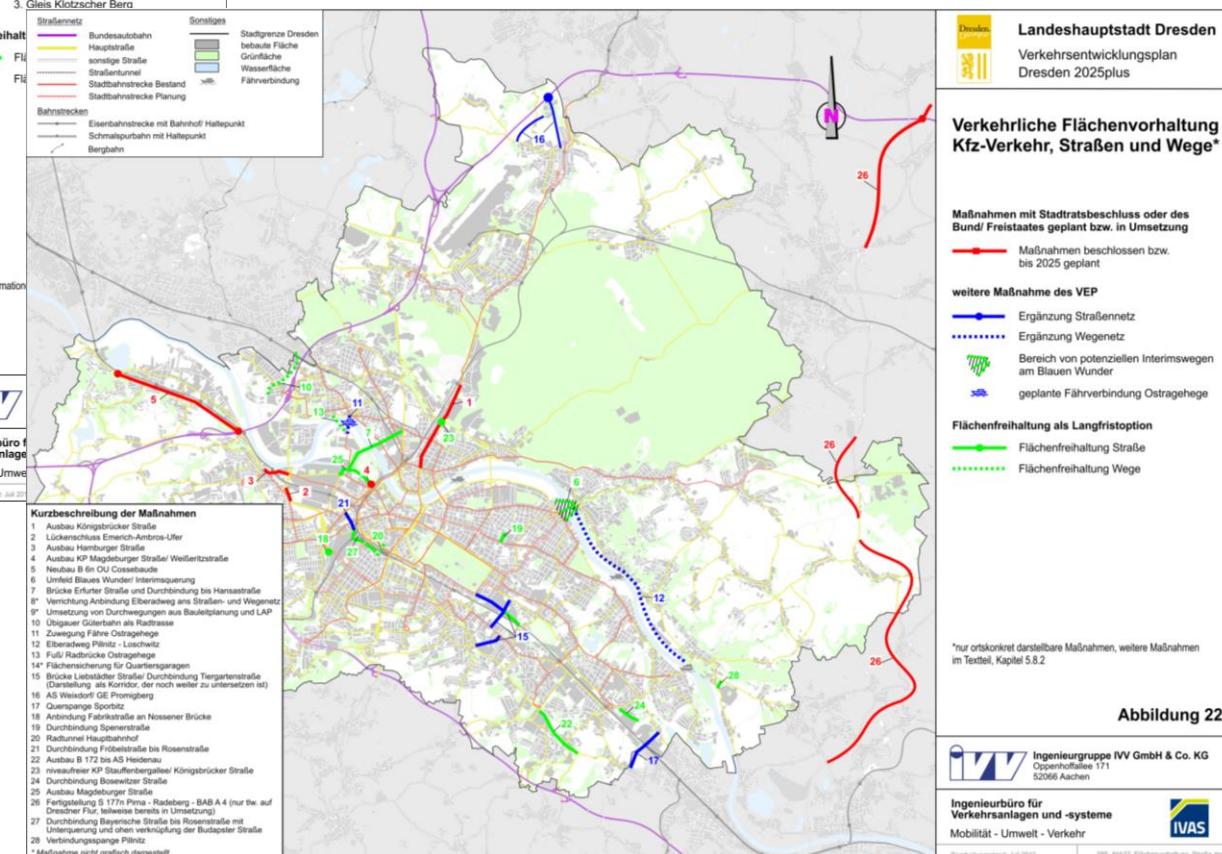
VEP 2025plus

Landeshauptstadt
Dresden

Stadtplanungsamt
Abt. Verkehrsentwicklungsplanung

Vyhrazení dopravních ploch /
Městská hromadná doprava
(MHD)*

Vyhrazení dopravních ploch
Silnič. motor.doprava, komunikace
a stezky*



4. Hlavní obsahy

- Zajištění velkoměstských magistrál a multifunkčních hlavních tříd prostřednictvím inovativních koncepcí(M 60; A++) -
- Realizace plánů na snížení hluku(M 61; A++)
- Přestavba tzv. Modrého zázraku (předsunutých míst), přechodné umístění mostu po dobu sanace(M 84; A+)
- Přestavba Novoměstského trhu (Neustädter Markt), Augustův most (Augustusbrücke) bez aut(M 85; A+)
- Úrovňový přechod pro chodce přes Albertstraße (v úrovni Archivplatz), stržení mostu pro pěší (M 107; B)

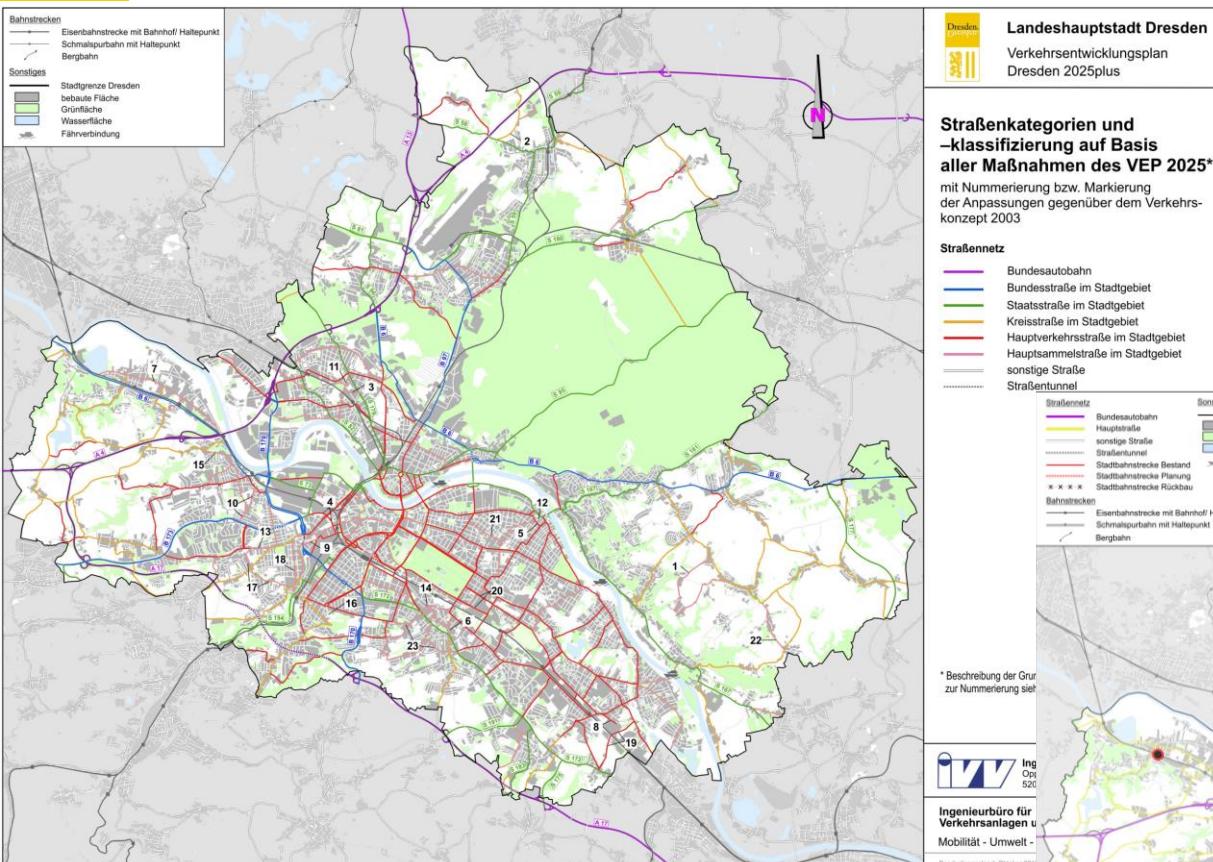


Quelle: Stadtplanungsamt



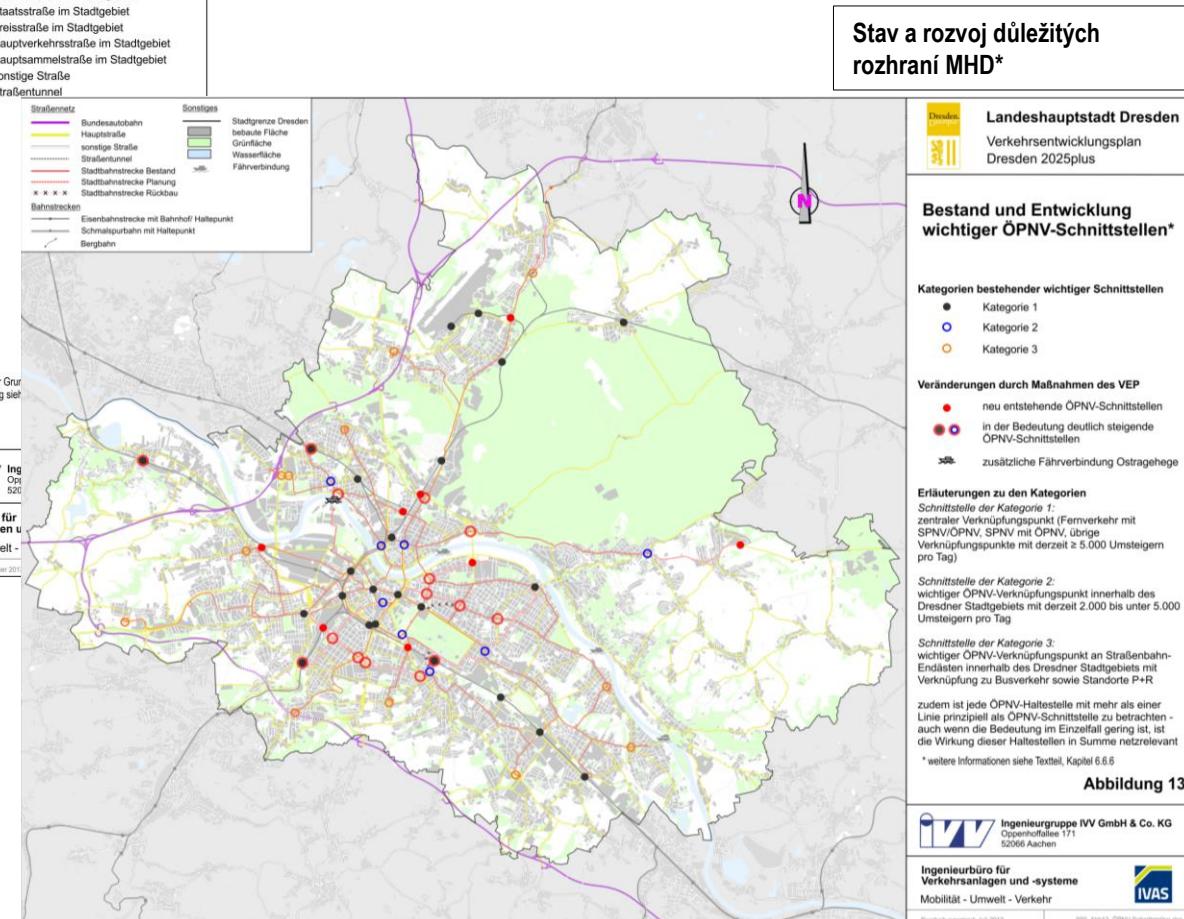
Quelle: Stadtplanungsamt

4. Hlavní obsahy



Kategorie a klasifikace komunikací na základě všech opatření VEP 2025*

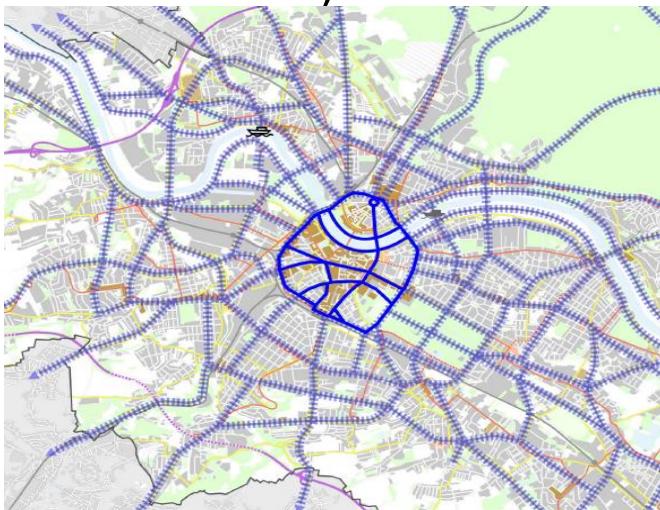
Dopravní infrastruktura



- Sporadic construction of new communication; main focus on maintenance and repair
- Connection of individual modes of transport; intermodal transport hubs
- Accessibility for economic exchange

4. Hlavní obsahy

- Program městské dráhy (M 18 – M 20; A++), mj. centrální zastávka Tharandter Straße (M 21; A++)
- Integrovaná koncepce cyklistické dopravy v celém městě (M 56; A++)
- Novostavba spojovací komunikace Sporbit (M 105; A+)
- Carsharing ve veřejném uličním prostoru (M 64; A++) -> Uzlové body/stanoviště mobility
- Nový železniční podjezd Liebstädter Straße– Reicker Straße (M 105; A+)
- Nová B 6 Cossebaude; AS Dresden-Weixdorf; S 177 (bez označení č. M, z důvodu součinnosti)

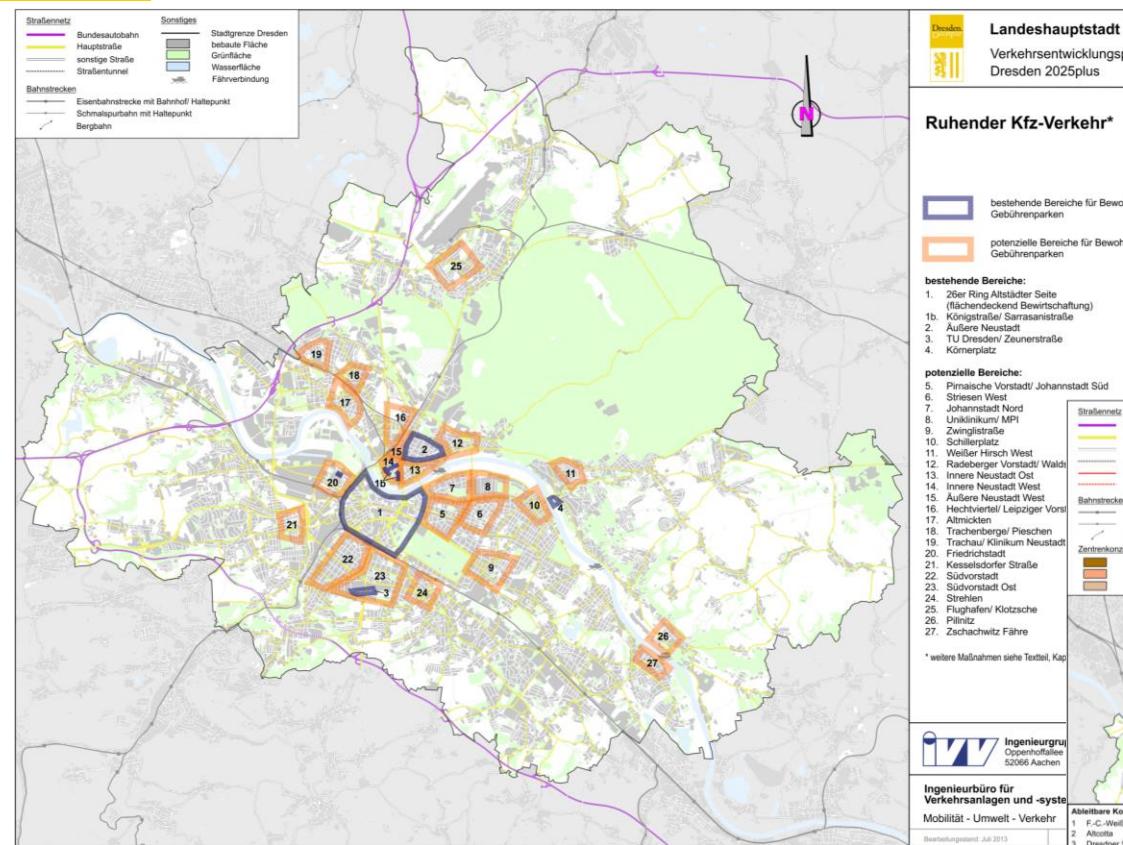


Quelle: Stadtplanungsamt



Quelle: DVB AG

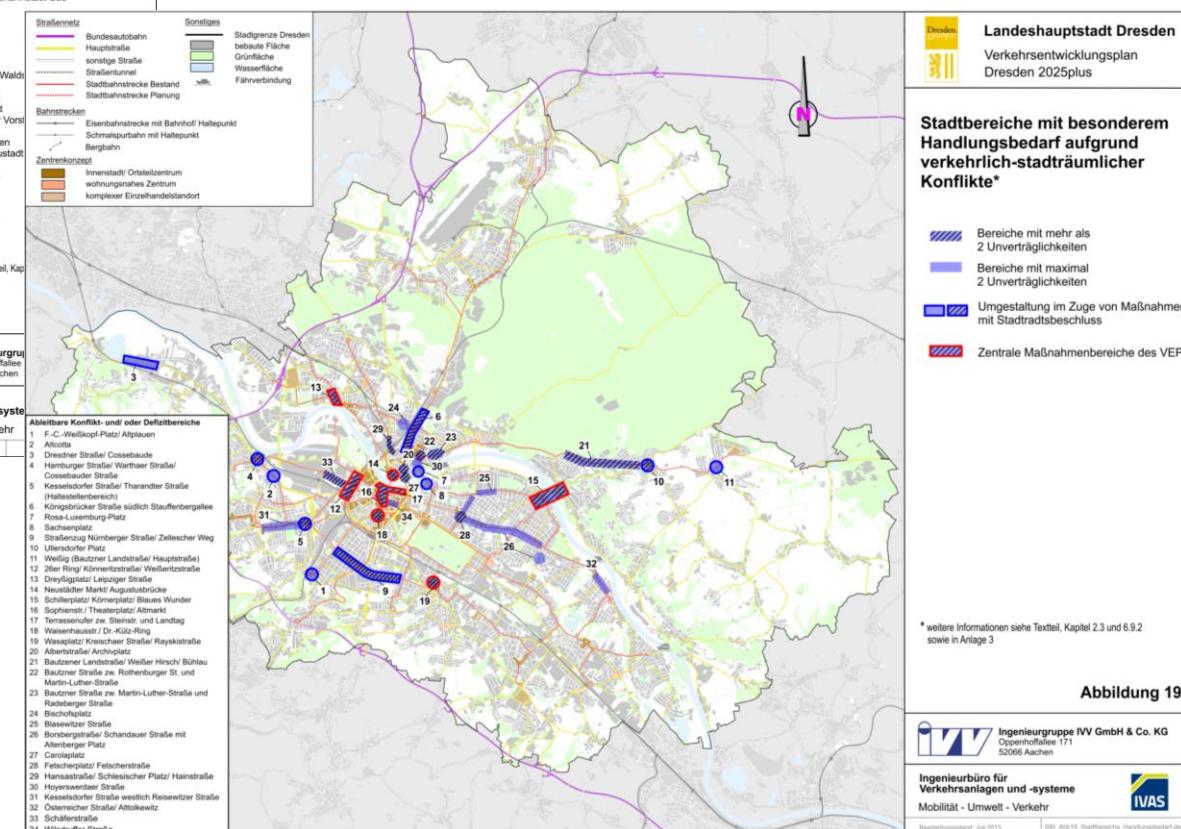
4. Hlavní obsahy



Parkování motorových vozidel*

Management dopravy

Městská území se zvlášť naléhavou potřebou jednání z důvodu konfliktů dopravy a urbánního prostoru



- Efektivní využití stávající infrastruktury (např. management parkovacích prostor)
- Inteligentní řízení dopravy a dopravní informace
- Snížení emisí, ochrana životního prostředí a zdrojů
- Upřednostnění MHD, stabilizace MID

4. Hlavní obsahy

- Odbourání dlouhých čekacích dob na SSZ pro chodce (M 33; A++)
- Posílení informačních systémů v MHD pracujících v reálném čase ... (M 40; A++)
- Integrovaná výstavba centrály pro řízení dopravy odpovídající daným potřebám a vývoj dlouhodobé strategie financování údržby řídících dopravních a informačních systémů (M 67; A++)
- Vybudování inovativních řídících systémů na SSZ (M 69, A++)
- Aktualizace... koncepce vedení kamionové dopravy v Drážďanech (M 72, A++)



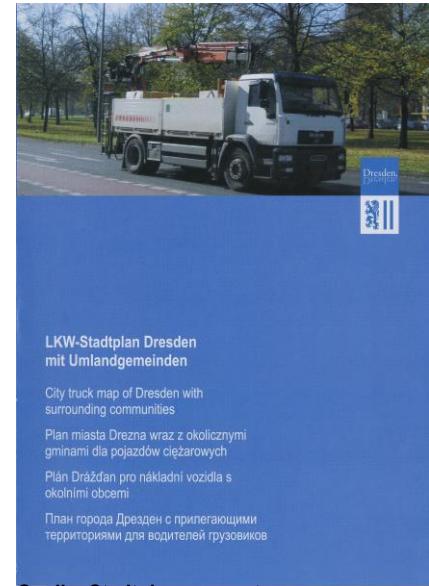
Quelle: Stadtplanungsamt



Quelle: Stadtplanungsamt



Quelle: Stadtplanungsamt



Quelle: Stadtplanungsamt

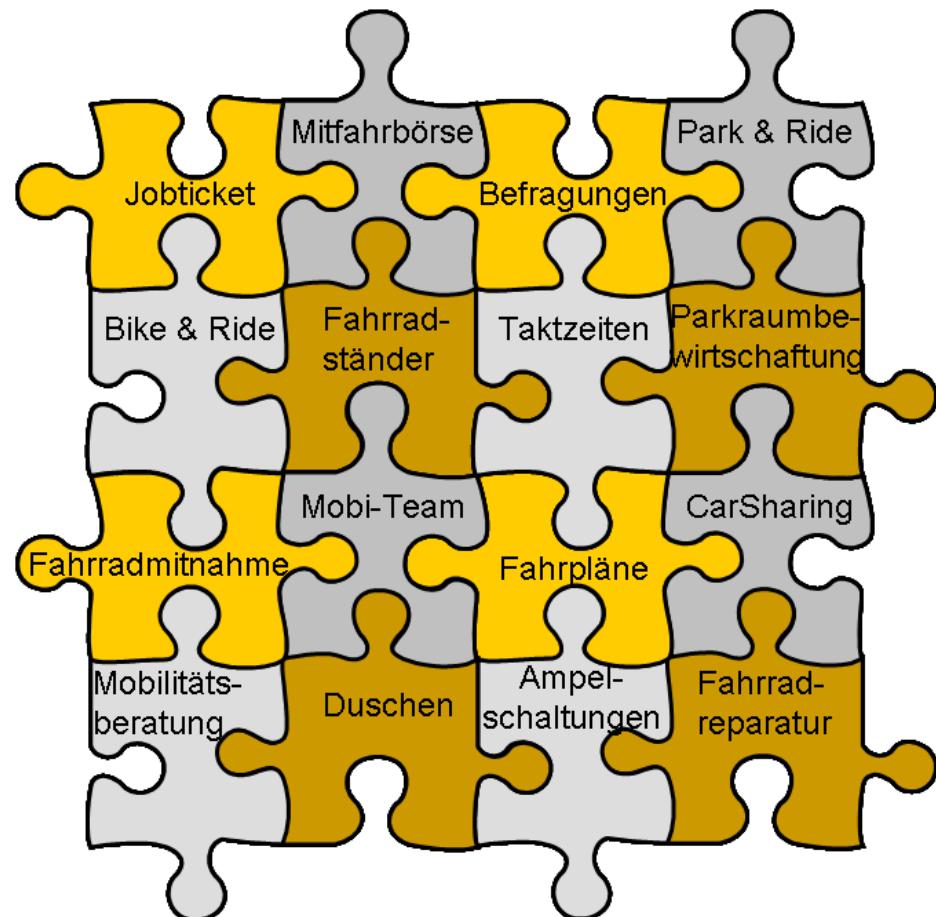
4. Hlavní obsahy



Quelle: Stadtplanungsamt

- Utvářet mobilitu, nikoliv (jen) zvládat dopravu
- Účast generátorů dopravy na řešení problémů
- Podpora multimodality; ovlivňování volby dopravních prostředků směrem k ekologickým druhům dopravy
- Zkrácení dopravních špiček
- Ochrana zdrojů a snižování nákladů

Management
mobility



Quelle: Stadtplanungsamt

4. Hlavní obsahy

- Pokračování, resp. rozšíření podnikového managementu mobility se zapojením mobilitních týmů (M 36; A++)
- Rozšíření jízdenek job ticket v MHD ... (M 37; A++)
- Rozšíření iniciativ na podporu cyklodopravy při dojíždění do zaměstnání ... (M 38; A++)
- Vypracování regionální a integrované koncepce postfossilní mobility pro dlouhodobé zajištění mobility v Drážďanech (M 77, A+)
- Práce s veřejností ohledně osobního stylu mobility s cílem podpory intermodální mobility ... carsharingu a elektromobility (M 140; B)



Quelle: Stadtplanungsamt



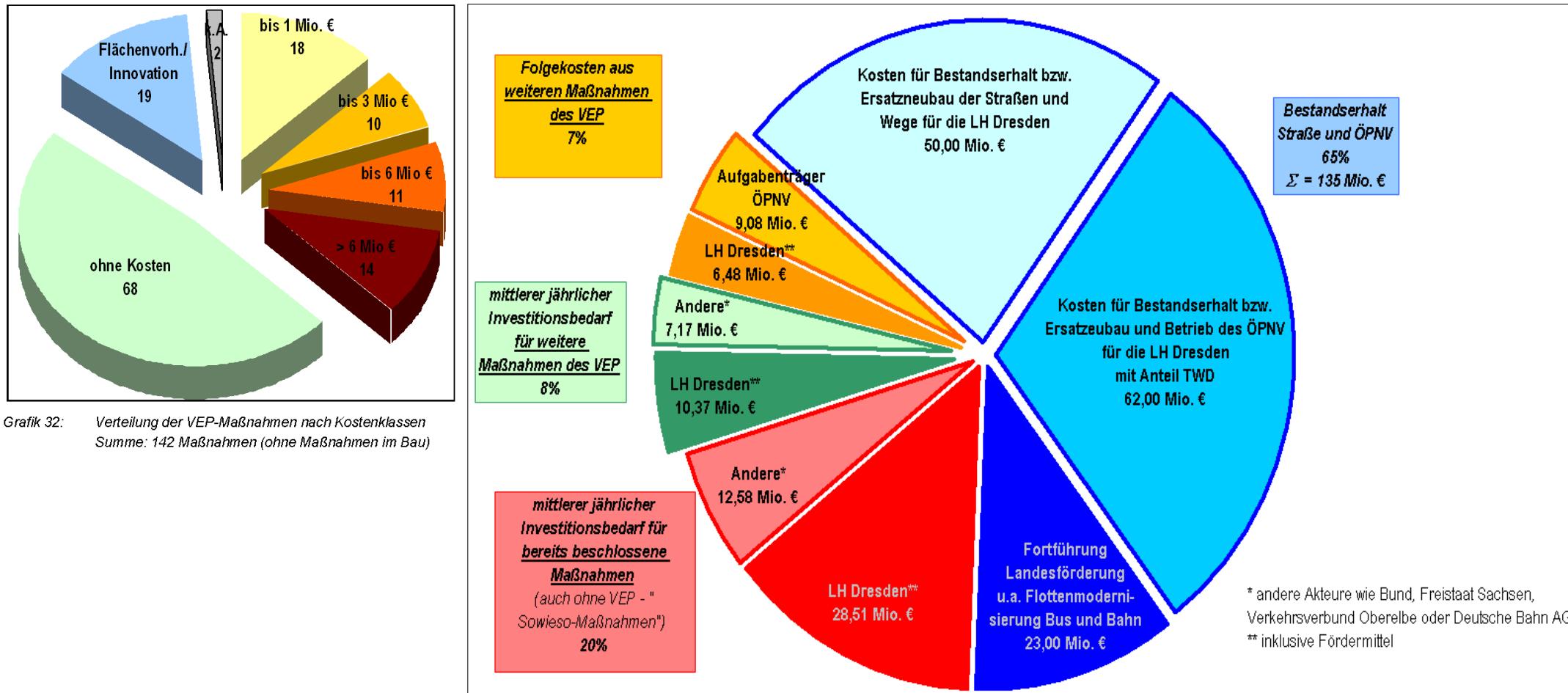
Quelle: Stadtplanungsamt



Quelle: LH Dresden

4. Hlavní obsahy

- Komunální investice do dopravního systému zemského hlavního města Drážďan pro scénář B, bez investic do udržení stavu: 74,19 mil. EUR
- Udržení stávajícího stavu komunikací a MHD (dnes): 135 mil. EUR/a





Verkehrsentwicklungsplan 2025plus
Ein Überblick

Dresden.  Wonach suchen Sie?

Rathaus Leben in Dresden Kultur Stadtraum Wirtschaft Tourismus

Dresden.de Stadtraum Verkehr in der Stadt Verkehrsplanung und -politik Verkehrsentwicklungsplanung

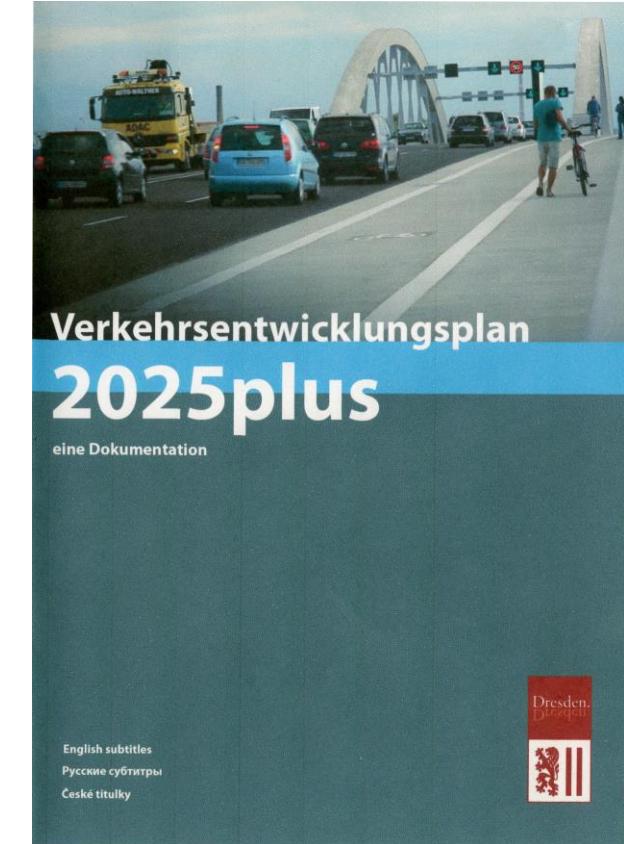
Verkehrsentwicklungsplan 2025plus



Verkehrsentwicklungsplan 2025plus

Wie soll sich der Verkehr in Dresden bis 2025 und darüber hinaus entwickeln? Welche Ziele und Prioritäten gibt es? Und welche Strategien müssen erdacht werden?

www.dresden.de/vep



Děkuji za pozornost!

Zemské hlavní město Drážďany
Úřad pro městské plánování, odd. Plánování rozvoje dopravy

Kontakt:

Dr. Matthias Mohaupt

Tel.: +49 (0351) 488 34 50, E-Mail: mmohaupt2@dresden.de

VEP 2025plus

Landeshauptstadt
Dresden

Stadtplanungsamt
Abt. Verkehrsentwicklungsplanung