
**Zápis z veřejného projednání
ve věci
„AKTUALIZACE KONCEPCE A AKČNÍHO PLÁNU
ROZVOJE INFRASTRUKTURY PRO CYKLISTICKOU DOPRAVU
MĚSTA DĚČÍN“.**

Datum: 22. 10. 2015

přítomni: Renata Domašínská (MM Děčín), Otakar Chmelík
Květoslav Syrový, David Pfann (zpracovatelé koncepce),
Veřejnost, Děčínské fórum, Koalice pro pěší a cyklistickou dopravu

Zápis:

Zpracovatel koncepce představil rámec aktualizace koncepce cyklistické dopravy v Děčíně vč. předběžných výstupů a upřesnil harmonogram prací.

- a. Cyklistická doprava bude řešena převážně ve dvou rovinách, které se v některých místech v Děčíně do jisté míry překrývají. Jedná se o:
 - i. každodenní dopravu
 - ii. rekreaci, oddech a turistiku
- b. Níže uvedené témata, náměty či postřehy budou součástí analýz z nichž vzejdou návrhy.
- c. Návrhy budou pomocí akčního plánu rozděleny do etap a koordinovány s případnými jinými záměry.
- d. Na přelomu 2015/2016 proběhne představení návrhů
- e. Předpokládané dokončení 02/2016

Diskutovaná témata:

1. Jaká je a bude politická vůle

- a. Zjevně politická vůle je, neboť se chystá rozpočet, který počítá a investicemi do oblasti a současně vzniká aktualizace koncepce (původní z roku 2003).
- b. Podmínky aktivního rozvoje cyklistické dopravy v Děčíně budou popsány v koncepci cca následujícím způsobem:
 - i. Od vizí ke konkrétním řešením, řešit nejen kontroverzní, ale jednoduchá témata (stojany, PR, dopravní značení, zklidňování dopravy atd.). Realistický **akční plán přípravy a priorit** je klíčový.
 - ii. Dlouhodobě se zaměřit na zásadní bariéry (silniční most I/13, ul. Tyršova - Tyršův most + Labské nábřeží, propojení Tyršova - s Komenského nám., lávka podél žel. mostu, resp. nová samostatná lávka, železniční trať vs. cyklostezka, atd.)
 - iii. Nutné systémové změny: všechny odbory a oddělení vyjadřující se k dopravním stavbám a veřejnému prostoru nechť mají k dispozici koncepci cyklistické dopravy a v případě jakéhokoliv záměru (od jakéhokoliv subjektu) je nezbytné, aby se k záměru vyjádřila kompetentní a oficiálně úřadem pověřená osoba s gescí „cyklistická doprava“ (např. cyklokoordinátor).
 - iv. Cyklokoordinátor musí mít otevřené dveře v rámci celého úřadu.
 - v. Někdo z radních města musí mít odpovědnost vůči programu Rady v oblasti cyklistická doprava (zpravidla součástí dopravy). Radní odpovídá Radě za téma, předkládá návrhy a jedná za MMD, aktivně spolupracuje s cyklokoordinátorem („otevírá mu dveře do úřadu“).
 - vi. Nutno nastavit aktivní komunikaci se všemi městskými organizacemi, dopravním podnikem, krajem, ŘSD a provozovateli veřejné dopravy.

2. Jaké je zadání a jaké budou výstupy

- a. Výstupem bude cyklogenerel pro rekreaci a dopravu na kole, zaktualizovat původní koncepci (2003, ing. arch. Lejčar)
 - b. Dokument bude strategický dokument, který si musí vzít za své MMD a odp. složky ho musí naplňovat a řídit se jím.
 - c. Výstupy - na přelomu 2015/2016 proběhne představení návrhů + projednání s veřejností, předpokládané dokončení 02/2016. Hlavní výstupy: situace a tabulka (akční plán).
3. **Názor z publika: základem pro „rozježdění města“ je rekreační využití. Když se turisté rozjedou po městě, jeho zástupci to budou více vnímat a téma je silnější. Zásadní je informovanost a infrastruktura.**
4. Nová lávka přes Labe. „Propojení dvou měst“. Nabízí se lávka těsně podél železničního mostu (existuje projekt, realizace za cca 30 mil.Kč, příprava pro zavěšení lávky je provedena) anebo možno i lávka nová - samostatná. **Z publika: „jakákoliv nová lávka či bezpečnější řešení zvýší kulturu dopravování v Děčíně“.** Nyní jediné relativně bezpečné překonání Labe (Tyršův most) anebo po silničním mostě (velmi nebezpečné a pro kola nevhodné). Nabízí se taktéž přívozy (přívoz = dočasné nahrazení chybějícího mostu / lávky). Nabízí se nové možnosti financování (SFDI).
5. Chybí další **páteřní trasy propojující centrum a okraje** města (kromě trasy č. 2 a 15), nyní rekreace spíše způsobem: posun autem na okraj a pak „na kolo“.
6. Zpracovateli budou předány podklady od Děčínské **koalice pro pěší a cyklistickou dopravu** (sčítání cykl. dopravy, Labské nábř. – Tyršův most – Komenského nám. apod., pěší a cyklolávka podél žel. mostu, propásla se rekonstrukce, ale je to ještě možné).
7. Ul. Sládkova a další **cyklobousměrky** (Hudečkova): budou řešeny v rámci koncepce a akčního plánu.
8. **Názor z publika: O.Chmelík: „Chybí permanentní iniciace projektů směrem od města, pouze se dějí projekty z venku“.** Mnoho drobných bariér, zábradlí apod. Např. ul. Dělnická: při rekonstrukci žádné opatření pro cyklisty. Odp. Domašínská: požadavek investorovi podán byl, avšak neakceptován.
9. Podnět: **využít panelovou cestu podél Labe.** Nabízí se revitalizace obou nábřeží a více propojit prostor břehů s nábřežím i za cenu zaplavení 1x za XY let (jakákoliv zařízení takto nutno dimenzovat). Příkladem budiž pražské nábřeží a náplavky (nutno zpracovat nějakou ideovou studii s participací, řeka totiž lidi láká - místní i turisty). Nutno řešit zklidnění Labského nábřeží co nejdříve (ČVUT bude provádět průzkumy).
10. **Chybí stojany** u každé instituce a v obchodních zónách. Zásadní rozhodnutí: „nemám kde bezpečně parkovat, na kolo nesednu“. Mnohdy chtějí lidé na kolo a dle toho, že mají kde zaparkovat se rozhodují o cíli cesty (koupaliště, restaurace apod.). Nabízí se sledovat, kde dnes lidé odkládají kola a tam vždy alespoň 2 instalovat, tj. pro 4 kola (1 stojan = 2 kola). Problém „kopcovitosti města“ může být řešen pořízením elektrokola, ale nutné bezpečné parkování. Ceny elektrokola dlouhodobě klesají (rozšiřující se využití, tedy i trh a konkurence).
-

11. Absence dobrého **propojení na Mariánskou louku** od řeky i Ploučnice
12. **Silniční most přes Labe nenabízí bezpečné řešení pro jízdu na kole** – nabízí se cyklopruhu a dořešit odbočování a řazení na vjezdech, ale především výjezdech ze silnice I/13. Názor ŘSD a kraje: „zde nemají cyklisté co dělat“. Legislativně: cyklisté zde nemají zamezen přístup, svědčí o tom i heatmapa využití jízdních kol – cyklisté se zapnutými navigacemi a GPS apod. : (<http://labs.strava.com/>).
13. Požadavek na **rozšíření cyklobusů** i pro vybrané linky městské dopravy „na oba kopce, tj. Kamenická a Bynov). Nabízí se ve velkých autobusech vyčlenit prostor nejen pro kočárky a invalidy, ale i pro kola (sklápěcí sedačky zvětšující volný přepravní prostor). Provoz lze řešit prioritami přepravy např. dle ROPID Praha: „kočárky a vozíky mají přednost, v případě plného autobusu mají přednost cestující bez kol...“. Může být problém s vleky a věšáky na kola kvůli rozměrům na točnách na konečných, proto zřejmě nutno řešit kola do vozidel BUS.
14. **Ústecký kraj** chce vstoupit do Asociace cykloměst – možno využít pro jednání při opatřeních na silnicích kraje i ŘSD, resp. při jednáních s dopravci veřejné dopravy.
15. **Trailové trasy** – nutné jednoduché propojení na Maxičky, Jalůvčí, Belveder (hřebenovka) a Dolní Žleb. Terénní cyklisté tzv. „bikeři“ potřebují taktéž bezpečné cesty přes město a pak jen jednoduchý výjezd do krajiny. Koncepte by mohl počítat i s terénní cyklistikou: hřebenovka přes Kvádrberk, dále Přípěř a Dolní Žleb (inspiratione Trutnov trails apod.).
16. Podnět z publika: „integrační opatření“ (zklidnění dopravy, cykloobousměrky, cyklopruhu a piktokoridory) - to vše **jsou jednoduchá a relativně levná opatření, která lze rychle připravit, projednat i zrealizovat. Děčín nutno urychleně rozjezdit (myšleno více cyklistů v ulicích i v krajině).**

Závěr: priority souhrnem:

- Nutná reálná politická vůle, každý rok část v rozpočtu, nutno řídit se koncepcí a naplňovat ji. Dodržovat akční plán.
- Užší spolupráce s Asociací cykloměst a Ústeckým krajem.
- Bezpečné cyklostojany na vhodných místech.
- Více integračních opatření v rámci města: zklidnění dopravy, cyklopruhu, piktokoridory, cykloobousměrky atd.
- Další lávka přes Labe (Tyršův most nestačí).
- Zpřístupnit silniční most pro cyklisty.
- Rozšířit cyklobusy + dovybavit vlakové nádraží pro potřeby cyklistů.
- Drážní stezka směr Bynov (využít žel. trať z Podmokel směr Bynov)
- Vyšší bezpečnost na Labském nábřeží.
- Posílit rekreační i terénní cyklistiku (infrastruktura i osvěta+PR)

Následně po jednání dorazily zpracovateli podněty od pana Jaromíra Marvana, Tomáše Kociána a Koalice pro pěší a cyklistickou dopravu (Marian Novák, Kamil Repeš). S podněty se bude pracovat v návrhové části.

V Praze dne 27. 10. 2015

zapsal

Ing. Květoslav Syrový