KONCEPCE CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY V DĚČÍNĚ 2016

POŘIZOVATEL / OBJEDNATEL
Statutární město Děčín
se sídlem: Mírové nám. 1175/5, Děčín IV, 405 38

ZPRACOVATEL
Ing. Květoslav Syrový
se sídlem: Sušická 28/850, Praha 6, 160 00
spolupráce: Ing. arch. David Pfann

duben 2016

OBSAH:

1. ODŮVODNĚNÍ
   1.1. Zadání
   1.2. Soupis podkladů a průzkumů
   1.3. Podklady, rozbory a analýzy
      1.3.1. Analýza širších vztahů
      1.3.2. Analýza současných opatření pro jízdu na kole
      1.3.3. Analýza bariér
      1.3.4. SWOT analýza
      1.3.5. Účel využití a potřeby, zajímavosti a cíle v území
      1.3.6. Nehody
      1.3.7. Intenzity automobilové dopravy
      1.3.8. Intenzity cyklistické dopravy
      1.3.9. Zápis z jednání pracovní skupiny 27.7.2015
      1.3.10. Zápis z veřejného setkání s občany 22.10.2015
      1.3.11. Podněty veřejnosti

2. NÁVRHY
   2.1. Principy návrhů
   2.2. Základní síť cyklotras Ústeckého kraje
   2.3. Trasa Eurovelo
   2.4. Návrh optimalizace současných značených cyklotras KČT
   2.5. Návrh nových značených cyklotras
   2.6. Výčet použitých opatření
   2.7. Výčet bariér a jejich rámcové řešení
   2.8. Návrh konkrétních liniových a plošných opatření
   2.9. Návrh konkrétních bodových opatření
   2.10. Veřejná / multimodální doprava
   2.11. Akční plán / etapizace
   2.12. Financování
   2.13. Práce s dokumentem
   2.14. Majetkoprávní vztahy

3. METODICKÁ ČÁST

SEZNAM GRAFICKÝCH PŘÍLOH

B1	SOUČASNÝ STAV – DĚČÍN A OKOLÍ	1 : 30 000
B2	SOUČASNÝ STAV – VNITŘNÍ MĚSTO	1 : 10 000
B3	ANALÝZA – ÚZEMNÍ VAZBY	1 : 25 000
B4	ANALÝZA - BARIÉRY	1 : 25 000
B5	NÁVRH KORIDORŮ DLE VÝZNAMU	1 : 20 000
B6	NÁVRH OPATŘENÍ – DĚČÍN A OKOLÍ	1 : 10 000
B7	NÁVRH OPATŘENÍ – CENTRUM	1 : 4 000
B8	NÁVRH OPATŘENÍ – OKOLÍ	1 : 10 000
B9	NÁVRH ETAPIZACE / AKČNÍ PLÁN - DĚČÍN	1 : 10 000
B10	NÁVRH ETAPIZACE / AKČNÍ PLÁN - OKOLÍ	1 : 10 000
B11	VZOROVÉ PŘÍČNÉ ŘEZY	1 : 100

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

NÁZVOSLOVÍ

- **Veřejný prostor** je nezastavěné místo, které je volně a bezplatně přístupné všem lidem k veřejnému používání. Odehrávají se v něm společenské aktivity, plní zpravidla funkci dopravní i pobytovou.

- **Veřejné prostranství** je zejména náměstí, tržiště, komunikace, park a veřejná zeleň, jakož i další prostory přístupné každému bez omezení (výjimečně s časovým omezením).

- **Pobytová funkce veřejného prostoru** zahrnuje především společenské aktivity sloužící k setkávání a komunikaci lidí, případně jejich odpočinku a volnočasovým či pracovním činnostem ve veřejném prostoru.

- **Dopravní funkce veřejného prostoru** zahrnuje především přepravu osob a zboží a s ní spojené činnosti a opatření, jejich forma velmi závisí na intenzitě a skladbě jednotlivých druhů dopravy v daném místě.

- **Sdílený prostor** je vhodné uspořádání veřejného prostoru, ve kterém je primárním cílem dosažení dobrovolné změny chování všech účastníků provozu tak, aby byly zrovnoprávněny všechny druhy dopravy *(zdroj: Hans Monderman).*

- **Extravilán** je nezastavěná část obce, resp. nezastavěná část jejího katastrálního území.

- **Intravilán** je souhrnné označení pro zastavěné plochy obcí, popřípadě pro zastavěné plochy a plochy určené k zástavbě.

- **Vozovka** je část pozemní komunikace určená především pro jízdu vozidel, ohraničená zpravidla vodorovnou dopravní značkou „vodicí čára“; kde tato značka vyznačena není, je vozovka ohraničena krajnicí anebo jiným optickým nebo stavebním prvkem.

- **Hlavní dopravní prostor** (dále také HDP) je část prostoru místní komunikace, u komunikací funkčních skupin A, B a C s postranními obrubníky vymezená vnějším okrajem bezpečnostního odstupu, u komunikací bez postranních obrubníků vymezená šířkou mezi vodicím anebo záchytným bezpečnostním zařízením, u komunikací bez těchto zařízení vymezená šířkou koruny komunikace.

- **Přidružený prostor** (dále také PP) je část prostoru místní komunikace mezi hlavním dopravním prostorem a vnějším okrajem prostoru místní komunikace (uliční čára apod.) Je využíván zejména bezmotorovou dopravou, resp. dopravou v klidu (ČSN 73 6110).

- **Cyklistická trasa** (nebo též „cyklotrasa“) je směrově značený průjezd územím, který usnadňuje cyklistům orientaci, přičemž neurčuje dopravní režim (trasa může být vedena jakýmkoliv územím, tj. po všech pozemních komunikacích i mimo ně, kde je provoz cyklistů dovolen, resp. kde není zakázán).

- **Integrační opatření (integrace)** je soubor dopravních opatření, která mají zajistit bezpečný společný pohyb s ostatními uživateli pomocí vhodného zvýraznění průjezdu jízdních kol. Mezi integrační opatření se počítají cyklopiktokoridory a cyklopruhy, které v rámci jednoho dopravního proudu přerozdělují společnou část

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

hlavního dopravního prostoru (část vozovky v jednom směru) a dále sem patří vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty (dále také VJP), to vše v jednosměrné či obousměrné komunikaci.

- **Piktogramový koridor pro cyklisty** (nebo také „cyklopiktokoridor“) vhodně podkresluje doporučený bezpečný a plynulý průjezd cyklistů danou komunikací, při zachování dostatečných bezpečnostních odstupů. Je vyznačen příslušným vodorovným dopravním značením č. V20 „Piktogramový koridor pro cyklisty“, složeným z piktogramu cyklisty a směrového znaku.

- **Cyklopruh (ochranný pruh pro cyklisty) je** jízdní pruh, jehož část oddělená příslušnou dopravní značkou podélné čáry přerušované, slouží k užití především cyklistům jedoucím v jednom směru a jízdním proudu za sebou a podle okolností i s jinými vozidly. Na tento jízdní pruh pro cyklisty smí řidiči ostatních vozidel vjet v podélném směru rovněž tehdy, není-li přilehlý jízdní pruh pro tato vozidla dostatečně široký; nesmí přitom ohrozit ani omezit cyklisty.

- **Vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty v HDP** je část vozovky určená především pro provoz cyklistů a označená dopravní značkou č. IP20 „Vyhrazený jízdní pruh“.

- **Pás pro cyklisty** je pozemní komunikace nebo její část, která je složena z více jízdních pruhů pro cyklisty.

- **Segregační opatření (segregace) / chráněné opatření** je soubor opatření resp. fyzického uspořádání, který má zajistit v co největší míře oddělení provozu od ostatního (např. stezky a pásy pro cyklisty v přidruženém prostoru apod.) a který má zajistit vytvoření základní sítě tzv. „chráněných“ cest, resp. cyklotras. Segregace má zpravidla význam pro rekreaci či plní účely vyšší ochrany a bezpečnosti cyklistů, v některých úsecích může být doplněna integračními prvky.

  - **Pás / pruh pro chodce** je část pozemní komunikace určená pro pohyb chodců.

  - **Pás pro chodce a cyklisty** je pozemní komunikace nebo její část určená pro společný pohyb chodců a cyklistů.

  - **Stezka pro cyklisty (C8)** je pozemní komunikace nebo její část určená především pro provoz cyklistů a vyznačená příslušnou dopravní značkou (č. C 8a „Stezka pro cyklisty“).

  - **Stezka pro chodce a cyklisty (C9)** je pozemní komunikace nebo její část určená pro provoz chodců cyklistů a vyznačená příslušnou dopravní značkou:
    - v případě společného pásu pro provoz chodců a cyklistů č. C 9a „Stezka pro chodce a cyklisty“ (dále uváděno se společným provozem),
    - v případě odděleného pruhu/pásu pro chodce a pruhu/pásu pro cyklisty značkou C 10a „Stezka pro chodce a cyklisty“ (dále uváděno s odděleným provozem).

  - **Stezka pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol (C7+E13)** je pozemní komunikace nebo její část určená především pro provoz chodců, ve kterém je povolen provoz jízdních kol, avšak za podmínek, že cyklisté nesmí ohrozit chodce (vyznačená příslušnou dopravní značkou č. C7a „Stezka pro cyklisty“ + dodatkovou tabulkou E13 se symbolem jízdního kola a textem „VJEZD POVOLEN“). Jedná se v podstatě o liniovou obdobu pěší zóny s povoleným vjezdem jízdních kol.

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

- **Komunikace s vyloučeným provozem motorové dopravy** (B11) je pozemní nebo účelová komunikace (vč. lesních, polních či vnitroareálových cest), ve kterých je vyloučen provoz motorových vozidel a označen příslušnou dopravní značkou č. B11 „zákaz vjezdu motorových vozidel“.

- **Sdružený přechod pro chodce a přejezd pro cyklisty** slouží k příčnému překonání vozovky společně pro chodce i cyklisty a zpravidla vzájemně propojuje přerušené stezky pro chodce a cyklisty se společným provozem v křížení či křižovatce.

SEZNAM ZKRATEK:

MMD	*Magistrát města Děčín*
GIS	*geografický informační systém*
CT	*cyklotrasa*
DZ	*dopravní značení*
EV	*mezinárodní cyklotrasa Eurovelo*
KČT	*Klub českých turistů*
MUK	*mimoúrovňová křižovatka*
OK	*okružní křižovatka*
MHD	*městská hromadná doprava*
TV	*těžká vozidla*
VD	*veřejná doprava*
ul.	*ulice*
PD	*projektová dokumentace*
PB	*plošná bariéra*
LB	*liniová bariéra*
BB	*bodová bariéra*

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

KONCEPCE CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY V DĚČÍNĚ 2016

A1 - ODŮVODNĚNÍ

POŘIZOVATEL / OBJEDNATEL
Statutární město Děčín
se sídlem: Mírové nám. 1175/5, Děčín IV, 405 38

ZPRACOVATEL
Ing. Květoslav Syrový
se sídlem: Sušická 28/850, Praha 6, 160 00
spolupráce: Ing. arch. David Pfann

duben 2016

1. ODŮVODNĚNÍ

1.1 ZADÁNÍ

- Koncepce bude zpracována v širších souvislostech s regionem / krajem / sousedními aglomeracemi
- Předpokladem aktuálnosti dokumentu je jedno územně plánovací období, tj. 4-6 let
- Předběžná struktura výstupu: se předpokládá tato:
    - Popisná, tj. textová a obrazová část (fotodokumentace)
    - Grafická část
        - Přehledné a celkové situace širších vztahů a současného stavu
        - Analýzy a rozbory
        - Návrhová část (celkové situace případně detaily, vzorové řezy)
    - Metodická část - vzorová řešení

<u>1. fáze</u>

- zadání a podklady - vytvoření potřebného podkladu pro výstup (zajištění vstupních podkladů, digitalizace dat, katastr nemovitostí, technická mapa, vrstevnice, příp. další dostupná data GIS), potřeby a okrajové podmínky, územní vlivy současné a výhledové,

- průzkumy - zjištění širších vztahů a vazeb na okolní území, terénní průzkumy, fotodokumentace, veřejné setkání s občany: potenciál, potřeby a problémy použití jízdního kola v Děčíně

- rozbory - analýza přínosů, silných a slabých stránek, příležitosti a hrozby, dále účel využití a potřeby, zajímavosti a cíle v území, odůvodnění pro návrhy

<u>2. fáze</u>

- Další územní a technické podmínky pro návrh (nehodovost, intenzity, územní rozvoj), koordinace s jinými záměry (správa a údržba komunikací, rekonstrukce, jiné záměry ovlivňující návrhy)

- Návrhy opatření v širším území (logické návaznosti: čtvrtě, město, aglomerace, kraj, region, místní a mezinárodní trasy / KČT), návrh řešení v preferovaných koridorech včetně prověření majetkoprávních vztahů. Vzorové příčné řezy, vzorová řešení, legislativní souvislosti. Součástí bude i jednoduchá metodika.

<u>3. fáze</u>

- Prezentace a projednání, participace veřejnosti
- čistopis PD (5 pare tisky)

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

1.2 SOUPIS PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ

- digitální katastrální mapa
- digitální polohopis – technická mapa
- polohopis ortofoto
- pasport dopravního značení (dxf nebo dwg či dgn)

- platný územní plán
- strategie města Děčín
- dostupné územně analytické podklady
- známé a dostupné územně rozvojové studie, záměry, akční plán přípravy a zásobník projektů
- doprava v klidu (Eltodo)
- původní koncepce cyklistické dopravy (Lejčar 2003)
- dopravní studie 2007 (Urban)
- diplomová práce, "Zlepšení dostupnosti veřejné dopravy v lokalitě Děčín - Podmokly" David Holada 2016
- podněty veřejnosti a spolků

Dále byly provedeny průzkumy: průběžně červenec až září 2015 vč. pořízení fotodokumentace.

V souvislosti se sběrem podkladů proběhlo také jednání se zástupci pracovní skupiny při MMD v oblasti cyklistiky (výsledky viz zápis z jednání dne 27. 7. 2015 – viz bod 3.6) a dále proběhlo úvodní setkání s občany, kde byl představen rámec koncepce a byly sesbírány podněty (viz body 1.3.9 – 1.3.11), které byly z větší části akceptovány jako inspirativní či relevantní.

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

1.3. PODKLADY, ROZBORY A ANALÝZY

První 2 grafické přílohy B.01 a B.02 zobrazují aktuální stav (2015) infrastruktury pro jízdu na kole (podrobnější popis níže), další 2 grafické přílohy B.03 a B.04 zobrazují analytická data, která jsou důležitá jednak pro uchopení problematiky potřeb a potenciálu a jednak zobrazují limitující faktory pro návrhy.

1.3.1 ANALÝZA ŠIRŠÍCH VZTAHŮ

1.3.1.1 Trasa EuroVelo

(zdroj: ceskojede.cz)

Děčínem prochází trasa EuroVelo č. 7 – Sluneční trasa: Nordkapp – Malta (7 409 km) v souběhu s trasou č. 2.

Podobně jako pro celý segment cykloturistiky, trasy EuroVelo znamenají významnou přidanou hodnotu pro cestovní ruch. Po dokončení evropské sítě se její potenciál odhaduje na 14,5 mil. přenocujících návštěvníků ročně a dalších 46 mil. jednodenních výletů. Tyto cesty přinesou celkem 7 mld. euro ročně.

EuroVelo, evropská síť cyklotras je projektem Evropské cyklistické federace (ECF). Projekt rozvíjí 14 transevropských cyklotras s celkovou délkou na 70 000 km (45 000 km tras je již zrealizovaných, zbytek má být zrealizován do 2020). ECF zodpovídá za propagaci projektu v Evropě a ve světě prostřednictvím webu (www.eurovelo.org pro administrativu a www.eurovelo.com pro uživatele).
EuroVelo jsou vedeny po existujících či plánovaných dálkových cyklotrasách, které splňují stanovené podmínky. Podstatnou část této sítě tvoří již stávající národní, regionální či místní cyklotrasy. Existuje také jednotná forma značení logem EuroVelo, která je daná v Manuálu značení tras EuroVelo (ke stažení na www.eurovelo.cz). Trasy EuroVelo jsou jednotně označeny číslem a logem na modrém podkladu v kruhu 12 žlutých hvězdiček (symbol Rady Evropy), názvem trasy (v angličtině či v národním jazyce) a názvem sítě tras (EuroVelo). Toto značení je integrováno do jednotlivých národních systémů značení v Evropě.

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

Základní pravidla vedení a značení dálkových evropských tras EuroVelo

- Přímost a propojení hlavních měst států a regionů
- Aktraktivita trasy - dostatek turisticky atraktivních míst v atraktivní krajině
- Bezpečnost trasy - vedení mimo frekventované silnice
- Komfort trasy - vedení tras bez velkého převýšení, s celoročně sjízdným povrchem
- Jednotné a srozumitelné značení i pro zahraniční cykloturisty - aplikace log evropských tras do národního značení
- Dostatek služeb podél tras – certifikovaných ubytovacích a stravovacích (Cyklisté vítáni), cykloopraven a půjčoven, odpočívek a přístřešků apod.
- Efektivní propagace trasy a aktualizované informace o trase - vlastní web stránky, cyklomapy a průvodce, existence turistických produktů, existence tematických okruhů podél hlavní trasy
- Dostatečné napojení na veřejnou dopravu - především vlak, přívozy, cyklobusy
- Jednotná koordinace a propagace tras na evropské (ECF) a národní úrovni
- Pro trasu EV13/Stezku železné opony je dále důležité, aby trasa vedla co nejblíže hranici a neprocházela jen po území jednoho státu

Implementaci evropských tras na národní úrovni mají na starosti jednotlivá koordinační centra EuroVelo v jednotlivých zemích, proznačení tras v terénu jsou v kompetenci krajů a obcí. Koordinací tras EuroVelo v České republice byly pověřeny Nadace Partnerství (člen ECF) a Centrum dopravního výzkumu v.v.i.

1.3.1.2 Dálkové cykloturistické trasy v Děčíně a okolí (systém KČT)

- **2** (EV7, Labská)
- **15** (od hist. Kamenného mostu - podél Ploučnice – Benešov nad Ploučnicí – Žandov)
- **23** (Děčín Přípeř – Tisá - Cínovec)
- **3017** (Děčín, Teplická, Žlíbek – Děčín, Čechy XIX – Děčínský Sněžník – Tisá - Petrovice)
- **3066** (Slavošov – Mnichov – Velké Chvojno - Nakléřov)
- **3067** (Děčín, Chrochvice – Malšovice – Javory – Slavošov - Libouchec)
- **3068** (Malšovice – Choratice – Lobkovice – Slavošov)

V okolí navazují ještě trasy:

- 21 (Krajem pískovcových skal – Jetřichovská trasa): Hřensko – Vysoká Lípa – Č. Kamenice – Kytlice - … Chrastava
- 3029 (Vysoká Lípa – Vlčí hora)
- 3030 (Mezní louka – Hluboký důl – Mokrý důl)
- 3052 (Česká Kamenice - Varnsdorf)
- 3076 (Arnoltice – Růžová – Kamenická stráň)

Uvedené trasy nabízí zpravidla jen směrové vedení po současných komunikacích a převážně ve společném provozu s automobilovým, vyjma trasy č. 2 procházející centrem Děčína pod zámkem, kde je v jednotlivých úsecích řešena po samostatné komunikaci pro chodce a cyklisty zpravidla s asfaltovým povrchem a trasy č. 15 (téměř v celém úseku je vedena mimo automobilový provoz) a 3017 je z velké části také vedena mimo automobilový provoz.

Smyslem cykloturistických tras je především turistika dálková, anebo oddech a rekreace místních na krátké vzdálenosti. Trasy mají zpravidla nabízet relativně bezpečnou jízdu mezi zajímavými cíli či v krajině s minimální automobilovým provozem. Směrování tras má dále nabízet možnosti ubytování, občerstvení, opravny kol atd.

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

(zdroj: ceskojede.cz)

Z hlediska správy: trasy zpravidla označuje kraj ve spolupráci s KČT (Klub českých turistů).

cykloturistika

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

1.3.1.3 Základní síť cyklotras na území Ústeckého kraje – současné řešení

výřez ze grafické přílohy Koncepce cykloturistiky Ústeckého kraje

legenda:

- turistický cíl

Dopravní uzel

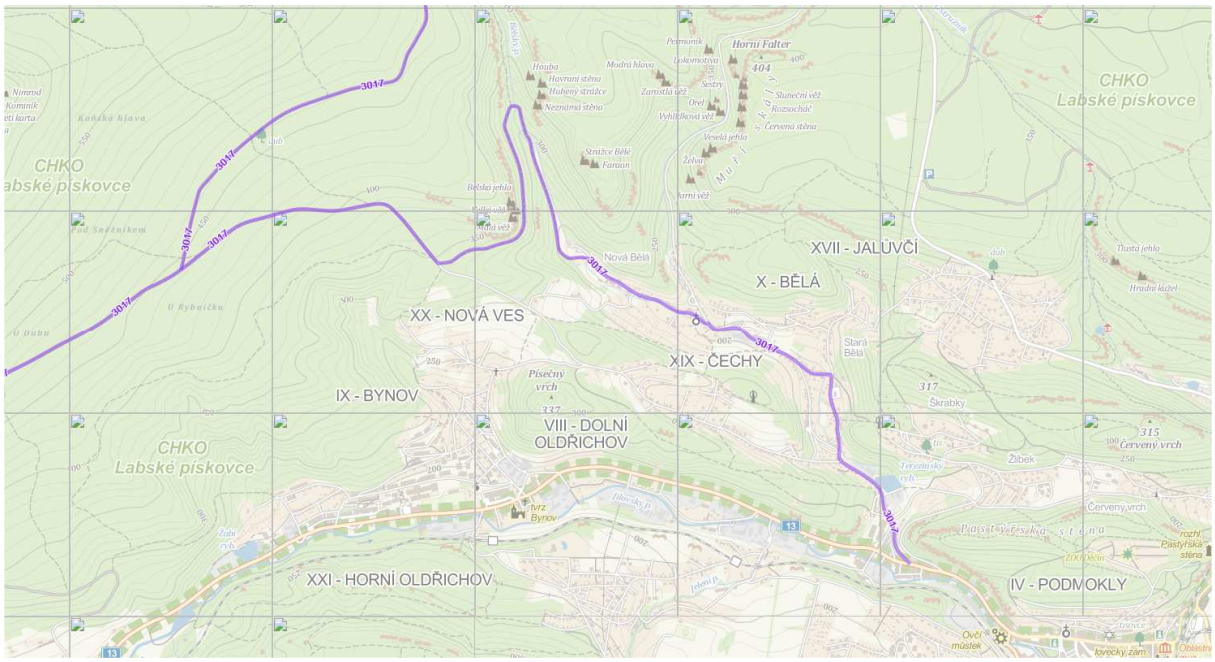
- autobus
- lanovka
- loď
- vlak

Význam stávající cyklotrasy

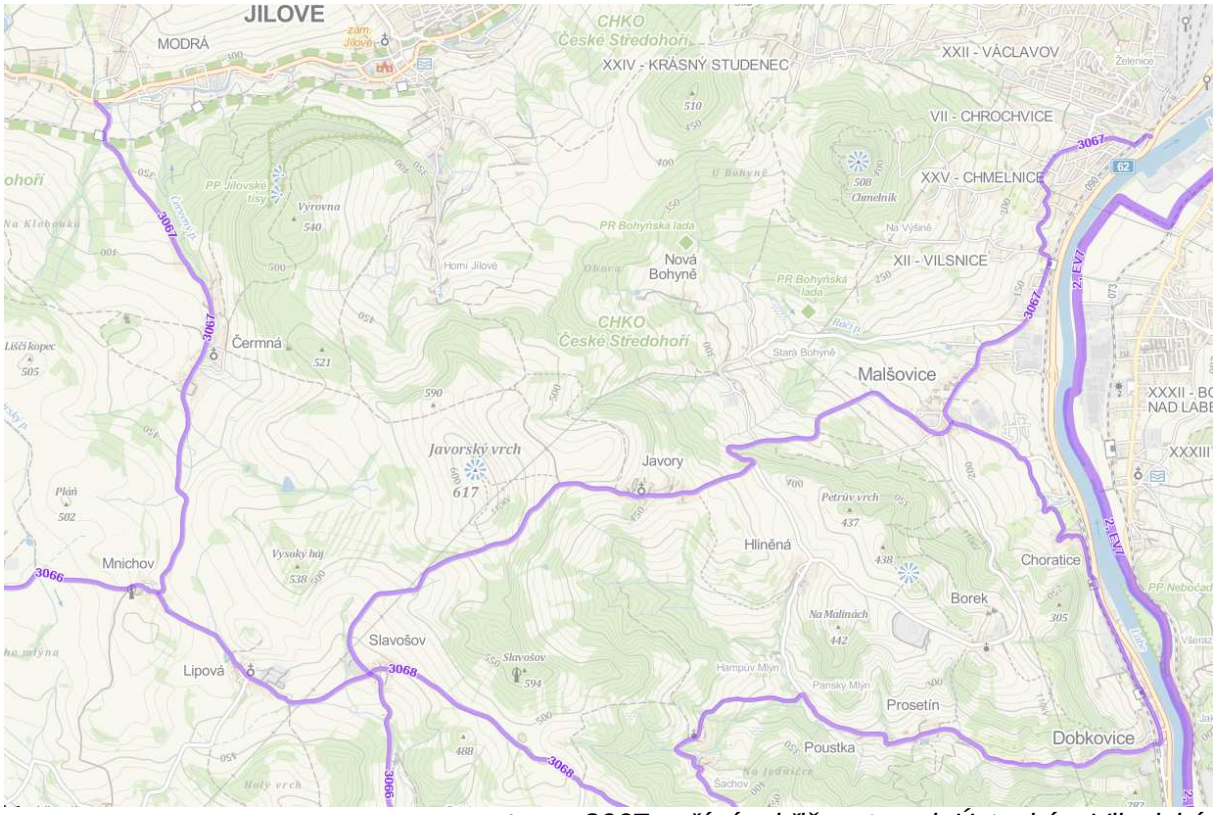
- nadregionální
- regionální
- významná lokální

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

1.3.1.4 Lokální cykloturistické trasy (systém KČT)



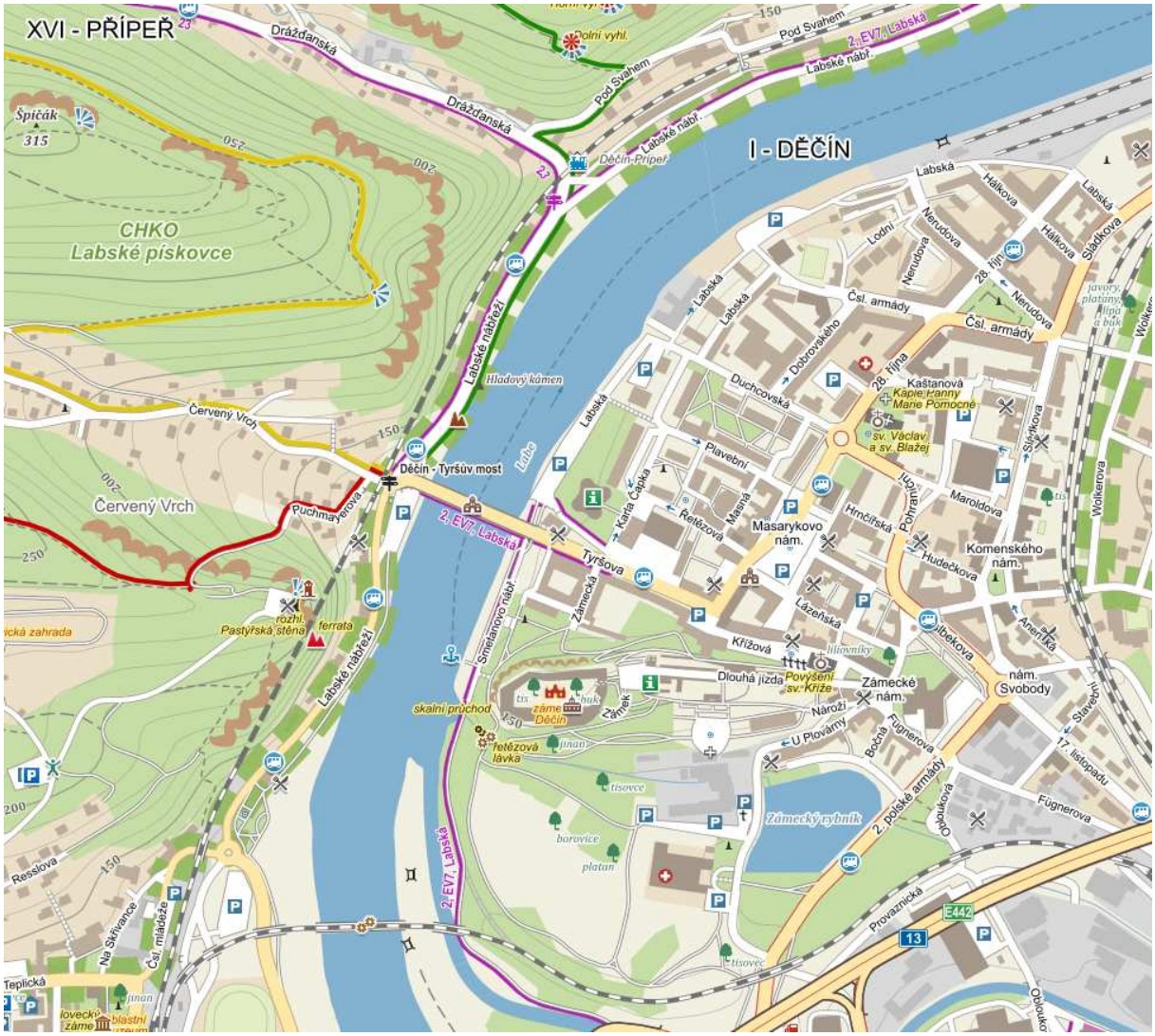
trasa 3017 *začíná v křižovatce ul. Teplická x Saská, (zdroj: ceskojede.cz)*



trasa 3067 *začíná v křižovatce ul. Ústecká x Vilsnická,*
navazují trasy ***3068 a 3066 směr Nakléřov (CT č. 23),*** *(zdroj: ceskojede.cz)*

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

1.3.2. ANALÝZA SOUČASNÝCH OPATŘENÍ PRO JÍZDU NA KOLE V DĚČÍNĚ



www.mapy.cz

Stezky pro chodce a cyklisty

Tvoří nejvíce trasu č. 2 podél pravého břehu Labe, dále pod zámkem a pak dále od Děčína po levém břehu Labe směr Dolní Žleb. Z velké části také Ploučnická cyklostezka č. 15. Dále se jedná spíše o ojedinělé a kusé řešení stezek či komunikací s vyloučeným provozem motorových vozidel.

Historické či jinak zajímavé cíle mohou být využity i přímo pro provoz jízdních kol (Kamenný most).

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

Důležité je dbát na srozumitelnost značení pro všechny účastníky – z úpravy v ul. Sládkova může chodec nabýt dojmu, že chodník je jen pro chodce (zákaz cyklistů), avšak pro cyklisty se jedná o jednosměrnou stezku, což cyklista v podstatě neví, neboť značka je skryta za stromem.

Stezka pro cyklisty

Byla vyznačena na severním chodníku Tyršova mostu, nyní jako společná stezka pro chodce a cyklisty (viz foto níže, odst. vybavení).

Zklidněné komunikace a zóny

Současné zóny se zklidněným provozem se v Děčíně omezují pouze na obytné a pěší zóny.

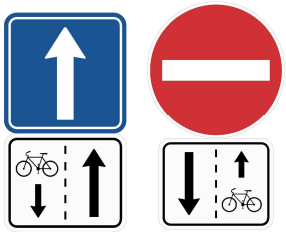
<u>Pěší zóny</u> se nachází v ul. Křížová, ve které je umožněn provoz jízdních kol.

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

Obytné zóny jsou nyní realizovány na Masarykově náměstí a okolí (Lázeňská - Myslbekova), avšak pro cyklisty taktéž jako jednosměrné úseky. Další obytné zóny jsou v Nové městě-II v okolí ul. Dvořákova a v Boleticích, případně v dalších lokalitách.

Integrační opaření pro cyklisty

Cyklopruh – v Děčíně se nyní nenachází žádné cyklopruhy ani vyhrazené jízdní pruhy



Cykloobousměrky - v Děčíně je již řešeno několik úseků jednosměrných komunikací s obousměrným provozem jízdních kol. Jedná se především o logické průjezdy zastavěným územím, které takto fungují již delší dobu (např. ul. U Plovárny, Labská atd.).

Zákaz vjezdu pro motorová vozidla může být vyznačen různými způsoby

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

Cyklopiktokoridor – opatření, které je nyní provedeno na Tyršově mostě při jeho jižní (protivodní) straně a dále jako návěst na místních komunikacích v návaznostech na nábřežní stezku na pravém břehu a také na Ploučnické cyklostezce před Libverdou při krátkém průjezdu po Krokově ulici.

Infrastruktura se postupně vyvíjí, avšak pouze sporadicky (jednostranný piktokoridor na Tyršově mostě).

Vybavení

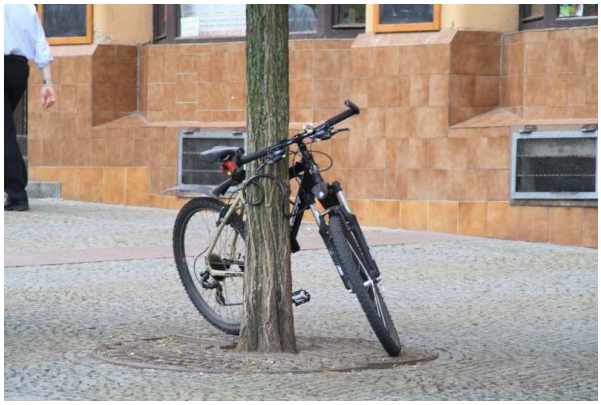
Infopanely, stojany pro jízdní kola, sezení, odpočívky se nachází především v souvislosti s páteřní trasou č. 2. Podél trasy č. 15 jsou umístěny Infopanely, stejně jako na největších náměstích.

Ojediněle se vyskytují i další samostatné stojany pro jízdní kola, především na Masarykově nám. (zamykání na fabku). Většina ostatních stojanů je však nevyhovujících – jedná se převážně o tzv. drátolamy. Aktuálně jsou umístěny cyklostojany na Tyršově ulici u Parolodi, aby byly alespoň vizuálně chráněny vstupy do restaurace a cukrárny před rychle se pohybujícími cyklisty. Stojany jsou však potenciálně nebezpečné z hlediska průjezdu dalších cyklistů.

Stojany v profilu stezky pro chodce a cyklisty nejsou vhodně umístěny, avšak jejich smyslem je ochrana východů z objektu. Podél stezky je zábradlí - návštěvníci mohou kola uzamknout k zábradlí.

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

nevhodné kolostavy (nábřeží a Střelnice)



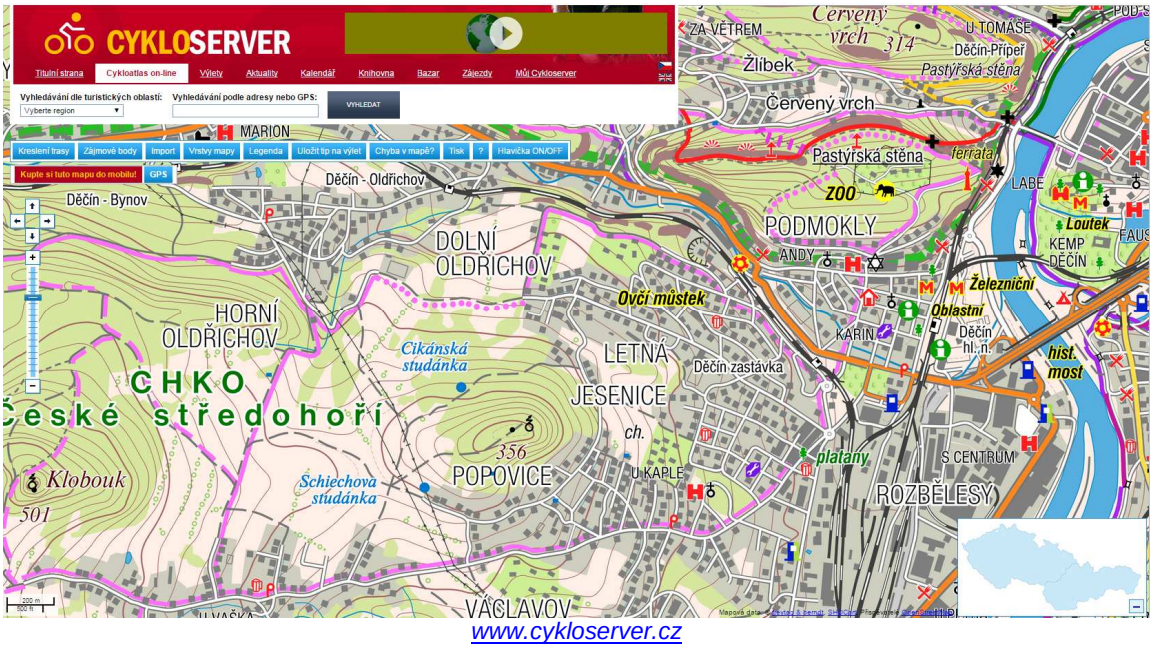
parkování kol mimo stojany

vzorové řešení sloupku dopravní značky vhodné pro stezky pro chodce a cyklisty (volný průjezdný profil)

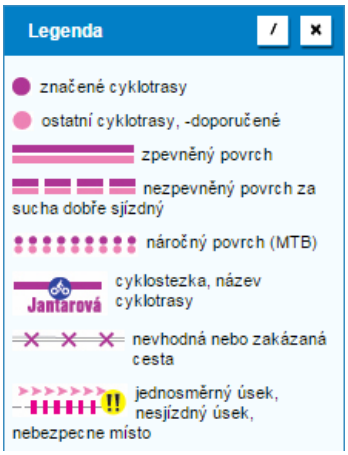
Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

Doporučené trasy

Např. web cykloserver dále uvádí tzv. doporučené či zvykové trasy. Jedná se o neznačené de facto průjezdné stopy v území. Informováno je o nich za účelem rady o prostupnosti území relativně bezpečnými průjezdy po současných komunikacích a cestách s nízkým automobilovým provozem.



www.cykloserver.cz



Město Děčín nabízí na web. stránkách a na vydaných letácích mj. Tipy na cyklovýlety a dále v Děčíně funguje také cestovní kancelář, která výlety průvodcuje.
Viz http://www.idecin.cz/volny-cas .

Cyklobus

Současná jediná trasa cyklobusu má označení 431 a je v provozu mezi Děčínem, aut. nádr. – Maxičky – Jílové , Sněžník. V těchto zastávkách je i odbavováno nakládání a vykládání kol, jinde ne (důvodem je doba odbavení).
Jeho smyslem je propojení s výše položenými či vzdálenějšími či hůře dostupnými místy, tj. funguje především pro méně zdatné, pro seniory, rodiny s dětmi, které se chtějí vyhnout intenzivnější dopravě či náročnému stoupání.

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

1.3.3 ANALÝZA BARIÉR

Bariéry jsou tvořeny jednak přirozeným prostředím (reliéf krajiny a vodstvo) a dále umělými stavbami, které postupně vznikaly kulturním působením člověka v krajině. Dnes tvoří zásadní bariéry především uzavřené areály a dopravní stavby.

Terén
Terénní konfigurace je v Děčíně a jeho okolí zásadním faktorem pro způsob rozvoje cyklistické dopravy. Pro vytvoření pohodlných spojení mezi částmi města (která jsou již zčásti realizována) mají největší potenciál území přiléhající ke třem vodním tokům, které městem protékají a které tak vytváří sklonově přívětivě podmínky. Vedle dálkových propojení skýtají také značný potenciál pro vytvoření celkové plošné prostupnosti zvláště centrálních částí města. Díky vyšším počtům obyvatel v některých okrajových částech města, nacházejících se mimo toto rovinaté území, je nutné v rámci řešení uvažovat i o způsobech propojení centrálního údolí Labe s okolními kopci.

Vodstvo (vodní plochy a toky)
Vedle kopců představují zásadní bariéry ve městě toky, především Labe, které propojuje západní a východní část města pouze dvěma mosty, z toho jedním silničním. Říčka Ploučnice a Jílovský potok tvoří taktéž zároveň potenciál i bariéru. Jejich údolí současně představují i hlavní komunikační a územní osy, na nichž se nachází většina hlavních center statutárního města Děčín.

Umělé bariéry
Mezi klíčové umělé liniové bariéry ve městě patří železniční tratě (a obě nádraží) a silniční komunikace (především Nový most, ulice Podmokelská, Teplická, Tyršova, Československé mládeže, Dělnická, Litoměřická a Labské nábřeží). Podrobně jsou tato místa popsána v následujících tabulkách a řešena v návrhové části.

Liniové silniční dopravní stavby nejsou pouze kritickými místy, kterým se musí cyklisté vyhýbat. Současně fungují i jako potenciál provozu, neboť směřují k cílům a za určitých podmínek nabízí v městském provozu možnost obsluhy území stejně jako pro ostatní druhy dopravy. Ve většině případů je třeba navrhnout opatření, které zaintegruje cyklisty do provozu, tj. bude s nimi počítáno (většina sběrných komunikací ve městském prostředí je sběrné a obslužné funkce s možným přístupem / legálním provozem jízdních kol).

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

VÝČET ZÁSADNÍCH PROSTOROVÝCH A PLOŠNÝCH BARIÉR

ozn. bariéry	*popis bariéry*	*bariéra mezi / v*
PB1	údolí Labe a postupně či náhle se zvedající břehy a navazující území (Pastýřská stěna, Děčínská výšina, …)	centrum Děčína - okolní části a krajina
PB2	průmyslové areály Rozbělesy + žel. vlečky směr Václavov	Levý břeh Labe – Václavov I, Letná
PB3	MUK (mimoúrovňová křižovatka) silnice č. I/13 - pravý břeh (I/13 x Litoměřická x 2.polské armády)	levý břeh – pravý břeh Staré Město –Děčín
PB4	MUK silnice č. I/13 - levý břeh (I/13 x Předmostí x I/62 Ústecká)	levý břeh – pravý břeh Podmokly – Rozbělesy
PB5	železniční nádraží a seřadiště Děčín – východ vč. všech drážních a skladových okolních pozemků	Nové Město - Staré Město
PB6	areál v okolí ul. Růžová / pod Chlumem	Staré Město – Chlum
PB7	areál zámku a zámeckého parku	Děčín I - Staré Město
PB8	areál nemocnice	V rámci Nového Města
PB9	okolí autobusového nádraží	Podmokly – jihozápad Děčína
PB10	sportovní, výrobní a skladové areály jižně podél Ploučnice	Staré Město - Děčín I, Nové Město levý - pravý břeh Ploučnice
PB11	Areál u ul. Folknářská	Nové Město – Folknáře
PB12	Hl. nádraží Děčín + sportovní areál	Podmokly – levý břeh Labe
PB13	Průmyslové areály podél Ústecké	Rozbělesy - levý břeh Labe
PB14	Průmyslový areál Křešice u Děčína	Pravý břeh Labe – Křešice
PB15	Loděnice Křešice	Pravý břeh Labe – Křešice
PB16	ČOV Boletice	Pravý břeh Labe – Boletice n. L.

Uvedené bariéry bude nutné v rámci návrhové části prověřit, zda se jedná o uzavřené areály či provozně resp. vlastnicky ne/prostupná území a navrhnout opatření (zpřístupnění a zprostupnění, resp. náhradní či provizorní řešení).

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

VÝČET ZÁSADNÍCH LINIOVÝCH BARIÉR PRO CYKLISTICKOU DOPRAVU V DĚČÍNĚ

ozn. bariéry	*popis bariéry*	*bariéra mezi / v*
LB1	řeka Labe	levý - pravý břeh Děčína
LB2	řeka Ploučnice	Děčín I - Staré Město
LB3	Jílovský potok	bariéra zejména v centru Děčína
LB4	Hlavní železniční trať (č. 090-083)	Podmokly - levý břeh Labe – pravý břeh Labe
LB5	silnice č. I/13 = průtah západní částí Děčína (Podmokelská – Pivovarská - Teplická)	Podmokly – jihozápad Děčína – Staré Město
LB6	Teplická (I/13)	Bynov a celá západní oblast – Podmokly – pravý břeh
LB7	silnice č. I/13 (E442) = průtah východní částí Děčína (Kamenická)	Děčín I, Nové město - Staré Město
LB8	Ul. Kamenická (I/13)	Nové město – Folknáře
LB9	Nový most (provoz na mostě I/13)	cyklopropojení levý – pravý břeh
LB10	železniční trať na pravém břehu (č.081 směr Česká Lípa)	Děčín I - Nové Město Březiny – Bechlejovice
LB11	železniční trať na pravém břehu (č.073 směr Česká Lípa)	Staré |Město – Chlum Pravý břeh – Křešice, Boletice, Nebočady
LB12	železniční trať na levém břehu (č. 132)	Podmokly – jihozápadní oblast Děčínska Bynov a celá západní oblast – Podmokly
LB13	Ul. Benešovská – Českolipská (II/262)	Východní oblast Děčínska – jižní oblast Děčínska
LB14	Ul. Litoměřická (II/261)	Pravý břeh Labe - Staré Město Pravý břeh Labe - Křešice, Boletice, Nebočady
LB15	Ul. Ústecká (I/62, E442)	Levý břeh Labe – západní část Děčínska
LB16	28.října - Čsl. armády – Sládkova – Loubská (I/62)	místní obsluha Děčín I
LB17	Pohraniční – 17. listopadu – 2. polské armády (I/62)	místní obsluha Děčín I Děčín I - Staré Město
LB18	Čsl. mládeže – Teplická – Labské nábřeží	Levý břeh Labe – pravý břeh Labe místní obsluha Podmokly (vlakové a autobusové nádraží a další cíle)
LB19	Tyršův most - Tyršova – Radniční - Masarykovo nám.	Levý břeh Labe – pravý břeh Labe místní obsluha Děčín I
LB20	Poštovní – Uhelná - Hankova	jihozápadní část Děčínska – Podmokly – Děčín I

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

VÝČET ZÁSADNÍCH BODOVÝCH BARIÉR PRO CYKLISTICKOU DOPRAVU V DĚČÍNĚ

ozn. bariéry	*popis bariéry*	*bariéra mezi / v*
BB1	Celý uzel západního předpolí Tyršova mostu	Levý – pravý břeh Labe Podél levého břehu (dolní nábřeží)
BB2	Východní předpolí Tyršova mostu (nutno dořešit návaznosti na okolí)	Levý – pravý břeh Labe + místní obsluha
BB3	Radniční x Křížová	Místní obsluha Děčín I
BB4	Sládkova	Místní obsluha Děčín I
BB5	Pohraniční x 28.října	Místní obsluha Děčín I
BB6	Čsl. armády x 28. října	Místní obsluha Děčín I
BB7	Čsl. armády x Sládkova	Místní obsluha Děčín I
BB8	Sládkova x Labská	Místní obsluha Děčín I
BB9	Pohraniční x Myslbekova x B.Němcové	Děčín I – Nové Město
BB10	Myslbekova x 2.polské armády	Děčín I – Staré Město
BB11	MUK Kamenická I/13 x Benešovská II/262	Nové město - Staré Město
BB12	Kamenická x Riegrova	Místní obsluha Nové Město
BB13	Kamenická x Lužická	Místní obsluha Nové Město
BB14	Labské nábřeží x Drážďanská	Děčín I – Přípeř
BB15	Labské nábřeží x Čsl.mládeže	Podmokly – Děčín I – Horní Žleb
BB16	Čsl.mládeže x Teplická	Podmokly – Děčín I
BB17	Teplická x Pivovarská	Podmokly – Bynov - Oldřichov
BB18	Podmokelská x Pivovarská	Podmokly – Letná I – Popovice
BB19	Želenická x Dělnická	Podmokly – Chrochvice
BB20	OK (okružní křižovatka) Litoměřická a 2.polské armády x Kamenný most	Staré Město – Nové město – Děčín I
BB21	Teplická v úseku Podmokly – Nová ves (všechna odbočení a návaznosti na hlavní silnici)	Podmokly – celá západní oblast Děčína

Výše uvedené bariéry liniové i bodové bariéry bude nutné v rámci návrhové části rámcově prověřit a navrhnout opatření k zajištění vyšší přívětivosti pro jízdu na kole tímto místem resp. vyřešení či zmírnění negativního vlivu na cyklistickou dopravu.
Nový most a obě MUK jsou řešeny v rámci plošných bariér.

Zásadní bariérou pro cyklodopravu je Nový most na silnici I/13

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

Kopcovitost města Děčín je jednak jeho devízou a jednak problémem.

Labské nábřeží je ve své nynější podobě spíše bariérou, než-li přívětivým místem pro jízdu na kole

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

v trase mezi Tyršovým mostem – zámkem a Komenského nám. se stále nachází několik lokálních bariér

Některá řešení (ul. Sládkova) nejsou plnohodnotná (nutno umožnit obousměrnou jízdu i ve vozovce). V určitou dobu nelze na kole po stezce vůbec projet (chodci) a v ulici se nenachází žádná motorová vozidla.

Základní bariérou je i řada intenzivně vytížených komunikací (Podmokelská, Labské nábřeží)

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

intenzivní provoz bez jakéhokoliv upozornění na taktéž intenzivní provoz jízdních kol (Tyršova)

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

Zásadní bariérou jsou taktéž schodiště, která neumožňují svedení anebo vyvedení jízdního kola. Např. na vlakovém nádraží je třeba tuto záležitost řešit se správcem budovy a nástupišť.

Labské nábřeží – potenciál pro příjemné místo, nejen pro účely dopravy

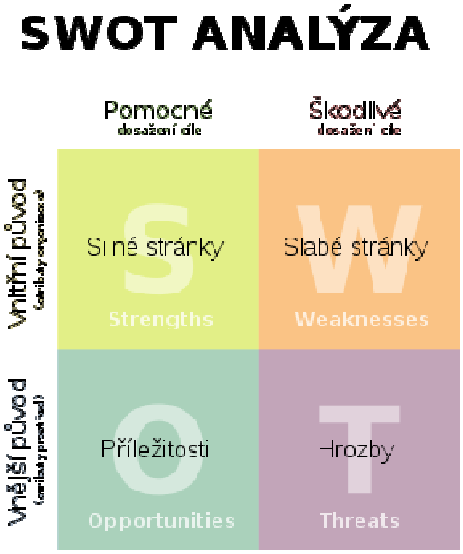
Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

1.3.4 SWOT ANALÝZA PRO KONCEPCI CYKLISTICKÉ DOPRAVY V DĚČÍNĚ

SWOT analýza je metoda, jejíž pomocí je možno identifikovat silné (ang: **S**trengths) a slabé (ang: **W**eaknesses) stránky, příležitosti (ang: **O**pportunities) a hrozby (ang: **T**hreats), spojené s určitým projektem či politikou (ve smyslu opatření) apod. Jedná se o metodu analýzy užívanou především v marketingu, ale také např. při analýze a tvorbě politik (*policy analysis*). … Je součástí strategického (dlouhodobého) plánování společnosti.

Tato analýza byla vyvinuta Albertem Humphreym, který vedl v 60. a 70. letech 20. století výzkumný projekt na Stanfordově univerzitě, při němž byla využita data od 500 nejvýznamnějších amerických společností.

Základ metody spočívá v klasifikaci a ohodnocení jednotlivých faktorů, které jsou rozděleny do 4 výše uvedených základních skupin. Vzájemnou interakcí faktorů silných a slabých stránek na jedné straně vůči příležitostem a nebezpečím na straně druhé lze získat nové kvalitativní informace, které charakterizují a hodnotí úroveň jejich vzájemného střetu.



zdroj:https://cs.wikipedia.org/wiki/SWOT

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

SWOT ANALÝZA PRO KONCEPCI CYKLISTICKÉ DOPRAVY V DĚČÍNĚ

SILNÉ STRÁNKY

- Dobrá dopravní dostupnost – cyklodoprava je konkurenceschopná na vzd. cca 2-5 km: celý vnitřní Děčín se nachází v radiu 2,5 km od Labe, tj. nejvyšší potenciál vzhledem ke vzájemné vzdálenosti: Podmokly, Děčín I, Staré Město – v případě nabídky kvalitní infrastruktury a bezpečnějšího dopravního prostředí nebude uspořádání města zásadní problém proč nepoužít jízdní kolo k přepravě či rekreaci.
- Zkušenost s opatřeními pro cyklisty a jejich další možná realizace - již existují pilotní opatření pro cyklisty: cykloobousměrky a cyklopiktokoridor, tj. uživatelé i správa města se již s těmito prvky seznámila a na vybraných místech či oblastech je využívána.
- Propagace a informovanost nejen mediální (média, kampaně … letáky), ale i v terénu (provázané směrové značení, infopanely) – město se věnuje a nadále chce věnovat této oblasti, vnímá ho jako důležitý nástroj v podpoře jízdy na kole, ať už pro rekreační či dopravní účely .
- Existuje další mediální potenciál: např. u restauratérů, prodejců (cykloprodejny, cykloservis apod.).
- Podpora a rozvoj cyklistické rekreace je sama o sobě potenciálem pro každodenní využití jízdního kola (více opatření, více lidí na kolech, více zkušeností, více cyklistů v prostoru města, více si ostatní zvykají - safety in numbers).
- Relativně dobré vzájemné propojení Nebočad, Boletic nad Labem, Křešic, Starého Města a Březin s centrem Děčína (celý pravý břeh Děčín jih a okolí Ploučnice)

PŘÍLEŽITOSTI

- Potenciál relativně dobrého vzájemného propojení Nebočad, Boletic nad Labem, Křešic, Starého Města a Březin s centrem Děčína (celý pravý břeh Děčín jih a okolí Ploučnice), největším problémem intenzivní automobilová doprava a absence přívětivosti infrastruktury pro jízdu na kole – což jsou ve městě v mnohých případech především organizační opatření (značení a zařízení), která lze v případě potřeby rychle realizovat (bezpečné cesty do školy apod).
- Relativně dobrý potenciál ještě pro části Chrochvice, Popovice, Letná, Dolní Oldřichov přes centrum až po Nové město II (avšak zde už kopcovitost)
- Potenciál v postupné rekonstrukci Podmokel, resp. dalších částí města, kde by mělo postupně docházet ke zvyšování plošné prostupnosti jednotlivých čtvrtí (i mezi nimi).
- Vysoký potenciál ve zklidnění vnitřních zón místních komunikací (nejen v návaznosti na již existující hlavní cyklotrasy) znamená možný plošný bezpečný pohyb alespoň v rámci subcenter či sídlišť (nejbližší okolí bydliště – cesta do obchodu, za sportem, kulturou, známými apod.).
- Jedna z motivací pro změnu volby druhu dopravy je parkovací politika – nutno zamyslet se dále nad souvislostmi s dalšími opatřeními a jejich kombinací – nutno motivovat časovou dostupností, cenou a konkurenceschopností a ne pouze restrikcemi, možno sladit s plánem mobility města Děčín (v rámci strategického plánu a jeho naplňování).
- Páteřní trasa podél Labe, přívětivý reliéf pro všechny - převážně jako velmi atraktivní stezka podél řeky. Z přítomnosti této trasy vyplývá vysoký potenciál „vidět a žít Děčín ze sedla jízdního kola“, což může dále znamenat vyšší samopropagaci.
- Národní cyklotrasa č. 2 (Praha - Drážďany) = nadnárodní EV7 (Eurovelo 7: součást tzv. „Sluneční trasy“ Nordkapp – Malta (7 409 km) – možnosti vyššího financování, informovanosti a propagace ve věci využití a přínosu cyklistiky. Úzká souvislost s bodem výše.
- Další vyznačené trasy v Děčíně a okolí.
- Propojení s veřejnou dopravou - zajistit bezpečné propojení cyklotras s hlavním nádražím ČD - železnicí národního i evropského významu, a k zastávkám, kde staví cyklobusy.
- Mnoho zajímavých přírodních či kulturních cílů ve městě i okolí (zámek, ferrata, Pastýřská stěna, ZOO, rozhledna Velký Chlum, Kvádrberk, atd. blízkost CHKO Labské pískovce a České středohoří a NP České Švýcarsko atd.), možnosti koupání v Děčíně a okolí.
- Vodní doprava – možnost kombinace kola a vodní dopravy (rafty, výletní lodě, …).
- Potenciál pro dopravu i rekreaci: uvažované propojení lávkou podél železničního mostu.
- Mnohdy je prostor vhodný pro integrační opatření, ale také pro další součásti infrastruktury a vybavení pro cyklisty (v podobě stojanů apod.).

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

- Potenciálem pro rozvoj cyklodopravy je současně také i:
  - negativní vliv automobilové dopravy na život v obci co se týče bezpečnosti i dopadu na životní prostředí obyvatel
  - nyní snížená možnost bezpečného pohybu v obcích (pro slabší účastníky provozu) – poptávka po nápravě, tj. nutno řešit bezpečnostní opatření.
- Práce s webem města a informovaností občanů – potenciál zprovoznit vyhledávač bezpečných tras i pro jízdu na kole a současné či potenciální cyklisty informovat o aktuálním stavu infrastruktury, která umožňuje či zajišťuje každodenní či rekreační provoz jízdních kol.

SLABÉ STRÁNKY

- Velmi intenzivní automobilový provoz na sběrných i vybraných místních komunikacích.
- Prostor města nyní není přívětivý pro jízdu na kole.
- Přístup a zvyk obyvatel: v Děčíně se zatím chodí NA KOLO (myšleno jako rekreace) nejezdí se NA KOLE.
- Současný přístup správce komunikace I. třídy a nejednotné potřeby ŘSD / Kraj / město, problémy s projednáním čehokoliv.
- Koexistence jednotlivých druhů dopravy (uživatelé).
- Informovanost na webu (absence vyhledávače tras, propojená interaktivní mapa život ve městě/rekreace).
- Pro cyklisty a chodce přes Labe jen 1 most (Tyršův) chybí další propojení, využití Nového mostu není dostatečně komfortní, Tyršův most je přetížen (nutno rozředit, tj. nabídnout další alternativu - např. lávku či lepší paralelní řešení s žel. či silničním mostem).
- Neřešená prostupnost plošných bariér (objízdné trasy, složitost, nebezpečí)
- Nedostatečné řešení propojení Podmokly – Děčín centrum.
- Tyršův most – dopravní uzel městského významu, ve kterém bude vždy třeba řešit cyklodopravu i rekreaci (stále nejednotný názor na dopravní řešení pěší a cyklistické dopravy - nutno dále řešit koexistenci všech, nejen cyklistů a pěších)
- Bynov – Podmokly: nebezpečný úsek po silnici I/13 Teplické) … potenciálem je případné zrušení železniční trati č. 132 - může vzniknout drážní stezka s celotýdenním využitím (cyklodoprava i rekreace). Trať je momentálně mimo provoz.
- Parkující auta u cyklostezky směr Žleb.
- Nutno vyřešit / zklidnit Labské nábřeží. Jedná se celkově o velmi hodnotné místo (městské slavnosti, historie, výhled …).
- Propojení jihozápadní části Děčína (levý břeh – jih) s Podmokly je pro jízdu na kole velmi nepřívětivé.

HROZBY

- Přístup odp. složek správy města + schopnost postupné a systematické koordinace přípravy.
- Rozpočet města, který nebude počítat s adekvátní položkou určenou pro část „infrastruktura pro cyklistickou dopravu“ (potažmo bezmotorovou).
- Vzhledem k aktivitě složek města nebudou aktivní ani občané, tj. nebudou využívat.
- Nehodovost / dopravní nebezpečnost v nebezpečných a neřešených místech a oblastech.
- Nedostatečná osvěta PR a práce s veřejností a jejími potřebami.
- Obava obyvatel, kteří by použili k dopravě kolo z fyzické námahy.
- Počasí.
- Obava o kola, krádeže.
- Kopcovitost – nepřívětivý reliéf vždy ve směru od Labe (Děčín a Podmokly jsou v údolí).
- Odloučená sídliště od obou center (Děčín / Podmokly).
- Průtah I/13 + Nový most (stavba pouze pro motorová vozidla)
- Intenzivní doprava na průjezdu přes Podmokly – kolem nádraží směr Děčín centrum.
- Absence jižního propojení Děčína přes řeku, obyvatelé těchto oblastí nebudou volit jízdní kolo jako dopravní prostředek, protože dostupnost prostřednictvím jízdního kola nebude konkurenceschopná.
- Ve stopě jízdy jízdních kol se nachází závady v povrchu vozovky a nevhodně řešené uliční vpusti či odvodnění.
- Nevhodná, nepoužitelná anebo pouze částečná řešení pro cyklisty.

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

- Absence bezpečnějšího odkládání jízdních kol = nízké využití jízdních kol pro každodenní účely.

1.3.5 ÚČEL A VYUŽITÍ, POTŘEBY, ZAJÍMAVOSTI A CÍLE V ÚZEMÍ

1.3.5.1 Účel využití:

Sport

- Nutno řešit stav komunikací (uliční vpusti, výtluky).
- Nutno řešit prostupnost města a území pro výjezdy z města na silnice přívětivé silniční cyklistice, resp. přístup na úseky terénní cyklistiky.

Rekreace a oddech

- Požadavek na co největší míru bezpečnosti provozu, chráněné cesty a zklidněná území.
- Atraktivita prostředí í cílů, rozmanitost, doprovodné aktivity a nabídka zázemí.
- Požadavek na dobrou informovanost (v terénu, mapy, weby, navigace)

Doprava

- Jedině za podmínek relativně dobré plošné prostupnosti území a odstranění zásadních bariér lze sledovat vyšší míru nárůstu využití jízdního kola pro každodenní účely, neboť teprve pak se může jednat o konkurenceschopný dopravní prostředek na krátké a střední vzdálenosti.
- Pro někoho však nutná volba anebo jediný možný rychlejší nezávislý či levný dopravní prostředek (děti, senioři)
- Kombinovaně - nutno uvažovat s propojením (koalicí) veřejné, pěší a cyklistické dopravy (možnosti přepravy s kolem k veřejné dopravě či s kolem i veřejnou dopravou).

1.3.5.2 Zajímavosti a cíle v území

- Chráněná a krajinná území v okolí Děčína (CHKO Labské pískovce, České středohoří, NP České Švýcarsko, NP Saské Švýcarsko).
- Údolí Labe, Labská stezka, Hřensko, Tisá a Ostrov, atd.
- Rozhledny a vyhlídky (Kvádrberk, Pastýřská stěna, Chlum, Ploučnická vyhlídka, Sokolí vrch, Labská stráň, Děčínský Sněžník, Chmelník, atd.).
- Vodní toky v území (Labe, Ploučnice, Jílovský potok, Ostružník, Folknářský potok, atd.). Soutoky a nábřeží (Labské).
- Kulturní, historické a duchovní cíle (Zámek Děčína s parkem, Oblastní muzeum / lovecký zámek, historický Kamenný most, synagoga, Ovčí můstek, tvrze, kostely a kaple).
- Další zajímavé či zábavní cíle (ZOO, koupaliště, Centrum Pivovar atp.)
- Města a obce v okolí (Benešov nad Ploučnicí, Česká Kamenice, Jílové, Hřensko, …)
- Stadiony, hřiště a sportoviště (kryté i nekryté).
- ferrata Pastýřská stěna
- Vodní doprava (přístavy)

- Instituce, školy a školky a další stavby veřejné vybavenosti, náměstí a centra kulturního dění (knihovna atd.).
- Místa zaměstnání, pracovní příležitosti, výrobny a areály, loděnice,
- Nákupní oblasti, třídy, ulice, domy či prostranství.

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

Všechny *instituce je třeba zpřístupnit pro jízdu na kole, tj. nutno nejen osadit bezpečné stojany, ale taktéž umožnit bezpečný příjezd k nim (vlevo pošta, vpravo knihovna).*

Každodenní doprava.

Sport anebo rekreace.

Lidé různého věku a účelu využití jízdního kola.

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

Lidé se v Děčíně s jízdními koly nevyhýbají ani Masarykově nám.
ani okružní křižovatce na jeho severním konci.

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

Důležité je umožnění jízdy na kole v pěších zónách (foto vpravo).

Různé druhy kol a způsob či ne/možnost jejich odkládání.

certifikace – cyklisté vítání (objekty s určitou mírou přívětivosti pro cyklisty)

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

1.3.6 NEHODY

Nehodovost je vyhodnocována na území města Děčín od 1. 1. 2007 do 31. 7. 2015 (dostupnost dat na jdvm.cz, jednotná dopravní vektorová mapa, CDV,v.v.i. a PČR).

V okrese Děčín bylo evidováno 186 nehod za účasti cyklisty:

- ve městě Děčín pak celkem 55 nehod
- z toho 39 s následky na zdraví (podrobně viz níže).

Ministerstvo dopravy

Geografický informační systém MD Jednotná dopravní vektorová mapa ®
Úloha: Dopravní nehody, grafické a statistické zobrazení dat dle územního výběru
Informativní tiskový výstup z GIS JDVM

Přehled nehod v silničním provozu podle zadaných kritérií v obvodu vybraného správního území

Období: 1.1.2007 - 31.7.2015

Území: LAU1 Děčín (Ústecký kraj)

© ŘSDP PP ČR, ŘSD, ČSÚ, ČÚZK

Zadaná kritéria	
Druh vozidla	jízdní kolo

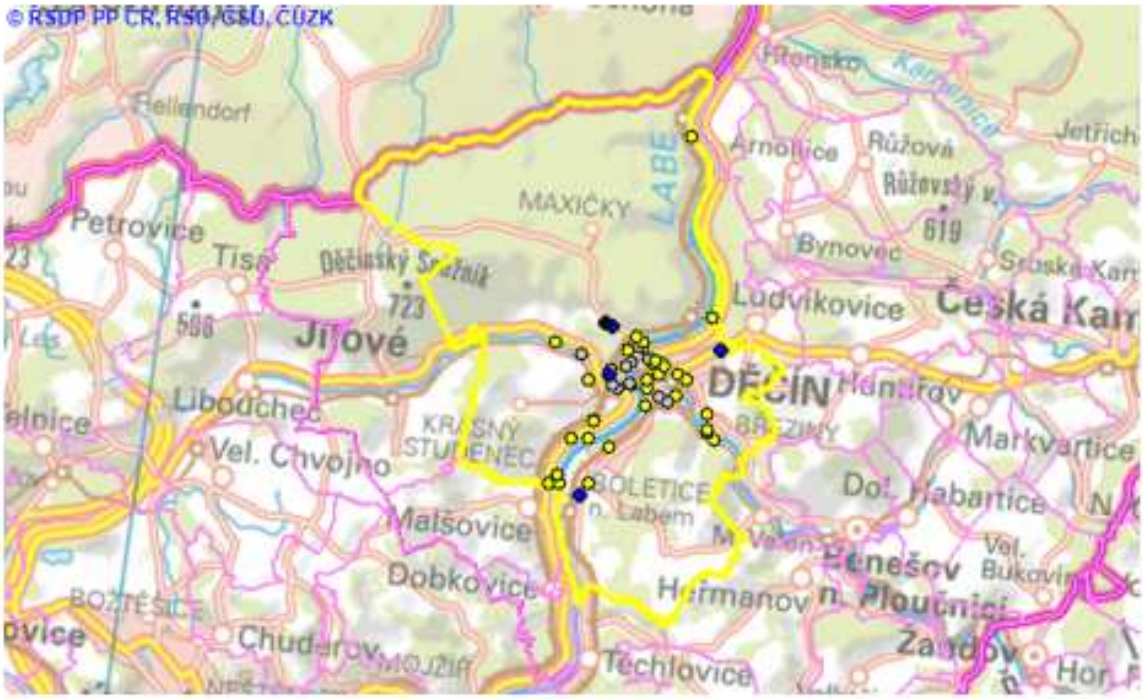
Statistický přehled o nehodách		
Počet nehod celkem		186
Počet usmrcených osob (stav do 24 hod.)	●	3
Počet těžce zraněných osob (stav do 24 hod.)	●	28
Počet lehce zraněných osob (stav do 24 hod.)	○	120

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

Ministerstvo dopravy

Geografický informační systém MD Jednotná dopravní vektorová mapa ®
Úloha: Dopravní nehody, grafické a statistické zobrazení dat dle územního výběru
Informativní tiskový výstup z GIS JDVM

Přehled nehod v silničním provozu
podle zadaných kritérií v obvodu vybraného správního území
Období: 1.1.2007 - 31.7.2015
Území: obec Děčín (Ústecký kraj)



Zadané kritéria	
Druh vozidla	jízdní kolo

Statistický přehled o nehodách		
Počet nehod celkem		55
Počet usmrcených osob (stav do 24 hod.)	●	1
Počet těžce zraněných osob (stav do 24 hod.)	●	4
Počet lehce zraněných osob (stav do 24 hod.)	○	35

Rozložení nehod v oblasti Děčína je v celku rovnoměrné, cca 1/2 na sběrných a 1/2 na místních komunikacích.

Zranění s následkem smrti (1) a jedno těžké zranění (2) je evidováno v ul. Drážďanská v části Jalůvčí XVII. Další těžká zranění (podrobně viz níže):

- (3) Boletice nad Labem - na silnici 261 (křiž. ul. Vítězství x V Sídlišti)
- (4) Silnice I/13 mezi Děčínem a Ludvíkovicemi
- (5) Ul. Prokopa Holého v Podmoklech, což je jediná nehoda s vážnými následky na zdraví za účasti cyklisty v rámci města. Jednalo se o srážku s chodcem ve vozovce, který nehodu zavinil.

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

Ministerstvo dopravy

Geografický informační systém MD Jednotná dopravní vektorová mapa ®
Úloha: Dopravní nehody, grafické a statistické zobrazení dat dle územního výběru
Informativní tiskový výstup z GIS JDVM

Základní informativní výpis o nehodě číslo:

040206090444

Základní vlastnosti	
Obec	Děčín (Ústecký kraj)
Datum nehody	3.5.2009 16:50 neděle
Druh pozemní komunikace	silnice 3.třídy
Číslo pozemní komunikace	25852

Charakteristiky řidiče vozidla a příčiny nehody	
Zavinění nehody	řidičem nemotorového vozidla
Alkohol u viníka nehody	ne
Kategorie řidiče	ostatní řidiči vozidel
Stav řidiče	dobrý -žádné nepříznivé okolnosti nebyly zjištěny
Vnější ovlivnění řidiče	řidič nebyl ovlivněn

Charakteristiky následků osob - stav do 24 hod	
Usmrceno osob (počet)	1
Těžce zraněno osob (počet)	0
Lehce zraněno osob (počet)	0

© CDV ,v.v.i., Ředitelství služby dopravní policie PP ČR

Naposledy vytištěno 17.9.2015 22:02:54
Strana 1

JDVM 2015

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

Ministerstvo dopravy

Geografický informační systém MD Jednotná dopravní vektorová mapa ®
Úloha: Dopravní nehody, grafické a statistické zobrazení dat dle územního výběru
Informativní tiskový výstup z GIS JDVM

Charakteristiky vozidla, vinika nehody a následků nehody na vozidle	
Počet zúčastněných vozidel	1
Druh vozidla	jízdní kolo
Výrobní značka motorového vozidla	žádná z uvedených
Rok výroby vozidla	
Vozidlo po nehodě	žádná z uvedených
Vlastník vozidla	soukromé, nevyužívané k výdělečné činnosti
Celková hmotná škoda (100 Kč)	10
Škoda na vozidle (100 Kč)	10
Únik provozních, přepravovaných hmot	žádné z uvedených
Způsob vyproštění osob z vozidla	nebylo třeba užít násilí

Charakteristiky druhu nehody a podmínek nehody	
Charakter nehody	nehoda s následky na životě nebo zdraví
Druh nehody	srážka s pevnou překážkou
Druh srážky jedoucích vozidel	nepřichází v úvahu, nejde o srážku jedoucích vozidel
Druh pevné překážky	sloup - telefonní, veř.osvětlení, el.vedení apod.
Hlavní příčiny nehody	nepř. rychlosti dopravně technickému stavu vozovky (zatáčka,klesání,stoupání,šířka apod.)
Druh povrchu vozovky	živice
Stav povrchu vozovky v době nehody	povrch suchý, neznečistěný
Stav komunikace	dobrý, bez závad
Povětrnostní podmínky v době nehody	neztížené
Viditelnost	ve dne, viditelnost nezhoršená vlivem povětrnostních podmínek
Rozhledové poměry	špatné vlivem profilu komunikace (nepřehledný vrchol stoupání,zářez komunikace apod.)
Dělení komunikace	dvoupruhová
Situování nehody na komunikaci	na krajnici
Řízení provozu v době nehody	žádný způsob řízení provozu
Místní úprava přednosti v jízdě	žádná místní úprava
Specifické objekty v místě nehody	žádné nebo žádné z uvedených
Směrové poměry	přímý úsek po projetí zatáčkou (do vzdálenosti cca 100 m od optického konce zatáčky)
Místo dopravní nehody	mimo křižovatku
Druh křižující komunikace	neurčeno
Smyk	ano
Směr jízdy nebo postavení vozidla	jedoucí - proti směru staničení na komunikaci

© CDV .v.v.i., Ředitelství služby dopravní policie PP ČR

Naposledy vytištěno 17.9.2015 22:02:55
Strana 2

JDVM 2015

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

Ministerstvo dopravy

Geografický informační systém MD Jednotná dopravní vektorová mapa ®
Úloha: Dopravní nehody, grafické a statistické zobrazení dat dle územního výběru
Informativní tiskový výstup z GIS JDVM

Základní informativní výpis o nehodě číslo:

040206080865

Základní vlastnosti	
Obec	Děčín (Ústecký kraj)
Datum nehody	23.6.2008 17:20 pondělí
Druh pozemní komunikace	silnice 3.třídy
Číslo pozemní komunikace	25852

Charakteristiky řidiče vozidla a příčiny nehody	
Zavinění nehody	řidičem nemotorového vozidla
Alkohol u viníka nehody	ne
Kategorie řidiče	ostatní řidiči vozidel
Stav řidiče	dobrý -žádné nepříznivé okolnosti nebyly zjištěny
Vnější ovlivnění řidiče	řidič nebyl ovlivněn

Charakteristiky následků osob - stav do 24 hod	
Usmrceno osob (počet)	0
Těžce zraněno osob (počet)	1
Lehce zraněno osob (počet)	0

© CDV .v.v.i., Ředitelství služby dopravní policie PP ČR

Naposledy vytištěno 17.9.2015 22:03:18
Strana 1

JDVM 2015

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

Geografický informační systém MD Jednotná dopravní vektorová mapa ®
Úloha: Dopravní nehody, grafické a statistické zobrazení dat dle územního výběru
Informativní tiskový výstup z GIS JDVM

Charakteristiky vozidla, vinika nehody a následků nehody na vozidle	
Počet zúčastněných vozidel	2
Druh vozidla	jízdní kolo
Výrobní značka motorového vozidla	žádná z uvedených
Rok výroby vozidla	
Vozidlo po nehodě	žádná z uvedených
Vlastník vozidla	soukromé, nevyužívané k výdělečné činnosti
Celková hmotná škoda (100 Kč)	420
Škoda na vozidle (100 Kč)	5
Únik provozních, přepravovaných hmot	žádné z uvedených
Způsob vyproštění osob z vozidla	nebylo třeba užít násilí

Charakteristiky druhu nehody a podmínek nehody	
Charakter nehody	nehoda s následky na životě nebo zdraví
Druh nehody	srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem
Druh srážky jedoucích vozidel	čelní
Druh pevné překážky	nepřichází v úvahu, nejde o srážku s pev.překážkou
Hlavní příčiny nehody	jízda po nesprávné straně, vjetí do protisměru
Druh povrchu vozovky	živice
Stav povrchu vozovky v době nehody	povrch suchý, nezněčistěný
Stav komunikace	dobrý, bez závad
Povětrnostní podmínky v době nehody	neztížené
Viditelnost	ve dne, viditelnost nezhoršená vlivem povětrnostních podmínek
Rozhledové poměry	dobré
Dělení komunikace	dvoupruhová
Situování nehody na komunikaci	na jízdním pruhu
Řízení provozu v době nehody	žádný způsob řízení provozu
Místní úprava přednosti v jízdě	žádná místní úprava
Specifické objekty v místě nehody	žádné nebo žádné z uvedených
Směrové poměry	přímý úsek
Místo dopravní nehody	mimo křižovatku
Druh křižující komunikace	neurčeno
Smyk	ne
Směr jízdy nebo postavení vozidla	jedoucí - proti směru staničení na komunikaci

© CDV .v.v.i., Ředitelství služby dopravní policie PP ČR

Naposledy vytištěno 17.9.2015 22:03:20
Strana 2

JDVM 2015

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

Geografický informační systém MD Jednotná dopravní vektorová mapa ®
Úloha: Dopravní nehody, grafické a statistické zobrazení dat dle územního výběru
Informativní tiskový výstup z GIS JDVM

Základní informativní výpis o nehodě číslo:

040206070717

Základní vlastnosti	
Obec	Děčín (Ústecký kraj)
Datum nehody	13.5.2007 17:35 neděle
Druh pozemní komunikace	silnice 2.třídy
Číslo pozemní komunikace	261

Charakteristiky řidiče vozidla a příčiny nehody	
Zavinění nehody	řidičem nemotorového vozidla
Alkohol u viníka nehody	nezjišťováno
Kategorie řidiče	ostatní řidiči vozidel
Stav řidiče	dobrý -žádné nepříznivé okolnosti nebyly zjištěny
Vnější ovlivnění řidiče	řidič nebyl ovlivněn

Charakteristiky následků osob - stav do 24 hod	
Usmrceno osob (počet)	0
Těžce zraněno osob (počet)	1
Lehce zraněno osob (počet)	0

© CDV ,v.v.i., Ředitelství služby dopravní policie PP ČR

Naposledy vytištěno 17.9.2015 22:06:43
Strana 1

JDVM 2015

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

Geografický informační systém MD Jednotná dopravní vektorová mapa ®
Úloha: Dopravní nehody, grafické a statistické zobrazení dat dle územního výběru
Informativní tiskový výstup z GIS JDVM

Charakteristiky vozidla, vinika nehody a následků nehody na vozidle	
Počet zúčastněných vozidel	2
Druh vozidla	jízdní kolo
Výrobní značka motorového vozidla	žádná z uvedených
Rok výroby vozidla	
Vozidlo po nehodě	žádná z uvedených
Vlastník vozidla	soukromé, nevyužívané k výdělečné činnosti
Celková hmotná škoda (100 Kč)	32
Škoda na vozidle (100 Kč)	2
Únik provozních, přepravovaných hmot	žádné z uvedených
Způsob vyproštění osob z vozidla	nebylo třeba užít násilí

Charakteristiky druhu nehody a podmínek nehody	
Charakter nehody	nehoda s následky na životě nebo zdraví
Druh nehody	srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem
Druh srážky jedoucích vozidel	z boku
Druh pevné překážky	nepřichází v úvahu, nejde o srážku s pev.překážkou
Hlavní příčiny nehody	proti příkazu dopravní značky STŮJ DEJ PŘEDNOST
Druh povrchu vozovky	živice
Stav povrchu vozovky v době nehody	povrch suchý, neznečistěný
Stav komunikace	dobrý, bez závad
Povětrnostní podmínky v době nehody	nezhoršené
Viditelnost	ve dne, viditelnost nezhoršená vlivem povětrnostních podmínek
Rozhledové poměry	dobré
Dělení komunikace	dvoupruhová
Situování nehody na komunikaci	na jízdním pruhu
Řízení provozu v době nehody	místní úprava (vyplní se pol. 24)
Místní úprava přednosti v jízdě	přednost vyznačena dopravními značkami
Specifické objekty v místě nehody	žádné nebo žádné z uvedených
Směrové poměry	křižovatka styková - tříramenná
Místo dopravní nehody	na křižovatce, uvnitř hranic křižovatky definovaných pro systém evidence nehod (zóna 9)
Druh křižující komunikace	místní komunikace
Smyk	ne
Směr jízdy nebo postavení vozidla	zachycuje směr jízdy křižovatkou

© CDV .v.v.i., Ředitelství služby dopravní policie PP ČR

Naposledy vytištěno 17.9.2015 22:06:44
Strana 2

JDVM 2015

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

Ministerstvo dopravy

Geografický informační systém MD Jednotná dopravní vektorová mapa ®
Úloha: Dopravní nehody, grafické a statistické zobrazení dat dle územního výběru
Informativní tiskový výstup z GIS JDVM

Základní informativní výpis o nehodě číslo:

040206071042

Základní vlastnosti	
Obec	Děčín (Ústecký kraj)
Datum nehody	8.7.2007 22:50 neděle
Druh pozemní komunikace	silnice 1.třídy
Číslo pozemní komunikace	13

Charakteristiky řidiče vozidla a příčiny nehody	
Zavinění nehody	řidičem nemotorového vozidla
Alkohol u viníka nehody	ne
Kategorie řidiče	ostatní řidiči vozidel
Stav řidiče	dobrý -žádné nepříznivé okolnosti nebyly zjištěny
Vnější ovlivnění řidiče	řidič nebyl ovlivněn

Charakteristiky následků osob - stav do 24 hod	
Usmrceno osob (počet)	0
Těžce zraněno osob (počet)	1
Lehce zraněno osob (počet)	0

© CDV ,v.v.i., Ředitelství služby dopravní policie PP ČR

Naposledy vytištěno 17.9.2015 22:10:05
Strana 1

JDVM 2015

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

Geografický informační systém MD Jednotná dopravní vektorová mapa ®
Úloha: Dopravní nehody, grafické a statistické zobrazení dat dle územního výběru
Informativní tiskový výstup z GIS JDVM

Charakteristiky vozidla, vinika nehody a následků nehody na vozidle	
Počet zúčastněných vozidel	1
Druh vozidla	jízdní kolo
Výrobní značka motorového vozidla	žádná z uvedených
Rok výroby vozidla	
Vozidlo po nehodě	žádná z uvedených
Vlastník vozidla	soukromé, nevyužívané k výdělečné činnosti
Celková hmotná škoda (100 Kč)	0
Škoda na vozidle (100 Kč)	0
Únik provozních, přepravovaných hmot	žádné z uvedených
Způsob vyproštění osob z vozidla	nebylo třeba užít násilí

Charakteristiky druhu nehody a podmínek nehody	
Charakter nehody	nehoda s následky na životě nebo zdraví
Druh nehody	srážka s chodcem
Druh srážky jedoucích vozidel	nepřichází v úvahu, nejde o srážku jedoucích vozidel
Druh pevné překážky	nepřichází v úvahu, nejde o srážku s pev.překážkou
Hlavní příčiny nehody	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla
Druh povrchu vozovky	živice
Stav povrchu vozovky v době nehody	povrch suchý, neznečistěný
Stav komunikace	dobrý, bez závad
Povětrnostní podmínky v době nehody	neztížené
Viditelnost	v noci - bez veřejného osvětlení,viditelnost nezhoršená vlivem povětrnostních podmínek
Rozhledové poměry	dobré
Dělení komunikace	dvoupruhová
Situování nehody na komunikaci	na krajnici
Řízení provozu v době nehody	žádný způsob řízení provozu
Místní úprava přednosti v jízdě	žádná místní úprava
Specifické objekty v místě nehody	žádné nebo žádné z uvedených
Směrové poměry	přímý úsek
Místo dopravní nehody	mimo křižovatku
Druh křižující komunikace	neurčeno
Smyk	ne
Směr jízdy nebo postavení vozidla	jedoucí - proti směru staničení na komunikaci

© CDV ,v.v.i., Ředitelství služby dopravní policie PP ČR

Naposledy vytištěno 17.9.2015 22:10:06
Strana 2

JDVM 2015

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

Ministerstvo dopravy

Geografický informační systém MD Jednotná dopravní vektorová mapa ®
Úloha: Dopravní nehody, grafické a statistické zobrazení dat dle územního výběru
Informativní tiskový výstup z GIS JDVM

Základní informativní výpis o nehodě číslo:

040206100559

Základní vlastnosti	
Obec	Děčín (Ústecký kraj)
Datum nehody	10.8.2010 19:40 úterý
Druh pozemní komunikace	komunikace místní
Číslo pozemní komunikace	0

Charakteristiky řidiče vozidla a příčiny nehody	
Zavinění nehody	chodcem
Alkohol u viníka nehody	ne
Kategorie řidiče	ostatní řidiči vozidel
Stav řidiče	pod vlivem alkoholu obsah alkoholu v krvi 1‰ a více
Vnější ovlivnění řidiče	řidič nebyl ovlivněn

Charakteristiky následků osob - stav do 24 hod	
Usmrceno osob (počet)	0
Těžce zraněno osob (počet)	1
Lehce zraněno osob (počet)	0

© CDV ,v.v.i., Ředitelství služby dopravní policie PP ČR

Naposledy vytištěno 17.9.2015 22:14:41
Strana 1

JDVM 2015

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

Ministerstvo dopravy

Geografický informační systém MD Jednotná dopravní vektorová mapa ®
Úloha: Dopravní nehody, grafické a statistické zobrazení dat dle územního výběru
Informativní tiskový výstup z GIS JDVM

Charakteristiky vozidla, viníka nehody a následků nehody na vozidle	
Počet zúčastněných vozidel	1
Druh vozidla	jízdní kolo
Výrobní značka motorového vozidla	žádná z uvedených
Rok výroby vozidla	
Vozidlo po nehodě	žádná z uvedených
Vlastník vozidla	soukromé, nevyužívané k výdělečné činnosti
Celková hmotná škoda (100 Kč)	0
Škoda na vozidle (100 Kč)	0
Únik provozních, přepravovaných hmot	žádné z uvedených
Způsob vyproštění osob z vozidla	nebylo třeba užít násilí

Charakteristiky druhu nehody a podmínek nehody	
Charakter nehody	nehoda s následky na životě nebo zdraví
Druh nehody	srážka s chodcem
Druh srážky jedoucích vozidel	nepřichází v úvahu, nejde o srážku jedoucích vozidel
Druh pevné překážky	nepřichází v úvahu, nejde o srážku s pev.překážkou
Hlavní příčiny nehody	nezaviněná řidičem
Druh povrchu vozovky	živice
Stav povrchu vozovky v době nehody	povrch suchý, neznečistěný
Stav komunikace	dobrý, bez závad
Povětrnostní podmínky v době nehody	neztížené
Viditelnost	ve dne, viditelnost nezhoršená vlivem povětrnostních podmínek
Rozhledové poměry	dobré
Dělení komunikace	dvoupruhová
Situování nehody na komunikaci	na jízdním pruhu
Řízení provozu v době nehody	žádný způsob řízení provozu
Místní úprava přednosti v jízdě	žádná místní úprava
Specifické objekty v místě nehody	žádné nebo žádné z uvedených
Směrové poměry	přímý úsek
Místo dopravní nehody	mimo křižovatku
Druh křižující komunikace	neurčeno
Smyk	ne
Směr jízdy nebo postavení vozidla	vozidlo jedoucí - na komunikaci bez staničení

© CDV .v.v.i., Ředitelství služby dopravní policie PP ČR

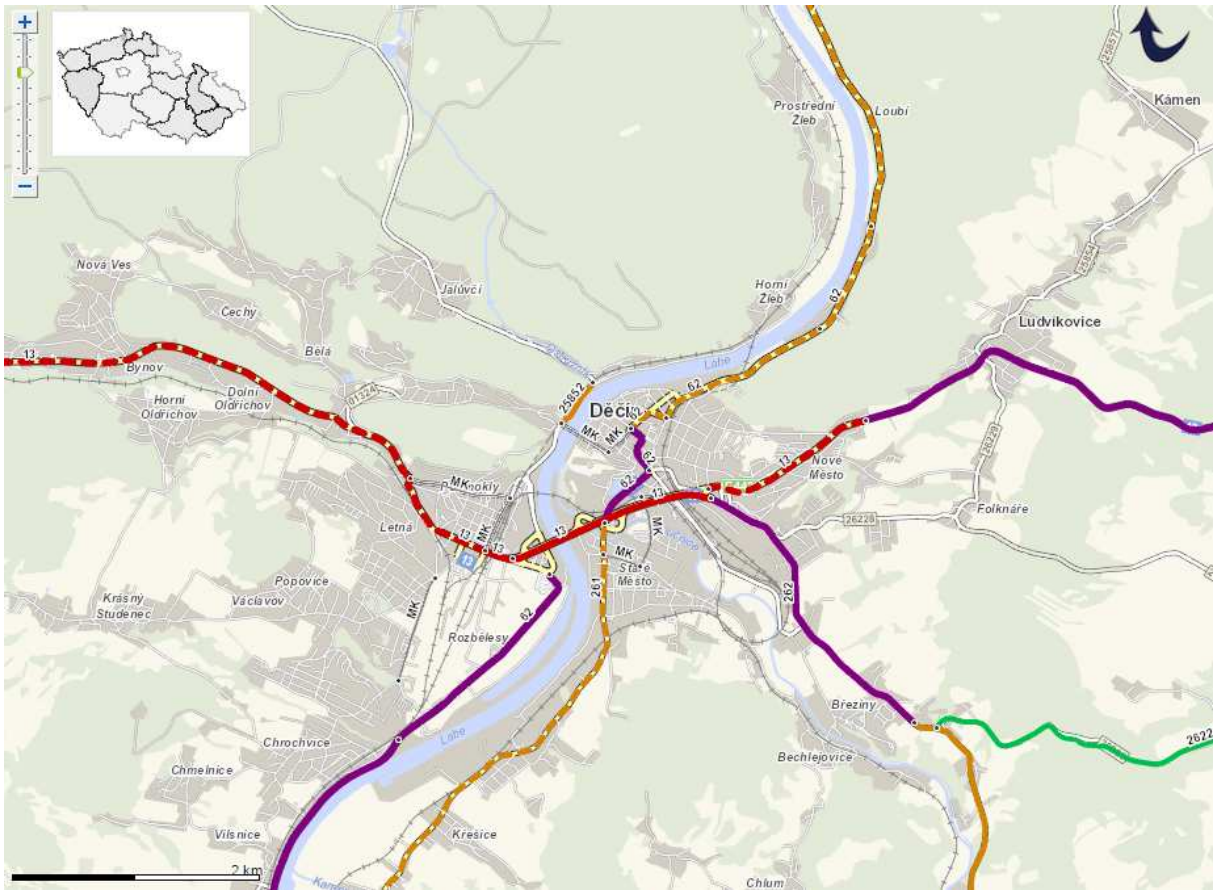
Naposledy vytištěno 17.9.2015 22:14:42
Strana 2

JDVM 2015

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

1.3.7 INTENZITY AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY

Z celostátního sčítání dopravy 2010 lze získat tyto hodnoty pro úseky silnic procházejících Děčínem.



I/13: Bynov – Podmokly	**10 300**	z toho	1 430 TV	(všech z toho těžkých vozidel)
I/13: Podmokly – Čsl.mládeže	**11 850**		1 530	
I/13: Čsl.mládeže – MUK levý břeh I/62	**17 900**		1 630	
I/13: silniční most	**20 300**		2 335	
I/13: pravý břeh	**15 500**		2 500	
I/13: Kamenická	**10 200**		1 400	
I/13: Ludvíkovice	**8 300**		1 300	
I/62: extravilán - Chrochvice	**9 200**		1 000	
I/62: Rozbělesy	**8 500**		1 000	
I/62: MUK pravý břeh I/13 - ČVUT	**7 900**		900	
I/62: ČVUT – 28. října	**9 700**		1 000	
I/62: 28. října - Sládkova	**2 500**		250	
I/62: Sládkova - Loubská	**2 500**		250	
II/261: Křešice – I/13	**2 900**		300	
II/262: I/13 – Březiny	**8 300**		1 400	
III/25852: Tyršův most – Přípeř	**3 000**		250	

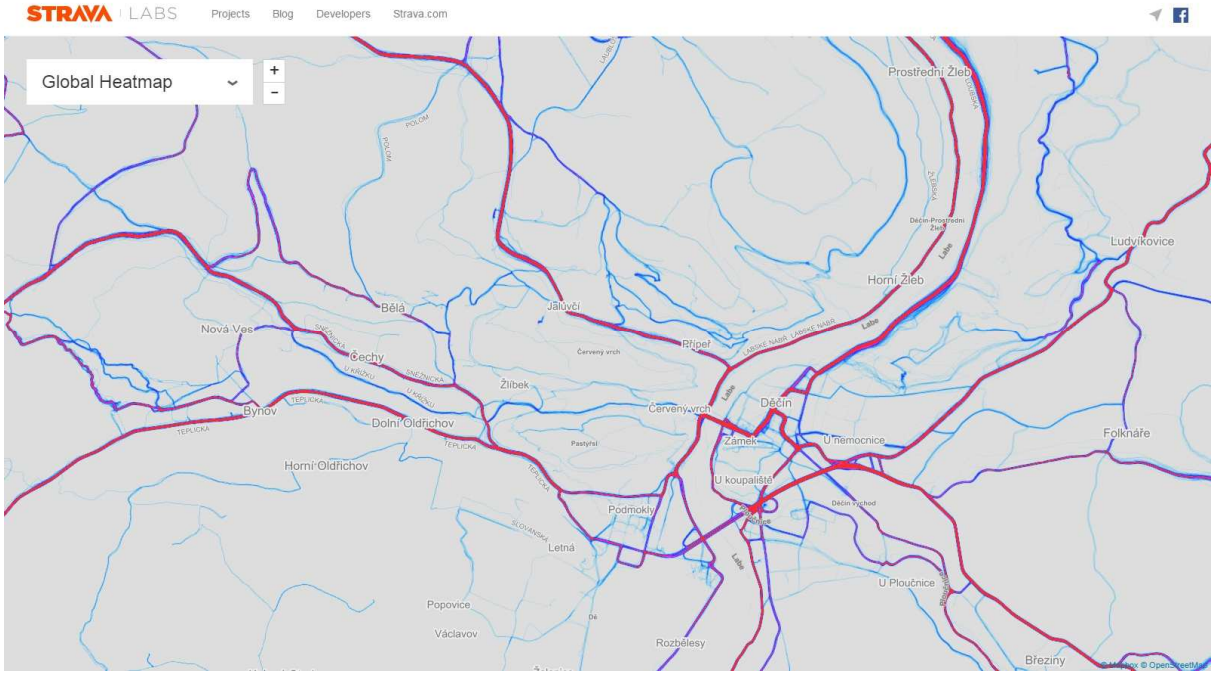
Intenzity dopravy jsou jedním z orientačních kritérií pro návrh konkrétních opatření pro cyklistickou dopravu dle ČSN 736110 a platných TP 179.

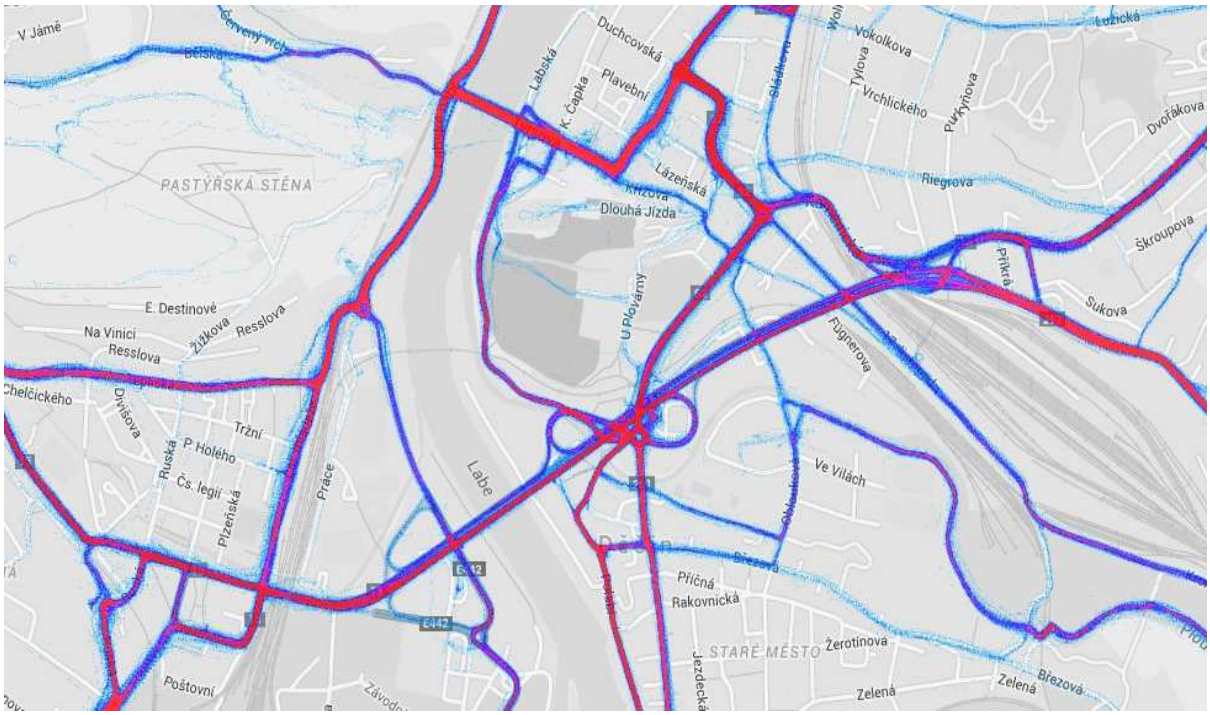
Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

1.3.8 INTENZITY CYKLISTICKÉ DOPRAVY

V rámci zpracování koncepce není vyžadováno zpracování statistiky s vlastním sledováním intenzit cyklodopravy v konkrétních profilech. Prováděny jsou pouze rešerše z dostupných veřejných zdrojů.

- STRAVA (http://labs.strava.com/)





Heatmap – teplotní mapa pohybu cyklistů na území Děčína (2015) se zapnutými snímači polohy a nastavením, že pohyb je vykonáván na jízdním kole – jedná se pouze o jednu skupinu cyklistů z mnoha (orientační data)

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

Důležitým, avšak stále jen orientačním podkladem, je přehled intenzit části cyklistické dopravy z heatmap (strava.com), ze kterého jsou graficky patrné každodenní pohyby cyklistů (nejsou to všichni cyklisté, neboť lze předpokládat, že například senioři nebudou moc využívat digitální technologie, neboť to nepovažují za smysluplné). Zásadním poznatkem této části intenzit cyklistů je, že i přes intenzivní automobilový provoz na hlavních komunikacích včetně Nového mostu se těmto komunikacím cyklisté nevyhýbají. Důvodem je především přímý průjezd územím a současně přednost v jízdě při jízdě po hlavní komunikaci (tedy rychlý průjezd územím anebo jeho částí) a současně mnohdy i vysoká koncentrace cílů, především služeb a obchodů na těchto komunikacích.

- Automatické sčítače v terénu (páteřní cyklotrasy v ÚK)

Ústecký kraj zakoupil automatické sčítače, které monitorují a shromažďují data o počtu uživatelů cyklostezek. Pohyb po cyklostezkách monitoruje od jara 2013, kdy byly nainstalovány první tři sčítače na Labskou stezku, během druhé poloviny letošního roku je pak doplní dalších pět sčítačů, které budou umístěny na Krušnohorskou magistrálu. Na Labské stezce byly v roce 2013 sčítače umístěny v lokalitách Děčín-Křešice, Velké Březno, Třeboutice, v roce 2014 byly sčítače přemístěny na lokality Těchlovice, Církvice a Roudnice nad Labem. Cílem přemístění bylo porovnat jednotlivé lokality a vybrat pro sčítače nejvhodnější trvalejší umístění, aby rovnoměrně pokrývaly Labskou stezku na území kraje.

Ve srovnání uplynulých dvou letních prázdninových období, lokality na Labské stezce vykazují údaje:

Červen – září 2013	**Červen – září 2014**
Třeboutice – celkem 16 827 průchodů	**Roudnice n. L. – celkem 43 172 průchodů**
Pěší 3 991 průchodů/ Cyklo 12 836 průchodů	*Pěší 10 097 průchodů/ Cyklo 33 075 průchodů*
Velké Březno – celkem 50 469 průchodů	**Církvice – celkem 37 099 průchodů**
Pěší 10 342 průchodů/ Cyklo 40 127 průchodů	*Pěší 1 911 průchodů/ Cyklo 35 188 průchodů*
Děčín Křešice – celkem 48 016 průchodů	**Těchlovice – celkem 53 132 průchodů**
Pěší 9 153 průchodů/ Cyklo 38 863 průchodů	*Pěší 5 086 průchodů/ Cyklo 48 046 průchodů*

- PODKLADY OD DĚČÍNSKÉ KOALICE PRO PĚŠÍ A CYKLISTICKOU DOPRAVU
  Předmět statistického průzkumu: *počty projíždějících cyklistů na Tyršově mostě v Děčíně (u restaurace Paroloď)*

  Sledovaný den: čtvrtek 21.6. 2012
  Průzkum provedlo: občanské sdružení Děčínská koalice pro pěší a cyklistickou dopravu
  Sčítači: Kamil Repeš, Martin Zika a Marian Novák
  Počasí: Bylo po ranní bouřce. Odpoledne bylo střídavě zataženo a vypadalo to i na dešťové přeháňky zejména po 17. hodině. Pofukoval chladný vítr. Teplota kolem 20 stupňů. Cyklisticky to nebylo ideální počasí.
  Sledované časy:
  11,00 – 12,00 hod. celkem projelo cyklistů: 25
  12,00 - 13,00 hod. celkem projelo cyklistů: 31
  13,00 - 14,00 hod. celkem projelo cyklistů: 26
  Mezisoučet: 82

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

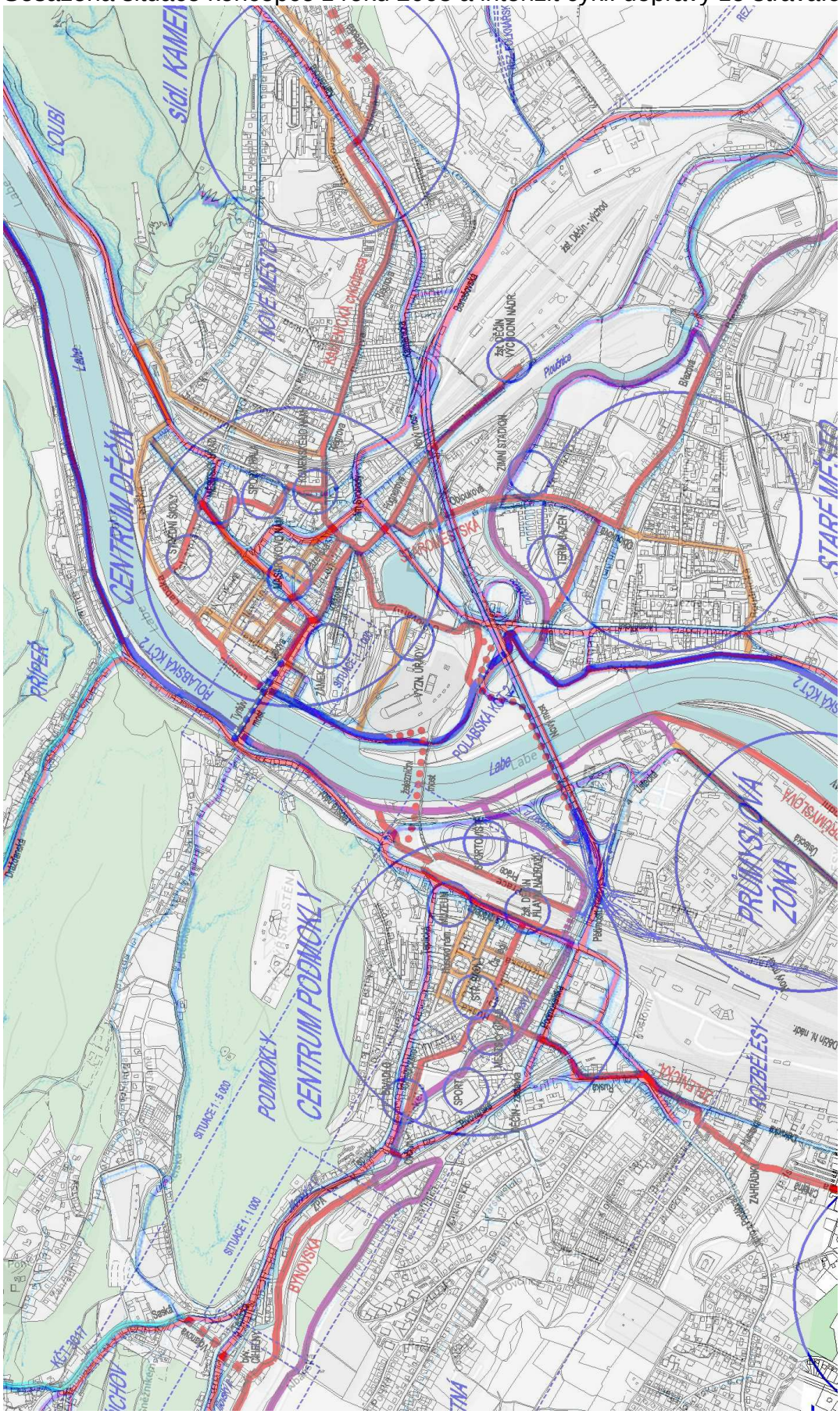
14,00 - 15,00 hod.	*celkem projelo cyklistů:*	*39*
15,00 - 16,00 hod.	*celkem projelo cyklistů:*	*73*
16,00 - 17,00 hod.	*celkem projelo cyklistů:*	*73*
	Mezisoučet:	***185***
17,00 - 18,00 hod.	*celkem projelo cyklistů:*	*45*
18,00 - 19,00 hod.	*celkem projelo cyklistů:*	*30*
19,00 - 20,00 hod.	*celkem projelo cyklistů:*	*19*
	Mezisoučet:	***94***
	Celkem projelo cyklistů:	***361***

Hodnocení: Získané statistické údaje naznačují určité trendy, z nichž lze v budoucnu i vycházet. Nevyšší počty cyklistů projížděly Tyršovou ulicí mezi 15. – 17. hodinou. Byl to 63% nárůst proti stavu po 14. hodině, resp. 87% nárůst proti stavu po 17. hodině. Obecně lze konstatovat, že zvýšený nárůst cyklistu v městském provozu je mezi 14. a 18. hodinou (čili po skončení zaměstnání a vyučování).

Děčín 27.8. 2012
Děčínská kolice pro pěší a cyklistickou dopravu
Ing. Marian Novák

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

Sesazená situace koncepce z roku 2003 a intenzit cykl. dopravy ze strava.com:



Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

1.3.9 ZÁPIS Z JEDNÁNÍ DNE 27. 7. 20

Zápis z jednání č. 1 (úvodní) ve věci „AKTUALIZACE KONCEPCE A AKČNÍHO PLÁNU ROZVOJE INFRASTRUKTURY PRO CYKLISTICKOU DOPRAVU MĚSTA DĚČÍN“.

Datum: 27. 07. 2015
přítomni: viz příloha

Zápis:

- Zpracovatel koncepce představil smysl a předběžný **obsah** a harmonogram.
- Cyklistická doprava bude řešena převážně ve dvou rovinách, které se v některých místech v Děčíně do značné míry překrývají. Jedná se o:
  - každodenní dopravu ve městě vč. okolí
  - rekreaci, oddech a turistiku
- níže popsané náměty a postřehy budou součástí analýz z nichž vyjdou návrhy,
- návrhy budou akčním plánem rozděleny do etap a koordinovány s případnými jinými záměry

Přítomní diskutovali následující témata:

1. POTENCIÁL PRO REKREACI
   a. Národní cyklotrasa č. 2 (Praha - Drážďany) = nadnárodní EV7 (Eurovelo 7: součást tzv. „Sluneční trasy“ Nordkapp – Malta (7 409 km)
   b. trasa podél Labe, přívětivý reliéf pro všechny / převážně jako velmi atraktivní stezka podél řeky
   c. Další vyznačené trasy v Děčíně a okolí
   d. Propagace a informovanost nejen mediální (média, kampaně … letáky), ale i v terénu (provázané směrové značení, infopanely)
   e. Další mediální potenciál: u restauratérů
   f. zajímavé přírodní či kulturní cíle (zámek, ferrata, Pastýřská stěna, zoo, rozhledna Velký Chlum, Kvádrberk, atd. blízkost CHKO Labské pískovce a České středohoří a NP České Švýcarsko …)
   g. připojení železnicí národního i evropského významu, cyklobusy
   h. možnosti koupání v Děčíne a okolí
   i. vodní doprava
   j. potenciál pro rekreaci i dopravu: propojení -lávka podél železničního mostu

2. POTENCIÁL PRO JÍZDU NA KOLE JAKO KAŽDODENNÍ DOPRAVU

   a. Díky reliéfu: propojení Nebočad, Boletic nad Labem, Křešic, Březiny Starého města s centrem (celý pravý břeh Děčín jih a okolí Ploučnice) avšak pouze směr Děčín centrum, levý břeh špatně dosažitelný
   b. Dobrá dopravní dostupnost – cyklodoprava je konkurenceschopná na vzd. cca 2-5 km: celý vnitřní Děčín se nachází v radiusu 2,5 km od Labe, tj. nejvyšší potenciál vzhledem ke vzájemné vzdálenosti: Podmokly IV, Děčín I, Staré město III,

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

c. Relativně dobrý potenciál ještě pro části Chrochvice, Popovice, Letná, Dolní Oldřichov …přes centrum … až po Nové město II (avšak zde už kopcovitost)
d. Obecně: zklidnění vnitřních zón místních komunikací (nejen v návaznosti na již existující hlavní cyklotrasy) znamená možný plošný bezpečný pohyb alespoň v rámci subcentra či sídliště (nejbližší okolí bydliště – cesta do obchodu, za sportem , kulturou, známými apod.)
e. Podpora cyklistické rekreace je sama o sobě potenciálem pro každodenní využití jízdního kola (více opatření, více lidí na kolech, více zkušeností, více cyklistů v prostoru města, více si ostatní zvykají - safety in numbers)
f. Jedna z motivací pro změnu volby druhu dopravy je parkovací politika – nutno zamyslet se dále nad souvislostmi s dalšími opatřeními a jejich kombinací – nutno motivovat časovou dostupností, cenou a konkurenceschopností a ne pouze restrikcemi

3. MENTÁLNÍ BARIÉRY, RIZIKA
   a. Obava z fyzické námahy … možné řešení: elektrokola
   b. Počasí … možné řešení: kvalitní a vhodné oblečení
   c. Obava o kola, krádeže … možné řešení: kvalitní a bezpečné parkování
   d. Velmi intenzivní automobilový provoz na sběrných komunikacích
   e. Prostor města není přívětivý pro jízdu na kole
   f. V Děčíne se zatím chodí **NA KOLO** (myšleno jako rekreace) nejezdí se **NA KOLE** … možné motto pro kampaň spojenou se zlepšování tváře Děčína směrem k cyklistům
   g. Přístup správce komunikace I. třídy a nejednotné potřeby ŘSD / Kraj / město, problémy s projednáním čehokoliv
   h. Koexistence jednotlivých druhů dopravy (uživatelé)
   i. Kvalita značení a orientace

4. FYZICKÉ PŘEKÁŽKY, BARIÉRY (bodové, liniové, plošné)
   a. Kopcovitost - reliéf vždy ve směru od Labe
   b. Odloučená sídliště od centra
   c. Pro cyklisty a chodce přes Labe jen 1 most – Tyršův chybí další propojení, využití nového silničního mostu I/13 není bezpečné … Tyršův most přetížen, nutno rozředit, tj. nabídnout další alternativu (např. lávku či lepší paralelní řešení s Novým mostem)
   d. Tyršův most – dopravní uzel městského významu, ve kterém bude vždy třeba řešit cyklodopravu i rekreaci, stále nejednotný názor na dopravní řešení pěší a cyklistické dopravy (nutno dále řešit koexistenci všech, nejen cyklistů a pěších), stejně jako v křižovatce na levém břehu včetně podjezdu podél nábřeží,
   e. Bynov – Podmokly: nebezpečný úsek podél Teplické (silnice I/13) … potenciálem je zrušený provoz dráhy č. 132 - může být drážní stezka s celotýdenním využitím (cyklodoprava i rekreace)
   f. Propojení Podmokly – Děčín centrum,
   g. Parkující auta u cyklostezky směr Žleb
   h. Nutno vyřešit / zklidnit Labské nábřeží. Jedná se celkově o velmi hodnotné místo (městské slavnosti, historie, výhled …)
   i. Nutno zklidnit dopravu na průjezdu přes Podmokly – kolem nádraží směr Děčín centrum
   j. Lepší připojení celého levého břehu jih na Podmokly
   k. Chybí jižní propojení Děčína přes řeku

Diskutující upozornili na nebezpečná místa pro cyklisty v Děčíně a navrhli řešení: např.

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

změnit obousměrku pod Tyršovým mostem na jednosměrku pro cyklisty – pouze pro směr do Dolního Žlebu.
V některých místech je třeba zvýraznit značení – např u Staroměstského mostu obvykle cyklisté přijíždějící od zámku nevidí ostrou téměř 180°zatá čku – je třeba zvýraznit značení.
V rámci připravované legislativy by v případě umožnění vjezdu cykllistů na některé chodníky byl vhodným chodník vedoucí do Bynova. Dále snížení rychlosti na 30 km/hod např. na Labském nábřeží – pro oživení nábřeží.
Ředitel ZŠ Vrchlického informoval o zapojení škol Vrchlického, Na Strání a Kamenická do projektu Bezpečné cesty do škol. Diskutovalo se také o možnostech časového omezení vjezdu automobilové dopravy před školy - např. Komenského nám.

V Praze dne 5. 8. 2015 zapsal Ing. Květoslav Syrový

Prezenční listina

Jméno	organizace	mail	telefon
Hana Cermonová	MM Děčín	hana.cermonova@mmdecin.cz	
Renata Domašinská	MM Děčín	renata.domasinska@mmdecin.cz	776 299 798
Květoslav Syrový	zhotovitel	syrovy.k@gmail.com	731 701 027
Markéta Lakomá	MM Děčín	marketa.lakoma@mmdecin.cz	
Taťána Skorcová	MM Děčín	tatana.skorcova@mmdecin.cz	
Ondřej Smíšek	ČVUT	smisek@fd.cvut.cz	
Kamil Repeš	Arnika Děčín	kamil.repes@arnika.org	
Lenka Holavová	MM Děčín	lenka.holavova@mmdecin.cz	
Sven Czastka	cyklokemp, CK	sven.czastka@enthusia.cz	

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

1.3.10 ZÁPIS Z VEŘEJNÉHO SETKÁNÍ DNE 22.10.2015

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.

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

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 cyklopruhy 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/).

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

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. Koncepce by mohl počítat i s terénní cyklistikou: hřebenovka přes Kvádrberk, dále Přípeř a Dolní Žleb (inspirace Trutnov trails apod.).

16. Podnět z publika: „integrační opatření“ (zklidnění dopravy, cykloobousměrky, cyklopruhy 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, cyklopruhy, 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 některých jednotlivých občanů a od Koalice pro pěší a cyklistickou dopravu. S podněty se bude pracovat v návrhové části.

V Praze dne 27. 10. 2015 zapsal Ing. Květoslav Syrový

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

1.3.11 PODNĚTY VEŘEJNOSTI

Jména občanů, kteří nevystupovali ve veřejné funkci byla z důvodu ochrany osobních údajů odstraněna

Podněty: Děčínská koalice pro pěší a cyklistickou dopravu

DĚČÍNSKÁ KOALICE PRO PĚŠÍ A CYKLISTICKOU DOPRAVU

Návrh na zprovoznění páteřní cyklotrasy Tyršův most - Smetanovo nábřeží – Tyršova – Křížová – Pohraniční – B. Němcové – Komenského náměstí.

Zdůvodnění: Strategické napojení pravobřežního centra města na cyklostezku Soutok Labe a Ploučnice (tzv. Podzámecká stezka) a mezinárodní cyklotrasu č. 2. Možnost bezpečného cyklistického spojení ze Starého Města nebo z mezinárodní cyklotrasy č. 2 (levý břeh řeky) od Dolního Žlebu přes Tyršovu a Křížovou ulici až na Komenského náměstí. Propojení dalších městských částí páteřní cyklotrasou.

Využití: Cyklotrasa bude sloužit žákům základní školy a studentům středních škol na Komenského náměstí. S rozvojem bezpečné a ekologické cyklistické dopravy budou trasu využívat i zaměstnanci místních organizací nebo i lidé cestující na úřady a nákupy (cyklotrasa propojí několik městských částí s úřadem práce, všeobecnou zdravotní pojišťovnou, spořitelnou a bankami). Cyklotrasa by byla významným příspěvkem na podporu turistického ruchu ve městě, neboť cyklistické návštěvníky města by trasa dovedla do Křížové ulice až k ústí Dlouhé Jízdy vedoucí na Děčínský zámek.

Technické a organizační opatření k realizaci:

*Nespornou výhodou navrhované trasy je, že téměř celá využívá stávajících komunikací a **nevyžaduje v žádném úseku nákladné stavební úpravy či technicky náročné zásahy**. Ekonomické náklady na zprovoznění tohoto úseku budou tedy velmi efektivně vyváženy zlepšením místního životního prostředí a bezpečnosti vnitroměstské dopravy, stejně jako přínosem pro rozvoj cestovního ruchu.*

- *V celém úseku doplnit dopravní značení pro cyklisty.*
- *V trase cyklotrasy umístit stojany na kola (před obchody, kavárnami apod.). Po vybudování cyklotrasy bude zájmem samotných podnikatelů přilákat do svých obchodů a provozoven lidi, kteří tu denně budou projíždět na kolech, takže stojany si většinou pořídí sami. Stání pro kola bude nutné umístit na Komenského nám., resp. před jednotlivými školami (příp. v areálu škol).*
- ***Tyršova ulice** – místo záboru chodníků provést barevné vyznačení cyklistických pruhů (obousměrně). Přechod pro chodce rozšířit pro cyklisty vč. signalizace. Dalším opatřením je nutné realizovat zrušení parkoviště před restaurací Radnice. Získanou plochu lze navíc využít ke zbudování prostoru s městskou zelení a stojany pro kola. Vzhledem k finanční nákladnosti opatření netrváme na jeho brzké realizaci. Nicméně parkoviště do tohoto prostoru nezapadá a zhoršuje podmínky pěší zóny pro občany města a celkově i turistickou atraktivitu místa.*
- ***Křížová ulice** – navázáním na Tyršovu ulici provést barevné vyznačení cyklotrasy. V samotné pěší zóně již barevné značení nebude, zde půjde pouze o umístění značky (pěší+cyklisté) na začátku ulice. Organizačním opatřením zabezpečit důsledné dodržování zákazu vjezdu motorových vozidel, které tu navíc běžné parkují. Tím dochází k devalvaci této „pěší zóny“ i tohoto historického jádra města. Vyloučení dopravy v této ulici podpoří nejen rozvoj cyklistické dopravy, ale i rozvoj turistiky.*
- ***Zámecké náměstí a Pohraniční ulice** – provést barevné vyznačení pruhů pro cyklisty. Pěší přechod z Pohraniční ulice do ulice B. Němcové rozšířit o přechod pro cyklisty vč. signalizace.*

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

- ***Ul. B. Němcové*** *– provést bezbariérový přechod s bezpečnostními prvky pro zrakově postižené, který bude vhodný také pro cyklisty. V ulici vyznačit obousměrný barevný pruh pro cyklisty. Organizačním opatřením zrušit parkování na jedné straně.*

- ***Komenského náměstí*** *– barevnými pruhy vyznačit cyklotrasu ke všem školám (ZŠ, Gymnázium a Evropská obchodní akademie).*

akceptováno – jedná se o zásadní páteřní propojení

Podněty od občanů 1:

Námět 1 – Levobřežní náplavka Labe

Popis:

Na levém břehu Labe od železničního mostu v Horním Žlebu k parkovišti pod Tyršovým mostem (1,8 km) a dál k ústí zimního přístavu v Rozbělesích (1,3 km) se nabízí zřídit komunikaci pro pěší a cyklisty s povrchem umožňujícím jízdu na kolečkových bruslích. Prostor doplnit odpočinkovými prvky – lavičkami.

Zdůvodnění:

Lokalita z estetického hlediska poskytuje jedny z nejhodnotnějších pohledů na zámek a objekty na pravém břehu Labe. Realizace cyklostezky splní více účelů - bezmotorový pohyb a relaxace, spojení průmyslové zóny Rozbělesy a obchodně-odpočinkového centra TESCO a DESTA s centrem Děčína u Tyršova mostu, dále vymístění Labské cyklostezky mimo úzkou Žlebskou ulici, částečné odstranění cyklodopravy z ulice Labské nábřeží.

Další rozvoj:

V případě pokračování cyklostezky proti proudu Labe po molu zimního přístavu (délka 1,2 km), jež nebylo zaplaveno ani povodněmi 2002, 2013 se nabízí atraktivní využití trasy ke spojení Podmokel s městskými čtvrtěmi Želenice (ve variantách lesoparkem Bažantnice nebo podél Chrochvického potoka), Chrochvice, Vilsnice.

Technické řešení překonání ústí zimního přístavu:

Lze řešit futuristickým mostem (otočný, sklápěcí), který zajistí neomezený provoz zimního přístavu. Konstrukce mostu by měla vzejít z architektonické soutěže. Do té doby by bylo možné zprovoznit krátký bezobslužný převoz (upoutaný na laně s vlastním ručním pohonem). Netradičně pojatý most by se mohl stát další z řady mostních konstrukcí a dominant, kterými se Děčín může právem pyšnit.

akceptováno

Námět 2 – Napojení Ploučnické cyklostezky na Labskou cyklostezku

Popis:

Město přislíbilo propojení Ploučnické cyklostezky s Labskou cyklostezkou v trase od mostku přes Ploučnici u zimního stadionu po levém břehu Ploučnice (podél areálu Kaufland a plaveckého areálu s novým 50m bazénem) do ulice Ploučnická.

Zdůvodnění:

Vyústění Ploučnické cyklostezky u zimniho stadionu do ulice Oblouková není ideální. Nové řešení by umožnilo bezpečnější pokračování Ploučnické cyklostezky směrem k Labi, bez střetu s motorovými vozidly.

akceptováno

Námět 3 – Viadukt pod tratí u křižovatky ulic Čsl. mládeže a Teplická

Popis:

Doporučuji uvolnit viadukt pod železniční tratí k výhradnímu používání cyklisty. Komunikaci pro pěší odklonit přechodem pro chodce na druhou stranu ulice Čsl. mládeže. Součástí opatření je přeložení zábradlí za účelem rozšíření průjezdního profilu ve směru od viaduktu k hl. nádraží.

Zdůvodnění:

Toto opatření je přípravou na levobřežní vyústění lávky pro pěší a cyklisty vedené v tělese železničního mostu přes Labe. Jiná možnost vyústění stezky do prostoru Podmokel ani není možná z důvodu bariéry železničního náspu podél ulice Práce. Toto řešení otevře cyklistům příjezd do centrálních Podmokel a k hlavnímu nádraží Děčín. Realizace lávky pro pěší a cyklisty na železničním mostě je naprosto nezbytným opatřením, pokud se systém

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

vnitroměstských cyklotras na obou březích Labe má vyvíjet spojitě. Otázkou je jen načasování realizace. Podle mého názoru už není nač čekat.

akceptováno

Námět 4 – Centrum obchodu a služeb v ulici Oblouková

Popis:

Centrum obchodu a služeb v ulici Oblouková je hojně navštěvovaným místem zejména z důvodu umístění hlavní pošty, a protože se nachází na trase ke Kauflandu a plaveckému areálu ve směru z centra. Pro bezpečný přístup cyklistů bude nutné vybudovat náspem železnice nový viadukt pro pěší a cyklisty hned vedle viaduktu pro silniční dopravu a pěší. Po převedení chodníku do nového viaduktu, navrhuji původní chodník zrušit pro rozšíření vozovky do celé šíře viaduktu. Průjezd novým viaduktem pro cyklisty bude pokračovat křížením s ulicí Provaznická a dále parkovištěm u pošty a obchodů směrem na Kaufland. Pro pěší a cyklisty přijíždějící z centra (z náměstí, z průtahu a od Dlouhé jízdy) se tímto opatřením zjednoduší příchod z ulice 2. polské armády (odpadne nebezpečné přecházení ulice Oblouková). Souvisejícím přínosem bude zklidnění přechodu pro chodce v prostoru Autocentra Horejsek a zvýšení plynulosti automobilové dopravy v ulici Oblouková.

Zdůvodnění:

Lokalita je dobře dostupná pro cyklisty ze směru od Starého Města (po místních komunikacích) a z Březin (po cyklostezce). Horší dostupnost je z centra (z náměstí, z průtahu a od Dlouhé jízdy). Nejhorší situace je s přístupem od Kamenické ulice vč. sídlišť a vilové čtvrti u nemocnice.

Řešení přístupu z Kamenické ulice:

Varianta 1 – lávkou přes kolejiště u Východního nádraží.

Tato varianta sice umožňuje překonat mimoúrovňově železnici a Benešovskou silnici, ale vyúsťuje na rušnou Kamenickou ul., která je pro vedení cyklotras nevhodná. Ideálním řešením by bylo mimoúrovňové překonání Kamenické ulice pokračující lávkou přes Východní nádraží s vyústěním až do ul. Horská a dále Riegrova, po níž bude vhodné vést další cyklodopravu mezi sídlištěm Kamenická a centrem (Komenského náměstí, Masarykovo náměstí). Po sestoupení z lávky do ulice 17. listopadu by cyklopruh vedl levou větví ulice ve směru od Východního nádraží do centra s odbočením vlevo do ulice Fügnerova viaduktem a dál podle plotu průmyslového objektu vpravo do ulice Oblouková.

Varianta 2 – po dálničním mostě

Tato varianta předpokládá rozšíření chodníku mostovky a nový sestup z magistrály v prostoru obchodního centra ul. Oblouková. Dalším řešením by mohl být výtah pro pěší a cyklisty.

***akceptováno zčásti** – vyjma nového podjezdu pod žel. tratí, popis návrhu řešení v části 2*

Námět 5 – Cyklostezka Mariánská louka

Popis a zdůvodnění:

Doporučuji vést cyklostezku obvodem Mariánské louky čistě z esteticko-relaxačního důvodu. Tento cenný prostor si zaslouží možnost bližšího poznání jak chodci, tak cyklisty. Nástupními body mohou být stávající - a) parkoviště pro bývalé koupaliště, b) řetězová lávka přes náhon Ploučnice, nebo nové - c) dětské hřiště u ulice U Plovárny, d) propustkem bývalé vlečky z Labské cyklostezky u železničního mostu přes Labe. Ze stejného důvodu doporučuji vést cyklostezku atraktivním pruhem podél Zámeckého rybníka.

akceptováno

Námět 6 – Víceúčelový chodník mezi Březinami a Libverdou

Popis:

Doporučuji vést chodník podél místní komunikace z Březin do Libverdy. Část chodníku mezi konečnou MHD a fotbalovým hřištěm je již provedena, zbývá dokončit část podél ČOV, výběhu pro koně do areálu Libverdy. Používání chodníku cyklisty upravit svislými dopravními značkami.

Zdůvodnění:

Pohyb pěších a dětí po komunikaci je rizikový. Zbudování chodníku bylo již součástí Vyhlášky města č. 3/2002 o závazných částech územního plánu města Děčín pod označením „D71 VI/40 - chodník podél MK od MŠ v Březinách do Libverdy“. Chodník využijí obyvatelé Březin, ale

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

např. i dojíždějící studenti zemědělské školy, jako spojení mezi železniční zastávkou Březiny a školou.
Upozornění:
Území mezi Libverdou a starými Březinami na poměrně malém prostoru koncentruje řadu zajímavostí (viz níže) a skýtá velký potenciál pro zřízení příměstské sportovně-relaxační zóny, nejen pro obyvatele Březin.

akceptováno

***Námět 7* – Napojení sídliště Březiny a Děčína cyklostezkou** *je uvedeno v dokumentech „Program postupné realizace cyklotras a cyklostezek ve městě Děčín“ a „Studie hlavních vnitroměstských cyklistických tras v Děčíně“. Z hlediska technické náročnosti a bezpečnosti se nejvhodnějším řešením jeví krátká spojka pro pěší a cyklisty mezi sídlištěm Březiny v části ul. Kosmonautů č.p. 175 (u zadního vchodu) a cyklostezkou Ploučnice (poblíž jezu s MVE pod školou). Jsem ochoten jednat jménem MM Děčín s majiteli pozemků (Mgr. Tyle a Tylová Kamila).*

***Akceptováno zčásti** – vhodné je dočasné řešení prostřednictvím stabilizace cesty (podklad), vyřešení odvodnění a zpevnění povrchu. V budoucnu provést řádnou stavbu stezky / chodníku s povolený provozem jízdních kol.*

***Námět 8* – Chodník pro cyklisty a pěší na sídlišti Březiny** *- rozšířením chodníku v prostoru zadních traktů panelových domů v ulici Kosmonautů je možno vybudovat bezpečnou místní páteřní komunikaci pro pěší a cyklisty, zejména děti, pro jejichž bezpečný pohyb na kolech v sídlišti není jiná alternativa. Nabízím pomoc při projednání souhlasu majitelů dotčených pozemků (zpravidla SVJ).*

***Akceptováno zčásti** – vhodné řešení maximálně jako stezka pro chodce s povoleným provozem jízdních kol – pro rychlejší cyklisty tato propojka neobstojí. Celé sídliště je třeba revitalizovat do podoby zklidněných ulic, ve kterých bude provoz jízdních kol společný.*

Podněty od občanů 2:

- *špatné propojení Labské cyklostezky přes centrum Děčína,na Labském nábřeží od Tyršova mostu ve směru na Německo využít navigaci a udělat z ní cyklostezku*
- *směrem od Tyršova mostu směr na Ústí n/L využít cestu pod opěrnou zdí.*
- *Propojení cyklostezky mezi Starým Městem a Rozbělesy navrhuji řešit přívozem ,nebo lávkou přes železniční most.*

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

- *Z málo využívané železniční trati "Kozí dráha" navrhuji udělat cyklostezku do Krupky-Bohosudova,čímž by došlo propojení s Krušnými horami a byla by návaznost na lanovku na Komáří vížku.*

Akceptováno

1.3.12 PŘIPOMÍNKY K PŘEDLOŽENÉMU KONCEPTU (verze 1/2016)

Formální požadavky a upozornění na chyby a překlepy byly bez výhrad akceptovány a proto vyjádření, které se odkazovala pouze na ně, nejsou zahrnuta do následujícího výčtu.

Vyjádření PČR:

Č. j. KRPU-28403-1/ČJ-2016-040206

Děčín 11. února 2016
Počet stran: 3
Přílohy: 1/3

Magistrát města Děčín
Odbor rozvoje
Mírové náměstí 1175/5
405 38 DĚČÍN IV

Koncepce cyklistické infrastruktury v Děčíně - sdělení.

Dopravní inspektorát v Děčíně obdržel Vaší žádost o vyjádření ke koncepci cyklistické infrastruktury v Děčíně.

Dopravní inspektorát Děčín Vám po prostudování předložené dokumentace zpracované projekční kanceláří Ing. Květoslav Syrový z ledna 2016 k předmětné problematice sděluje:
1) Dokumentace je kromě množství užitečných informací přehledem stávajících a plánovaných tras pro cyklisty v Děčíně a okolí, jehož součástí je množství dílčích návrhů příkladů řešení pro odstranění bariér cyklistické dopravy, což ve značném množství případů **je stále v řešení**.
a) DI-Děčín Vám pod č.j. KRPU 28139-2/ČJ-2012-040206 ze dne 7.2.2012 (viz. příloha)zaslal přehled řešených, nebo navrhovaných úprav na trasách pro cyklisty. Smyslem písemnosti již byla rekapitulace různých požadavků Magistrátu města Děčín, které již byly rozpracovány a trvale nebyly **nikdy dořešeny**. Předložená dokumentace je dalším materiálem, který bude nezbytně postupně doplňovat a aktualizovat o konkrétní a aktuální požadavky na vybraných úsecích cyklotras.
b) Pořadí, ve kterém mají být řešeny úpravy cyklotras je nezbytné řešit rovněž s ohledem na aktuální situaci stavební činnosti v konkrétních lokalitách.
Ve městě Děčín je v roce 2016-2017 plánováno několik významných staveb pro město náročných na dopravně inženýrská opatření se zvýšeným požadavkem na řešení objízdných tras. V takových lokalitách nemá smysl fyzicky řešit dočasná, okamžitá a plošná opatření cyklistické dopravy, naopak je v návrzích nutné sledovat budoucí stav (např. přeložka sil. I/62 - tzv. Vilsnická spojka, reko křižovatky a mostu na sil. I/13 ul. Pivovarská "u ovčího můstku", nebo rekonstrukce vodovodu a kanalizace na ul. Teplická v Podmoklech).

Husovo náměstí 111
405 02 Děčín

Tel.: 974432259
Fax: 974432905
Email: krpulk.uo.dc.di@pcr.cz
ID DS: a64ai6n

2016 25 let 2016 POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY

www.policie.cz

2) DI-Děčín nesouhlasí se začleňováním cyklistů do již dopravně přetížených úseků silnic prvních tříd se soustředěným provozem nákladních automobilů. Tyto komunikace jsou dlouhodobě vedeny jako nebezpečné (úsek dlouhý 1000m ,na kterém došlo za rok k 10-19 ti dopravním nehodám) nebo nehodové úseky (úsek dlouhý 1000m, na kterém došlo za rok k 19-ti a více dopravním nehodám).

Dále pak takové silnice "mimo obce" jsou úseky s nejvyšším počtem dopravních nehod s následky na životě. Bez fyzického oddělení není možné souhlasit s vedením cyklotras na těchto komunikacích.

3) DI-Děčín souhlasí s předloženým principem etapizace čl.2.11.1, kde akční plán není dogmatický, ale lze ho dle potřeby aktuálně upravovat - jedná se o tzv. **živý dokument**.

4) K návrhům liniových a plošných opatření pro cyklistickou dopravu Vám sdělujeme, že předložená dokumentace koncepce infrastruktury není podkladem pro potřeby vydání vyjádření k dopravnímu řešení stavebních úprav komunikací a místní úpravy provozu na pozemních komunikacích.

5) DI-Děčín bude vydávat vyjádření ke každému řešenému úseku se začleněním do širších vztahů zvlášť, kdy vyjádření bude vždy podkladem pro vydání rozhodnutí a stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích příslušnými silničními správními úřady.

6) Cyklopiktokoridory mají smysl pouze v lokalitách se zvýšený výskytem cyklistů a nikoli na všech úsecích komunikací ve městě Děčín. Nadměrným užíváním takového vodorovného dopravního značení dojde k jeho znevážení.

7) Při vedení cyklotras po chodnících je nutné zohlednit zejména jejich šířkové a sklonové uspořádání a jejich zatížení pohybem pěších, neboť cyklisté na těchto úsecích jsou schopni jet značnou rychlostí, kdy může dojít k vážným kolizím zejména při vystupování z objektů, nebo při vyjíždění z míst ležících mimo pozemní komunikaci.

Proto uvažovat o vedení cyklotrasy po chodnících např. po ul.Teplická je bezpředmětné (viz. již stávající problém ul. Tyršova).

8) Z návrhů koncepce cyklistické infrastruktury považujeme za nejdůležitější dořešit problematiku:

- stavbu **lávky podél žel. mostu** - nejdůležitější a strategická stavba pro řešení cyklistické a pěší dopravy v Děčíně - **nejvyšší priorita**
- propojení ul. Křížová - Pohraniční - B.Němcové - Komenského - Sládkova - požadujeme předložit **komplexní** řešení lokality společně s řešením průjezdu a stáním vozidel na ul. Komenského
- cyklostezka Ploučnice - nezbytné doplnění chybějícího úseku "za Kauflandem"
- ul. **Fugnerova - Oblouková** - propoj DC 1 a Starého města - zaujala uzavírka ul. Oblouková
- Nové město II (pod nemocnicí) - musí být dořešena **komplexní** úprava dopravního řešení lokality - urgence min. od roku 2010
- využití tzv. Kozí dráhy - drážní stezka - doporučujeme realizovat - nahrazení "kozí dráhy", cyklostezka bude mít výrazně vyšší využití a bude **jednoznačným přínosem pro cyklistiku**
- ul. Ústecká - po roce 2017 (po dokončení přeložky sil. I/62) zřejmě v režimu místní komunikace.

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

DI-Děčín Vás upozorňuje na **neřešené nedostatky na stávajících** trasách pro cyklisty:
- není dořešena problematika chybějícího úseku Ploučnické stezky dnes vedoucí po sil. II/262 v obci Soutěsky
- chybí řešení příjezdu a přístupu na Labskou stezku od sídliště Boletice nad Labem
- chybějící propoj trasy mezi Poliklinikou a Labskou stezkou podél žel. náspu - výhoda - není nutné překonání sil. I/13 v místě přechodu pro chodce na nájezdu na Nový most
- chybějící vodorovné dopravní značení V20 "Piktogramový koridor pro cyklisty" na přejezdu mk ul. Rytířská a ul. Polabí

DI-Děčín dále v souvislosti s případným plánovaným rozsahem realizací vodorovného dopravního značení upozorňuje na problematiku obnovy vodorovného dopravního značení správci komunikací, jak je možné vidět na **chybějícím** základním vodorovném dopravním značení téměř na všech komunikacích okresu Děčín. V případě stezek pro cyklisty lze uvést například katastrofální stav vodorovného dopravního značení (původně červený cyklopruh) na sil. II/261 v obci Svádov na okrese Ústí nad Labem, kde taková úprava již úplně ztratila svůj smysl.

DI-Děčín podporuje rozvoj cyklistické dopravy, jako ekologickou alternativu automobilové dopravy, včetně souvisejícího rozvoje sportovně turistické oblasti.

Jako orgán státní správy spoluodpovídající za bezpečnost a plynulost silničního provozu ve svých požadavcích a připomínkách pouze požaduje, aby nově navrhované trasy byly přínosem pro všechny občany města a nestaly se zdrojem ohrožení životů a zdraví právě zejména cyklistů a chodců.

Předložená dokumentace, zřejmě ani neměla být a není podkladem konkrétních úprav komunikací pro řešení cyklistické dopravy v Děčíně.

S ohledem na vzájemnou provázanost již dnes přetížené dopravní sítě nelze realizovat jakékoli úpravy živelně, ale pouze v komplexním začlenění do širších dopravních vztahů.

Pro možnost dalšího rozvoje nejen vnitromětských cyklotras je nutné postupně dopracovat komplexní řešení všech území, na kterém je DI-Děčín připraven spolupracovat.

Je však nutné upozornit, že bez stavebních úprav pouhým osazením dopravních značek toto mnohdy nebude možné.

Ne vědomí: Magistrát města Děčín - odbor správ. činností a obecní ŽÚ

Zpracoval: por. Petr Chlouba ,DiS.
dopravní inženýr
974 432 258

npor. Ing. Martin Votrubec
Vedoucí DI-Děčín

Ad 2) Koncepce předkládá pouze hrubé návrhy, posouzení konkrétních řešení je věcí dalších dílčích studií. Z analýz, průzkumů i podnětů občanů nicméně vyplývá potřeba infrastrukturu i na takto dopravně zatížených úsecích řešit a i proto jsou zahrnuta v této Koncepci.

Ad 8)
- *lávka* – AKCEPTOVÁNO – zahrnuto mezi hlavní priority
- *propojení Křížová a další* - NEAKCEPTOVÁNO – detailní řešení uzlů není součástí této Koncepce
- *cyklostezka Ploučnice* - je zapracováno již v předkládané verzi Koncepce

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

- *KČT15 v obci Soutěsky* - AKCEPTOVÁNO – výkres B5 a B6 počítá s vedením vedlejší ulicí, nachází se ovšem mimo katastr města Děčín
- *propojení Labská stezka – Boletice* - je zapracováno již v předkládané verzi Koncepce (viz. B8.2)
- *propojení Poliklinika – EV7* - je zapracováno již v předkládané verzi Koncepce (viz. B7)
- Rytířská x Polabí - již v předkládané verzi Koncepce řešeno zařazením mezi zklidněné ulice (viz. B7)

Připomínky JM:

Dobrý den paní Štajnerová, dobrý den pane Syrový,
děkuji Vám za možnost seznámit se s pracovní verzí cyklokoncepce Děčína. Pokud bych mohl přispět k tomuto pro Děčín a jeho příznivce cyklodopravy, tolik potřebnému dokumentu nějakými *myšlenkami, pak by to byly následující postřehy:*

Úvodem:

Je pravda, že pokud se v Děčíně jde "na kolo", znamená to většinou co nejrychlejší opuštění území města a jízdu krajinou, kterou nám mohou všichni závidět, ať už ji sledujeme z hlavních cyklostezek (Labská, Ploučnická, Krušnohorská) nebo ze sítě značených i neznačených silniček a cest vedených mimo hlavní dopravní tepny. Většinu cyklistů spojuje to, že hledají více, či méně sportovní a více či méně rekreační trasy, ale až na několik procent ortodoxních "hltačů kilometrů" vždy trasy, na kterých se lze vyhnout silnému silničnímu provozu a hlavně kamionové dopravě (silnice I/13 DC-Teplice a DC-Liberec, I/62 DC-Ústí, II/262 DC-Č.Lípa).
Uvítají tíž cyklisté při jízdě "na kole" Děčínem spíš jízdu v hlavním dopravním prostoru společně s motorovými vozidly nebo bezpečnější jízdu cyklopruhem mimo hlavní dopravní prostor ? Odpověď je zřejmá. Cyklokoncepce ale konstatuje: "Ve většině případů je třeba navrhnout opatření, které zaintegruje cyklisty do silničního provozu, tj. bude s nimi počítáno". Doporučuji důkladně zvážit (odborníky, veřejností, zástupci objednatele), jaká vize cyklodopravy je pro Děčín a jeho občany nejlepší. Co funguje spolehlivě např. v Holandsku, ještě nemusí tak dobře fungovat v ČR (myšleno společná koexistence motorových a nemotorových vozidel v jednom prostoru). Nechci na tomto místě rozebírat dopravní návyky v ČR a v západní cizině ani míru ohleduplnosti našich řidičů.

Postřehy:

1) Cyklokoncepce (dále jen koncepce) neobsahuje odhad finanční náročnosti navržených cykloopatření. Koncepce z roku 2003 (Ing. arch. Lejčar) odhad nákladů obsahovala. Odhad nákladů je důležitý pro určení ročního objemu nákladů, které je třeba vyčlenit z rozpočtu města - požadavek Strategického plánu rozvoje města Děčín 2014-2020. Odhady nákladů je vhodné uvést do návrhové části koncepce. Zápis z jednání 22.10.2015 obsahoval příslib, že z ročních rozpočtů město vyčlení . ..
AKCEPTOVÁNO – byla doplněna tabulka s úvahou o potřebných nákladech

2) V koncepci chybí porovnání provozu cyklostezky versus železničního provozu na Kozí dráze (srovnávací studie), ač je to požadavek Strategického plánu rozvoje města Děčín 2014-2020.
NEAKCEPTOVÁNO - V souladu s požadavkem Strategického plánu a se zadáním této Koncepce předpokládala Koncepce vypracování srovnávací studie jako nezávislého dokumentu, jak uvádí i v oddíle 2.11.3, kde studii zařazuje hned do ETAPY 0 – tedy mezi akce již probíhající nebo vyžadující bezodkladnou realizaci. Podle rozhodnutí MM Děčín ale Studie nakonec zpracována nebude.

3) V koncepci není respektován již zahájený projekt Vilsnické spojky.
AKCEPTOVÁNO – výkresy i texty byly uvedeny v soulad s aktuální verzí projektu Vilsnické spojky

4) Dle zadání má koncepce zahrnovat období 4-6 let, ale množství navržených opatření je takového rozsahu, že je, dle mého názoru, nelze za 4-6 let realizovat. Podotázka: Kolik mil. Kč ročně by muselo být v Děčíně investováno ke splnění všech navržených opatření?
I přes velké množství opatření se u jejich značné části jedná o relativně jednoduchá opatření (například realizace vodorovného značení), která byla navržena právě proto, aby bylo možné realizovat je v co nejkratší možné době. Ad. Náklady viz. 1).

5) Průzkum potřeb a problémů použití jízdního kola v Děčíně - byl součástí zadání, ale v koncepci chybí. Byl nějaký průzkum zadán ? Bleskový průzkum např. ve školách lze do dokončení koncepce velmi rychle zorganizovat.
NEAKCEPTOVÁNO - Součástí první fáze koncepce byl v rozsahu odpovídajícím obvyklým požadavkům fyzický průzkum území, průzkum dokumentů a mapových podkladů i veřejné setkání s občany (jehož nízká účast může odrážet buď malý zájem o téma nebo obecně malou důvěru ve

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

význam takových setkání). Sociologický průzkum, jehož potřeba je zde naznačena, je značně náročný na provedení (má-li mít nějakou vypovídací hodnotu) a musel by být poskytnut městem jako jeden z podkladů nebo být součástí zadání Koncepce. (viz. Zápis z projednání konceptu Koncepce z 24.2.2016)

6) Prověření majetkoprávní vztahů v preferovaných koridorech - provedeno jen u části koridorů.
AKCEPTOVÁNO ZČÁSTI - Prověření bylo provedeno u všech klíčových koridorů a souborů opatření, které jsou uvedené ve 2.8. U opatření, která se dotýkají pouze parcel v majetku města, nejsou majetkové poměry vypsány. Doplněn text osvětlující tento princip.

7) Bariéry jsou překážky plynulého, bezpečného pohybu cyklistů z místa A do místa B. Některé uvedené bariéry tuto volnou definici nesplňují a jsou z tohoto pohledu uvedeny v cyklokoncepci nadbytečně. Následují příklady.

8) Bariéra PB6 - areál na Starém Městě, v okolí ul. Růžová/Pod Chlumem - nejedná se o skutečnou bariéru, areál je odloučený a tudíž nebrání pohybu cyklistů v jakémkoliv směru. Areál je zcela na okraji možného směru pohybu cyklistů a není důvod jej v koncepci zmiňovat, natož nějakými cykloopatřeními řešit..
NEAKCEPTOVÁNO - viz. 2.7.1 – bariéra vyhodnocena jako nepodstatná

9) Bariéra BP7 - nejedná se o skutečnou bariéru, neboť areál nebrání pohybu cyklistů v SJ směru ani ZV směru např. ulicemi Křížová, Tyršova, U Plovárny, zámeckým parkem a po Labské cyklostezce. Samotný zámecký areál je spíš cílovým místem než bariérou.
NEAKCEPTOVÁNO - Areál představuje dílčí (ne nepřekonatelnou, ale komfort snižující) bariéru při pohybu ve směru ZV, a to hlavně díky chabějícím stezkám ve své jižní části a dále díky problematickému napojení stezek v parku na samotné Smetanovo nábřeží. Cílovým místem je park nepochybně také, nicméně to platí o mnoha dalších plošných bariérách (nemocnice, nádraží, řeka…)

10) Bariéra PB5 - kolejiště nádraží Děčín - východ není bariérou, neboť je lze překonat v příčném směru lávkou pro pěší a v podélném směru ulicí Krokova
NEAKCEPTOVÁNO - Nejedná se o nepřekonatelnou bariéru, ale jistě o kritické místo snižující rychlost a komfort jízdy na kole, na které je třeba se zaměřit. Například u lávky se jedná pouze o jednoduchou úpravu pomocí legalizace pohybu cyklistů.

11) Bariéra PB9 - upozornění na nesouhlas popisu v části A1 Odůvodnění s polohopisem v plánku Analýza - bariéry.
AKCEPTOVÁNO

12) Bariéra BP2 - upozornění na překlep "vlečka směr Václavov" . Správně je "vlečka směr Kovoštrot", neboť do Václavova nikdy žádná vlečka nevedla.
AKCEPTOVÁNO

13) Bariéra PB8 - nejedná se o bariéru, neboť areál nemocnice je dostupný na kole ve směru od ul. Lužická, od ul. Riegrova, od ul. Hluboká, do areálu nemocnice zajíždí MHD
NEAKCEPTOVÁNO - Areál nemocnice není podstatnou bariérou, nicméně představuje největší uzavřený areál v oblasti, který jsou cyklisté nuceni částečně objíždět a pro svoji nepřehlednost, charakter a rozsah může být i bariérou mentální. Sám areál je sice přístupný, ale v zásadě je přístup omezen jen na JZ a SV výběžek, z hlediska obsluhy cyklistickou a pěší dopravou je vhodnější přístup ze všech stran. Navíc oba hlavní vjezdy i branka v ulici Lužická samy o sobě představují bariéry – schody, obrubníky, závory, intenzivní pohyb aut atp.

14) Bariéra PB11 - nejedná se o bariéru, neboť areál nebrání pohybu cyklistů ve směru SJ a ZV - lze použít MK Liberecká, MK Folknářská a Benešovská
NEAKCEPTOVÁNO - viz. 2.7.1 – bariéra vyhodnocena jako nepodstatná

15) Bariéra PB12 - nejedná se o bariéru, neboť areál hl. nádraží lze překonat podchodem nebo viaduktem mezi ul.Čsl. mládeže a ul. Práce nebo viaduktem u Lidlu. Sportovním areálem (mezi kurty a tenisovou halou) vede stezka. Možným opatřením je prodloužení podchodu pod ulicí Čsl. mládeže (zvýšení bezpečnosti jak chodců tak cyklistů)

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

NEAKCEPTOVÁNO - Nejedná se o nepřekonatelnou bariéru, ale jistě o kritické místo snižující rychlost a komfort jízdy na kole, na které je třeba se zaměřit. Toto snížení komfortu je třeba kompenzovat naopak například zvýšením kvality infrastruktury v okolí nádraží.

16) Bariéra PB14 - nejedná se o bariéru, z Křešic je břeh Labe na kole snadno dosažitelný více způsoby
NEAKCEPTOVÁNO - Ano, nejedná se o nijak zásadní bariéru, je uvedena spíše pro úplnost výčtu potenciálně problematických míst.

17) Bariéra PB15 - nejedná se o bariéru, z Křešic je břeh Labe na kole snadno dosažitelný více způsoby
Dtto.

18) Bariéra PB16 - nejedná se o bariéru, z Boletic je břeh Labe na kole snadno dosažitelný ulicí Spojenců, podél plotu ČOV
NEAKCEPTOVÁNO - Ano, to je jeden z možných způsobů překonání bariéry, nicméně neexistuje přímé spojení nejlidnatější střední části Boletic přímo s břehem Labe, lidé jsou nuceni jet část cesty po nepříjemné ulici Vítězství. Je tedy třeba hledat další a pohodlnější způsoby napojení na stezku podél Labe (např. ulice Tovární).

19) Bariéra PB10 - areál Technických služeb a sportovišť. na Starém městě je v mapě nesprávně označen jako PB9. Nejedná se o bariéru, neboť podél areálu vede cyklostezka Ploučnice a od Starého Města je prostor snadno dostupný (z ulice Březová a Oblouková). Z pravého břehu Ploučnice je prostor přístupný lávkou u firmy Promptus (která je součástí Ploučnické cyklostezky).
NEAKCEPTOVÁNO - Ano, nejedná se o nijak zásadní bariéru, je uvedena spíše pro úplnost výčtu potenciálně problematických míst.

20) V koncepci chybí plošné bariéry v koridoru Jílovského potoka - tj. tovární areály
AKCEPTOVÁNO - Chybějící bariéry bylo doplněny do A1, A2 i do B04.

21) Mentální bariéry - cyklokoncepce by měla pracovat i s nimi. Např. strach méně zkušených cyklistů z integrace motorové a nemotorové dopravy do jednoho HDP u MK se silným provozem (+další mentální bariéry viz zápis z jednání 27.7. 2015).
Podoba koncepce vychází i z vědomí významu mentálních bariér. Při vyhodnocování jednotlivých fyzických bariér byl brán v úvahu i jejich potenciální odrazující efekt – pocit ztráty orientace, neudržované prostředí, subjektivní pocit náročnosti průjezdu (viz. např. bariéry PB5, PB8 a další) a pochopitelně i strach z integrace v jednom HDP. Stejně jako u fyzických bariér i v případě mentálních je ovšem koncepce při jejich odstraňování limitována vnějšími faktory, například ochotou investovat do kvalitních opatření oddělujících cyklisty od motorové dopravy.
22) Postřehy k Návrhové části koncepce, viz dále

23) Optimalizace Cyklotrasy č.15 KČT - doplnit požadavek na vyloučení části trasy vedené po silnici II/262 a vrácení trasy k toku Ploučnice (legalizace již používané trasy, úpravy vedoucí k dosažení standardních parametrů cyklostezky)
AKCEPTOVÁNO - Koncepce s touto úpravou počítá (viz. B05, B06 a B09), téma bylo doplněno i do částí 1.3.3, 2.7.2 a do 2.8

24) Optimalizace Cyklotrasy č.3068 KČT - překlep ve výrazu "Lobkovice", správně "Dobkovice"
AKCEPTOVÁNO

25) Optimalizace Cyklotrasy č.3076 KČT - překlep ve výrazu "Jetřichovi", správně "Jetřichovice"
AKCEPTOVÁNO

26) Přívozy - k návrhu zřízení 2 přívozů chybí technicko-ekonomické vyhodnocení.
AKCEPTOVÁNO ZČÁSTI - Vzhledem ke stupni dokumentace (koncepce/studie), úrovni jejího detailu a spíše menšího významu se tato koncepce technicko-ekonomickým vyhodnocením nezabývá. Návrh zavedení přívozů zde vychází z historické existence přívozů v Děčíně, z fungování přívozů na Labi ve Velkém Březně, Dolních Zálezlech a Ústí n./L.-Neštěmicích a z fungování přívozů v rámci pražské MHD, které jsou dokladem životaschopnosti takových řešení. Konkrétní technické i ekonomické vyhodnocení je ovšem věcí detailnějších dokumentů.

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

Propočet provozu přívozů: předpokl. cena za hodinu provozu (průměr dle provozovaných přívozů velikosti – malé až střední lodě, tj. cca 12-40 osob): 300-700,- / motokm (motor v provozu). Denní provoz v závislosti na poptávce a zda je přívoz situovaný tak,. Že doplňuje městskou veřejnou dopravu (popt. provoz 5:30 – 22:00), anebo především rekreační (všední den odpoledne a víkendy a svátky po celý den). Cena je včetně zřízení a provozu přístavišť a vč. všech dalších nákladů, které jsou „rozpuštěny“ do motokm.
Propočet pro dopravní + rekreační provoz při střední ceně 500,- / motokm / 365 dní v roce (5:30-22:00): cca 3 mil. Kč / rok, v případě sezony lze jít na ½ , tj. 1,5 mil. Kč.

27) Východní nádraží - tomuto uzlu je třeba přiřadit význam pravobřežního centra pro styk želez. a cyklistické dopravy na obdobné úrovni jako má hl. nádraží pro levý břeh Labe (cyklopoint, úschovna kol, B+R) z důvodu odlehčení hlavnímu nádraží, ale i pro logické vazby - tj. z vých. nádraží je snadno dostupné centrum (náměstí, Tyršovka), Staré město i Nové město, uzel je výchozím bodem pro přestup na žel. tratě 073, 081 (směr Jedlová, Č. Lípa, Střekov), jsou zde poměrně dobré parkovací podmínky pro auta a nevyužité prostory nádražních budov.
AKCEPTOVÁNO - Úpravy východního nádraží jsou zaneseny ve všech částech dokumentace.

28) Lávka podél železničního mostu - překlasifikovat z "další možné překonání řeky Labe" na "nezbytně nutné další překonání řeky Labe" , neboť stávající způsob překonání Labe po Tyršově mostě je nedůstojný významu trasy EUROVELO EV7.
NEAKCEPTOVÁNO – priority návrhu jsou určeny v jiných částech dokumentace

29) Chodník u Parolodi - pro vedení cyklotrasy zcela nevhodný (hrozí střet s návštěvníky restaurace, do profilu vystupují schody) - bude lepší cyklotrasu zjednosměrnit a vést v tělese vozovky až těsně před Tyršův most a pak vpravo napojit na severní chodník. Prostor chodníku u Parolodi využít k instalaci většího množství cyklostojanů (alespoň po dobu turistické sezóny), přitom zachovat obousměrný koridor pro chodce. V opačném směru vést cyklotrasu v HDP (po vyhrazeném jízdním pruhu pro cyklisty).
NEAKCEPTOVÁNO - Koncepce v tomto klíčovém místě počítá s řešením maximálně vstřícným různě zdatným cyklistům – paralelně jsou zde obousměrně vedena integrační opatření v HDP a zároveň je umožněn pohyb cyklistů na chodníku jinak určeném primárně chodcům (viz. Metodická část A03, 3.8), což umožňuje chodcům maximální ochranu, zjednodušuje dnešní nepřehledné a de facto nefunkční značení a pouze legalizuje již existující stav věcí. Koncepce považuje právě z hlediska ochrany chodců i cyklistů za potřebné naopak odstranit stávající stojany před Parolodí, které dnes dále zužují již tak značně úzký profil chodníku a zvyšují tak riziko kolizí. Dlouhý úsek zábradlí je v tomto místě možné využít k relativně bezpečnému a prostorově nenáročnému přidělání jízdního kola i bez jakýchkoli úprav

30) Koncepce by měla zhodnotit aktivity města do r. 2015, např. čerpání dotačních titulů na cyklodopravu a ještě více zdůraznit možnosti čerpání dotací např. ze SFDI, tak jak to dělají jiná města (např. Jihlava). Přeci o peníze jde vždy až na prvním místě.

NEAKCEPTOVÁNO - Zajištění konkrétních způsobů financování jednotlivých opatření a evaluace úspěchů či neúspěchů v čerpání dotací z různých zdrojů je zcela v gesci MM Děčín a Koncepce se k této problematice vyjadřuje pouze přehledem v oddíle 2.12. To, zda se město nadále soustředí pouze na financování svého rozvoje z dotací, či zda bude využívat své vlastní hojné zdroje (neexistuje žádný objektivní důvod, proč by tomu tak nemohlo být), je věcí rozhodnutí zástupců občanů Děčína a není důvod, proč by se k tomuto rozhodnutí měla tato Koncepce vyjadřovat.

Závěrem
*Koncepce pracuje v analytické i návrhové části se zásadním poznatkem: "**I přes intenzivní automobilový provoz na hlavních komunikacích včetně silničního mostu se těmto komunikacím cyklisté nevyhýbají**" a vcelku nepřesně identifikuje příčinu tohoto stavu. Já dodávám. "A jakou jinou možnost mají cyklisté k překonání Labe než jízdu po mostě v intenzivním automobilovém povozu !!??" Umožníme-li cyklistům bezpečně překonat Labe*
např. lávkou na železničním mostě, teprve potom bude možné objektivně posoudit, zda si cyklisté jízdu mezi auty volí dobrovolně nebo se jí, mají-li jinou alternativu, raději vyhnou.
Citovaná formulace není míněna tak, jak ji snad autor interpretuje – tedy jako snaha o bagatelizaci toho, že jízda v hustém provozu je pro cyklisty nepříjemná a nebezpečná. Naopak má být

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

upozorněním na to, že cyklisté si po Děčíně přejí jezdit a jezdí zde i přes nepříznivé podmínky, že představují klíčovou součást budoucího rozvoje směrem k udržitelnější dopravě a místo jejich omezování (například ve formě jejich vytlačování mimo praktická a rychlá spojení jako je například Nový most) je třeba vytvářet jim dostatečnou a kvalitní infrastrukturu. Jak ale naznačuje sám autor v bodě 4, vytvoření skutečně kvalitní infrastruktury vyžaduje velké množství času, financí a politického odhodlání a tato Koncepce si tedy stanovuje za cíl úpravu alespoň těch nejkřiklavějších překážek pro rozvoj cyklodopravy v Děčíně.

Koncepce by se měla opírat pouze o nezpochybnitelná fakta, která jsou objektivním odrazem skutečných potřeb obyvatel Děčína. Opětovně proto vyzývám k uskutečnění bleskového průzkumu potřeb mezi občany Děčína - skutečnými nebo potenciálními uživateli kol, s využitím již zahájené iniciativy "Bezpečné cesty do škol" ředitelů ZŠ Vrchlického, Kamenická, Na Stráni a dalších.

Viz. Připomínka 5)

S pozdravem

Připomínky: Děčínská koalice pro pěší a cyklistickou dopravu (12. 2. 2016)

Občanské sdružení (spolek) Děčínská koalice pro pěší a cyklistickou dopravu má k předkládanému návrhu Koncepce cyklistické infrastruktury v Děčíně 2016 dvě připomínky týkající se oddílu " A2 – Návrhy, část "2.11. - Akční plán/etapizace" (str. 31 - 35):

1. *Požadujeme doplnění (upřesnění) v části "2.11.4. Etapa 1: příprava či realizace 2016 - 2017". Zde bychom chtěli nestavební řešení v koncepci uvedené trasy "Podmokly - Labské nábřeží - Tyršova - Komenského nám. - Sládkova - Loubská" podrobněji rozvést v návaznosti (pokračování) na Tyršovou ul. – **dále o Křížovou - Zámecké nám. - Pohraniční - Boženy Němcové** - Komenského nám. Prostě, aby vedení této stěžejní trasy centrem bylo jednoznačné.*
   AKCEPTOVÁNO: návrh popisoval trasu pouze ve zkratce
2. *Další poznámku bychom měli v tom smyslu, aby jako součást "Etapy 1" bylo zahrnuto i opatření týkající se **aktualizace projektu lávky přes Labe podél železničního mostu.** Navazující další opatření (i realizační) poté promítnout do „Etapy 2“). Domníváme se, že lávka na tomto mostě by měla být pro nás i město strategickým cílem v budování cyklistické a pěší infrastruktury ve městě, neboť by výrazně zkulturnila cyklistickou a pěší dopravu přes Labe v centru města. To by zejména ocenili turisté jedoucí po mezinárodní cyklistické trase vedoucí městem a také občané Děčína. Proto bychom lávce v této fázi měli dávat prioritu a prosazovat ji od samého počátku (pokud koncepci bereme za další začátek). Je žádoucí, aby se na lávce konkrétně pracovalo a neodsouvalo se to.*
   AKCEPTOVÁNO: lávka má prioritu a je předběžně přislíbeno financování

Autor koncepce Ing. Syrový podrobně a ze všech aspektů fungování cyklistice dopravy rozebírá podmínky, návody, opatření apod. při budování cyklistické infrastruktury v Děčíně. V materiálu je v podstatě podrobně popsán každý důležitý dopravní směr ve městě, resp. každá ulice z hlediska potřeb a opatření pro fungování přívětivější cyklistické a pěší dopravy.
Město by konečně mělo takto ucelený a podrobný materiál, který je vzájemně propojený, a z kterého by se mělo vycházet v budoucnu při dopravně stavební činnosti ve městě apod.
Efekty budování cyklistické infrastruktury v Děčíně budou v bezpečnější a kulturnější dopravě, ekologické, společenské (více lidí v centru, méně aut v centru) a také ekonomické (nárůst obratu obchodníků důsledkem zvýšeného pobytu občanů a turistů v centru).
Návrh koncepce hodnotíme pozitivně. Koncepce cyklistické infrastruktury v Děčíně 2016 by mohla být pro nastávající období skutečně strategickým materiálem jak pro samosprávu (MM), tak pro státní správu apod.
Z výše uvedených důvodů doporučujeme vedení města její schválení.

Ing. Marian Novák
Děčínská koalice pro pěší a cyklistickou dopravu
Děčín, 12.2. 2016

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

KONCEPCE CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY V DĚČÍNĚ 2016

A2 - NÁVRHY

POŘIZOVATEL / OBJEDNATEL
Statutární město Děčín
se sídlem: Mírové nám. 1175/5, Děčín IV, 405 38

ZPRACOVATEL
Ing. Květoslav Syrový
se sídlem: Sušická 28/850, Praha 6, 160 00
spolupráce: Ing. arch. David Pfann

duben 2016

2. NÁVRHOVÁ ČÁST

2.1 PRINCIPY NÁVRHŮ - KORIDORY

Návrhová část řeší infrastrukturu pro cyklisty ve dvou rovinách:

- koridory pro cyklistickou dopravu (viz grafická příloha B.05),
- opatření pro cyklisty (viz grafické přílohy B.06, B.07 a B.08), které se dělí na soubory či jednotlivá liniová, plošná a bodová řešení.

Následně navazuje návrh akčního plánu (viz grafické přílohy B.09 a B.10) postupného rozvoje cyklistické infrastruktury v Děčíně, který definuje věcnou a rámcově i časovou posloupnost přípravy a realizace jednotlivých fyzických opatření (koncepce neřeší tzv. měkká opatření, jako jsou kampaně apod.).

2.1.1 KORIDORY CYKLODOPRAVY

Koncepce v první řadě definuje městské a příměstské koridory, které sledují poptávaná propojení a to jak v lokální tak městské důležitosti. Systém koridorů cyklistické dopravy představuje vymezení základních směrů, resp. komunikací na území Děčína, ve kterých je nezbytné zajistit odpovídající opatření pro jízdu na kole. Nejedná se vždy o přímo v terénu značené cyklotrasy, ale zpravidla o komunikace přívětivé pro jízdu na kole, ve kterých má být zrealizováno odpovídající opatření dle ČSN 73 6110 (zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu za účasti cyklistické dopravy) a TP 179 – Navrhování komunikací pro cyklisty. Do fyzického uspořádání prostoru se pak řešení propisuje obvykle v podobě úpravy uspořádání uličního profilu, odstranění dílčích překážek v provozu, úpravy dopravního režimu (např. i zřízení cykloobousměrky) a v některých případech i vybudování nové opatření či komunikace určené pro jízdu na kole. V rámci vnitřních rezidentních oblastí a sídlišť je zpravidla řešení součástí plošně zklidněné oblasti, tj. nejedná se o žádná zvláštní opatření (společný provoz).

2.1.2 HIERARCHIE KORIDORŮ PRO CYKLISTY

Návrh pracuje s třístupňovou hierarchií výše uvedených koridorů procházejících městem Děčín. Z hlediska obsluhy města je nejzásadnější síť páteřních koridorů procházejících územím přibližně v západo-východním a severo-jižním směru, které spojují centrum Děčína s nejvýznamnějšími centry osídlení (Boletice, Březiny, Bynov, Letná) a také s významnými cíli rozptýlenými na různých místech. Mimo samotné území města mají být pokryty i významné okolní části Děčína i obce, včetně dalších uzlů a konkrétních cílů pravidelné dojížďky (či výletů).

Součástí výše popsané sítě jsou i směrově značené cyklotrasy, což jsou trasy s významem zpravidla pro účely cykloturistiky, které nesou označení navazující na stávající systém tras KČT. Vedle páteřních koridorů v návrhu hraje důležitou roli ještě nadregionálně významná národní cyklotrasa číslo 2 (Labská stezka a současně Eurovelo 7), jejíž význam spočívá hlavně v napojení na okolní i vzdálenější města, ale v rámci města funguje i jako významné propojení severních a především jižních částí města s centrem. Její specifikum spočívá i v jejím ekonomickém potenciálu v podobě desítek tisíc turistů, kteří po ní za rok projedou (Labská / Eurovelo 7 jsou marketingové značky, které zvyšují potenciál co do propagace a dalších investic do určité míry vybavení, kvality a bezpečnosti).

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

Součástí návrhu jsou ještě koridory místní, které zajišťují propojení významnějších koridorů a směrů s obytnými, obchodními či průmyslovými oblastmi. Místní koridory a lokální propojení jsou neméně důležité, neboť zajišťují plošnou obsluhu území a vše vzájemně propojují tzv. od prahu k prahu. Samy o sobě pak fungují jako propojky na krátké vzdálenosti a mezi jednotlivými částmi města či v rámci nich (lokální).

2.1.3 NADREGIONÁLNÍ KORIDORY CYKLODOPRAVY V DĚČÍNĚ A OKOLÍ

Nadregionální propojení jsou směrově definována pouze v severojižním směru a jsou v souběhu s trasami KČT (viz výše):

- cyklotrasa č. 2: směr jih pravý břeh Labe, směr sever levý břeh Labe
- cyklotrasa č. XX: směr sever podél pravého břehu Labe do Hřenska a Bad Schandau

Koncepce cykloturistiky sice definuje jako nadregionální i cyklotrasy č. 15 a č. 21, avšak z hlediska města Děčín se jedná o páteřní význam.

Snahou by mělo být v co největší míře nabídnout oddělený provoz od automobilového a v rámci atraktivních míst nabídnout doplňkovou infrastrukturu v podobě infopanelů, odpočívek a stojanů.

2.1.4 PÁTEŘNÍ KORIDORY CYKLODOPRAVY V DĚČÍNĚ A OKOLÍ

V rámci páteřního systému jsou definovány regionální koridory
levý břeh (od severu):

- Labské nábřeží (CT č. 2) - Přípeř – Jalůvčí – Maxičky – směr Jílové, Sněžník … (souběh s CT č. 23)
- lávka podél žel. mostu přes Labe – Podmokly, Teplická – Kozí dráha / stezka podél Jílovského potoka směr Jílové (souběh s CT regionálního významu č. XXX)
- ul. Saská (Bělá) – Družební (Čechy) … (souběh s CT č. 3017)
- Děčín, hlavní nádraží – Podmokly – Jiřího z Poděbrad – Popovice – Krásný Studenec – Jílové … (souběh s trasou místního významu XXXX)
- Dělnická – Železnická
- Labské nábřeží / náplavka – Předmostí – poloostrov – křížení s Ústeckou – Slepá – Vilsnická – Chrochvice – Chmelnice – Vilsnice – Malšovice - … (souběh s CT č. 3067)
-

pravý břeh (od severu)

- Tyršův most - Tyršova – Křížová – Komenského nám. – Riegrova – Kamenická – Ludvíkovice (souběh s CT regionálního významu č. XXX)
- Sládkova – Loubská (na regionální CT č. XX) – Sládkova - Komenského nám. - Fügnerova – Oblouková – Staré Město – připojení na CT č. 2
- Autobusové nádraží - Nový most – Kamenická
- Kamenný most – stezka podél Ploučnice –Staré Město – Bechlejovice – Březiny – Malá Veleň - … (souběh s CT č. 15)
- Propojení Křešice – Boletice n. Labem
- Boletice nad Labem – Lesná (souběh s místní CT č. XXXX)

Uvedené koridory se nevyhýbají důležitým městským třídám ani sběrným komunikacím městského významu, neboť právě jimi prochází základní směry poptávky pro přesun přes Děčín a současně se v rámci nich nachází i mnohé jednotlivá cílová či zdrojová místa (z hlediska dopravy).

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

2.1.5 MÍSTNÍ KORIDORY CYKLODOPRAVY V DĚČÍNĚ A OKOLÍ

Místní koridory tvoří zpravidla doplňující napojení jednotlivých částí města na páteřní systém a zároveň tento nadřazený systém zahušťují, tj. nabízí plošný rozměr obsluhy území. Jedná se jak o zklidněné zóny, resp. místní dopravně zklidněné komunikace, tak o místní sběrné komunikace.

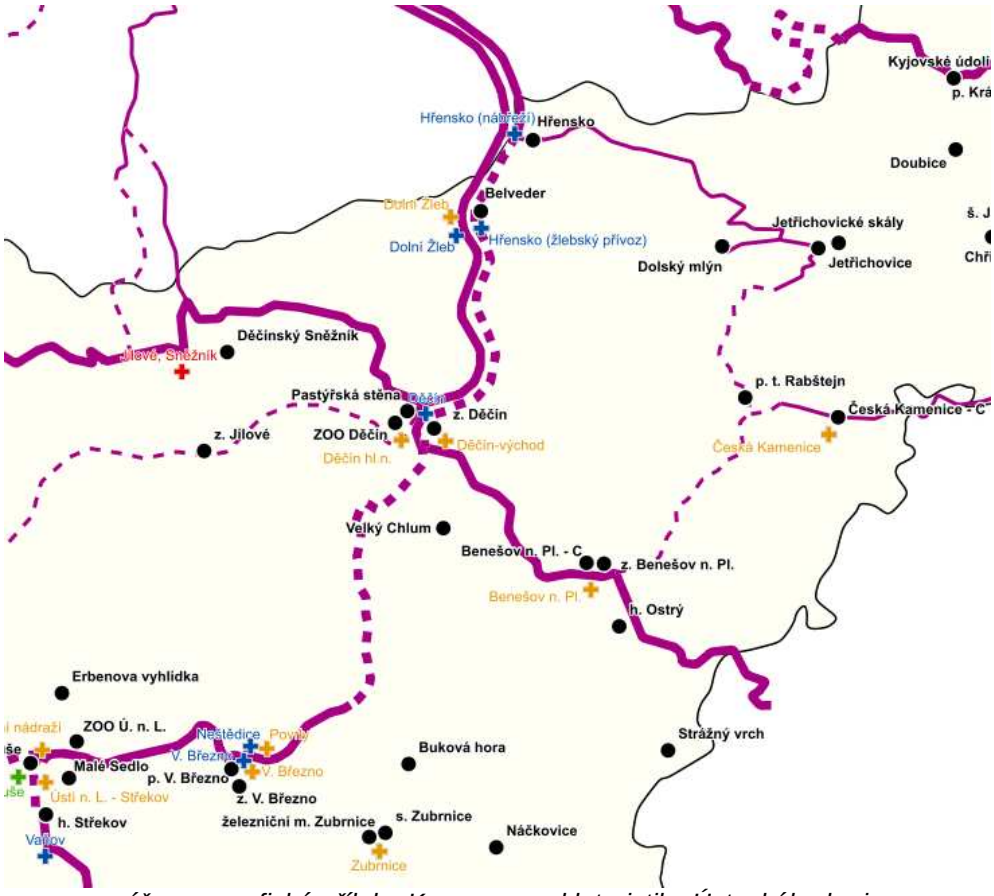
Jejich výčet včetně popisu navrhovaného opatření je řešen v rámci následující kapitoly.

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

2.2 ZÁKLADNÍ SÍŤ CYKLOTRAS ÚSTECKÉHO KRAJE – NÁVRH DLE ÚK

V koncepci cykloturistiky Ústeckého kraje je:

- optimalizována stopa cyklotrasy č. 2 ve směru na Ústí nad Labem
- nová trasa nadregionálního významu po pravém břehu přes Hřensko do Bad Schandau (viz 2.1.5)
- nová trasa regionálního významu z Děčína přes Jílové (viz 2.1.5)



výřez ze grafické přílohy Koncepce cykloturistiky Ústeckého kraje

legenda:

- turistický cíl

Dopravní uzel

- autobus
- lanovka
- loď
- vlak

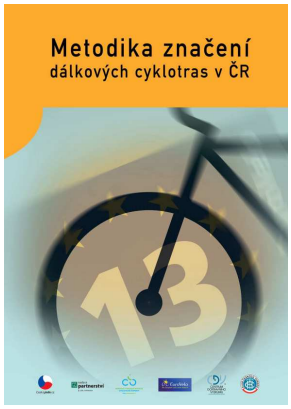
Navrhovaná cyklotrasa

- regionální vedená po stávající
- regionální vedená nově
- nadregionální vedená po stávající
- nadregionální vedená nově

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

2.3 TRASA EUROVELO 7

Děčínem prochází EUROVELO č. 7 – Sluneční trasa: Nordkapp – Malta (7 409 km) v souběhu s trasou č. 2 / Labská.
Trasa bude vždy aktuálně odpovídat výše uvedeným nadregionálním souběžným trasám, neboť se současně jedná o marketingové produkty v kontextu vždy odpovídajícícho nadregionálního významu EU, resp. ČR.



Směrové dopravní značení je společné, logo EV7 (Sun Route / Sluneční trasa) bude umístěno dle metodiky na současné či doplněné značení, které bude vždy obsahovat všechna čísla a označení tras (číslo a loga).

2.4 NÁVRH OPTIMALIZACE SOUČASNÝCH ZNAČENÝCH CYKLOTRAS KČT

Cyklotrasa č. 2 (EV7, Labská)

- Vyznačená trasa v podstatě v celém úseku Děčínska
- Ústecký kraj plánuje optimalizaci trasy na pravém břehu mezi Ústím nad Labem a Děčínem
- nutno optimalizovat dopravní značení (Opatření 1.2 koncepce cykloturistiky ÚK)
- nutno dořešitdoplňkovou infrastrukturu (odpočívky, infotabule, stojany, úschovny kol a B+R – opatření 1.3 koncepce cykloturistiky ÚK)

Cyklotrasa č. 15 (od hist. Kamenného mostu - podél Ploučnice – Benešov nad Ploučnicí – Žandov)

- Zatřídění a stopa trasy v měřítku a systému ČR je stabilizovaná a vyhovující
- Na území Děčína nutno dořešit úsek u ul. Oblouková při levém břehu Ploučnice – podél areálu nákupního centra s připojením na Labskou stezku

Cyklotrasa č. 23 (Děčín Přípeř – Tisá - Cínovec)

- Zatřídění a stopa trasy v měřítku a systému ČR je stabilizovaná a vyhovující

Cyklotrasa č. 3017 (Děčín, Teplická, Žlíbek – Děčín, Čechy XIX – Děčínský Sněžník – Tisá - Petrovice)

- Zatřídění a stopa trasy v měřítku a systému ČR je stabilizovaná a vyhovující, nově se bude připojovat na trasu vyššího významu podél Teplické či v podobě drážní stezky směr Jílové

Cyklotrasa č. 3066 (Slavošov – Mnichov – Velké Chvojno - Nakléřov)

- Zatřídění a stopa trasy v měřítku a systému ČR je stabilizovaná a vyhovující

Cyklotrasa č. 3067 (Děčín, Chrochvice – Malšovice – Javory – Slavošov- Libouchec)

- Zatřídění a stopa trasy v měřítku a systému ČR je stabilizovaná a vyhovující
- Navrhuje se prodloužení podél levého břehu Labe až do uzlu Tyršův most k cyklotrase č. 2

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

- Stopa trasy může vést dočasně ul. Vodní, teprve až s realizací pobřežní cesty / stezky a mostu z poloostrova ji lze přeložit do definitivní polohy

Cyklotrasa č. 3068 (Malšovice – Choratice – Lobkovice – Slavošov)
- Zatřídění a stopa trasy v měřítku a systému ČR je stabilizovaná a vyhovující

Cyklotrasa č. 3076: Ludvíkovice – Bynovec – Arnoltice
- prodloužení trasy 3076 od Jetřichovi přes Dolský mlýn, nyní končící v obci Růžová do Děčína, resp. Ludvíkovic
- důležité propojení s rekreační oblastí NP České Švýcarsko a CHKO Labské Pískovce přes CHKO Labské Pískovce

2.5 NÁVRH NOVÝCH ZNAČENÝCH CYKLOTRAS

2.5.1 NADREGIONÁLNÍ VÝZNAM

Cyklotrasa č. XX: Děčín I – Labská Stráň – Hřensko – Bad Schandau (D)
- při pravém břehu směr Hřensko je dle Koncepce cykloturistiky plánováno propojení nadregionálního významu až do Hřenska s napojením na stezku podél pravého břehu Labe od Bad Schandau
- trasa: napojení na KČT 2 – Smetanovo nábřeží – Labská - Loubská – pravý břeh Labe – Hřensko – Bad Schandau
- stezka v Děčíně částečně přebírá stopu stávající KČT 2, která se přesouvá na novou lávku pro chodce a cyklisty a na upravenou náplavku Labského nábřeží
- smyslem trasy je propojení podél pravého břehu s turistickými lokalitami podél pravého břehu Labe a dále propojení s trasou č. 21 a Bad Schandau – propojení nezávislé na přívozu
- doporučení k realizaci: smysl bude trasa mít až v případě současného zvýšení bezpečnosti dopravy cyklistů ve značné části propojení směr Hřensko, ve smyslu řešení Bad Schandau (cyklostezka mimo vozovku).

2.5.2 REGIONÁLNÍ VÝZNAM

Cyklotrasa č. XXX: Děčín,Podmokly – Bynov - Jílové
- Stopa trasy: Tyršův most - Labské nábřeží - Podmokly – (Kozí dráha, resp. podél Teplické, resp. podél Jílovského potoka) – Jílové
- Trasa má regionální význam, proto je navržena k zařazení do třetí třídy (tříciferné označení)
- Smyslem je:
  - východozápadní propojení regionu Děčínska s Labskou trasou (údolím řeky Labe)
  - důraz místního koridoru vzájemně propojující důležité části města, který bude značen i směrovým značením
- Podrobně viz odst. návrhy opatření
- Doporučení k realizaci: nutno prověřit stopu řešení, tj. zda bude možné zrealizovat drážní stezku na tělese železniční tratě, resp. bude sledována stopa podél Jílovského potoka anebo zůstane řešení pouze podél komunikace Teplická na chodníku, který bude připuštěn k provozu i jízdních kol. Značená trasa bude mít význam v prvních dvou možnostech řešení, chodník podél Teplické nebude dosahovat takové atraktivity

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

a kvality, aby zde tato trasa regionálního významu mohla být funkční tak, jak by se o ní očekávalo.

Cyklotrasa č. XXX: Děčín I – Nové Město – Ludvíkovice – Česká Kamenice

- Stopa trasy: Tyršův most – Tyršova – Křížová – Komenského nám. – Riegrova – Kamenická – Ludvíkovice – Huntířov – Česká Kamenice
- Trasa má regionální význam, proto je navržena k zařazení do třetí třídy (tříciferné označení)
    - východozápadní propojení regionu Děčínska s Labskou trasou (údolím řeky Labe)
    - důraz místního koridoru vzájemně propojující důležité části města, který bude značen i směrovým značením
- Podrobně viz odst. návrhy opatření
- Doporučení k realizaci: podmínkou vyznačení je bezbariérové kontinuální řešení v trase minimálně na území Děčína včetně odp. opatření pro cyklisty a navazující řešení mimo vozovku silnice č. 13 mimo území Děčína.

2.5.3 MÍSTNÍ VÝZNAM

Cyklotrasa č. XXXX: Děčín,Podmokly – Krásný Studenec – Jílové

- Trasa: Děčín, Podmokly – autobusové nádraží - Jiřího z Poděbrad – Popovice – Krásný Studenec - Jílové)
- trasa má místní význam, proto je navržena k zařazení do čtvrté třídy (čtyřciferné označení)
- Smyslem trasy je tzv. „horní“ propojení Děčína a Jílového
- Doporučení k realizaci: realizovat až s možností fyzicky možného průjezdu v celé délce, podmínkou nemusí být stavební řešení v ul. Hankova (dočasně lze řešit objízdnou trasou z Podmokel ul. Ruská)

Cyklotrasa č. XXXX: Děčín, Boletce n. Labem – Lesná – Merboltice – Starý Šachov

- Trasa: Boletce – Kamenička – Lesná – Rychnov – Merboltice (Strážný vrch - rozhledna) – Starý Šachov (CT č. 15 - Žandov).
- Trasa má místní význam, proto je navržena k zařazení do čtvrté třídy (čtyřciferné označení)
- Doporučení k realizaci: realizovat až s možností fyzicky možného průjezdu v celé délce

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

2.6 VÝČET POUŽITÝCH OPATŘENÍ

2.6.1 OPATŘENÍ PRO CYKLISTY ODDĚLENÁ OD AUTOMOBILOVÉHO – CHRÁNĚNÝ PROVOZ

Tam, kde to uliční prostor dovoluje a jedná se vhodné řešení i z hlediska urbanistického a zároveň splňuje řadu kritérií pro návrh opatření pro cyklisty či se jedná o extravilán, je navržen oddělený provoz od automobilového jako:

- stezka pro cyklisty (DZ č. C8)
- stezka pro chodce a cyklisty se společným či odděleným provozem (C9, resp. C10)
- zvýšené pásy pro cyklisty nad úrovní vozovky (stavebně oddělené od vozovky i chodníku)
- stezka pro chodce (chodník) s povoleným vjezdem jízdních kol (C7+E13)
- komunikace se zákazem vjezdu motorových vozidel (B11, účelové komunikace)

2.6.2 OPATŘENÍ PRO CYKLISTY – INTEGRAČNÍ OPATŘENÍ

V zastavěné části obce zpravidla nelze řešit oddělený provoz cyklistů od ostatního a ani to mnohdy není žádoucí. Sběrné komunikace či některé obslužné komunikace sběrného charakteru jsou v současnosti pro cyklodopravu spíše bariérami (viz. příloha B4) a tak je třeba integrovat provoz cyklistů v hlavním dopravním prostoru buď pomocí:

- cyklopiktokoridor (DZ č. V20)
- cyklopruhu (ochranný pruh, známý též jako víceúčelový pruh, značený pouze vodorovným značením)
- vyhrazeného jízdního pruhu pro cyklisty (značený svislým i vodorovným značením)
- komunikace s dovolenou rychlostí 50 km/h se sérií lokálních opatření zklidňující provoz na 20 či 30 km/h.

2.6.3 OPATŘENÍ PRO CYKLISTY – ZKLIDNĚNÉ ZÓNY (MÍSTNÍ OBSLUŽNÉ KOM.)

Většina vnitřních městských ulic (v rezidenčních oblastech i obchodních zónách, ulicích či náměstích) je navržena k plošnému zklidnění (kde se cyklisté pohybují převážně ve společném provozu s ostatními) formou:

- zóna 30 či 40
- obytná zóna
- pěší zóna s povoleným vjezdem jízdních kol
- dílčí místní úprava režimu provozu ve formě zákazu vjezdu motorových vozidel
- zajištění provozu jízdních kol v obou směrech jednosměrné komunikace

Výhledově bude možné řešit cyklisticky nejfrekventovanější místní komunikace jako "cyklozóny", resp. cykloulice (dle novelizované legislativy v roce 2016).

Vzorová řešení lze najít v metodické části.

V plošně zklidněných oblastech budou postupně prováděny také úpravy klíčových uzlů zvyšující bezpečnost provozu – zajištění rozhledů na přechodech a v křižovatkách, přerozdělení profilů komunikace (vymezení zklidněných zón a integrace prvků zklidnění) apod.

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

2.6.4 VYBAVENÍ A DALŠÍ SOUČÁSTI

Nedílnou součástí komunikací pro cyklisty jsou i další prvky a součásti, od předsazených ploch v křižovatkách v rámci signalizovaných křižovatek (DZ č. V19) přes zařízení pro parkování (běžné či kryté stojany, uzamykatelné boxy či zařízení B+R) až po Infopanely, odpočívky, vodicí lišty na schodištích a další zařízení. V rámci dopravních uzlů s přestupem na veřejnou dopravu je možné zřídit i cyklopoint s možností zajistit si samostatně jednoduché opravy kola, údržbu či zakoupit základní náhradní díly (cykloautomat). Takové místo musí být v centru dění či u zásadního dopravního uzlu (v případě Děčína – Podmokly, hlavní nádraží).

Koncepce neřeší podrobný výčet kapacit jednotlivých bodových prvků (počet stojanů apod.). Toto je řešeno pouze rámcově - koncepce naznačuje především obecný princip.

Samostatnými tématy jsou propagace a informovanost, které je rozhodně nutné řešit v souvislostech a aktuálním kontextu používání jízdního kola v Děčíně a okolí.

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

2.7 VÝČET BARIÉR A JEJICH RÁMCOVÉ ŘEŠENÍ

2.7.1 PROSTOROVÉ BARIÉRY A JEJICH ŘEŠENÍ

ozn. bariéry	*popis bariéry*	*návrh rámcového řešení*
PB1	údolí Labe a postupně či náhle se zvedající břehy a navazující území (Pastýřská stěna, Děčínská výšina, …)	- nutno zvýšit počet možných překonání Labe (lávka podél žel. mostu, zpřístupnit Nový most, přívozy) - vyšší bezpečnost v údolních propojkách od Labe – Teplická, Riegrova, Kamenická
PB2	průmyslové areály Rozbělesy + žel. vlečky směr Václavov	- ulice Dělnická a Práce zlepšit pro provoz jízdních kol - zajistit chráněný koridor podél řeky od centra až po Chrochvice + stezka / propojení od řeky do Chrochvic - přívoz
PB3	MUK (mimoúrovňová křižovatka) silnice č. I/13 - pravý břeh (I/13 x Litoměřická x 2.polské armády)	Nové řešení podél ul. Litoměřická + návaznosti na přidružený prostor ramp Nového mostu
PB4	MUK silnice č. I/13 - levý břeh (I/13 x Předmostí x I/62 Ústecká)	- všechny směry v přidruženém prostoru určitým způsobem zpřístupnit cyklistické dopravě (nízký provoz chodců) v obou úrovních
PB5	železniční nádraží a seřadiště Děčín – východ vč. všech drážních a skladových okolních pozemků	- zpřístupnit souč. lávku přes nádraží i pro jízdu na kole - podél nádraží zklidnit ul. Krokova + návaznosti do Kamenické a směr Nové Město
PB6	areál v okolí ul. Růžová / pod Chlumem	- dle průzkumů není zásadní bariérou pro cyklodopravu
PB7	areál zámku a zámeckého parku	- zpřístupnění parku po jeho obvodu v režimu chodníky s možný provozem jízdních kol + krátká rampa na stezku podél Labe (soutok s Ploučnicí)
PB8	areál nemocnice	- zajistit přístup ze všech stran – součást zklidněné zóny + stezka od jihu od ul. Hluboká
PB9	sportovní, výrobní a skladové areály jižně podél Ploučnice	- zpřístupnění mezi ul. Oblouková a stezkou podél Ploučnice - celá okolní oblast jako zklidněná zóna
PB10	okolí autobusového nádraží	- celý uzel nutno řešit v souvislosti s ul. Podmokelská – Pivovarská – Hankova a to po obvodě
PB11	Areál u ul. Folknářská	Přístup po ul. Benešovská, areál dle průzkumů není zásadní bariérou
PB12	Hl. nádraží Děčín + sportovní areál	- napojení komunikací Práce a obslužné kom. na okolní systém , opatření v ul. Práce
PB13	Průmyslové areály podél Ústecké	Viz PB2
PB14	Průmyslový areál Křešice u Děčína	- zčásti již řešeno novou již zrealizovanou cyklostezkou podél areálu, který musí být přístupný přímo k Labi - dalším opatřením je zřízení přívozu od Chrochvic
PB15	Loděnice Křešice	dtto
PB16	ČOV Boletice	Stezka podél Labe

Podrobnější popis celého řešení je vždy součástí kapitoly 2.8.

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

2.7.2 LINIOVÉ BARIÉRY A JEJICH ŘEŠENÍ

ozn. bariéry	*popis bariéry*	*návrh rámcového řešení*
LB1	řeka Labe	Viz PB1
LB2	řeka Ploučnice	- chráněná opatření podél celé řeky - event. řešení na soutoku s Labem lávkou a stezkou podél Labe směr jih
LB3	Jílovský potok	- zlepšení prostupnosti Podmokel ve všech směrech - event. chráněné řešení podél potoka v případě, že nebude možné zřídit drážní stezku místo Kozí dráhy - dořešit vzájemně návaznosti všech částí Děčína vždy v souvislosti s aktuálním řešením (Teplická / Kozí dráha / horní propojení přes Letnou a Oldřichov)
LB4	Hlavní železniční trať (č. 090-083)	- zpřístupnit podjezdy pod tratí, v úrovni ul. Teplická nutno změnit podchod na podjezd a odstranit část zábradlí a připojit pro cyklisty na vozovku a opatření pro cyklisty v ní řešené - mezi Rozběleny a Chrochvicemi viz PB2
LB5	silnice č. I/13 = průtah západní částí Děčína (Podmokelská – Pivovarská - Teplická)	- řešení do souč. stavu I/13: chráněné řešení mezi Ústeckou a podjezdem pod viaduktem + integrační ve východo-západním směru - výhled: v rámci projektu prodloužení I/13 směr jih dořešit i řešení z hlediska cyklistické dopravy, nutno dořešit příčné překonání mezi Ústeckou a Podmokelskou a propojení do ul. Práce + řešení Podmokly – obchodní zóna Rozbělesy
LB6	Teplická (I/13)	- řešení v přidruženém prostoru + paralelní náhrada mimo Teplickou
LB7	silnice č. I/13 (E442) = průtah východní částí Děčína (Kamenická)	zklidnění ul. Kamenická – tvoří současně i cílovou oblast (nákupy atd.)
LB8	Ul. Kamenická (I/13)	dtto
LB9	Nový most (provoz na mostě I/13)	Zpřístupnit ve vozovce i v přidruženém prostoru – nutno dořešit především MUK a rampy + návaznosti (studie zpřístupnění mostu bezmotorové dopravě)
LB10	železniční trať na pravém břehu (č.081 směr Česká Lípa)	Klíčové jsou současné viadukty, které je nutno zlepšit pro provoz jízdních kol, nejzásadnější je dořešení propojení Fügnerova - Oblouková
LB11	železniční trať na pravém břehu (č.073 směr Velké Malé Březno – Ústí n. Labem)	V místech současných přejezdů zvýšit bezpečnost ochrany (chráněné úrovňové přejezdy)
LB12	železniční trať na levém břehu (č. 132)	Potenciál stát se drážní stezkou, jinak současná příčná překonání, převážně mimoúrovňová
LB13	Ul. Benešovská – Českolipská (II/262)	Integrační opatření
LB14	Ul. Litoměřická (II/261)	dtto
LB15	Ul. Ústecká (I/62, E442)	Řešení v přidruženém prostoru, výhledově s přeložkou I/62 a I/13 vč. integračních opatření
LB16	28.října - Čsl. armády – Sládkova – Loubská (I/62)	Integrační opatření
LB17	Pohraniční – 17.listopadu – 2.polské armády (I/62)	Integrační opatření a zčásti i chráněné v přidruženém prostoru či meziúrovni (pásy pro cyklisty)
LB18	Čsl. mládeže – Teplická – Labské nábřeží	Převážně integrační opatření
LB19	Tyršův most - Tyršova – Radniční - Masarykovo nám.	Integrační opatření
LB20	Poštovní – Uhelná - Hankova	Vyřešit v rámci studie pro celý uzel

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

Podrobnější popis celého řešení je vždy součástí kapitoly 2.8.

2.7.3 BODOVÉ BARIÉRY A JEJICH ŘEŠENÍ

ozn. bariéry	*popis bariéry*	*návrh rámcového řešení*
BB1	Celý uzel západního předpolí Tyršova mostu	Integrační + chráněné řešení – v rámci projektu značení
BB2	Východní předpolí Tyršova mostu (nutno dořešit návaznosti na okolí)	dtto
BB3	Radniční x Křížová	Bezbariérové řešení v rámci ul. Křížová
BB4	Sládkova	cykloobousměrka
BB5	Pohraniční x 28.října	Upozorn it na provoz jízdních kol + integrační opatření + okružní křižovatku nutno v budoucnu zmenšit
BB6	Čsl. armády x 28. října	Integrační opatření
BB7	Čsl. armády x Sládkova	dtto
BB8	Sládkova x Labská	dtto
BB9	Pohraniční x Myslbekova x B.Němcové	Sdružený přejezd pro cyklisty s přechodem + bezbariérové řešení do ul. B. Němcové
BB10	Pohraniční x 2.polské armády	Okružní křižovatka – nutno upozornit na provoz jízdních kol a v budoucnu prověřit chráněná opatření v podobě pásů pro cyklisty
BB11	MUK Kamenická I/13 x Benešovská II/262	Zčásti integrační opatření a zčásti chráněné (připojení od lávky přes nádraží Děčín východ)
BB12	Kamenická x Riegrova	Zklidnění dopravy – vytvoření prostorů pro odbočování
BB13	Kamenická x Lužická	dtto
BB14	Labské nábřeží x Drážďanská	Nutné doplnění orientace a integračních opatření / návaznost na pobřežní stezku
BB15	Labské nábřeží x Čsl.mládeže	Integrační opatření + návaznost na stezky v přidruženém prostoru
BB16	Čsl.mládeže x Teplická	Zklidnění dopravy (okružní křižovatka)
BB17	Teplická x Pivovarská	Stavební řešení přesmyku z Podmokel směr Letná a event. Kozí dráha / jinak zklidnění dopravy
BB18	Podmokelská x Pivovarská	Zklidnění dopravy s integračními opatřeními + příčná vazba
BB19	Želenická x Dělnická	Zklidnění, zlepšení orientace, zmenšení ploch, vodorovné značení
BB20	OK (okružní křižovatka) Litoměřická a 2.polské armády x Kamenný most	Řešení v přidruženém prostoru od souč. stezky směr Staré Město + návaznost do vozovky
BB21	Teplická v úseku Podmokly – Nová ves – Bynov (všechna odbočení a návaznosti na hlavní silnici)	Lokální zklidnění a opatření prpo bezpečnější odbočování + řešení na chodníku dle B.7

Podrobnější popis celého řešení je vždy součástí kapitoly 2.8.

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

2.8 NÁVRH KONKRÉTNÍCH LINIOVÝCH A PLOŠNÝCH OPATŘENÍ PRO CYKLISTICKOU DOPRAVU

2.8.1 ÚPRAVA DOPRAVNÍHO REŽIMU PODMOKLY

V rámci organizačních a následně stavebních úprav městské části Podmokly bude postupně docházet ke zklidnění dopravy. V Podmoklech se nachází sběrné komunikace, které bude třeba řešit samostatně (Podmokelská - Pivovarská). Ostatní obslužné komunikace sběrného charakteru (Čsl. mládeže a Teplická) jsou řešeny v rámci zklidnění. V podstatě veškerý provoz jízdních kol je řešen v rámci vozovek ve společném provozu (hlavního dopravního prostoru) anebo je navrženo v odp. rozsahu a potřebě integrační opatření (ve zmíněných kom. sběrného charakteru). Ulicemi Teplická a Čsl. mládeže projíždí tranzit v nepřiměřeném množství, který zpravidla směřuje od / k Tyršově mostu směr Děčín I. V celé oblasti nutno dořešit parkování jízdních kol a uliční vpusti. V dopravně exponovaných místech bude třeba řešit samostatnými záměry i kapacitní parkování v podobě krytých stojanů. resp. boxů.
V rámci hlavního nádraží je třeba provést sérii opatření, především lišty na schodiště z podchodu a zásadní je B+R, které bude tvořit série uzamykatelných boxů na jízdní kola.

Stopa původní páteřní stezky pro chodce a cyklisty podél Jílovského potoka má smysl pouze pro oddech a rekreaci - z hlediska dopravy budou využívány spíše ulice Podmokel. Z hlediska parametrů se stezka podél potoka uvažuje pouze jako promenáda s připuštěným provozem jízdních kol. Z hlediska majetkového se jeví řešení jako střednědobě nerealizovatelné (v horizontu cca 6 let).

Klíčové parcely dotčené tímto opatřením, které nejsou v majetku města:

Katastrální číslo	Katastrální území	Vlastnické právo/ Právo hospodařit s majetkem	Druh pozemku
1211	Podmokly	SJM Juhn Roman a Juhnová Martin	zastavěná plocha a nádvoří
1210	Podmokly	Více vlastníků	zastavěná plocha a nádvoří
1209	Podmokly	Více vlastníků	zastavěná plocha a nádvoří
1208	Podmokly	Hrubý Tomáš	zastavěná plocha a nádvoří
1207	Podmokly	Hodboďová Ludmila	zastavěná plocha a nádvoří
1206	Podmokly	Cardiff s.r.o.	zastavěná plocha a nádvoří
1204	Podmokly	Více vlastníků	zastavěná plocha a nádvoří

2.8.2 SÍDLIŠTĚ BŘEZINY

Sídliště Březiny má projít rekonstrukcí, avšak projekt s řešením plošného zklidnění přívětivého pro provoz chodců ani cyklistů v podstatě nepočítá. Projekt je v tomto ohledu nevyhovující a je nutné ho zásadním způsobem přepracovat.

Zadní propojení k Ploučnici lze řešit ve dvou polohách:

1. drobné stavební úpravy cesty a zajištění průchodnosti a průjezdnosti 365 dní v roce
2. rozsáhlejší stavební úpravy v parametrech stezky pro chodce a cyklisty či chodníku s povoleným vjezdem jízdních kol

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

3. Chodník podél severo-východní hrany panelových domů je vhodné řešit pouze jako alternativu pro základní pohyb přes sídliště v rámci zklidněné komunikace Kosmonautů. Pro pohyb dětí či méně zdatných cyklistů je vhodné propojit tento chodník s dalším, který vede k hlavní komunikaci směr Libverda a to navazující propojení taktéž doplnit až k areálu školy. Pokračování směr ul. Krokova a 17. listopadu je již v rámci zklidněných komunikací.
4. Vnitřní obslužné komunikace sídliště se doporučuje řešit se zvýšenými křižovatkovými plochami s předností zprava a s místy pro přecházení. Jedině kombinací série prvků horizontálního a vertikálního zklidnění provozu a řešení jako zóny 30 (zúžené profily s možností vyšší kapacity parkování) bude možné docílit plošného zklidnění a respektu vůči zranitelnějším účastníkům provozu.

Klíčové parcely dotčené tímto opatřením, které nejsou v majetku města:

Katastrální číslo	Katastrální území	Vlastnické právo/ Právo hospodařit s majetkem	Druh pozemku
184/8	Březiny u Děčína	Tyle Vlastimil Mgr.	ostatní plocha
184/3	Březiny u Děčína	Tylová Kamila	trvalý travní porost

2.8.3 CYKLOTRASA č. 2

V podstatě v celé délce chráněná trasa. V úseku mezi křížením s železničním mostem a vyústěním z Tyršova mostu na levém břehu dojde k přeložení cyklotrasy na nově vybudovanou lávku u železničního mostu a následně na nově upravenou stezku podél vody na Labském nábřeží. Stávající část trasy mezi železničním mostem a Tyršovým mostem se stane součástí cyklotrasy vedoucí po pravém břehu dále ve směru na Hřensko. Překonání Ploučnice v úrovni Mariánské louky je vzhledem k blízkosti Kamenného mostu možná zbytečný komfort – koncepce s tímto řešením již nepočítá.

úsek	dopravní režim / opatření
Boletice nad Labem - Křešice	**C9** (stezka pro chodce a cyklisty) / **B11** (účelová komunikace / komunikace s vyloučeným provozem motorových vozidel)
Staré Město – ul. Polabí	**B11**, zklidněná zóna a **C9**
nová lávka	**C9** (stezka pro chodce a cyklisty)
Labské nábřeží (dolní úroveň)	**C9** (stezka pro chodce a cyklisty)
Labské nábřeží – Dolní Žleb	Zčásti integrační opatření, ale především společný provoz v komunikaci s nízkým automobilovým provozem, resp. s vyloučeným provozem motorových vozidel

2.8.4 TYRŠŮV MOST

Z hlediska cyklistické dopravy je Tyršův most exponovaný ve všech směrech i prostoru - pro obě části Děčína oddělené řekou se jedná o nejvýznamnější uzel v podobě úseku. Pro jízdu na kole je zde třeba řešit tyto poptávané směry:

směr jízdy	dopravní režim / opatření / řešení
oba směry	přejezd mostu po severním chodníku – sjezd na vozovku směr Žleb **Návrh opatření:** ponechat jako stezku pro chodce a cyklisty, resp. chodník

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

směr jízdy	dopravní režim / opatření / řešení
	s povoleným vjezdem jízdních kol (C7+E13) V profilu před Parolodí překáží stojany a profil stezky zužují zaparkovaná kola. Stojany odstranit a použít jinde. U Parolodě jsou dostačující obě zábradlí.
Podmokly => Děčín (oba směry) - dopravní účely	Jízda ve vozovce – každodenní cyklisté **Návrh opatření:** cyklopiktokoridor na mostě v obou směrech
Podmokly => Děčín (oba směry) - rekreační účely	Jízda po jižním chodníku **Návrh opatření:** chodník s povoleným vjezdem jízdních kol na jižním chodníku Tyršova mostu až k ul. Zámecká – odtud zklidněná ulice na nábřeží pod zámek.

Legislativa od roku 2016 umožňuje vytvořit duální řešení, tj. ani jedno z opatření není povinné a uživatel si může vybrat dle svých potřeb, zručností, možností či směru jízdy.

2.8.5 LABSKÉ NÁBŘEŽÍ – HORNÍ I DOLNÍ ÚROVEŇ

Poptávka na Tyršově mostě je popsána výše, avšak je zde úzká souvislost s labským nábřežím. Dle sledování dopravy v rámci průzkumů je evidentní poptávka po jízdě ve vozovce v obou směrech, současně je třeba řešit i slabší účastníky, neboť se dlouhodobě jedná o jediné spojení levého a pravého břehu Labe, který je v Děčíně pro cyklisty použitelný. Z tohoto důvodu je třeba též na Labském nábřeží řešit provoz jízdních kol jak ve vozovce a současně integračními opatřeními zklidnit dopravu, tak je nutné řešit cyklistický provoz i v přidruženém prostoru.

Horní úroveň Labského nábřeží se doporučuje řešit v návaznosti na úpravách DZ v Podmoklech a nutno řešit společně i s ul. Tyršova až do ul. Radniční na Masarykovo nám.

Dolní úroveň Labského nábřeží se doporučuje řešit v rozsahu od ul. Drážďanská až k ul. Vodní. Prostor v okolí restaurace U Přístavu a dětského hřiště je potenciální pro rozsáhlejší veřejný prostor s dalším vybavením či jen jako odpočinkový prostor (s pozvolným klesáním k břehu řeky) a v návaznostech na stezku směřující k lávce podíl železničního mostu a směr hlavní nádraží.

úsek	dopravní režim / opatření
vozovka	Cyklopiktokoridor (V20), resp. ochranné cyklopruhy dle nové legislativy v závislosti na šířkových poměrech (nutno zadat podrobný projekt dopravního značení)
přidružený prostor	chodník s povoleným vjezdem jízdních kol (C7+E13) **Návrh výhled:** v budoucnu je vhodné řešit chodník blíže k řece Labi jako stezku pro chodce a cyklisty, tj snaha rozšířit chodník však nesmí ovlivnit vozovku natolik, aby zanikla integrační opatření pro cyklisty – ty musí dále fungovat pro každodenní provoz.
dolní úroveň	Dolní nábřeží je vzhledem ke své poloze velmi hodnotné a přestože je pod úrovní x-leté vody a může tedy být několik dnů v roce pod hladinou, jedná se o prostor s vysokým potenciálem co do veřejného prostranství. Cesta musí být stavebně uzpůsobena a odolná vůči vlivům různých vodních režimů. Stavební charakter – pěší promenáda v odp. materiálech a designu +

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

úsek	dopravní režim / opatření
	vybavení (mobiliář). **Dopravní režim:** promenáda s povoleným vjezdem jízdních kol / stezka pro chodce a cyklisty / pěší zóna s povoleným vjezdem jízdních kol

Klíčové parcely dotčené tímto opatřením, které nejsou v majetku města:

Katastrální číslo	Katastrální území	Vlastnické právo/ Právo hospodařit s majetkem	Druh pozemku
400/1	Podmokly	Povodí Labe, státní podnik	vodní plocha
403/5	Podmokly	Povodí Labe, státní podnik	ostatní plocha

2.8.6 TYRŠOVA – RADNIČNÍ – 28. ŘÍJNA – LABSKÁ

V logice provozu a navrhovaných opatření Labském nábřeží a Tyršově mostu (viz výše) je třeba řešit i pokračování přes pravobřežní centrum (Děčín I). Současný provoz je sledován především v hlavním dopravním prostoru, komunikacím se cyklisté nijak nevyhýbají a řidiči motorových vozidel je respektují již v tomto stavu. Přesto je nutné řešit vyšší míru bezpečnosti pro cyklisty a potvrdit zde jednak každodenní stav a podpořit cyklodopravu odp. opatřeními.
V celém koridoru je možné vytvořit integrační opatření v podobě cyklopruhů či cyklopiktokoridorů (nutný podrobný projekt DZ) čímž dojde k propojení dvou městských částí s největší a nejrozmanitější koncentrací cílů v Děčíně (Podmokly - Děčín).

V ul. Labská před Střelnicí je třeba vyznačit protisměrný cyklopruh podél parkovacích stání (dle prověření vyhovuje i průjezdu BUS), který bude fungovat nejen jak součást tohoto koridoru, ale taktéž jako součást pravobřežní Labské trasy (směr Loubská - Hřensko) a jako návaznost na Staré Město ze severu.

V místech autobusových zastávek lze v případě potřeby integrační opatření přerušit.

Okružní křižovatka (OK) Pohraniční x 28. října je z hlediska městské dopravy předimenzovaná a je třeba ji v budoucnu zmenšit do odpovídajících parametrů (pojížditelný prstenec nepojíždí ani jedno z nejrozměrnějších vozidel – fyzicky umožňuje pruh OK i souběžnou jízdu dvou vozidel). Pro cyklisty je možné vytvořit jihovýchodní objezd OK (mezi obytnou zónou), na což je připravené východní rameno křižovatky se středovým dělícím ostrůvkem, avšak nároží u kašny před kostelem je třeba upravit tak, aby bylo možné jet na kole až za touto kašnou a tedy přeměnit zelenou plochu na stezku či chodník. Před kostelem je pak třeba provést přesmyk do vozovky. Přesto se jedná o doplňkový pohyb, který budou volit pouze někteří cyklisté. Každodenní cyklisté budou využívat vozovku OK, jako je tomu nyní, neboť následující pohyb je vždy po chodníku, na kterých nelze zajistit bezpečný a plynulý provoz jízdních kol, takže se musí nadále cyklisté pohybovat ve vozovce. V OK lze uvažovat i o provedení V 20 v prostřed jízdního pruhu OK (což je i jedna ze dvou funkcí a možných použití). Opatření bude v takto předimenzované OK upozorňovat ostatní řidiče na jízdu cyklistů, která je nejvhodnější ve společném provozu, a tedy že cyklisté (jízdní kola) se pohybují s ostatními vozidly za sebou a současně to bude rada pro cyklisty, aby se nepohybovali těsně při pravé okraji, neboť v takto rozměrné OK je potenciální nebezpečí, že takto jedoucí cyklisté (kteří chtějí pokračovat po OK) budou při odbočování předjížděni vozidlem a to jim tímto manévrem může „zkřížit cestu“, čímž dojde ke kolizi.

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

V ulici 28. října se doporučuje šířkové uspořádání: parkování ponechat při obrubnících a cyklopruhy situovat blíže středu vozovky. Řešení cyklopruhů mezi parkováním a chodníkem znamená vyšší potenciál kolize s vystupujícími lidmi z vozidel + se špatně zaparkovanými vozidly než s vozidly jedoucími v pruzích. Taktéž řešení obousměrné cyklostezky či pásu podél kostela a magistrátu znamená další potenciální kolizní body nejen v nárožích, ale i v křižovatkách.

2.8.7 PROPOJENÍ KŘÍŽOVÁ – POHRANIČNÍ – B. NĚMCOVÉ – KOMENSKÉHO NÁM. - SLÁDKOVA

Zásadní koridor pro vnitroměstskou dopravu na kole

úsek	dopravní režim / návrh opatření
Křížová	bezbariérový nájezd z ul. Tyršova a Radniční – pěší zóna s povoleným provozem jízdních kol (ponechat)
Pohraniční	ponechat obousměrný provoz jízdních kol **Výhled:** součást rozsáhlejší pěší zóny (Myslbekova – Lázeňská – Křížová – Zámecké nám. – Dlouhá jízda)
Přejezd Myslbekova	Signalizovaný přejezd pro cyklisty přimknutý k přechodu V rámci nové legislativy je možné vytvořit finančně i funkčně přívětivější řešení: ponechat signalizaci současnou pouze vyměnit sklíčka světel se symboly chodců za symboly chodců + cyklistů (nově je umožněna dvoubarevná soustava) a vodorovné značení (přechod) je možné změnit na společné místo pro přecházení a přejíždění (přechod v přejezdu) – funkčně je toto řešení vhodnější než oddělený provoz, neboť chodci zde zpravidla směřují ze všech stran na všechny strany a při oddělení provozu chodců a cyklistů v křížení se stejně provozy budou prolínat. Takto se ponechává režim pěší zóny s povoleným provozem jízdních kol a takto by měly být označeny i navazující přidružené prostory.
Boženy Němcové	Bezbariérová úprava + V20 v celé délce
Komenského nám.	Obousměrné komunikace pro cyklisty v celé ploše + B11 **Výhled:** pěší zóna s povoleným vjezdem jízdních kol
Sládkova	Zajistit obousměrný provoz jízdních kol s výhybnami pro cyklisty (uprostřed úseku vynechat jedno parkovací stání, anebo rozdělit na 3 úseky vynechat 2 stání: žlutá klikatá čára + zákaz zastavení) Chodník vyznačit jako stezku pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol (C7+E13) pro oba směry + odstranit matoucí zákaz vjezdu jízdních kol
Maroldova	Zajistit obousměrný provoz jízdních kol + zóna 30
Hudečkova - Hrnčířská	Zajistit obousměrný provoz jízdních kol + zóna 30 v ul. Hudečkova, v ul. Hrnčířská je třeba zajistit režim B11 a příjezd od ul. Hudečkova + průjezd na Masarykovo náměstí

2.8.8 PROPOJENÍ ČSL. ARMÁDY – SLÁDKOVA – LOUBSKÁ (ÚSEK I/62)

Pokračování ul. Sládkova a Loubská je třeba zrealizovat v návaznosti na celý průjezd přes Komenského nám. a souvisí i se značením ul. 28. října. Cyklopiktokoridory či cyklopruhy zajistí kontinuální řešení a vzájemné propojení v celé oblasti.

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

2.8.9 PĚŠÍ ZÓNA (Děčín I)

Celá oblast v okolí Masarykova nám. a okolí, tj. vč. ul. Křížová – části ul. Myslbekova – Lázeňská - Pohraniční – Zámecké nám. – Hrnčířská + Dlouhá jízda by měla fungovat jako celek co do dopravního režimu, tak do stavebního uspořádání (v jedné úrovni). Celá oblast funguje v podstatě jako pěší zóna, resp. obytná zóna a v rámci ní by mělo být v duchu ul Myslbekova dořešeno stavební uspořádání + dopravní režim „pěší zóna s povoleným vjezdem jízdních kol“ či bytná zóna.
Součástí pěší zóny se nově může stát i Dlouhá jízda + Zámecké nám. + prostor u zastávek v ul. Myslbekova směrem k signalizovanému přechodu.
Ul. Myslbekova a Masarykovo nám. je vhodné řešit již v současnosti jako obousměrné pro provoz jízdních kol (pouze změna dopravního režimu, tj. jen SDZ).

2.8.10 CYKLOSTEZKA PLOUČNICE (CT č. 15): HISTORICKÝ KAMENNÝ MOST – STARÉ MĚSTO – BŘEZINY

Chybějící úsek stezky podél Ploučnice je klíčovým pro kontinuální průjezd podél toku. V současnosti vede trasa č. 15 ve své úvodní části od soutoku s řekou Labe přes severní část ul. Oblouková, která zde slouží spíše jako příjezd do obchodní zóny a přívětivé podmínky pro rekreaci a charakter cyklotrasy nadregionálního významu je zde zásadním způsobem potlačen. Chybějící úsek stezka podél „nákupního parku“ a aquaparku má délku 470 m.

2.8.11 UL. LABSKÁ – PODÉL NÁBŘEŽÍ (DĚČÍN I)

Průjezd je řešen v rámci zklidněných komunikací, jednosměrné úseky ponechat obousměrné anebo obousměrný průjezd zajistit, v místě parkoviště před knihovnou nutno uvažovat o oddělení provozu, tj. podél nábřežní hrany vytvořit stezku pro chodce a cyklisty, která bude zároveň fungovat jako promenáda.

Klíčové parcely dotčené tímto opatřením, které nejsou v majetku města:

Katastrální číslo	Katastrální území	Vlastnické právo/ Právo hospodařit s majetkem	Druh pozemku
256	Děčín	České přístavy, a.s.	Ostatní půda
257/2	Děčín	České přístavy, a.s.	Ostatní půda

2..12 UL. LABSKÁ – SMĚR HŘENSKO

Koncepce cykloturistiky Ústeckého kraje počítá s nadregionální cyklotrasou podél, pravého břehu směr Hřensko a Bad Schandau. Bezpečné řešení podél silnice I/62 by mělo odpovídat standardům nadregionálních tras, tj. oddělený provoz – mimo silnici I. třídy. Nabízí se řešení v prostoru mezi silnicí a vlečkami, avšak zde jsou majetkoprávní a provozní problémy. Ty však mohou v čase postupně ubývat, společně s významem a provozem těchto areálů. Areály fungují jako překladiště mezi lodní a železniční dopravou. Do té doby se nabízí řešit dále v extravilánu v rámci vozovky cyklopruhy.

2.8.13 POHRANIČNÍ I/62

Průtah silnice I. třídy směr Hřensko je současně sběrnou komunikací, která má pro cyklisty význam spíše cílový, než tranzitní. Cílem je okolí Masarykova a Komenského nám. a rychlý příjezd po hlavních komunikacích k okolním cílům pro zdatnější cyklisty. V případě tranzitu územím fungují spíše ul. Křížová a Sládkova. Záleží však na provozu, tj. jeho intenzitě a denní době, některé manévry nelze v hustém provozu provádět (např. odbočení z hlavní ul.

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

Myslbekova do ul. Křížová – to lze nejlépe provést v případě signálu stůj pro vozidla a volno pro chodce na přechodu- tzv. nepřímé levé odbočení na přechod a pokračování do pěší zóny). V ulici lze provést integrační opatření – cyklopiktokoridor V20.

2.8.14 DUCHCOVSKÁ A OKOLÍ (Z03)

Ulice má být sice součástí zklidněné zóny, avšak propojení ul. Labská (nábřeží) a Komenského nám. je ve směru ke kostelu ve stoupání, takže alespoň v tomto směru, kde je nyní umístěn zákaz stání, lze zajistit stoupací integrační opatření (cyklopiktokoridor V20)
Okolní ulice je třeba řešit v maximální možné míře jako jednu zklidněnou zónu s obousměrným provozem jízdních kol především v základních směrech (ul. Karla Čapka – příjezd ke knihovně – hornímu vchodu, Řetězová – min. v délce k obchodnímu domu, ul. Plavební – bez pruhu a s výhybnami), prostor v okolí obchodního domu pěší zóna s povoleným vjezdem jízdních kol.

2.8.15 LÁVKA PODÉL ŽELEZNIČNÍHO MOSTU

Další možné překonání řeky Labe (kromě Tyršova mostu) je vhodné v rámci železničního mostu. Tyršův most je z hlediska vnitroměstské dopravy velmi zatížen. V případě problému či výluky z provozu není jiné alternativy než Nový most, který není pro provoz chodců ani cyklistů adekvátně vybaven. Při severní hraně se jedná o zásadní možnost nově propojit a nabídnout alternativu jízdě po Tyršově mostě a Labském nábřeží. Tyršův most nabízí řešení pouze pro městskou dopravu, v souvislosti s oddechem a rekreací, resp. nabídky chráněné cesty mez oběma břehy až teprve nová lávka nabízí komfortní a bezbariérové řešení. Současně sem mže být přeložena trasa č. 2 avšak spíše jako alternativní stopa či nově vytvořený okruh pod zámkem a Pastýřskou stěnou.
Realizace lávky je jedna z priorit podpory pěší a cyklistické dopravy v Děčíně. Projekt byl připraven v roce 2003, avšak dosud se nenašlo financování (odhad 30 mil. Kč). Nová agenda a pravidla SFDI však umožňují žádat o spolufinancování této akce (z 85% uznatelných nákladů). Na pravém břehu je třeba dořešit návaznost na stezku č. 2. Na levém břehu je třeba dořešit:

- napojení rampou na chodníky
- stezky v okolí restaurace U přístavu
- návaznost na budoucí cestu podél nábřeží,
- příjezd do ul. práce k nádraží k B+R
- k podjezdu směr ul. Čsl. mládeže - Podmokly

2.8.16 PARK NA MARIÁNSKÉ LOUCE

Park má sloužit především oddechu, takže provoz jízdních kol má tento prostor připouštět, ale neměl by být nijak nadřazen (provozně, ani stavebně). Okružní cestu lze vymezit jako stezku pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol – nutno dořešit

- návaznosti na chodníky a stezku podél ul. U Plovárny
- návaznosti na Labskou stezku pod Novým mostem
- zrealizovat krátkou rampu na Labskou cyklostezku (stezku pro chodce a cyklisty v trase č. 2).

Klíčové parcely dotčené tímto opatřením, které nejsou v majetku města:

Katastrální číslo	Katastrální území	Vlastnické právo/ Právo hospodařit s majetkem státu	Druh pozemku
2403/2	Děčín	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace	Ostatní plocha

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

2.8.17 POHRANIČNÍ – 17.LISTOPADU – KROKOVA

Ul. Pohraniční je sběrnou komunikací, kterou prochází průtah I/62 s intenzitami cca 9500 vozidel v obou směrech za 24 hodin. Z hlediska zklidnění a současného provozu jízdních kol (dle průzkumů i podkladu průjezdů cyklistů ze strava.com) je vhodné řešit profil s integrací pomocí cyklopiktokoridor. Ul. 17.listopadu takto navazuje (V20 podél parkování) a s ubývajícím provozem se vytrácí i opatření (nejdále i nádraží). Navazuje zklidněná komunikace směr ul. Březová.
V okolí okružní křižovatky (OK) lze řešit opatření pro cyklisty ve dvou fázích a variantách. Dočasně pouze pomocí dopravního značení – bez řešení OK a ve druhé fázi (nejlépe společně s ul. 2. polské armády) lze dořešit přidružený prostor v podobě pásů pro cyklisty.

2.8.18 FÜGNEROVA – OBLOUKOVÁ

Jedná se o zásadní a jediné přímé propojení částí Děčín I. a Starého Města III. Nabízí se řešení zamezení průjezdu pro automobilovou dopravu podjezdem pod žel. tratí (zaslepení), ponechání obsluhy pozemků a posílení dnes velmi využívaného pěšího a cyklistické propojení dvou zásadních obchodních lokalit. Náhrada pro automobilovou dopravu je ul. 2.polské armády – Provaznická. Řešení lze vytvořit okamžitě, např. pomocí zábran (květináčů + 1x sklopného sloupku pro IZS či dočasné zprovoznění apod.) a výhledově řešit úpravu stavebně, kdy střední část může fungovat jako obytná či pěší zóna s povoleným vjezdem jízdních kol. Stavebním řešení lze zásadním způsobem rozšířit prostor v návaznosti na ul. Oblouková. Ulici Oblouková je třeba řešit s integračním opatřením (cyklopiktokoridor či cyklopruh) a to v celé délce přes Staré Město.

Překonání ul. 2.polské armády se navrhuje pomocí přejezdu a přechodu s návazností na opatření v ul. 2. polské armády směr Labe – to vše v odděleném režimu chodců od cyklistů.

2.8.19 2.POLSKÉ ARMÁDY – LITOMĚŘICKÁ

Od ul. Fügnerova a dále podél Zámeckého rybníku se navrhuje realizace stezky pro chodce a cyklisty se společným provozem, která bude navazovat na cesty a stezky v okolí Mariánské louky a uzlu pod Novým mostem. Ve vozovce jsou navrženy cyklopiktokoridory pro běžné každodenní využití. V profilu se kříží uživatelské potřeby každodenních zkušenějších cyklistů, kteří vyžadují rychlou jízdu a současně se zde pohybují méně zdatní cyklisté, kteří se zde již dnes pohybují po chodníku. V místě autobusových zastávek lze změnit dopravní režim na chodník s povoleným vjezdem jízdních kol.

Směr Boletice n. Labem pokračuje ul. Litoměřická, do které se lze dostat přes okružní křižovatku pod Novým mostem dvěma způsoby – buď využít stezky mimo vozovku, anebo lze jet po vozovce, avšak za předpokladu společného provozu s automobilovým. Litoměřickou vede i silnice II/261, takže je zde logicky řešena jako hlavní – v ní se navrhuje zřídit cyklopiktokoridory. Paralelně s Litoměřickou sice vede pobřežní trasa / stezka, avšak ta nenabízí konkurenceschopné řešení z hlediska každodenní dopravy za cíly rozloženými v okolí vs. zástavba Starého Města – obyvatelé Starého Města se taktéž na stezku nějak musí přepravit přes zástavbu a část této oblasti na kole musí vždy zčásti absolvovat právě ul. Litoměřická. Obě stopy se vzájemně doplňují – nevylučují se.

2.8.20 RIEGROVA

Ulice propojuje centrální Děčín se sídlištěm Nového Města. Předpokládá se společný provoz ve vozovce, v dolní části u viaduktu se stoupacím opatřením (cyklopiktokoridor směr z centra a ve střední části i chodník s povoleným provozem jízdních kol), jinak v celé délce jako součást zklidněné zóny, přičemž tato místní ulice sběrného charakteru musí být opatřena prvky zklidnění (rychlá jízda směr centrum).

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

2.8.21 KAMENICKÁ, NOVÉ MĚSTO – LUDVÍKOVICE

Komunikace propojuje centrum Děčína I – Nové Město a pokračuje jako I/13 směr Ludvíkovice. Její význam je zásadní i pro cyklodopravu - v zastavěné části města prochází zpravidla šířkově nepřívětivým profilem, tj. plné oddělení cyklistů na samostatnou stezku není fyzicky možné a tak je třeba provoz jízdních kol řešit integračními opatřeními, neboť směr je zásadní pro všechny druhy dopravy (paralelně sice funguje Riegrova, avšak pro spojení s levým břehem a Starým městem to bude stále Kamenická). Mimo zastavěné území lze sledovat severní stranu silnice, při které je možné vytvořit stezku, ve které budou zřízeny přejezdy ze sousedních pozemků / zahrádek). Paralelně s touto silnicí na Ludvíkovice vede cesta lesem, avšak ta není provozně konkurenceschopná z hlediska celoročního přepravování. Cesta lesem je spíše pro rekreační účely a ústí až nad areálem nemocnice.

2.8.22 ZKLIDNĚNÁ ZÓNA NOVÉ MĚSTO II.

Nové Město v okolí ulic Wolkerova a Vrchlického je vhodná pro zřízení zóny 30 předností zprava a občas dalšími prvky zklidnění uvnitř (rozdělení dlouhých úseků).
Oblast kolem ul. Förstrerova a Dvořákova je sice dnes již označena jako obytná zóna, avšak prostor je zde stavebně již přerozdělen na chodníky a vozovky, což je vhodné spíše pro zóny 30 a 20, než pro obytné zóny. Pro cyklodopravu je třeba spíše zklidnit rozlehlé křižovatky jako je Hluboká x Jedličkova a zřídit bezpečná místa křížení s ul. Kamenickou.

2.8.23 ZKLIDNĚNÁ ZÓNA STARÉ MĚSTO III. – UL. BŘEZOVÁ

Na Litoměřickou navazuje další místní komunikace sběrného charakteru – ul. Březová, která pokračuje na Březiny. V úvodní části blíže k centr Děčína je třeba opět řešit integrační opatření ve vozovce, dále do Březin pak postačí lokální prvky zklidnění.

2.8.24 BŘEZINY – LIBVERDA

Propojení Březin a Libverdy je třeba řešit nejen pro cyklisty, ale současně i pro chodce. Nyní končící chodník je třeba prodloužit a řešit ho provozně i pro jízdu na kole (povolený vjezd na stezku pro chodce) – průjezdem kolem školského areálu směr Krokova a nádraží Děčín, východ budou Březiny bezpečnějším způsobem připojeny na koridor směřující přímo do centra Děčína I. Koncový úsek u statku je náročnější na technické řešení.
Současně funguje stezka / trasa podél Ploučnice (CT č. 15).

2.8.25 NOVÝ (SILNIČNÍ) MOST

Silniční most pokrývá potřeby silniční automobilové dopravy nadregionálního významu (I/13 s navazujícími I/62 a II/261) a intenzitami kolem 20.000 vozidel / den v obou směrech. Přesto je zde vysoká poptávka po řešení dopravy chodců a cyklistů, neboť se jedná o přímé a rychlé propojení obou břehů Labe v Děčíně. Nejblíže je až Tyršův most.
V současnosti lze využít chodníků po stranách, avšak směrem k Novému Městu jsou postupně zužovány - provoz a jejich celoroční využití však dokazují opačnou potřebu, než na kterou reagovala stavba co do přívětivosti pro provoz chodců a jízdních kol.

Přestože je most koncipován jako komunikace rychlostního charakteru včetně ramp, je zde možný provoz jízdních kol a dle průzkumů lze např. z konce zástavby Děčína v ul. Kamenická projet na jízdním kole běžnou cestovní rychlostí za 7 minut až na hlavní nádraží v Podmoklech. Právě takováto časová dostupnost nabízí automobilové dopravě postavení na první příčce mezi všemi běžnými druhy dopravy. Pro jízdní kola se však taktéž jedná o komfortní řešení, avšak překážkou zřídit bezpečnější řešení není ani tak řešení v profilu (vyhrazený jízdní pruh na mostě lze zřídit z pohledu šířkového tak bezpečnostního), ale

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

právě místa připojení ramp ze Starého Města na pravém břehu a z Rozběles na břehu levém. Tato místa je třeba řešit buď:

- kontinuálním řešením cyklopruhu, přes který lze odbočovat mimo most a naopak
- nájezd z vozovky na zvýšený pás a do přidruženého prostoru a v rámci rozhledových poměrů řešit překonání kolizních míst ramp přejezdy pro cyklisty

Současně je třeba nabídnout pro jízdu na kole i stávající chodníky především v propojení Podmokly – Staré Město, resp. Děčín I. Pokračování směr Nové Město jsou již chodníky užší.
Současné schodiště na levém i pravém břehu je třeba doplnit o vodící lišty umožňující vedení kola po schodištích.
Výhledově je třeba počítat s doplněním schodiště s výtahem z ul. Oblouková na jižní chodník mostu, který je již dnes velmi využíván především pro přístup od ul. Kamenická směrem na lávku přes kolejiště na nádraží Děčín východ a dále do ul. 17.listopadu.

2.8.26 LEVOBŘEŽNÍ NÁBŘEŽNÍ STEZKA SMĚR ÚSTÍ N. L. (ROZBĚLESY – CHROCHVICE)

Od Labského nábřeží pod Novým mostem (návaznost pomocí schodiště na most – nutno opatřit vodícími lištami) při nábřeží, nejlépe jako stezka pro chodce a cyklisty, resp. jako nábřežní promenáda, v úrovni ul. Vodní je návaznost na přívoz na Staré Město (zde bude umístěno nové bezbariérové molo). V první variantě lze řešit pokračování jako účelová komunikace podél průmyslového areálu, ve druhé se uvažuje s otáčecím mostem na poloostrov a novou stezkou až do úrovně ul. Slepá, kde bude třeba dořešit překonání Ústecké (nabízí se podjezd vedle vlečky a rampa do ul. Slepá, odkud lze již dnes pokračovat do Chrochvic, ul. Vilsnická). V mostě, kde stezka opouští nábřeží, se nabízí zřízení dalšího přívozu, který bude propojovat Chrochvice a Křešice (návaznosti na autobusovou linku, resp. vlak – význam z hlediska pěší, cyklistické a veřejné dopravy).

Klíčové parcely dotčené tímto opatřením, které nejsou v majetku města:

Katastrální číslo	Katastrální území	Vlastnické právo/ Právo hospodařit s majetkem	Druh pozemku
400/5	Podmokly	Povodí Labe, státní podnik	vodní plocha
3722	Podmokly	Povodí Labe, státní podnik	vodní plocha
401/6	Podmokly	Povodí Labe, státní podnik	ostatní plocha
3725/51	Podmokly	Povodí Labe, státní podnik	ostatní plocha
401/2	Podmokly	Povodí Labe, státní podnik	ostatní plocha
3744/9	Podmokly	Ředitelství vodních cest ČR	ostatní plocha
3744/7	Podmokly	Povodí Labe, státní podnik	ostatní plocha
3745	Podmokly	Severočeská vodárenská společnost a.s.	ostatní plocha
3746/15	Podmokly	Severočeská vodárenská společnost a.s.	ostatní plocha
3746/2	Podmokly	HW Real Estate Czech Republic s.r.o.	ostatní plocha
3751	Podmokly	Povodí Labe, státní podnik	vodní plocha

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

3752	Podmokly	Povodí Labe, státní podnik	zastavěná plocha a nádvoří
3829/1	Podmokly	Povodí Labe, státní podnik	ostatní plocha
3828/1	Podmokly	KOVOŠROT GROUP CZ a.s.	ostatní plocha
3824/2	Podmokly	České dráhy, a.s.,	ostatní plocha

2.8.27 PODMOKELSKÁ – PIVOVARSKÁ – HANKOVA

Uzel mezi ul. Hankova a autobusovým nádražím společně s Podmokelskou a tedy průtahem I/13 je zásadní bariérou mezi všemi jihozápadními částmi města a centrem Děčína. Jedno ze tří exponovaných a velmi frekventovaných míst je křižovatka Bezručova x Hankova x Podmokelská. Zde se nabízí pro cyklisty vytvořit příčné překonání Podmokelské a zajistit bezpečnou návaznost jednak do ul. Jiřího z Poděbrad a jednak současně řešit propojení od pivovaru k Novému mostu, v jehož okolí nenachází další řada cílů a současně další dopravní uzel.
Níže v tabulce je uvedeno rámcové možné řešení, avšak celou oblast je třeba zpracovat podrobnou prověřovací studií, která definuje možnosti a limity signalizované křižovatky a možné přeuspořádání profilu ul. Hankova, včetně návazností do všech směrů.
Dočasně lze využít by-pas přes křižovatku Ruská x Podmokelská, která je taktéž signalizovaná.

úsek	dopravní režim / návrh opatření
Hankova	Přeuspořádání profilu – řešení v přidruženém i hlavním dopravním prostoru Vozovka – cyklopruhy / cyklopiktokoridor Přidružený prostor: při východní straně stezka pro chodce a cyklisty, při západní chodník s povoleným provozem jízdních kol variantně: cyklopásy nad úrovní vozovky
Podmokelská - směr pivovar	*Integrační opatření:* vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty směr z Děčína piktokoridor směr do Děčína
Podmokelská – směr Labe	*Integrační opatření:* vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty směr z Děčína stezka pro chodce a cyklisty směr do Děčína variantně: cyklopásy nad úrovní vozovky viz vzorový řez č. 5
Pivovarská	Cyklopiktokoridor bez krajnic
Bezručova	zklidněná - zóna 30

2.8.28 RUSKÁ – DĚLNICKÁ – ŽELENICKÁ

Celé propojení je možné řešit ve vozovce pomocí integračních opatření, které současně opticky zužuje profil vozovky a tedy liniově zklidňuje.
Ve střední části, v úseku se širokým chodníkem, je možné vedle cyklopiktokoridor nabídnout společný provoz na chodníku – povolený provoz jízdních kol.

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

V některých úsecích ul. Železnická, ve kterých nebude šířkově možné provést integrační oboustranné řešení, se provede pouze jednostranné a to ve směru stoupání.

2.8.29 KOZÍ DRÁHA ~ DRÁŽNÍ STEZKA

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 výborní 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.

2.8.30 TEPLICKÁ (PODMOKLY – BYNOV)

V části Podmokly bude ul. Teplická řešena ještě jako součást zklidnění celé oblasti, v profilu je uvažováno se stoupacím opatřením v rámci zklidněné zóny (stoupací cyklopiktokoridor).
V části I/13 směr Bynov a Jílové lze řešit jeden z chodníků s povoleným provozem jízdních kol v podstatě v celé délce, avšak v celkovém tranzitním propojení (pokud pojede cyklista v celé délce) bude nabízet nepříliš rychlé a konkurenceschopné spíše pomalejší spojení (přesto nezávislé). Toto opatření bude fungovat zpravidla pro krátké propojení místních mezi částmi Bynovec, Horní Oldřichov a dolní částí Bělá, pro cestu do školy ZŠ Děčín VII atd.

Třetí stopa ve směru na Bynov je tzv. horní - přes Letnou ul. Albánská (dle územního plánu). Jedná se však o stopu koridoru s nižním významem, neboť nenabízí takový komfort a zároveň propojení více míst.

2.8.31 UL. PRÁCE

Ulice Práce v Podmoklech zajišťuje především napojení na P+R u hlavního nádraží a dopravní obsluhu sportoviště. Společně s rozšířením P+R, zřízením i B+R v. přeuspořádání profilu ulice (parkování vs. cyklopruh) se bude význam této ulice pro cyklistickou dopravu stále zvyšovat (navazovat budou další stavby a opatření: např. lávka podél železničního mostu a nová propojení do viaduktu a zpřístupnění Labského nábřeží).

2.8.32 PŘEDMOSTÍ

Chodník podél vozovky v ul. Předmostí lze realizovat prakticky okamžitě. Do doby realizace pobřežní stezky / promenády podél levého břehu Labe se bude jednat o jediné bezpečné řešení podél tohoto břehu. Nutné vyměnit povrch chodníku a změnit dopraní režim na stezku pro chodce a cyklisty. Důležité bude zřízení nového přívozu, který bude nahrazovat nepříjemnou jízdu po Novém mostě. Současně je třeba dořešit vzájemné propojení s nábřežní stezkou, ke schodišti na most a dále pak k okružní křižovatce a do ul. Vodní, což umožní nejen dosažení cílů v okolí ul. Ústecká či obchodních možností v okolí, ale pokračovat podél řeky dále na jih do Chrochvic a k dalšímu přívozu směr Křešice.

2.8.33 ÚSTECKÁ

Na území části Rozbělesy se jedná o sběrnou v podstatě jedinou komunikaci, která ve významu cílové dopravy znamená dosažení průmyslových areálů – tj. dojížďka za prací. Chodníky budou využívány především pro dosažení zastávek veřejné dopravy a nebude problém je řešit pro společný provoz chodců a cyklistů. Doporučuje se prověřit podrobně obě

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

strany / chodníky. Pod Chrochvicemi je třeba překonat Ústeckou a propojit nábřeží a ul. Vilsnická.

2.8.34 ZKLIDNĚNÁ ZÓNA BYNOV

Sídliště Bynov je nutné dopravně zklidnit a připojit na Teplickou, resp. výhledově na drážní stezku „Kozí dráha“. Podél Teplické se nachází mnohé cíle, takže je třeba řešit i stojany pro jízdní kola. Zklidnění celé oblasti: přednosti zprava a další vhodná lokální řešení, v případě stavebních opatření či revitalizace sídliště dobře fungují zvýšené křižovatky.
Jednosměrný úsek ul. Na Pěšině je třeba zobousměrnit, fyzicky lze řešit pomocí výhyben – vynecháním jednoho parkovacího místa ve směru jízdy cyklistů, tj. řešení nebude provedeno pruhem, avšak pouze svislým značením.

2.8.35 BOLETICE NAD LABEM

Průtah Boleticemi je klasickým příkladem nutné změna uspořádání ve smyslu: extravilán = sinice II. třídy, intravilán = městská třída, neboť podél hlavní komunikace Vítězství je koncentrace cílů a cyklisté se zde logicky nepohybují jen podélně, ale i v příčných směrech a to včetně připojení na Labskou trasu č. 2. V centrální části Boletice je nutné dořešit zklidnění a to právě prostřednictvím opatření pro cyklisty, minimálně v jednom směru lze integrovat cyklopiktokoridor či v nejširším úseku i vyhrazený jízdní pruh ve stoupání a piktokoridor v klesání.

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

2.9 NÁVRH KONKRÉTNÍCH BODOVÝCH OPATŘENÍ PRO CYKLISTICKOU DOPRAVU

2.9.1 REVIZE STAVU MŘÍŽÍ ULIČNÍCH VPUSTÍ

Jako prvotní zajištění bezpečnosti je třeba provést zjištění stavu a případně provést revize veškerých uličních vpustí, které se nacházejí při straně vozovky všech komunikací (postupně d těch nejvíce cyklisticky exponovaných – především sběrného charakteru: Čsl.mládeže, Labské nábřeží, Tyršova, Čsl. armády, 28. října, Loubská, Teplická, Podmokelská, Pivovarská, Dělnická, Želenická, Jiřího z Poděbrad, Hankova, Oblouková, Litoměřická, Březová, 2. polské armády, Kamenická, Pohraniční, Riegrova, Benešovská, 17. listopadu, Vítězství atd.) a ty, jejichž otvory jsou orientovány ve směru jízdy, budou otočeny příčně ve směru jízdy. Tam, kde tato úprava předpokládá stavební zásah, budou vpusti upravovány postupně v rámci rekonstrukcí daných komunikací.

2.9.2 STOJANY

Klíčová místa na veřejných prostranstvích, v blízkosti institucí a obchodních oblastí či tříd apod.. budou postupně osazována cyklostojany. Za klíčová místa jsou v tomto případě považována především prostory u škol, úřadů, obchodů, významných pracovišť, na náměstích, v parcích, u dětských hřišť, na významných křižovatkách, na zastávkách autobusů či vlaků (dopravní uzly, přestupy) a jiné. Při výběru konkrétního typu stojanů je třeba zvážit především tu skutečnost, zda nebudou umístěná kola překážkou v pohybu chodců či jízdních kol, poskytují kolu dostatečnou fyzickou ochranu a nepoškozují výplety kol, jsou umístěny na dostatečně frekventovaném místě a zda splňují estetické požadavky kladené na ně zvláště v historickém kontextu centra města.
Podrobné podmínky a kritéria jsou popsány v metodické části.

2.9.3 B+R

V případě přestupních uzlů, do či od kterých směřují obyvatelé i návštěvníci s jízdním kolem, je třeba zajistit bezpečné uložení jízdních kol, nejlépe v podobě uzamykatelných boxů. Součástí B+R je i cyklopoint (např. automat na drobné díly, duše apod. základní nářadí pro drobné opravy, pumpička či pumpa atd.) B+R má nabízet určitý komfort, co se přístupu a zázemí týče. V Děčíně je takto vytipováno zatím je hlavní nádraží.

2.9.4 KRYTÉ STOJANY / UZAMYKATELNÉ BOXY

Kryté uzamykatelné boxy slouží pro dlouhodobější odložení kola anebo se umisťují tam, kde lze předpokládat odložení kol dražších, s bagáží či nákupem.
Tyto potřeby lze předpokládat v těchto místech:

- ul. Tyršova
- ZOO, Pastýřská stěna
- Podmokly (nákupy, úřady)
- Centrum Pivovar
- Autobusové nádraží (přestup)
- Obchodní domy (TESCO - Rozbělesy, Oblouková ...)
- Kemp pod Novým mostem
- Zimní stadion
- Aquapark
- ZŠ
- Zámek

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

- Nemocnice
- Oblasti s vyšší hustotou dojížďky do zaměstnání (výrobní, skladové či průmyslové areály, kanceláře)
- infopoint

2.9.5 INFOPANELY

Jsou navrženy především na vstupech do území města Děčín a dále v klíčových uzlech či kříženích.

Obsahovat mají mapu se všemi důležitými cíli co do turistiky, tak institucemi, cyklistická vrstva má nabízet, cyklotrasy a poukazovat na míru přívětivosti pro jízdu na kole + zařízení (stojany, B+R, cyklopint, odpočívky, opravny a prodejny kol atd.)
V mapách na webech i na infopanelech mohou být vyznačeny taktéž tzv. „doporučené trasy“, které budou vymezeny až dle aktuálního stavu přípravy mapy a budou konzultovány s místní a aktivními znalci, resp. veřejností.

2.9.6 ODPOČÍVKY / MÍSTA K ODPOČINKU

V závislosti na místě je třeba určit design, materiály a míru vybavení. Umístěny jsou na atraktivních či strategických místech z hlediska cykloturistiky.

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

2.10 VEŘEJNÁ DOPRAVA / MULTIMODÁLNÍ DOPRAVA

Veřejnou dopravou lze cestovat buď s jízdním kolem anebo bez něj. V druhém případě je jízdní kolo zpravidla odloženo na zastávce či stanici, takže je třeba zajistit takový druh zařízení, aby toto bylo bezpečně možné. Jednak je cestující s jízdním kolem pro dopravce taktéž zákazníkem a jednak se jedná pro municipality o potenciál nabídky dalšího druhu přepravy na střední a delší vzdálenosti a tedy o rozšíření spektra druhů dopravy po městě a okolí.

Z důvodu podpory udržitelných druhů dopravy se doporučuje zajistit přepravu jízdních kol v prostředcích veřejné dopravy zdarma.

2.10.1 ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA

Děčín se nachází na síti mezinárodních tratí, ve významu směru Vídeň - Praha – Drážďany – Berlín – Hamburk a zastavují zde všechny vlaky. Děčínské hlavní nádraží má i z hlediska cyklistické dopravy (turistika) tedy význam i mezinárodního uzlu (lze zde vysednout z vlaku a vydat se po Labské trase dále či naopak). Současně má nádraží význam i pro multimodální každodenní dopravu ve smyslu dojížďky do města za prací či naopak. Z výše uvedených důvodů je třeba zajistit:

- vyšší komfort při jízdě s kolem železničními vozidly (podmínky od dopravců)
- pohyb po nástupištích včetně základní navigace pohybu s jízdním kolem po nádraží
- bezbariérový pohyb v rámci dopravního uzlu (odbavení, nákup jízdenek s jízdním kolem, WC apod., tj. bezpečné odložení v rámci dopravního uzlu)
- bezbariérový přístup na komunikace v okolí nádraží
- infopanel s mapou Děčína a okolí
- krátkodobé / pohotovostní odložení jízdních kol
- dlouhodobé odložení jízdních kol / B+R v rámci P+R i samostatně / uzamykatelné boxy (kapacity, rozsah a umístění je nutno řešit v rámci podrobné prověřovací studie)

Další nádraží (Děčín východ, Děčín Staré Město, Křešice u Děčína, Boletice nad Labem, Vilsnice, Choratice, atd.) mohou sloužit taktéž jako uzlové / přestupní / multimodální body dopravy, tj. základní míra přívětivosti má opět počítat především s informovaností (které spoje zajišťují přepravu jízdních kol a jak) a do určité míry i bezbariérovostí.

2.10.2 CYKLOBUSY

Součástí infrastruktury pro cyklisty je i propojení s veřejnou dopravou. Současná linka 421 na Maxičky se navrhuje doplnit o další cyklobusy a to v rozsahu a množství, které musí určit podrobnější průzkum potenciálu a poptávky. Nepředpokládá se, že provoz bude zaveden plošně ve všech níže uvedených trasách, avšak v těch s nejvyšší poptávkou a dále bude řešen dle zkušebního provozu.

Výčet cílových zastávek cyklobusů (a „mezi-zastávek“ v čase mimo špičku či dle jízdního řádu) dle důležitosti:

- Děčín, Letná
- Děčín, Krásný Studenec
- Děčín, Chrochvice
- Ludvíkovice, rozcestí, případně dále směr Bynovec a Arnoltice (přes Děčín Myslbekova)
- Děčín, Nemocnice (přes Děčín Myslbekova)
- Děčín, Folknáře (přes Děčín Myslbekova)
- Jílové, náměstí, resp. Libouchec, obecní úřad - do doby realizace drážní stezky do Jílového lze uvažovat i o cyklobusu do této oblasti po Teplické

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

Provoz
Vzhledem k náročnějšímu odbavování, je třeba vždy zvážit, zda budou místa odbavení jízdních kol (naložení / vyložení) pouze v cílových destinacích, anebo zda v závislosti na obsazenosti spoje, vyhodnocení situace a tedy domluvě řidiče a cestujících s jízdními koly bude možné odbavení i na jiných zastávkách určených jízdním řádem či nikoliv.

2.10.3 PŘÍVOZY

V současnosti lze překonat řeku Labe (na území Děčína i v širším okolí) pouze po Tyršově mostě a dále i po Novém mostě (avšak komfort a kvalita odpovídá spíše pohybu na vlastní nebezpečí – chodníky a koridory mimo vozovku za zábradelním svodidlem jsou spíše určeny pro pohyb na vlastní nebezpečí a jízdy na kole je zde ilegální, tj. prostor je určen vždy jen pro chůzi). Původní řada přívozů měla význam „přívoz dočasně nahrazuje absenci mostu“. Zkušenost s přívozy zaintegrovanými do městské dopravy se např. v Praze ukazuje jako ekonomicky i provozně zajímavá dočasná alternativa, resp. doplnění a pokrytí směrů, které nejsou dlouhodobě pokryty co do veřejné dopravy. Přívozy zvláště o víkendech pak fungují spíše pro cyklisty než chodce a tomu je třeba přizpůsobit i lodě, přepravující i cestující s jízdním kolem (včetně kapacity).
V místě mola na obou březích bude třeba zajistit bezbariérový přístup k lodím a umístění označníků zastávek s jízdním řádem.
Navržené přívozy:

- Staré Město – Rozbělesy
- Křešice - Chrochvice

2.10.4 LANOVKA

V případě, že bude zrealizován záměr lanovky na Pastýřskou stěnu, je třeba vyřešit přestupní uzel ve smyslu umožnění odkládání jízdních kol s vyšší kapacitou a nároky na odložení kol i s bagáží, tj. nejlépe formou uzamykatelných boxů, do kterých lze uzamknout i bagáž apod. Provoz lanovky s jízdním kolem se nepředpokládá jako příliš potenciální (), avšak v závislosti na kapacitě lanovky lze uvažovat o možnosti cestovat i s jízdními koly (např. možnost rodiny s dětmi na celodenním výletě se zastávkou v ZOO). Tomuto řešení však bude třeba přizpůsobit kapacity a vnitřní prostor pro uložení kol (sklápěcí sedačky apod.).

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

2.11 AKČNÍ PLÁN / ETAPIZACE

2.11.1 ZÁKLADNÍ PRINCIPY ETAPIZACE

Cílem je co nejdříve vytvořit základní síť obsluhy prostřednictvím infrastruktury, která bude přívětivá pro jízdu na kole, tj. - vybrána jsou klíčová, používaná a zároveň poptávaná propojení.

Akční plán není dogmatický a lze ho dle potřeby aktuálně upravovat - jedná se o tzv. živý dokument, který má aktuálně reagovat na potřeby obyvatel či dalších potřeb zajišťující správu města.

Návrh etapizace řeší nejen postupný sled realizací, ale zohledňuje i přípravu, která mnohdy trvá až několik let, takže v první fázi se např. jedná jak o realizaci drobných opatření, tak nutnost zadat přípravu náročnějších záměrů (např. aktualizace projektu lávky podél železničního mostu).

Realizace rychlého zprůchodnění klíčových tras je v určitých případech vhodné co nejjednodušším způsobem, např. formou provizorních opatření zajišťujících alespoň základní funkčnost směřující ke zvýšení bezpečnosti. Přednost tedy budou mít v první fázi nestavební opatření, jednoduchá reorganizace uličního profilu či odstranění drobných překážek. Dále bude následovat postupné zprostupňování území pomocí dalších propojení v rámci města.

Veškerá provizorní opatření mají být postupně nahrazována finálními (ve všech ohledech nákladnějšími) řešeními, jejichž konkrétní podoba bude vycházet také ze zkušenosti s reálnou funkčností těchto provizorních opatření, tedy primárně z podnětů od jejich uživatelů.

Úpravy jsou děleny na nestavební (N) a stavební (S), zóny taktéž na nestavební úpravy (NZ) a stavební (SZ).

Typy opatření v rámci etap:

- liniová opatření včetně uzlů přičleněných k navazujícím koridorům
- komplexní řešení celých oblastí či jejich částí
- programy osazování bodových prvků doplňkové infrastruktury (stojany, krytá stání, infopanely atp.), které nejsou uvedeny v grafické části přílohy, pouze v tabulce etapizace).

V první řadě je třeba provést obecná opatření, která jsou pro zvýšení konkurenceschopnosti cyklistické dopravy ve městě klíčová, ale jejichž příprava a realizace na rozdíl od jiných není časově, organizačně ani finančně příliš nákladná. Především se jedná o:

- úpravy uličních vpustí – natočení mříží do správné polohy,
- odstranění jednoduchých bariér v podobě výtluků na hranici odvodňovacích proužků vozovky, vedle jehož hrany se zpravidla cyklisté na vozovce vždy pohybují,
- zajištění stojanů na kola na klíčových místech.

Další etapy se zabývají připojováním dalších neřešených či méně prioritních oblastí, doplňováním a zahušťováním sítě dalšími používanými či poptávanými propojkami a ke zklidňování méně obydlených oblastí.

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

Pokud se u liniových řešení a uzlů jedná o vypracování podrobné prověřovací studie (urbanistické, architektonické, dopravně-technické a majetkoprávní řešení) bude tak vždy uvedeno.

Výkres etapizace cyklistických opatření vyjadřuje prioritu jednotlivých opatření v případě, že bude úsilí o zvýšení bezpečnosti a plynulosti cyklistické dopravy na svém území aktivní.

Zklidněné zóny tvoří samostatné téma - pouze se jedná o jejich rámcové vymezení. Je v nich třeba řešit i další témata jako pěší doprava, parkování, komunální a tříděný odpad atd.

Nedílnou součástí realizace všech výše uvedených opatření je průběžné informování občanů města o všech proběhlých, probíhajících i plánovaných úpravách.

Výčet akcí je uveden ve výkresové části.

2.11.2 VZTAH K SOUBĚŽNÝM AKCÍM

Vedle postupných aktivit iniciovaných městem má pochopitelně docházet i ke zlepšování podmínek pro cyklistiku mimo rámec nastavený etapizací, a to například v případě velké poptávky občanů po zlepšení situace v konkrétním místě nebo jako součást jiných úprav veřejných prostranství. I přesto, že daná součást infrastruktury může mít v návrhu etapizace nižší prioritu, její okolnostmi opodstatněná dřívější realizace nepředstavuje problém.

Výkres etapizace může dále sloužit jako vodítko při rozhodování o prioritě jiných stavebních akcí města - je-li kupříkladu rekonstrukce určité ulice považována za klíčovou vedle jiného i z hlediska cyklistické dopravy, měla by tím spíše dostat přednost před ulicí jinak obdobně významnou, ale z hlediska sítě koridorů cyklistické dopravy nepříliš důležitou.

V tomto systému bude realizace provizorního opatření souběžně počátkem časově náročnějších příprav na realizaci opatření definitivních.

2.11.3 ETAPA 0: PROBÍHAJÍCÍ PŘÍPRAVA od 2016 + KOORDINACE

Následující záměry je třeba projednat z hlediska řešení cyklistické dopravy – tj. zda zpracovatelé řeší i problematiku cyklistické dopravy, resp. předat tento dokument i v pracovní fázi jako jeden z územně analytických podkladů:

- <u>Cyklostezka Ploučnice - Pěší zóna + cyklostezka za Kauflandem</u>
- <u>Cyklostezka Ploučnická - SO 5 Stezka pro cyklisty a pěší (za plaveckým areálem)</u>
- <u>Studie cyklostezky v místě dnešní Kozí dráhy – nutno řešit včetně návazností a souvislostí do území</u>
- <u>aktualizace projektu lávek přes Labe podél železničního mostu</u>

- úprava dopravního režimu a značení Podmokly
- příprava stavebních úprav v části Podmokel
- úpravy v ul. Křížová a okolí
- revitalizace sídliště Březiny
- přestavba Smetanovo nábřeží
- oprava cesty Na Stráni – zajistit provoz jízdních kol
- PD Dlouhá jízda – zajistit provoz jízdních kol v případě, že bude dopravní režim pěší zóna či zákaz vjezdu

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

- Rekonstrukce lávky pro pěší a cyklisty přes ŽST Děčín, východ – nutno zajistit dopravní režim + opatření (výška zábradlí + osvětlení) + bariéry + značení
- Přechod pro chodce v ul. 2. Polské armády – koordinovat potřeby cyklistů směr ul. Oblouková
- PD na revitalizaci Komenského náměstí – nutno zajistit plošný pohyb jízdních kol + parkování (stojany u všech škol a objektů), v případě stavebních úprav vhodné řešení pěší zónou v jedné úrovni s možným plošným pohybem jízdních kol
- Přechod pro chodce ul. Hankova u "Šišáku" – zajistit potřeby pro provoz jízdních kol
- PD Světelné signalizační zařízení - přechod pro chodce ul. Radniční (u soudu) zajistit potřeby pro provoz jízdních kol
- Mapování bariérovosti zařízení občanské vybavenosti, lékařských ordinací, sportovišť – vč. potřeb cyklistů (stojany)
- Generel bezberiérových tras – souvislost s potřebami provozu jízdních kol
- PD na propojovací komunikaci Labské stezky s hřištěm u bývalé polikliniky
- Infocentrum - Hlavní nádraží ČD – vč. potřeb pro cyklisty
- Provoz osobní lodní dopravy – nutno řešit téma dvou nových přívozů
- Multifunkční sportoviště u objektu zimního stadionu – zajistit potřebu a kapacity parkování jízdních kol
- Dětské dopravní hřiště při ZŠ Školní – zajisti přístup a parkování jízdních kol
- Prověření všech PD revitalizací ZŠ – kapacity pro parkování jízdních kol + příjezd (bezprostřední okolí)
- Hřbitov Folknáře – součástí zadání i potřeba parkování pro jízdní kola
- Místo pro přecházení Litoměřická x Roudnická – respektovat potřeby provozu jízdních kol
- Rekonstrukce MK Tovární – vč. potřeb pro provoz jízdních kol
- PD Přechod pro chodce Kamenická x Lužická – respektovat šířky jízdních pruhů pro potřeby integračních opatření pro cyklisty (např. 3,75 m mezi obrubami pro možnost vložení cyklopiktokoridoru)
- PD Přechod pro chodce 2. polská armáda x Fügnerova – vč. potřeb pro provoz jízdních kol (přejezd pro cyklisty)
- PD Přechod pro chodce Labské nábřeží x Tyršův most – nutno respektovat řešení pro cyklistickou dopravu (šířky, umístění)
- PD oprava chodníku Ústecká – vč. potřeb pro provoz jízdních kol dle koncepce

2.11.4 ETAPA 1: příprava či realizace 2016-2017

NESTAVEBNÍ ŘEŠENÍ

- Podmokly – Labské nábřeží – Tyršova – Křížová – Zámecké nám. – Pohraniční – Boženy Němcové - Komenského nám. – Sládkova – Loubská
- Radniční – Masarykovo nám. – 28. října – Hálkova – Labská
- Zklidnění Děčín I (zobousměrnění pro cyklisty na Masarykově nám., + další cykloobousměrky)
- …

STAVEBNÍ ŘEŠENÍ

- Úpravy uličních vpustí
- Stojany v Děčíně
- Dořešit stezku Ploučnice podél Kauflandu a plaveckého areálu
- Teplická – drobné stavební úpravy + zprovoznění chodníku pro dovolený pohyb jízdních kol
- Aktualizace PD a příprava pro stavbu lávky přes Labe podél železničního mostu
- …

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

STUDIE

- projekt nábřeží Labe
- Uzel Podmokelská – Pivovarská – Hankova / úpravy v okolí ul. Hankova
- Řešení cykloopatření na Novém mostě
- Přívozy s provozem jízdních kol
- B+R na hlavním nádraží + projekty uzamykatelných boxů
- Infopanely
- …

2.11.5 ETAPA 2

NESTAVEBNÍ ŘEŠENÍ

- Fügnerova – Oblouková – Provaznická
- Dělnická – Želenická
- Pohraniční -17.listopadu – Kamenická
- Sofijská – Ruská – Podmokelská
- Integrační opatření Boletice nad Labem
- …

STAVEBNÍ ŘEŠENÍ

- Cyklostezka Předmostí
- Stezka a podjezd pod viaduktem Labské nábřeží – Podmokly
- …

2.12 FINANCOVÁNÍ

Trasa EV 7	příprava i realizace	Ústecký kraj
Cyklotrasy značení	příprava i realizace	Ústecký kraj
drobné úpravy značení a povrchů	příprava realizace	MM Děčín MM Děčín / odp. správce
Páteřní koridory - integrační opatření	příprava realizace	MM Děčín MM Děčín / SFDI
Páteřní koridory - stavební opatření	příprava realizace	MM Děčín MM Děčín / SFDI / ROP
Stojany	příprava realizace	MM Děčín MM Děčín / další fondy
Infopanely	příprava realizace	MM Děčín MM Děčín / další fondy
B+R na nádraží	příprava realizace	MM Děčín / spol. SŽDC MM Děčín / další fondy

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

2.13 PRÁCE S DOKUMENTEM

Koncepce může, resp. má sloužit:

- zástupcům MM Děčín:
    - samosprávě jako podklad k přípravě investic do projektů a realizací
    - státní správě za účelem zajištění požadavků na infrastrukturu a koordinace v rámci jiných záměrů
- správě komunikací a dalším orgánům města ve věci koordinace s dalšími akcemi
- Ústeckému kraji a dalším institucím především ve věci koordinace potřeb rozvoje nejen cyklistické dopravy či cykloturistiky
- správcům inženýrských sítí
- architektům, urbanistům a projektantům jako jeden z územně analytických podkladů
- veřejnosti - informace o záměrech

2.14 MAJETKOPRÁVNÍ VZTAHY

Integrační či stavební opatření v rámci současných komunikací není problém realizovat, neboť se jedná zpravidla o vypořádané pozemky a tedy ve správě města.

U stezek a účelových komunikací s omezeným provozem motorových vozidel je třeba před zahájením přípravy tyto pozemky prověřit, zda nejsou ve vlastnictví soukromé či právnické osoby, anebo instituce zastupující stát atd.

Předběžně jsou prověřeny nové či stávající samostatné komunikace pro cyklisty a jejich specifikace je v rámci kapitoly 2.8.

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

KONCEPCE CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY V DĚČÍNĚ 2016

A3 - METODIKA

POŘIZOVATEL / OBJEDNATEL
Statutární město Děčín
se sídlem: Mírové nám. 1175/5, Děčín IV, 405 38

ZPRACOVATEL
Ing. Květoslav Syrový
se sídlem: Sušická 28/850, Praha 6, 160 00
spolupráce: Ing. arch. David Pfann

duben 2016

3. METODICKÁ ČÁST

OPATŘENÍ PRO CYKLISTICKOU DOPRAVU

V této kapitole jsou zmíněny především dosud málo používaná opatření k přerozdělení dopravního prostoru. Další opatření jsou popsána v technické literatuře a metodických pokynech (TP 179 – navrhování komunikací pro cyklisty). Aktuálně bude třeba pracovat s novelami zákona 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a novou prováděcí vyhláškou k tomuto zákonu č. 294/2015 Sb., ve které jsou nově definovány některé prvky a tedy i nové dopravní značky a jejich využití.

3.1 Společný provoz

Na provoz lze upozornit pouze svislým dopravním značením, nebo úsekově či plošně snížit rychlost:

- na sběrných komunikacích snížení buď na 40 km/hod (viz. zóna 40 Praha-Libuš včetně sběrných komunikací) - zónou nebo v úsecích, anebo jen lokálně v úsecích
- plošně v místních obslužných komunikacích **(zóny 30, obytné zóny).**

ilustrační foto: ul. Staroújezdská - úsek se sníženou rychlostí 40 km/hod

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

3.2 Cykloobousměrky

Mohou být buď :

- s cyklopruhem v celé délce
- s cyklopruhem jen v úvodním a koncovém úseku (cca 7,5-10,0 m)
- s cyklopiktokoridorem
- v případě příznivých intenzit i v koridoru 3,0 m bez opatření (dle potřeb s výhybnami) – komunikace funguje jako obdoba jednopruhové obousměrné komunikace

ilustrační foto: Zóna 30 s obousměrným provozem cyklistů – cykloobousměrky jsou vodorovným značení (VDZ) vyznačeny pouze na začátku a konci, jinak je provoz společný.

ilustrační foto: hranice zóny 30 (Praha Libuš)

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

Vyhláška 294/2015 Sb.:

E 12a		**Jízda cyklistů v protisměru** Tabulka v případě, že je umístěna pod značkou „Jednosměrný provoz“, informuje řidiče o tom, že v protisměru je povolena jízda cyklistů. Této skutečnosti musí řidič přizpůsobit své chování, zejména stanovenou mu povinnost neohrozit ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích (cyklisty).

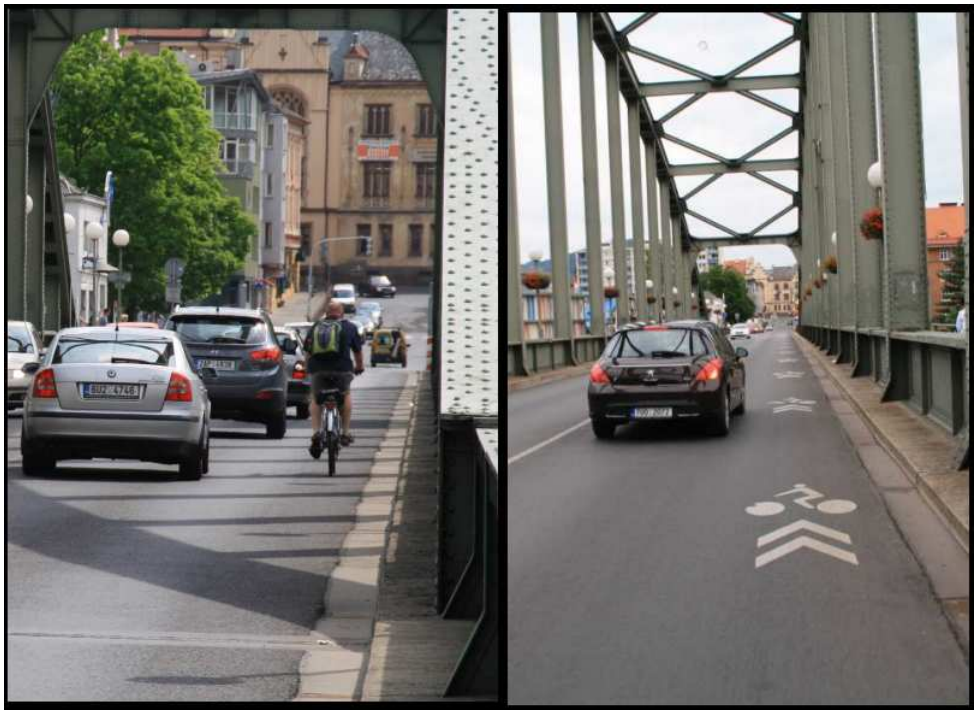
Číslo	Vyobrazení	Název, význam a užití
E 12b		**Vjezd cyklistů v protisměru povolen** Tabulka v případě, že je umístěna pod značkou „Zákaz vjezdu všech vozidel“, povoluje vjezd cyklistů v protisměru do jednosměrné pozemní komunikace.
E 12c		**Povolený směr jízdy cyklistů** Tabulka za použití odpovídajících směrových šipek vyznačuje možný směr jízdy cyklistů.

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

3.3 Piktogramový koridor pro cyklisty / „cyklopiktokoridor“

Dopravní značka „Piktogramový koridor pro cyklisty“ (označená jako č. V20), vyznačuje prostor a směr jízdy cyklistů a řidiče motorových vozidel upozorňuje, že se nachází na pozemní komunikaci se zvýšeným provozem cyklistů.

Umisťuje se zpravidla tam, kde fyzicky nelze umístit pruh pro cyklisty, avšak stále je prostor pro bezpečné míjení osobních motorových vozidel s cyklisty. Dalším využitím je naznačení průjezdu územím, čí místem (křižovatkou, křížením, zúženým profilem apod.). Umisťuje se zpravidla na komunikace sběrného charakteru (sběrné i místní důležité).



ilustrační foto v praxi před a po vyznačení (vpravo, Děčín, Tyršův most)

ilustrační foto: V20 v křižovatce podél hlavní komunikace (zdroj: cyklo.praha.eu)

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

ilustrační foto: V20 jako naznačení průjezdu (Praha 5 a Praha 7)

ilustrační foto: V20 navazující na vyhrazený jízdní pruh (Praha 18, Tupolevova)

Vyhláška 294/2015 Sb.:

V 20		**Piktogramový koridor pro cyklisty** Značka vyznačuje prostor a směr jízdy cyklistů. Řidiče motorových vozidel upozorňuje, že se na pozemní komunikaci nachází zvýšený provoz cyklistů.

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

3.4 Cyklopruh / ochranný pruh (známý jako „Víceúčelový“ jízdní pruh)

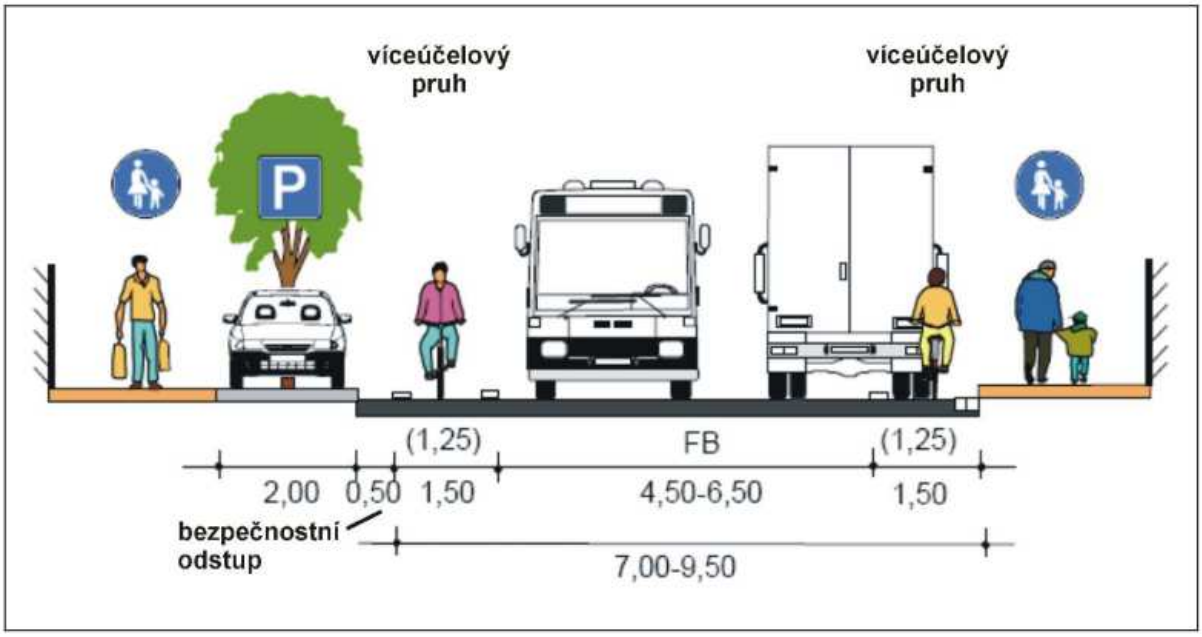
je jízdní pruh, jehož část oddělená příslušnou dopravní značkou podélné čáry přerušované, slouží k užití především cyklistům jedoucím v jednom směru a jízdním proudu za sebou a podle okolností i s jinými vozidly. Nově definováno v rámci novely zákona 361/2000 Sb..

Z prostorových nebo jiných důvodů mnohdy nelze vytvořit samostatné cyklistické pruhy, pásy ani stezky tam, kde není společný provoz cyklistů s automobilovou dopravou optimální. V současnosti jediný používaný „vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty“ má svým striktním vymezením vůči ostatním jízdním pruhům značně omezené využití. Jízdní pruhy pro cyklisty s možností použití i jinými vozidly (za určitých okolností) jsou v Evropě běžný opatřením. Například v sousedním Rakousku tzv. „víceúčelové pruhy“ vhodně přerozdělují alespoň provoz jízdních kol a osobních vozidel a zvyšují tak všeobecnou bezpečnost provozu.

Je tu jistá podobnost s cyklopiktokoridorem (V 20), avšak víceúčelový pruh je opticky více kontinuální než cykopiktokoridor, je užíván pro rozdílné situace a platí v něm odlišná práva a povinnosti.

Příklady, kde nelze vytvářet plnohodnotné vyhrazené pruhy pro cyklisty, avšak řešení cyklistické dopravy je žádoucí:

- úzké profily komunikací, zúžená místa, průjezd podél ostrůvků apod.,
- řazení před křižovatkou a průjezd křižovatkou,
- výrazné zklidnění dopravy a zdůraznění provozu cyklistů v obslužných či sběrných komunikacích nebo na průtazích.



Příklad šířkového uspořádání z Německa (rozměry v závorkách jsou minimální) – zdroj: rešerše zahraniční technické literatury CDV, v.v.i – Ing. Petr Pokorný, Ing. Pavel Skládaný, 07/2009

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

ilustrační foto: ochranný pruh v Nizozemsku (patrné přerozdělení současného prostoru komunikace pouze jiným dopravním značením.

ilustrační foto: ochranný pruh v Nizozemsku (vlevo) / první ochranný pruh v ČR, Mikulov (vpravo)

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

3.5 Vyhrazený jízdní pruh

ilustrační foto – VJP místě přechodu pro chodce (ul. V Olšinách, Praha 10)

Vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty (dále jako VJP) se zpravidla provádí na sběrných komunikacích, kde je třeba cyklisty více ochránit od ostatního provozu a současně na jejich výskyt více upozornit. Na rozdíl od cyklopiktokoridorů jsou zde jasně vymezena práva a povinnosti. Cyklopruhy se nezapočítávají do délky přechodu (ČSN 73 6110). Podél parkování je třeba zachovat odstup od tzv. dveřní zóny. Červené podbarvení se provádí zpravidla v místech křížení a kde je třeba VJP zvýraznit, či na něj upozornit ostatní druhy dopravy.

VJP se v signalizovaných křižovatkách mění v prostory pro cyklisty (V19), které se umisťují vždy v závislosti na směrech odpovídajícího možného odbočení (viz. následující strany).

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

3.6 Stezka pro chodce a cyklisty s odděleným provozem (C10)

Řešení je funkční, pokud je prostor min. 2,5 m pro chodce a 2,5 m pro cyklisty, tj. jsou zajištěny bezpečné odstupy od podélných bariér a je přehled o území. Za nepřívětivých prostorových podmínek je zpravidla vhodnější řešit jako stezku se společným provozem s optimální šířkou 3,5m. Opatření se v městském prostředí používá spíše pro účely jednosměrných pásů podél chodníků nad vozovkou (foto níže).

ilustrační foto – stezka pod Vyšehradem (Podolské nábřeží, Praha 4)

ilustrační foto – jednosměrný pás pro cyklisty podél Sparty (Letná - M. Horákové, Praha 7)

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

ilustrační foto – křížení pásů pro cyklisty s vedlejšími komunikacemi, které jsou ve zklidněném režimu (např. zóna 30, resp. obytná či pěší zóna) je vhodné řešit jako nadřazené, tj. stavebně i opticky jako primární směr, který je křižován (Německo, Berlín)

ilustrační foto (Praha 7, Letná) – jednosměrný pás pro cyklisty v místě výjezdu mimo PK, přednost cyklistů daná zákonem zde musí být jasně zvýrazněna kontinuálním provedením pásu ve shodné výšce i provedení (inspirace pro řešení stezek podél sběrných kom. v katastru Prahy 21)

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

3.7 Stezka pro chodce a cyklisty se společným provozem (C9)

ilustrační foto – obousměrná stezka na samostatném tělese (propojení Litovel-Uničov)

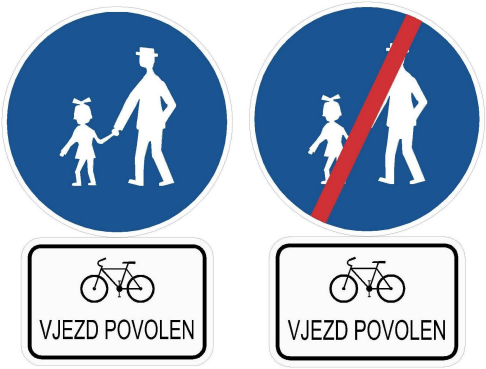
ilustrační foto – obousměrná stezka na společném tělese vozovky (Zlínsko)

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

3.8 Stezka pro chodce s povoleným pohybem cyklistů (C7+E13)

V některých případech lze povolit provoz cyklistů v místech, která jsou primárně určena chodcům, avšak cyklisté se zde mohou pohybovat jen „jako hosté“. Obdobou pěší zóny s povoleným vjezdem cyklistů je stezka pro chodce s povoleným pohybem jízdních kol.

Vyhláška 294/2015 Sb. tuto možnost definuje větou: „*Ostatním účastníkům … je její užívání zakázáno, pokud není stanoveno jinak.“,* což odp. dodatková tabulka E13 doplňuje.



Částka 122 Sbírka zákonů č. **294** / 2015 Strana 3753

Číslo	Vyobrazení	Název, význam a užití
C 7a		**Stezka pro chodce** Značka přikazuje chodcům užít v daném směru takto označeného pruhu nebo stezky. Ostatním účastníkům provozu na pozemních komunikacích je její užívání zakázáno, pokud není stanoveno jinak. Chodcem se rozumí i osoba, která tlačí nebo táhne sáňky, dětský kočárek, vozík pro invalidy nebo ruční vozík o celkové šířce nepřevyšující 600 mm, pohybující se na lyžích nebo kolečkových bruslích anebo pomocí ručního nebo motorového vozíku pro invalidy, vedoucí jízdní kolo, psa apod. Stezku pro chodce smí užít i osoba pohybující se na osobním přepravníku.
C 7b		**Konec stezky pro chodce** Značka ukončuje platnost značky „Stezka pro chodce“.

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

vlevo: ilustrační foto použití v Praze

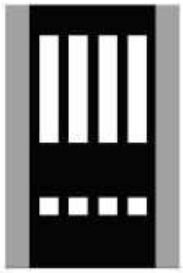
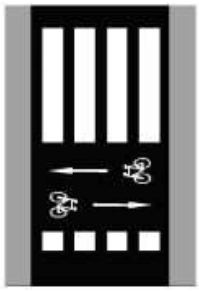
vpravo: ilustrační foto použití ve Švýcarsku

vpravo: ilustrační foto použití v Německu

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

3.9 Přejezd pro cyklisty, přejíždění komunikace, křížení

Mohou být signalizované i nesignalizované, samostatné, podél přechodů anebo přimknuté.

V 8a		**Přejezd pro cyklisty** Značka vyznačuje plochu, která je určena pro přejíždění cyklistů přes pozemní komunikaci.
V 8b		**Přejezd pro cyklisty přimknutý k přechodu pro chodce** Značka vyznačuje plochu určenou pro přejezd cyklistů přes pozemní komunikaci bezprostředně sousedící s přechodem pro chodce. Plocha určená pro přejezd cyklistů přes pozemní komunikaci může být zvýrazněna určeným symbolem nebo značkou „Jízdní pruh pro cyklisty“. 

ilustrační foto – jednosměrný přejezd pro cyklisty (Praha 7, nábř. kpt. Jaroše)

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

Sdružené přechody a přejezdy

Zásadním doplněním usnadňující život cyklistů, bude nové dopravní značení sdruženého přechodu pro chodce a přejezdu pro cyklisty (značka č. V8c). Půjde o dlouho očekávané prostorově nenáročné a jednoduché řešení, které nebude přerušovat společné stezky pro chodce a cyklisty v místech křížení s vozovkou tj. cyklisté nebudou nuceni slézat z kol a zásadním způsobem ubude svislého značení. Práva všech zůstávají stejné jako jsou dnes. Zároveň bude možné použít dvoubarevné světelné soustavy v režimu chodec + cyklista, lze očekávat přibývání těchto „přechodo-přejezdů“ (i v rámci signalizací) jako hub po dešti. Součástí novely (vyhláška č. 294/2015 ve znění 84/2016 Sb.)

Současně došlo i k aktualizaci přimknutého přejezdu pro cyklisty k přechodu pro chodce, který může být buď obousměrný při jedné straně, anebo po obou stranách přechodu pro chodce a to vždy jednosměrný. Vždy záleží na uspořádání navazujících stezek. Takto lze konečně ošetřit všechny situace křížení stezek s jinými komunikacemi. Pro zlepšení orientace mohou být vloženy symboly se šipkami (značení č. V8b).

Zásadním rozlišovacím prvkem je uspořádání čtverců podél přechodu. V případě sdruženého přejezdu jsou čtverce těsně podél přechodu a posunuté o 0,5 m, v případě přimknutých přejezdů se vynechává odpovídající prostor a čtverce jsou v linii s pásy přechodu.

V 8c		**Sdružený přechod pro chodce a přejezd pro cyklisty** Značka označuje přechod pro chodce sdružený s plochou určenou pro přejezd cyklistů přes pozemní komunikaci v místě křížení stezky pro chodce a cyklisty s jinou pozemní komunikací.

Vzorové řešení sdruženého přechodu pro chodce a přejezdu pro cyklisty, které propojuje stezky pro chodce a cyklisty se společným provozem.

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

ilustrační foto – místo pro překonání (přejíždění a přecházení) komunikace, vybraná místa není třeba řešit pomocí vodorovného značení, avšak středovým ostrůvkem ala místo pro přecházení (Dánsko, Kodaň)

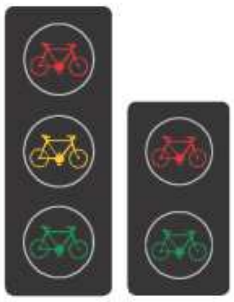
3.10 Světelné signalizace

Nově lze využívat žlutého světla pro upozornění na pohyb cyklistů v rámci křižovatek.

S 4a S 4b S 4c		**Signál žlutého světla ve tvaru chodce** **Signál žlutého světla ve tvaru cyklisty** **Signál žlutého světla ve tvaru chodce a cyklisty** Signály „Signál žlutého světla ve tvaru chodce“, „Signál žlutého světla ve tvaru cyklisty“ nebo „Signál žlutého světla ve tvaru chodce a cyklisty“, jimiž je doplněn signál se zelenou šipkou směřující vpravo nebo vlevo, upozorňují řidiče, že při jízdě směrem, kterým tato šipka ukazuje, křižuje směr chůze přecházejících chodců, směr jízdy přejíždějících cyklistů nebo směr chůze přecházejících chodců a směr jízdy přejíždějících cyklistů.

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

Nově lze provádět i dvoubarevné soustavy, což je důležité přeseděvším pro dodatečné zprovoznění současných komunikací v přidruženém prostoru, které jsou pro chodce i cyklisty (stezky) mnohdy společné, avšak v místě SSZ přerušené. Nově je definován společný provoz pro přecházení a přejíždění (sdružený přechod a přejezd) a tomu musí odpovídat i signalizace. Mnohdy bude možné vyměnit jen sklíčka ve výstroji světelného zařízení.

S 10		**Tříbarevná soustava se signály pro cyklisty** S 10a – Signál pro cyklisty se znamením „Stůj!“ S 10b – Signál pro cyklisty se znamením „Pozor!“ S 10c – Signál pro cyklisty se znamením „Volno“ Je-li sestava umístěna u přejezdu pro cyklisty, platí pro cyklisty obdobně jako pro chodce signály umístěné na druhé straně pozemní komunikace (na druhé straně přejezdu pro cyklisty). V takovém případě lze užít dvoubarevnou signální soustavu se znamením „Stůj!“ a „Volno“.
S 11		**Tříbarevná soustava se signály pro chodce a cyklisty** S 11a – Signál pro chodce a cyklisty se znamením „Stůj!“ S 11b – Signál pro chodce a cyklisty se znamením „Pozor!“ S 11c – Signál pro chodce a cyklisty se znamením „Volno“ Je-li sestava umístěna u přejezdu pro cyklisty přimknutého k přechodu pro chodce, platí pro cyklisty stejně jako pro chodce signály umístěné na druhé straně pozemní komunikace. V takovém případě lze užít dvoubarevnou signální soustavu se znamením „Stůj!“ a „Volno“.

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

3.11 Prostor pro cyklisty

Používá se na signalizovaných křižovatkách před STOPčárou před vozidly. Smyslem je jednak vyčkávání v prostoru křižovatky před výfuky motorových vozidel a následný průjezd křižovatkou za větší pozornosti ostatních – cyklisté jedou do křižovatky jako první.

ilustrační foto, vlevo: VJP a navazující prostor pro cyklisty V19 (V Olšinách, Praha 10), vpravo – prostor pro cyklisty V19 (Praha 6, M. Horákové)

V 19		**Prostor pro cyklisty** Značka vyznačuje prostor určený pro cyklisty čekající na světelný signál „Volno“.

Veškerá podrobná řešení:

- Zákon 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích
- Vyhláška č. 294/2015 Sb. ve znění 84/2016 Sb.
- TP 179 – navrhovaná komunikací pro cyklisty
- Metodická pomůcka pro vyznačování pohybu cyklistů hlavním dopravním prostoru (MHMP,Cach/2010)
- http://www.cyklodoprava.cz/legislativa/
- http://www.cyklodoprava.cz/legislativa/platna-legislativa-a-predpisy/#zakony-vyhlasky

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

LEGENDA

PODKLAD

- hranice pozemků
- hranice částí obce
- hranice obce
- vodní toky

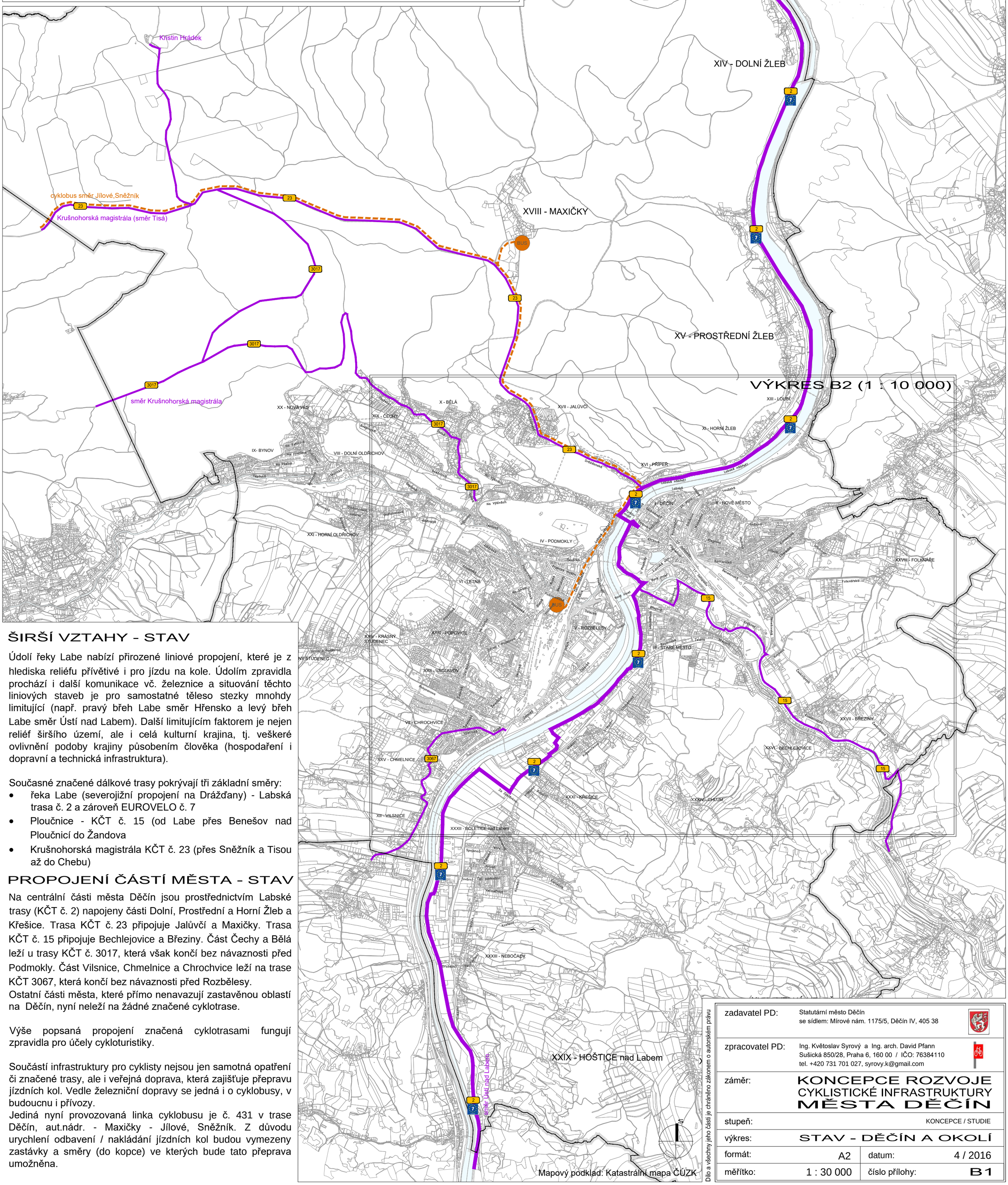
CYKLOBUS

- trasa cyklobusu (linka 431) (Děčín, aut.nádr. - Maxičky - Jílové,Sněžník)
- zastávka cyklobusu (s možností naložení či vyložení kol, na ostatních zastávkách nástup a výstup pouze bez kol)

CYKLOTRASY

- 2 — KČT 2 / Labská stezka / Eurovelo 7 (Sicílie...Praha...Ústí nad Labem-Děčín-Drážďany...Norsko)
- 15 — KČT 15 (Děčín - Benešov nad Ploučnicí - Žandov)
- 23 — KČT 23 (Děčín, Přípeř - Tisá - Cínovec)
- 3017 — KČT 3017 (Děčín, Teplická, Žlíbek - Děčín, Čechy XIX - Děčínský Sněžník)
- 3067 — KČT 3067 (Děčín, Chrochvice - Malšovice - Jvory - Slavošov - Libouchec)
- CT (KČT 23 - Kristin Hrádek)

STAV - DĚČÍN A OKOLÍ (1 : 30 000)



ŠIRŠÍ VZTAHY - STAV

Údolí řeky Labe nabízí přirozené liniové propojení, které je z hlediska reliéfu přívětivé i pro jízdu na kole. Údolím zpravidla prochází i další komunikace vč. železnice a situování těchto liniových staveb je pro samostatné těleso stezky mnohdy limitující (např. pravý břeh Labe směr Hřensko a levý břeh Labe směr Ústí nad Labem). Další limitujícím faktorem je nejen reliéf širšího území, ale i celá kulturní krajina, tj. veškeré ovlivnění podoby krajiny působením člověka (hospodaření i dopravní a technická infrastruktura).

Současné značené dálkové trasy pokrývají tři základní směry:

- řeka Labe (severojižní propojení na Drážďany) - Labská trasa č. 2 a zároveň EUROVELO č. 7
- Ploučnice - KČT č. 15 (od Labe přes Benešov nad Ploučnicí do Žandova
- Krušnohorská magistrála KČT č. 23 (přes Sněžník a Tisou až do Chebu)

PROPOJENÍ ČÁSTÍ MĚSTA - STAV

Na centrální části města Děčín jsou prostřednictvím Labské trasy (KČT č. 2) napojeny části Dolní, Prostřední a Horní Žleb a Křešice. Trasa KČT č. 23 připojuje Jalůvčí a Maxičky. Trasa KČT č. 15 připojuje Bechlejovice a Březiny. Část Čechy a Bělá leží u trasy KČT č. 3017, která však končí bez návaznosti před Podmokly. Část Vilsnice, Chmelnice a Chrochvice leží na trase KČT 3067, která končí bez návaznosti před Rozbělesy.
Ostatní části města, které přímo nenavazují zastavěnou oblastí na Děčín, nyní neleží na žádné značené cyklotrase.

Výše popsaná propojení značená cyklotrasami fungují zpravidla pro účely cykloturistiky.

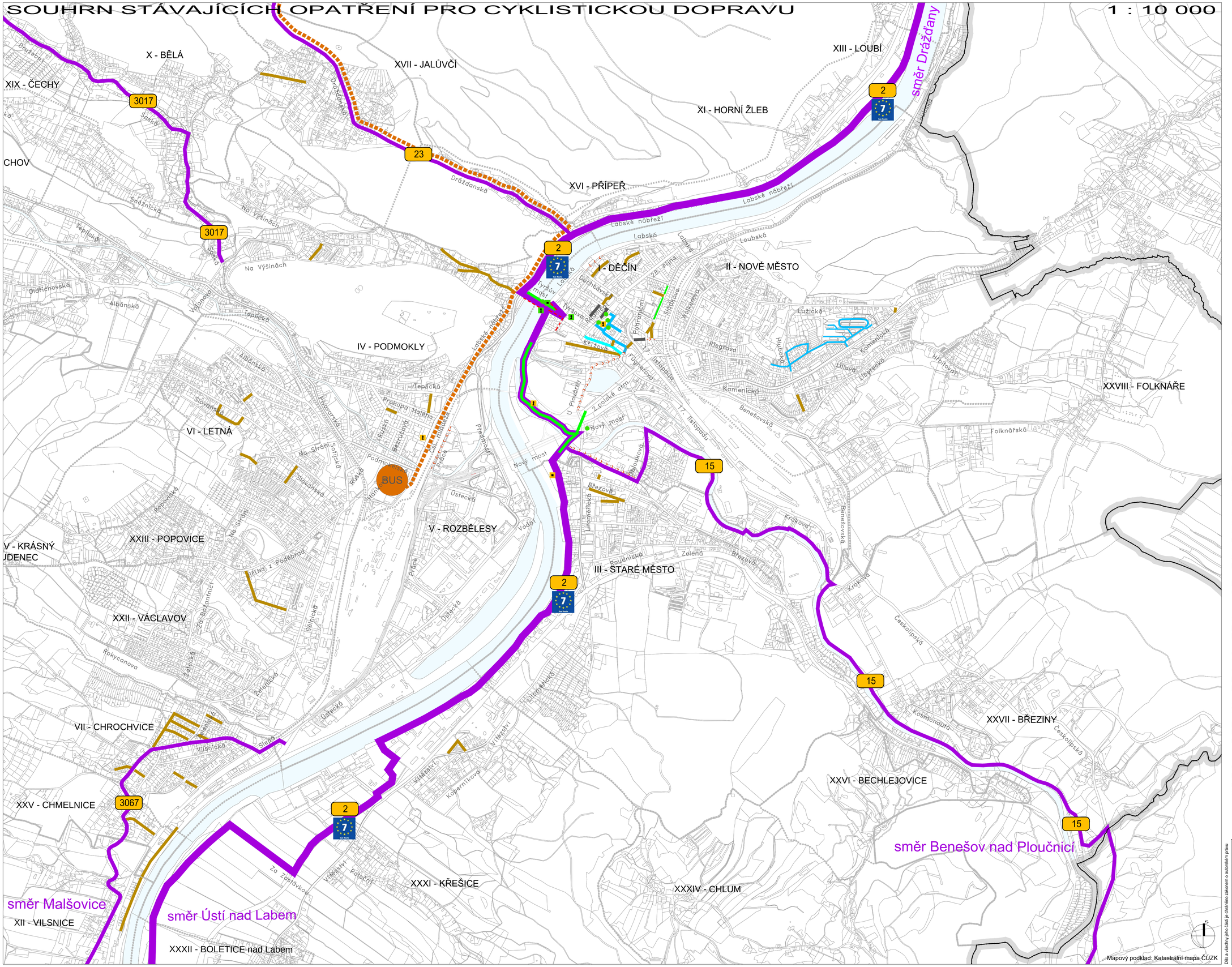
Součástí infrastruktury pro cyklisty nejsou jen samotná opatření či značené trasy, ale i veřejná doprava, která zajišťuje přepravu jízdních kol. Vedle železniční dopravy se jedná i o cyklobusy, v budoucnu i přívozy.
Jediná nyní provozovaná linka cyklobusu je č. 431 v trase Děčín, aut.nádr. - Maxičky - Jílové, Sněžník. Z důvodu urychlení odbavení / nakládání jízdních kol budou vymezeny zastávky a směry (do kopce) ve kterých bude tato přeprava umožněna.

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

zadavatel PD:	Statutární město Děčín se sídlem: Mírové nám. 1175/5, Děčín IV, 405 38		
zpracovatel PD:	Ing. Květoslav Syrový a Ing. arch. David Pfann Sušická 850/28, Praha 6, 160 00 / IČO: 76384110 tel. +420 731 701 027, syrovy.k@gmail.com		
záměr:	KONCEPCE ROZVOJE CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY MĚSTA DĚČÍN		
stupeň:	KONCEPCE / STUDIE		
výkres:	STAV - DĚČÍN A OKOLÍ		
formát:	A2	datum:	4 / 2016
měřítko:	1 : 30 000	číslo přílohy:	B1

SOUHRN STÁVAJÍCÍCH OPATŘENÍ PRO CYKLISTICKOU DOPRAVU

1 : 10 000



Mapový podklad: Katastrální mapa ČÚZK

LEGENDA

PODKLAD

- hranice pozemků
- hranice částí obce
- hranice obce
- vodní toky

CYKLOBUS

- trasa cyklobusu (linka 431) (Děčín, aut.nádr. - Maxičky - Jílové,Sněžník)
- zastávka cyklobusu (s možností naložení či vyložení kol, na ostatních zastávkách nástup a výstup pouze bez kol)

CYKLOTRASY

- 2 KČT 2 / Labská stezka / Eurovelo 7 (Sicilie...Praha...Ústí nad Labem-Děčín-Drážďany...Norsko) 7
- 15 KČT 15 (Děčín - Benešov nad Ploučnicí - Žandov)
- 23 KČT 23 (Děčín, Přípeř - Tisá - Cínovec - Cheb)
- 3017 KČT 3017 (Děčín, Teplická, Žibek - Děčín, Čechy XIX - Děčínský Sněžník)
- 3067 KČT 3067 (Děčín, Chrochvice - Maršovice - Jivory - Slavošov - Libouchec)

OPATŘENÍ ZAJIŠŤUJÍCÍ PŘÍVĚTIVÝ PROVOZ JÍZDNÍCH KOL

- zákaz vjezdu motorových vozidel
- pěší zóna / obytná zóna
- fyzické zklidnění (slepá ulice, úroveň dlažby...)
- cyklopiktogram
- stezka pro pěší a cyklisty
- cykloobousměrka

BODOVÉ PRVKY

- stávající k úpravě / stávající
- stojan na kola
- krytý stojan na kola
- zabezpečené uschování kola
  možnost odstavení kola na hlídaném nebo uzamčeném místě pronajímatelné boxy, úschovny, cyklopark/vlíč
- místo k odpočinku
  lavičky, stůl, infopanel, odpadkový koš, případně doplňující atrakce
- kryté místo k odpočinku
  lavičky, stůl, infopanel,odpadkový koš, případně doplňující atrakce pro děti, sezení, přístřeší / závětří
- infopanel
  obsahuje informace relevantní pro cyklisty - mapa s trasami a cíli a zajímavostmi, dopravní informace dále veškeré zázemí - cyklopravny a prodejny, stojany, další infopanely atd.

REALIZOVANÁ OPATŘENÍ

Cyklotrasy (KČT)

Značené cyklotrasy nabízí zpravidla jen směrové vedení po současných komunikacích a převážně ve společném provozu s automobilovým, vyjma části cyklotrasy č. 2 procházející centrem Děčína v úseku od Starého města k Tyršovu mostu, ve kterém je řešena po samostatné komunikaci pro chodce a cyklisty převážně s asfaltovým povrchem.

Stezky pro chodce a cyklisty

Tvoří nejvíce trasu č. 2 podél pravého břehu Labe, dále pod zámkem a pak dále od Děčína směr Dolní Žleb. Dále lze stezky najít spíše jako ojedinělé a kusé řešení krátkých úseků a propojení či spíše jako komunikace s vyloučeným provozem motorových vozidel.

Stezka pro cyklisty

Byla vyznačena na severním chodníku Tyršova mostu.

Integrační opatření pro cyklisty

Cykloobousměrky - v Děčíně je již řešeno několik úseků jednosměrných komunikací s obousměrným provozem jízdních kol. Jedná se především o logické průjezdy zastavěným územím, značení "cyklisté v obou směrech" pouze tento historický a zvykový fakt legalizuje a zajišťuje bezpečnost provozu.

Cyklopiktokoridory – opatření, které je nyní provedeno na Tyršově mostě při jeho jižní (protivodní) straně a dále jako vodorovné upozornění či jako návěst na místních komunikacích v návaznostech na nábřežní stezku na pravém břehu.

Zklidněná území / zóny

V pěší zóně v centru Děčína - v ul. Křížová - je dovolen provoz jízdních kol.
Masarykovo náměstí je vyznačeno jako obytná zóna, navazující ul. Lázeňská a Myslbekova jsou však jednosměrné.

Cyklobus

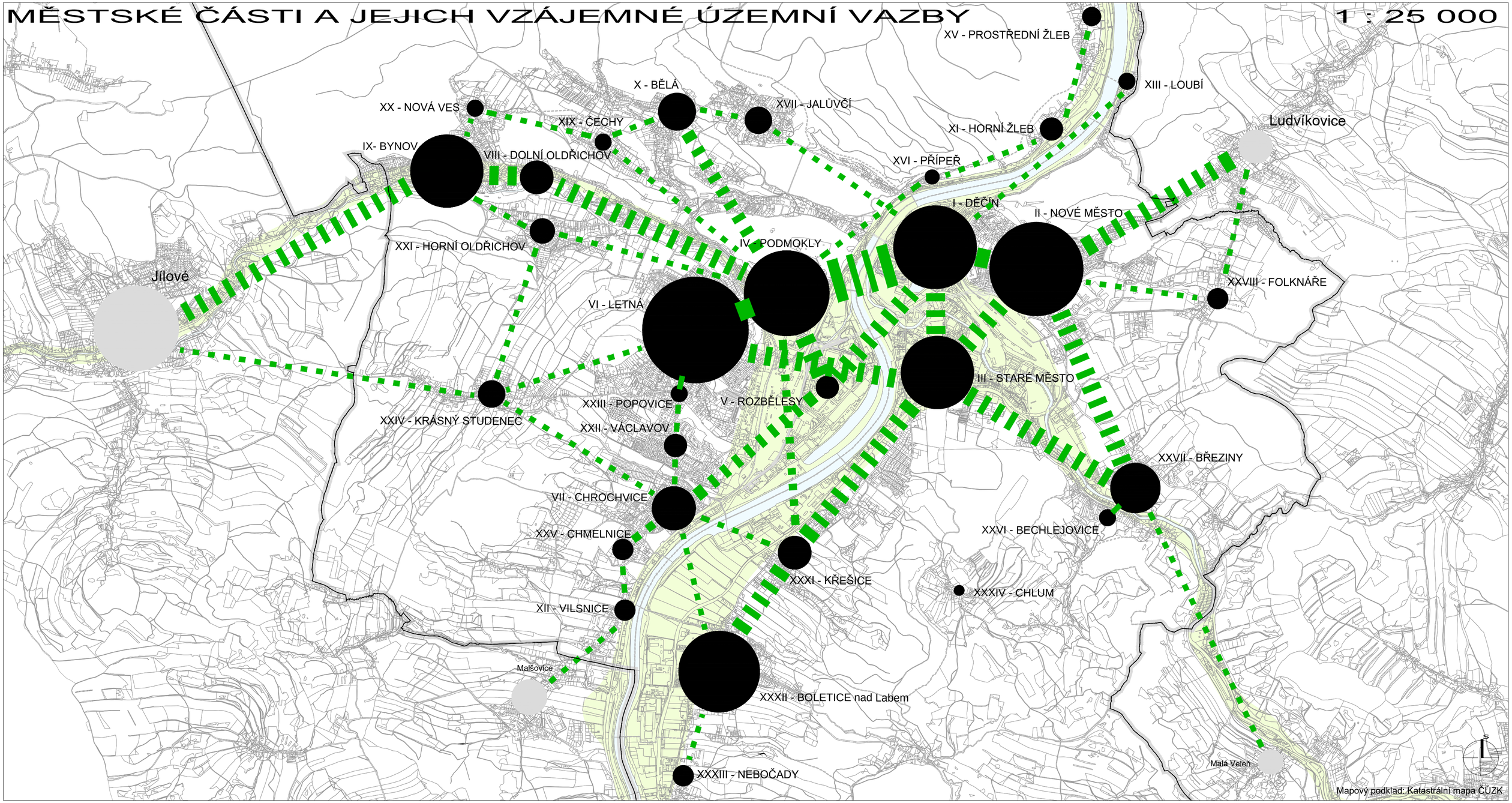
Pravidelná linka číslo 431 funguje v rámci systému MHD města Děčína. Na hlavním nádraží, v Maxičkách a ve Sněžníku je možné naložit či vyložit jízdní kola.

zadavatel PD:	Statutární město Děčín se sídlem: Mírové nám. 1175/5, Děčín IV, 405 38		
zpracovatel PD:	Ing. Květoslav Syrový a Ing. arch. David Pfann Sušická 850/28, Praha 6, 160 00 / IČO: 76384110 tel. +420 731 701 027, syrovy.k@gmail.com		
záměr:	KONCEPCE ROZVOJE CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY MĚSTA DĚČÍN		
stupeň:	KONCEPCE / STUDIE		
výkres:	STAV - VNITŘNÍ MĚSTO		
formát:	A1	datum:	4 / 2016
měřítko:	1 : 10 000	číslo přílohy:	B2

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu.

MĚSTSKÉ ČÁSTI A JEJICH VZÁJEMNÉ ÚZEMNÍ VAZBY

1 : 25 000



VZTAHY VYJADŘUJÍCÍ POPTÁVKU

Poptávka závisí jednak na velikosti a počtu obyvatel jednotlivých částí Děčína a jednak na významu z hlediska koncentrace cílů či situování dopravních uzlů, které mohou generovat další dopravu. Dostupnost a prostupnost města Děčín a jeho okolí je do značné míry závislá na reliéfu a bariérách.

Rozvoj cyklistické infrastruktury na území města má směřovat primárně k usnadnění pohybu mezi místy se silnou vzájemnou vazbou a současně se soustředit na obsluhu v rámci jednotlivých území (místní vztahy na krátké vzdálenosti). Vedle obecného zvyšování komfortu jízdy na kole v celém území se zvláště jedná o překonávání bariér či o řešení nabízející adekvátní náhradní trasy. Cílem má být zajištění co největší konkurenceschopnosti cyklistické dopravy vůči ostatním druhům dopravy.

Hlavní význam pro dojíždění do práce, do školy, za službami atd. mají vzájemné vazby mezi jednotlivými částmi centrálního města (Děčín I, Podmokly, Staré Město, Nové Město, Letná a Rozbělesy) a dále vazby na vzdálenější části Děčína (Boletice, Bynov, Březiny a částečně také Chrochvice). Nezanedbatelný a zároveň nenaplněný potenciál představuje také spojení Podmokly - Bynov - Jílové, ať už pro dojíždění z Jílového do centra Děčína či z Bynova do Jílového. Územní vazby ostatních okrajových městských částí, které mají často charakter odděleného venkovského osídlení, jsou logicky slabší (Velká Veleň, Chlum, Maxičky, Dolní Žleb, Lesná, Hoštice nad Labem). Jistý potenciál pro dojíždění evidentně existuje i u Malšovic, Ludvíkovic a Malé Veleně, přestože leží mimo území města.

LEGENDA (1 : 25 000)

PODKLAD

- hranice pozemků
- hranice částí obce
- hranice obce
- vodní toky
- rovinaté části města (území, jehož svažitost umožňuje i méně zdatným jedincům nepříliš fyzicky náročnou jízdu na kole)

ANALÝZA

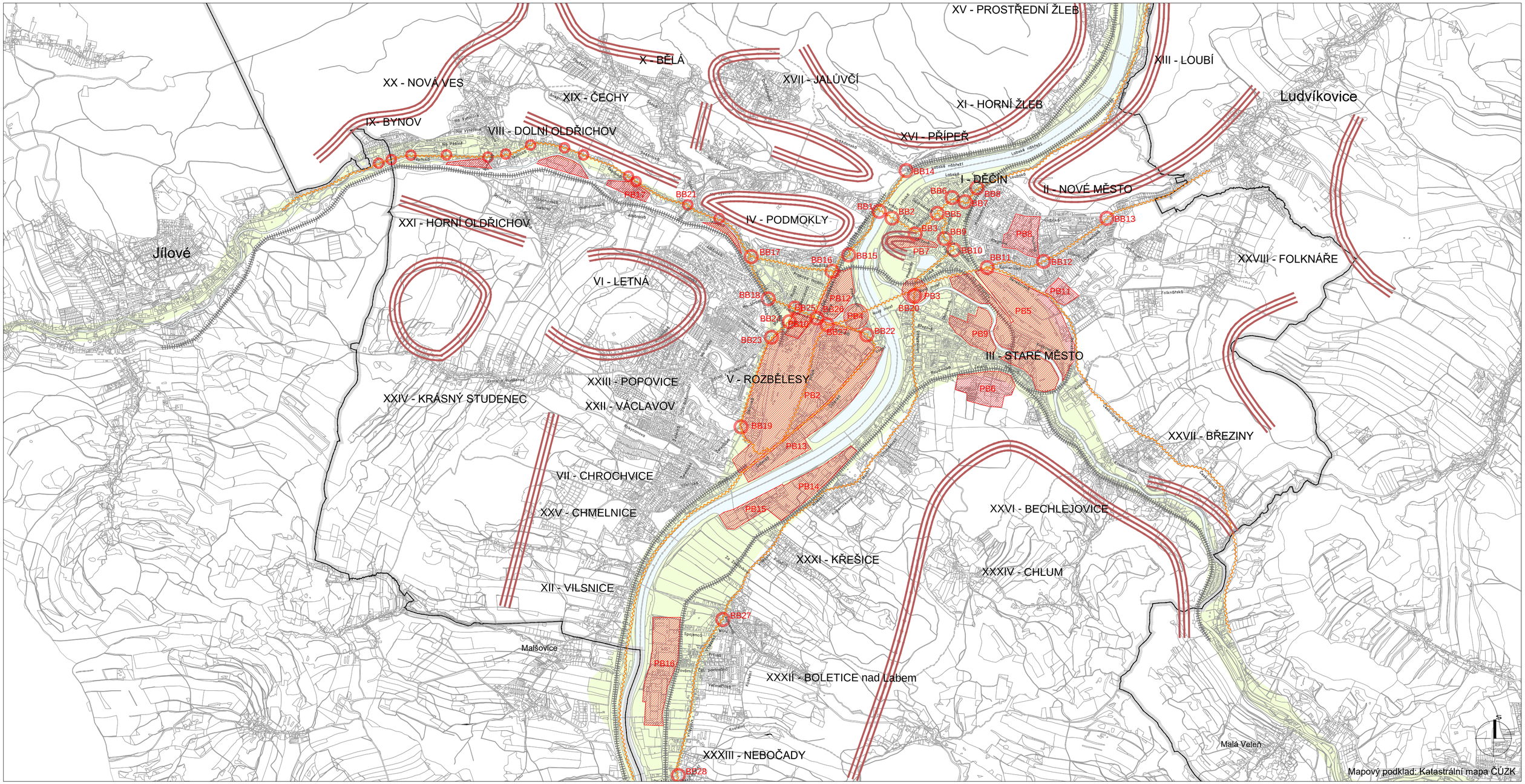
- městská část Děčína (velikost dle počtu obyvatel)
- obec mimo hranice Děčína (velikost dle počtu obyvatel)
- předpokládaná velká poptávka po dojíždění
- předpokládaná menší poptávka po dojíždění

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

zadavatel PD:	Statutární město Děčín se sídlem: Mírové nám. 1175/5, Děčín IV, 405 38		
zpracovatel PD:	Ing. Květoslav Syrový a Ing. arch. David Pfann Sušická 850/28, Praha 6, 160 00 / IČO: 76384110 tel. +420 731 701 027, syrovy.k@gmail.com		
záměr:	KONCEPCE ROZVOJE CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY MĚSTA DĚČÍN		
stupeň:	KONCEPCE / STUDIE		
výkres:	ANALÝZA - ÚZEMNÍ VAZBY		
formát:	A2	datum:	4 / 2016
měřítko:	1 : 25 000	číslo přílohy:	B3

SOUHRN FYZICKÝCH BARIÉR PRO CYKLISTICKOU DOPRAVU

1 : 25 000



TERÉN

Terénní konfigurace je v Děčíně a jeho okolí zásadním faktorem pro způsob rozvoje cyklistické dopravy. Pro vytvoření pohodlných spojení mezi částmi města (která jsou již zčásti realizována) mají největší potenciál území přiléhající ke třem vodním tokům, které městem protékají a které tak vytváří sklonově přívětivě podmínky. Vedle dálkových propojení skýtají také značný potenciál pro vytvoření celkové plošné prostupnosti zvláště centrálních částí města. Díky vyšším počtům obyvatel v některých okrajových částí města, nacházejících se mimo toto rovinaté území, je nutné v rámci řešení uvažovat i o způsobech propojení centrálního údolí Labe s okolními kopci.

VODSTVO

Vedle kopců představují zásadní bariéry ve městě toky, především Labe, které rozděluje město na dvě území, která jsou propojena pouze dvěma mosty, z toho jedním silničním. Říčka Ploučnice a Jílovský potok tvoří taktéž zároveň potenciál i bariéru. Jejich údolí představují hlavní územní a tedy i komunikační osy, na nichž se nachází většina hlavních center statutárního města Děčín.

UMĚLÉ BARIÉRY

Mezi klíčové umělé liniové bariéry ve městě patří železniční tratě (a obě nádraží) a silniční komunikace (především silniční most, dále pak ulice Podmokelská, Pivovarská, Ústecká, Kamenická, Pohraniční a Benešovská).

LEGENDA

PODKLAD

- hranice pozemků
- hranice částí obce
- hranice obce
- rovinaté části města (území, jehož svažitost umožňuje i méně zdatným jedincům nepříliš fyzicky náročnou jízdu na kole)

PŘIROZENÉ BARIÉRY

- vodní toky
- strmé svahy (skalní stěny)

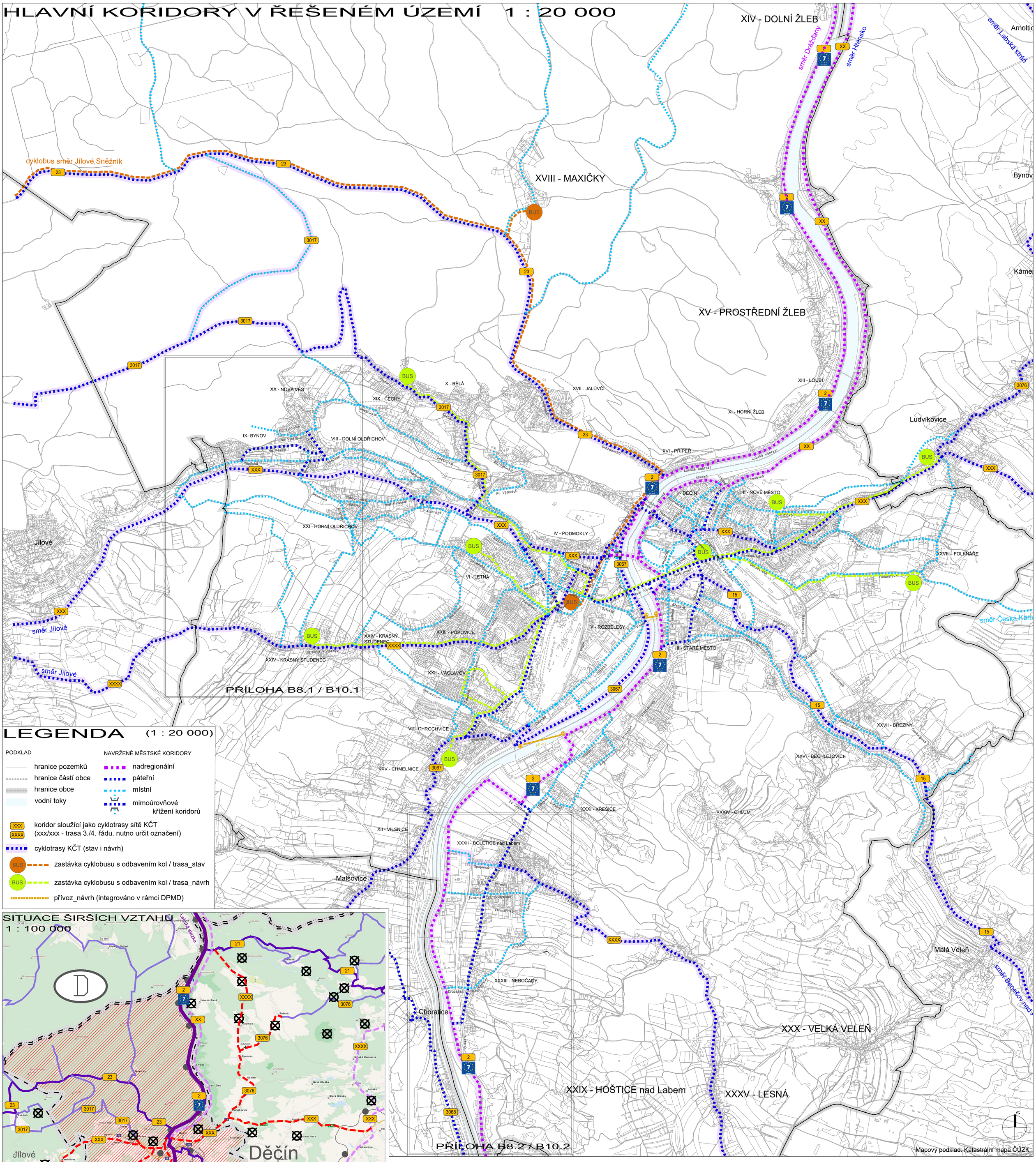
UMĚLÉ BARIÉRY

- BBx — bodové bariéry (křižovatky, schodiště, zúžení silnice atp.)
- silniční komunikace (úseky s intenzivním provozem, nepřehledným profilem atp.)
- železnice
- PBx — uzavřené areály špatně prostupné území

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

zadavatel PD:	Statutární město Děčín se sídlem: Mírové nám. 1175/5, Děčín IV, 405 38		
zpracovatel PD:	Ing. Květoslav Syrový a Ing. arch. David Pfann Sušická 850/28, Praha 6, 160 00 / IČO: 76384110 tel. +420 731 701 027, syrovy.k@gmail.com		
záměr:	KONCEPCE ROZVOJE CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY MĚSTA DĚČÍN		
stupeň:	KONCEPCE / STUDIE		
výkres:	ANALÝZA – BARIÉRY		
formát:	A2	datum:	4 / 2016
měřítko:	1 : 25 000	číslo přílohy:	B4

HLAVNÍ KORIDORY V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ 1 : 20 000



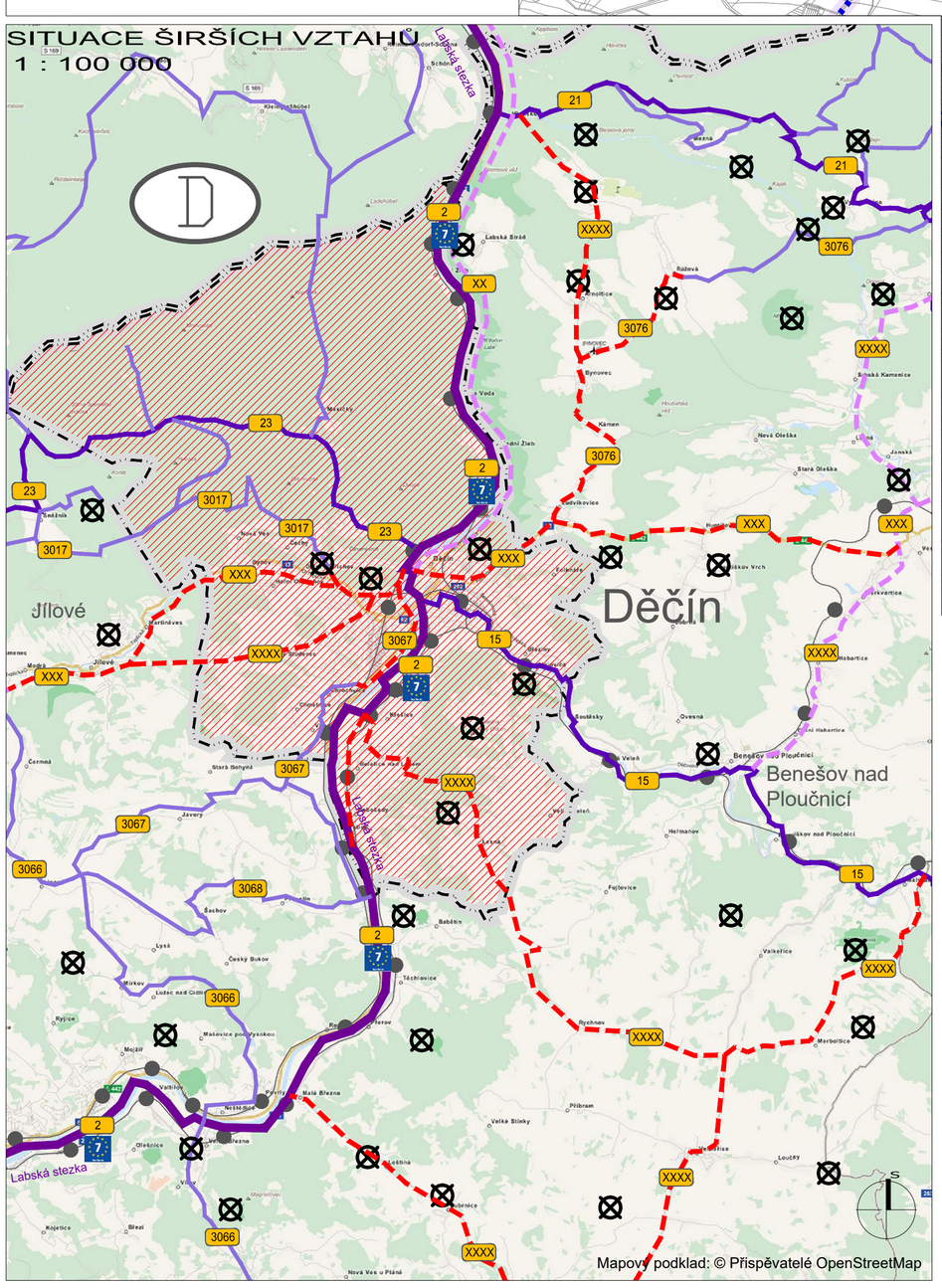
LEGENDA (1 : 20 000)

PODKLAD
- hranice pozemků
- hranice částí obce
- hranice obce
- vodní toky

NAVRŽENÉ MĚSTSKÉ KORIDORY
- nadregionální
- páteřní
- místní
- mimoúrovňové křížení koridorů

- XXX / XXXX — koridor sloužící jako cyklotrasy sítě KČT (xxx/xxx - trasa 3./4. řádu. nutno určit označení)
- cyklotrasy KČT (stav i návrh)
- BUS — zastávka cyklobusu s odbavením kol / trasa_stav
- BUS — zastávka cyklobusu s odbavením kol / trasa_návrh
- přívoz_návrh (integrováno v rámci DPMD)

SITUACE ŠIRŠÍCH VZTAHŮ 1 : 100 000



KORIDORY CYKLOPRAVY

Systém koridorů cyklistické dopravy představuje vymezení základních směrů, resp. komunikací na území Děčína, ve kterých je nezbytné zajistit odpovídající opatření pro jízdu na kole. Nejedná se vždy o přímo v terénu značené cyklotrasy, ale zpravidla o komunikace přívětivé pro jízdu na kole, ve kterých má být zrealizováno odpovídající opatření dle ČSN 73 6110 (zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu za účasti cyklistické dopravy). Do fyzického uspořádání prostoru se pak řešení propisuje obvykle v podobě úpravy uspořádání uličního profilu, odstranění dílčích překážek v provozu či zřízení cykloobousměrky a v některých případech i v podobě vybudování nové komunikace určené pro jízdu na kole. V rámci vnitřních rezidentních oblastí a sídlišť je zpravidla řešení součástí plošně zklidněné oblasti, tj. nejedná se o žádná zvláštní opatření (společný provoz).

HIERARCHIE KORIDORŮ

Návrh pracuje s třístupňovou hierarchií těchto tras procházejících městem. Z hlediska městské dopravy je nejzásadnější síť **páteřních** koridorů procházejících územím přibližně v západo-východním a severo-jižním směru, které spojují centrum Děčína s nejvýznamnějšími centry osídlení (Boletice, Březiny, Bynov, Letná) a také s významnými cíli rozloženými na různých místech ve městě. Mimo samotné území města pak dále směřují do významných okolních obcí a dalších cílů pravidelné dojížďky či výletů obyvatel města. Trasy s významem pro cykloturistiku nesou označení navazující na stávající systém tras KČT.

Vedle páteřních koridorů v návrhu hraje důležitou roli ještě **nadregionálně významná** národní cyklotrasa číslo 2 (Labská stezka a současně Eurovelo 7), jejíž význam spočívá hlavně v napojení na okolní i vzdálenější města, ale v rámci města funguje i jako významné propojení severních a především jižních částí města s centrem. Její specifikum spočívá i v jejím ekonomickém potenciálu v podobě desítek tisíc turistů, kteří po ní za rok projedou.

Součástí návrhu jsou ještě koridory **místní**, které zajišťují propojení na významnější koridory z obytných oblastí a vzájemně je propojují se všemi dalšími cíli. Samy o sobě pak fungují jako propojky na krátké vzdálenosti a mezi jednotlivými částmi města či v rámci nich (lokální).

LEGENDA (1 : 100 000)

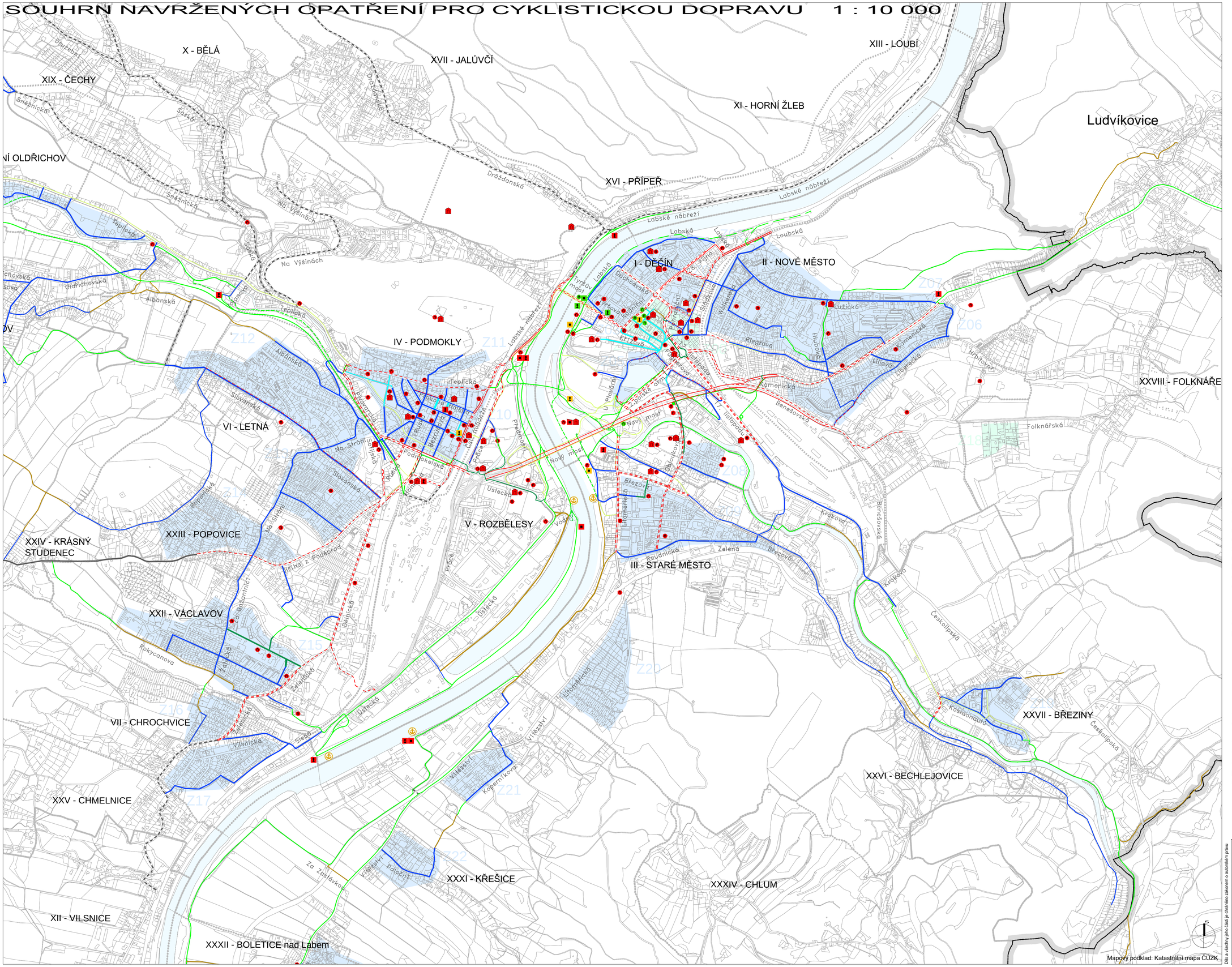
- státní hranice
- hranice obce
- katastrální území obce
- železnice
- železniční stanice
- turistický cíl (přírodní a kulturní památky, zajímavosti, rozhledny...)

- 2 — stávající cyklotrasy - nadregionální význam (KČT 2/Labská stezka/Cyklovelo 7)
- 15 — stávající cyklotrasy - regionální význam (Děčín - Benešov nad Ploučnicí - Česká Lípa - Stráž pod Ralskem - Osečná)
- 21 — stávající cyklotrasy - regionální význam (Hřensko - Česká Kamenice - Jablonné v Podještědí - Liberec)
- 23 — stávající cyklotrasy - regionální význam (Krušnohorská magistrála; Děčín - Tisá - Kalek - Františkovy Lázně - Cheb)
- .... — stávající cyklotrasy - lokální význam (ostatní české trasy, trasy německého systému)
- .... — navržené cyklotrasy
- .... — navržené cyklotrasy - převzaté z Koncepce cykloturistiky ÚK

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

zadavatel PD:	Statutární město Děčín se sídlem: Mírové nám. 1175/5, Děčín IV, 405 38		
zpracovatel PD:	Ing. Květoslav Syrový a Ing. arch. David Pfann Sušická 850/28, Praha 6, 160 00 / IČO: 76384110 tel. +420 731 701 027, syrovy.k@gmail.com		
záměr:	KONCEPCE ROZVOJE CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY MĚSTA DĚČÍN		
stupeň:	KONCEPCE / STUDIE		
výkres:	NÁVRH – KORIDORY		
formát:	A1	datum:	4 / 2016
měřítko:	1 : 20 000	číslo přílohy:	B5

SOUHRN NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ PRO CYKLISTICKOU DOPRAVU 1 : 10 000



LEGENDA

- hranice částí obce
- hranice obce
- vodní toky
- silnice a cesty bez cykloopatření

ZKLIDNĚNÉ KOMUNIKACE A ZÓNY

- obytná zóna / pěší zóna
- koridor pro cyklisty v rámci zklidněné zóny - 30km/h, 40km/h
- plošné zklidnění - zóna 30, zóna 40, fyzické zklidnění
- plošné zklidnění - obytná zóna / pěší zóna

INTEGRAČNÍ OPATŘENÍ NA KOMUNIKACÍCH SBĚRNÉHO CHARAKTERU

- cyklopruh / cyklopiktokoridor
- vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty

OPATŘENÍ PRO CYKLISTY ODDĚLENÁ / CHRÁNĚNÝ PROVOZ

- stezka pro chodce - s povoleným vjezdem jízdních kol (C7 + E13)
- stezka pro chodce a cyklisty - společný prostor (C9)
- stezka pro chodce a cyklisty - variantní řešení - společný prostor (C9)
- stezka pro cyklisty oddělená (C8 / C10)
- komunikace se zákazem vjezdu motorových vozidel (B11)

NAVRŽENÉ BODOVÉ PRVKY

- navržené / stávající k úpravě / stávající
- stojan na kola
- krytý stojan na kola
- zabezpečené uschování kola
  možnost odstavení kola na hlídaném nebo uzamčeném místě pronajímatelné boxy, úschovny, cykloparkoviště
- místo k odpočinku
  lavičky, stůl, infopanel, odpadkový koš, případně doplňující atrakce
- kryté místo k odpočinku
  lavičky, stůl, infopanel,odpadkový koš, případně doplňující atrakce pro děti, sezení, přístřeší / závětří
- infopanel
  obsahuje informace relevantní pro cyklisty - mapa s trasami a cíli a zajímavostmi, dopravní informace dále veškeré zázemí - cykloopravny a prodejny, stojany, další infopanely atd.
- bezbariérové molo pro provoz přívozu

MÍSTNÍ SBĚRNÉ KOMUNIKACE

Sběrné komunikace jsou v současnosti pro cyklodopravu spíše bariérami (viz. příloha B4).
Navrhovaná opatření integrují provoz cyklistů v hlavním dopravním prostoru buď formou cyklopiktokoridoru, cyklopruhu nebo vyhrazeného jízdního pruhu pro cyklisty (**soubor integračních opatření**). Tam, kde to uliční prostor dovoluje, jedná se vhodné řešení i z hlediska urbanistického a zároveň splňuje řadu kritérií pro návrh opatření pro cyklisty, je navrženo řešení na odděleném tělese nebo na chodníku - buď v režimu stezky pro chodce a cyklisty (se smíšeným či odděleným provozem) nebo povoleného vjezdu cyklistů na chodník.

MÍSTNÍ OBSLUŽNÉ KOMUNIKACE

Většina vnitřních městských ulic (v rezidenčních oblastech i obchodních zónách, ulicích či náměstích) je navržena k plošnému zklidnění formou:

- zóna 30 či 40
- obytná zóna
- pěší zóna s povoleným vjezdem jízdních kol
- dílčí úprava režimu provozu ve formě zákazu vjezdu motorových vozidel
- lokální či liniové zpomalení na 20, 30 či 40 km/h
- zajištění provozu jízdních kol v obou směrech jednosměrné komunikace.

Výhledově - ty nejfrekventovanější - bude možné řešit jako "cyklozóny", resp. cykloulice (dle nové legislativy).

V plošně zklidněných oblastech budou postupně prováděny také úpravy klíčových uzlů zvyšující bezpečnost provozu – zajištění rozhledů na přechodech a v křižovatkách, přerozdělení profilů komunikace (vymezení zklidněných zón a integrace prvků zklidnění) apod.

zadavatel PD:	Statutární město Děčín se sídlem: Mírové nám. 1175/5, Děčín IV, 405 38		
zpracovatel PD:	Ing. Květoslav Syrový a Ing. arch. David Pfann Sušická 850/28, Praha 6, 160 00 / IČO: 76384110 tel. +420 731 701 027, syrovy.k@gmail.com		
záměr:	KONCEPCE ROZVOJE CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY MĚSTA DĚČÍN		
stupeň:	KONCEPCE / STUDIE		
výkres:	NÁVRH - OPATŘENÍ		
formát:	A1	datum:	4 / 2016
měřítko:	1 : 10 000	číslo přílohy:	B6

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

SOUHRN NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ PRO CYKLISTICKOU DOPRAVU - CENTRUM

1 : 4 000

LEGENDA

- hranice částí obce
- hranice obce
- vodní toky
- silnice a cesty bez cykloopatření

ZKLIDNĚNÉ KOMUNIKACE A ZÓNY

- obytná zóna / pěší zóna
- koridor pro cyklisty v rámci zklidněné zóny - 30km/h, 40km/h
- plošné zklidnění - zóna 30, zóna 40, fyzické zklidnění
- plošné zklidnění - obytná zóna / pěší zóna

INTEGRAČNÍ OPATŘENÍ NA KOMUNIKACÍCH SBĚRNÉHO CHARAKTERU

- cyklopruh / cyklopiktokoridor
- vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty

OPATŘENÍ PRO CYKLISTY ODDĚLENÁ / CHRÁNĚNÝ PROVOZ

- stezka pro chodce - s povoleným vjezdem jízdních kol (C7 + E13)
- stezka pro chodce a cyklisty - společný prostor (C9)
- stezka pro chodce a cyklisty - variantní řešení - společný prostor (C9)
- stezka pro cyklisty oddělená (C8 / C10)
- komunikace se zákazem vjezdu motorových vozidel (B11)

NAVRŽENÉ BODOVÉ PRVKY

- navržené / stávající k úpravě / stávající
- stojan na kola
- krytý stojan na kola
- zabezpečené uschování kola
  možnost odstavení kola na hlídaném nebo uzamčeném místě pronajímatelné boxy, úschovny, cykloparkoviště
- místo k odpočinku
  lavičky, stůl, infopanel, odpadkový koš, případně doplňující atrakce
- kryté místo k odpočinku
  lavičky, stůl, infopanel,odpadkový koš, případně doplňující atrakce pro děti, sezení, přístřeší / závětří
- infopanel
  obsahuje informace relevantní pro cyklisty - mapa s trasami a cíli a zajímavostmi, dopravní informace dále veškeré zázemí - cykloopravny a prodejny, stojany, další infopanely atd.
- bezbariérové molo pro provoz přívozu

I - DĚČÍN

II - NOVÉ MĚSTO

III - STARÉ MĚSTO

IV - PODMOKLY

V - ROZBĚLESY

Ř1 Ř2 Ř3 Ř4 Ř5 Ř6 Ř7 Ř8 Ř9 Ř10 Ř11 Ř12 Ř13 Ř14 Ř15 Ř16 Ř17

Z08 Z09 Z10 Z11 Z25 Z26 Z27 Z28

Labské nábřeží, Labská, Loubská, Tyršův most, Tyršova, Duchcovská, Radniční, Pohraniční, Křížová, Wolkerova, Stádkova, Lužická, Řiegrova, Hluboká, Lilijová, Kamenická, Benešovská, 17. listopadu, Nový most, Teplická, Pivovarská, Na Stráni, Sofijská, Slovanská, Podmokelská, Ústecká, Přednosta, Práce, Masarykova, Březová, Krátkova, Zelená, Roudnická, Hlinkova, Lidická, Vodní, U Plovárny, Z. polské armády

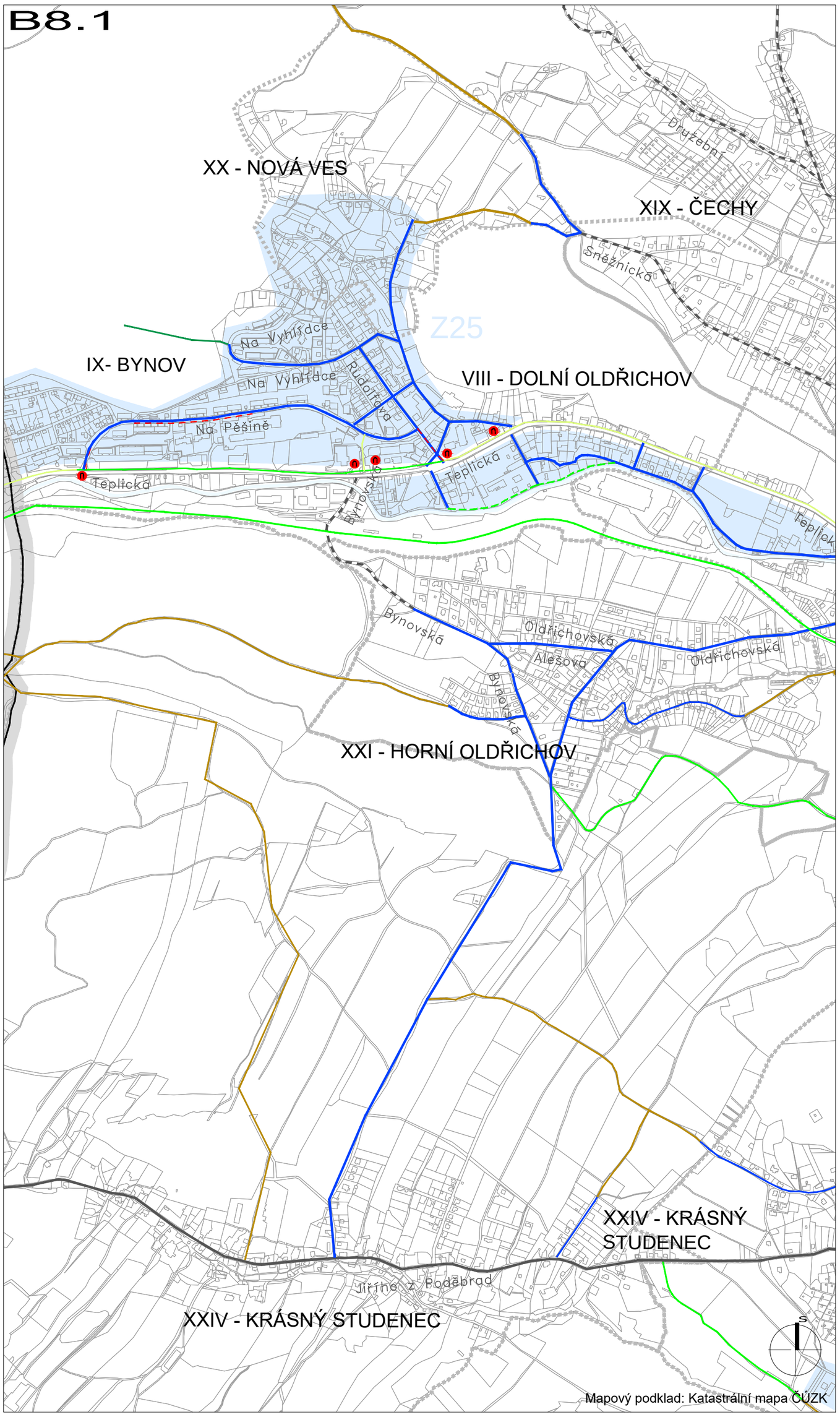
Mapový podklad: Katastrální mapa ČÚZK

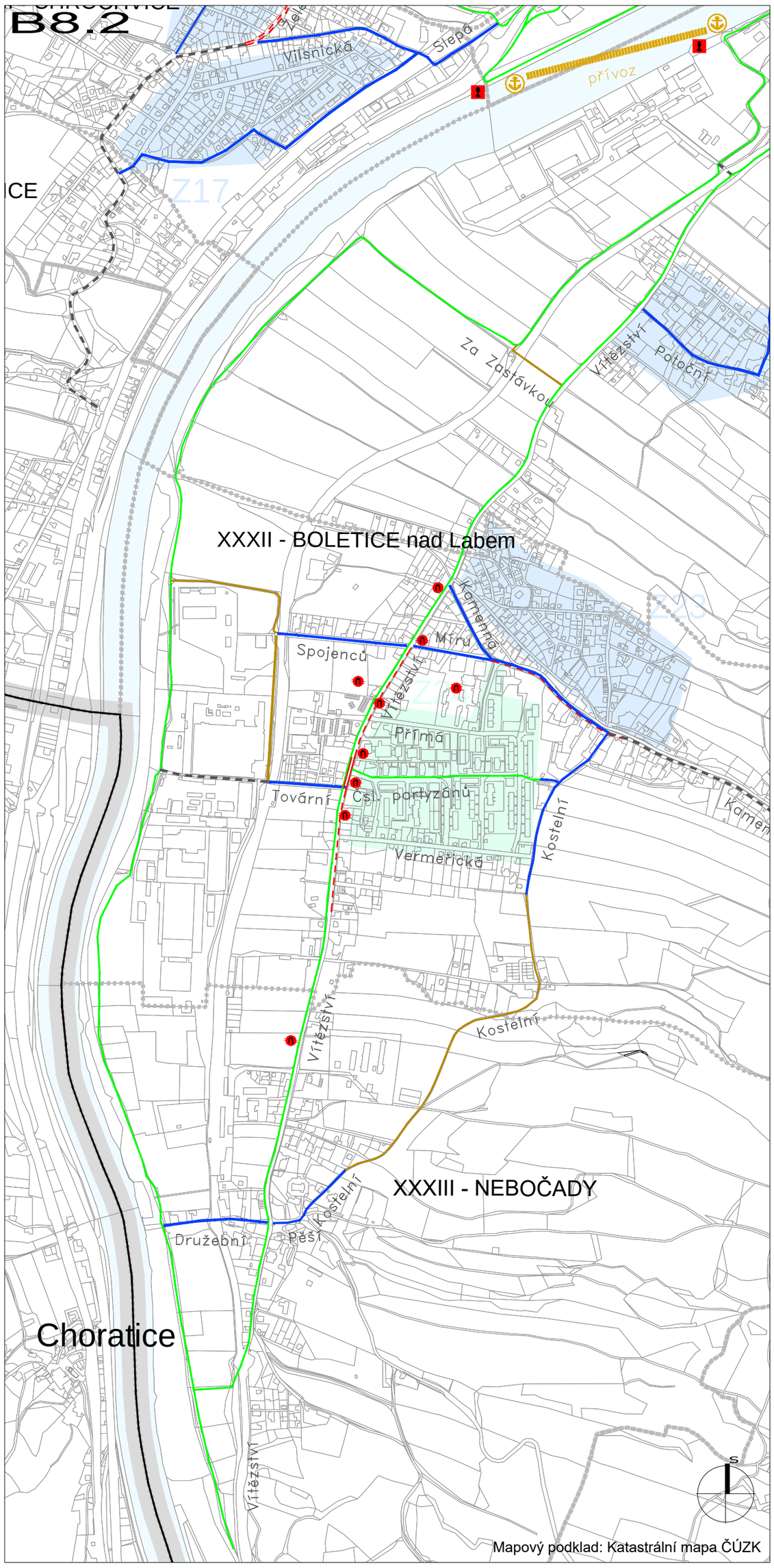
Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

zadavatel PD:	Statutární město Děčín se sídlem: Mírové nám. 1175/5, Děčín IV, 405 38		
zpracovatel PD:	Ing. Květoslav Syrový a Ing. arch. David Pfann Sušická 850/28, Praha 6, 160 00 / IČO: 76384110 tel. +420 731 701 027, syrovy.k@gmail.com		
záměr:	KONCEPCE ROZVOJE CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY MĚSTA DĚČÍN		
stupeň:	KONCEPCE / STUDIE		
výkres:	NÁVRH OPATŘENÍ V CENTRU		
formát:	A1	datum:	4 / 2016
měřítko:	1 : 4 000	číslo přílohy:	B7

SOUHRN NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ

1 : 10 000





MÍSTNÍ SBĚRNÉ KOMUNIKACE

Sběrné komunikace jsou v současnosti pro cyklodopravu spíše bariérami (viz. příloha B4).

Navrhovaná opatření integrují provoz cyklistů v hlavním dopravním prostoru buď formou cyklopiktokoridoru, cyklopruhu nebo vyhrazeného jízdního pruhu pro cyklisty (**soubor integračních opatření**). Tam, kde to uliční prostor dovoluje, jedná se vhodné řešení i z hlediska urbanistického a zároveň splňuje řadu kritérií pro návrh opatření pro cyklisty, je navrženo řešení na odděleném tělese nebo na chodníku - buď v režimu stezky pro chodce a cyklisty (se smíšeným či odděleným provozem) nebo povoleného vjezdu cyklistů na chodník.

MÍSTNÍ OBSLUŽNÉ KOMUNIKACE

Většina vnitřních městských ulic (v rezidenčních oblastech i obchodních zónách, ulicích či náměstích) je navržena k plošnému zklidnění formou:

- zóna 30 či 40
- obytná zóna
- pěší zóna s povoleným vjezdem jízdních kol
- dílčí úprava režimu provozu ve formě zákazu vjezdu motorových vozidel
- lokální či liniové zpomalení na 20, 30 či 40 km/h
- zajištění provozu jízdních kol v obou směrech jednosměrné komunikace.

Výhledově - ty nejfrekventovanější - bude možné řešit jako "cyklozóny", resp. cykloulice (dle nové legislativy).

V plošně zklidněných oblastech budou postupně prováděny také úpravy klíčových uzlů zvyšující bezpečnost provozu – zajištění rozhledů na přechodech a v křižovatkách, přerozdělení profilů komunikace (vymezení zklidněných zón a integrace prvků zklidnění) apod.

LEGENDA

- hranice částí obce
- hranice obce
- vodní toky
- silnice a cesty bez cykloopatření

ZKLIDNĚNÉ KOMUNIKACE A ZÓNY

- obytná zóna / pěší zóna
- koridor pro cyklisty v rámci zklidněné zóny - 30km/h, 40km/h
- plošné zklidnění - zóna 30, zóna 40, fyzické zklidnění
- plošné zklidnění - obytná zóna / pěší zóna

INTEGRAČNÍ OPATŘENÍ NA KOMUNIKACÍCH SBĚRNÉHO CHARAKTERU

- cyklopruh / cyklopiktokoridor
- vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty

OPATŘENÍ PRO CYKLISTY ODDĚLENÁ / CHRÁNĚNÝ PROVOZ

- stezka pro chodce - s povoleným vjezdem jízdních kol (C7 + E13)
- stezka pro chodce a cyklisty - společný prostor (C9)
- stezka pro chodce a cyklisty - variantní řešení - společný prostor (C9)
- stezka pro cyklisty oddělená (C8 / C10)
- komunikace se zákazem vjezdu motorových vozidel (B11)

NAVRŽENÉ BODOVÉ PRVKY

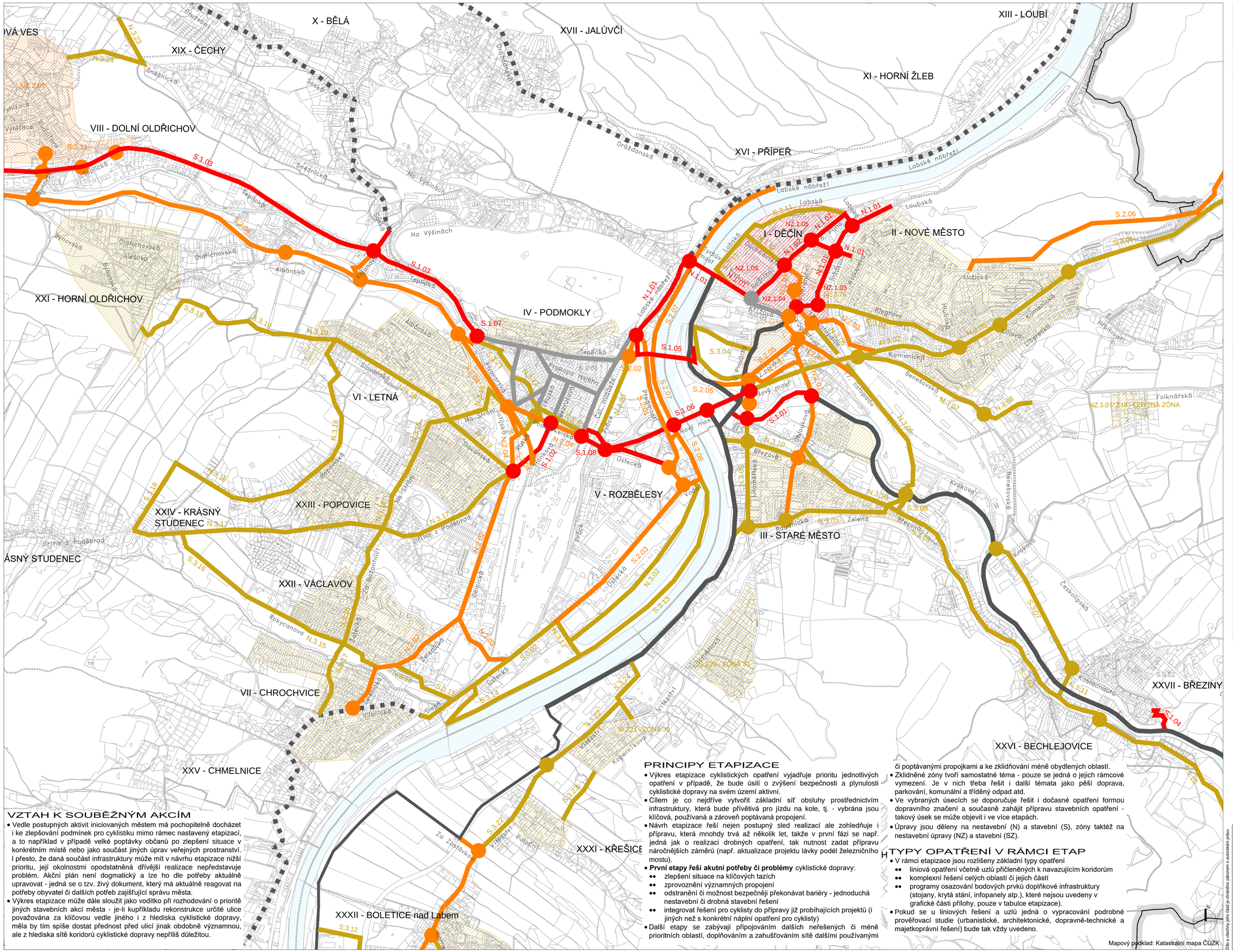
- navržené / stávající k úpravě / stávající
- stojan na kola
- krytý stojan na kola
- zabezpečené uschování kola
  možnost odstavení kola na hlídaném nebo uzamčeném místě pronajímatelné boxy, úschovny, cykloparkoviště
- místo k odpočinku
  lavičky, stůl, infopanel, odpadkový koš, případně doplňující atrakce
- kryté místo k odpočinku
  lavičky, stůl, infopanel,odpadkový koš, případně doplňující atrakce pro děti, sezení, přístřeší / závětří
- infopanel
  obsahuje informace relevantní pro cyklisty - mapa s trasami a cíli a zajímavostmi, dopravní informace dále veškeré zázemí - cykloopravny a prodejny, stojany, další infopanely atd.
- bezbariérové molo pro provoz přívozu

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

zadavatel PD:	Statutární město Děčín se sídlem: Mírové nám. 1175/5, Děčín IV, 405 38		
zpracovatel PD:	Ing. Květoslav Syrový a Ing. arch. David Pfann Sušická 850/28, Praha 6, 160 00 / IČO: 76384110 tel. +420 731 701 027, syrovy.k@gmail.com		
záměr:	KONCEPCE ROZVOJE CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY MĚSTA DĚČÍN		
stupeň:	KONCEPCE / STUDIE		
výkres:	NÁVRH - OPATŘENÍ		
formát:	A2	datum:	4 / 2016
měřítko:	1 : 10 000	číslo přílohy:	B8

POSTUP REALIZACE NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ PRO CYKLISTICKOU DOPRAVU

1 : 10 000



N. NESTAVEBNÍ OPATŘENÍ

NZ. NESTAVEBNĚ ŘEŠENÁ ZKLIDNĚNÁ ZÓNA

S. STAVEBNÍ OPATŘENÍ

SZ. STAVEBNĚ ŘEŠENÁ ZKLIDNĚNÁ ZÓNA

ETAPA 0 (v přípravě)

N.0.01 / úprava dopr. režimu Podmokly	S.0.01 / příprava rekonstrukce ul. Křížová S.0.02 / sídliště Březiny

ETAPA 1

N.1.01 / Labské nábř. - Tyršova - Komen. nám. - Sládkova - Loubská N.1.02 / Radniční - 28. října - Labská	LINIE	S.1.01 / stezka Oblouková - U Starého mostu S.1.02 / úpravy v ul. Hankova S.1.03 / DZ a drobné stavební úpravy Teplická S.1.04 / úprava cesty Kosmonautů - KČT15 S.1.05 / lávky podél železničního mostu S.1.06 / Nový most
NZ.1.03 / Komenského nám. - Pohraniční NZ.1.04 / Masarykovo nám. - Pohraniční NZ.1.05 / Děčín I.	OBLASTI	S.1.07 / rekonstrukce Křižovatky Pivovarská x Teplická včetně návaznostní v okolí S.1.08 / vyřešení uzlu OK Pětimostí v rámci stavby Všinické spojky
	OSTATNÍ	S.1.09 / stojany na veř. prostranstvích S.1.10 / B+R, kryté a uzamykatelné boxyna hlavním nádraží S.1.11 / infopanely

ETAPA 2

N.2.01 / Fügnerova - Provaznická - Oblouková N.2.02 / Dělnická - Želenická N.2.03 / Pohraniční - Myslbekova - Kamenická N.2.04 / Sofijská - Ruská - Podmokelská N.2.05 / vodorovné značení Boletice nad Labem N.2.06 / Fügnerova - 17. listopadu N.2.07 / 2. p. armády - Oblouková	LINIE	S.2.01 / stezka podél ul. Předmostí S.2.02 / stezka a podjezd pod viaduktem mezi Labské nábř. a Podmokly S.2.03 / ul. Ústecká S.2.04 / drážní stezka "Kozí dráha" S.2.05 / stezka podél ul. 2.polské armády S.2.06 / stezka Nové Město - Ludvíkovice S.2.07 / Labské nábřeží - náplavka S.2.08 / stezka "Břeh Labe"
	OSTATNÍ	S.2.09 / stezky a úpravy profilů Boletice nad Labem S.2.10 / úprava křižovatky Vítězství x Družební x Pěší S.2.11 / úprava křižovatek na ul. Teplická

ETAPA 3

N.3.01 / ul. Riegrova N.3.02 / Nový most - Kamenická N.3.03 / Litoměřická - Roudnická - Zelená N.3.04 / Václavov - Chrochvice (ul. Žatecká - ... - Weberova) N.3.05 / ul. 17. listopadu N.3.06 / ul. Kamenická N.3.07 / ul. Benešovská N.3.08 / ul. Folknářská N.3.09 / ul. Litoměřická N.3.10 / ul. Březová N.3.11 / spojení Březiny – Bechlejovice N.3.12 / ul. Duchcovská N.3.13 / ul. Převozní N.3.14 / ul. Weberova N.3.15 / ul. Rokycanova N.3.16 / ul. Žatecká – Za Bažantnicí – Na Stráni N.3.17 / ul. Jiřího z Poděbrad N.3.18 / ul. Popovická N.3.19 / ul. Slovanská N.3.20 / ul. Práce N.3.21 / OK u Pivovaru – Podmokelská N.3.22 / stezka "Jílovský potok" v ús. Jungmannova – Jeronýmova N.3.23 / ul. Sněžnická N.3.24 / ul. U Křížku N.3.25 / ul. Kamenná, ul. Míru	LINIE	S.3.01 / stezka podél ul. Vítězství v ús. Boletice – Nebočady – KČT 2 S.3.02 / ul. Vodní - Ústecká S.3.03 / propojení Březiny - Libverda S.3.04 / cesty na Mariánské louce S.3.05 / stezky v okolí ul. Slepá - Weberova – Rokycanova - J. z Poděbrad S.3.06 / ul. Kamenická S.3.07 / KČT 15 – Březiny - Libverda S.3.08 / uzel Březová – KČT 15 S.3.09 / ul. Březová S.3.10 / MK "Bechlejovice" S.3.11 / nábřežní promenáda Labská S.3.12 / spojení Boletice – KČT 2 S.3.13 / stezka "Kosa" S.3.14 / napojení stezky "Kosa" – Ústecká S.3.15 / stezka Weberova – Ústecká S.3.16 / stezka Rokycanova – Jiřího z Poděbrad S.3.17 / Vilsnická – Žatecká S.3.18 / Krásný Studenec – Popovická S.3.19 / stezka Letná – Horní Oldřichov S.3.20 / stezka "Jílovský potok" v ús. Čsl. Mládeže – Jungmannova S.3.21 / stezka "Jílovský potok" v ús. Jeronýmova – Ovčí můstek S.3.22 / stezka podél ul. Vítězství v ús. Za Zastávkou – U Sokolovny S.3.23 / stezka Koperníkova – Potoční S.3.24 / spojení Vítězství – KČT 2
	OBLASTI	SZ.3.25 / pěší zóna Komenského nám.
	OSTATNÍ	S.3.26 / B+R, kryté a uzamykatelné boxy na nádraží Děčín východ

LEGENDA

PODKLAD

- hranice pozemků
- hranice částí obce
- hranice obce
- vodní toky

ETAPIZACE

- významná realizovaná opatření
- stávající cyklotrasy bez opatření
- N.1.01 / úprava Xy — liniová opatření zahrnutá do etapizace
- bodová opatření zahrnutá do etapizace
- NZ1.01 - ZÓNA x — plošná opatření zahrnutá do etapizace

VZTAH K SOUBĚŽNÝM AKCÍM

- Vedle postupných aktivit iniciovaných městem má pochopitelně docházet i ke zlepšování podmínek pro cyklistiku mimo rámec nastavený etapizací, a to například v případě velké poptávky občanů po zlepšení situace v konkrétním místě nebo jako součást jiných úprav veřejných prostranství. I přesto, že daná součást infrastruktury může mít v návrhu etapizace nižší prioritu, její okolnostmi opodstatněná dřívější realizace nepředstavuje problém. Akční plán není dogmatický a lze ho dle potřeby aktuálně upravovat - jedná se o tzv. živý dokument, který má aktuálně reagovat na potřeby obyvatel či dalších potřeb zajišťující správu města.
- Výkres etapizace může dále sloužit jako vodítko při rozhodování o prioritě jiných stavebních akcí města - je-li kupříkladu rekonstrukce určité ulice považována za klíčovou vedle jiného i z hlediska cyklistické dopravy, měla by tím spíše dostat přednost před ulicí jinak obdobně významnou, ale z hlediska sítě koridorů cyklistické dopravy nepříliš důležitou.

PRINCIPY ETAPIZACE

- Výkres etapizace cyklistických opatření vyjadřuje prioritu jednotlivých opatření v případě, že bude úsilí o zvýšení bezpečnosti a plynulosti cyklistické dopravy na svém území aktivní.
- Cílem je co nejdříve vytvořit základní síť obsluhy prostřednictvím infrastruktury, která bude přívětivá pro jízdu na kole, tj. - vybrána jsou klíčová, používaná a zároveň poptávaná propojení.
- Návrh etapizace řeší nejen postupný sled realizací ale zohledňuje i přípravu, která mnohdy trvá až několik let, takže v první fázi se např. jedná jak o realizaci drobných opatření, tak nutnost zadat přípravu náročnějších záměrů (např. aktualizace projektu lávky podél železničního mostu).
- **První etapy řeší akutní potřeby či problémy** cyklistické dopravy:
  - zlepšení situace na klíčových tazích
  - zprovoznění významných propojení
  - odstranění či možnost bezpečněji překonávat bariéry - jednoduchá nestavební či drobná stavební řešení
  - integrovat řešení pro cyklisty do přípravy již probíhajících projektů (i jiných než s konkrétní náplní opatření pro cyklisty)
- Další etapy se zabývají připojováním dalších neřešených či méně prioritních oblastí, doplňováním a zahušťováním sítě dalšími používanými či poptávanými propojkami a ke zklidňování méně obydlených oblastí.
- Zklidněné zóny tvoří samostatné téma - pouze se jedná o jejich rámcové vymezení. Je v nich třeba řešit i další témata jako pěší doprava, parkování, komunální a tříděný odpad atd.
- Ve vybraných úsecích se doporučuje řešit i dočasné opatření formou dopravního značení a současně zahájit přípravu stavebních opatření - takový úsek se může objevit i ve více etapách.
- Úpravy jsou děleny na nestavební (N) a stavební (S), zóny taktéž na nestavební úpravy (NZ) a stavební (SZ).

TYPY OPATŘENÍ V RÁMCI ETAP

- V rámci etapizace jsou rozlišeny základní typy opatření
  - liniová opatření včetně uzlů přičleněných k navazujícím koridorům
  - komplexní řešení celých oblastí či jejich částí
  - programy osazování bodových prvků doplňkové infrastruktury (stojany, krytá stání, infopanely atp.), které nejsou uvedeny v grafické části přílohy, pouze v tabulce etapizace).
- Pokud se u liniových řešení a uzlů jedná o vypracování podrobné prověřovací studie (urbanistické, architektonické, dopravně-technické a majetkoprávní řešení) bude tak vždy uvedeno.

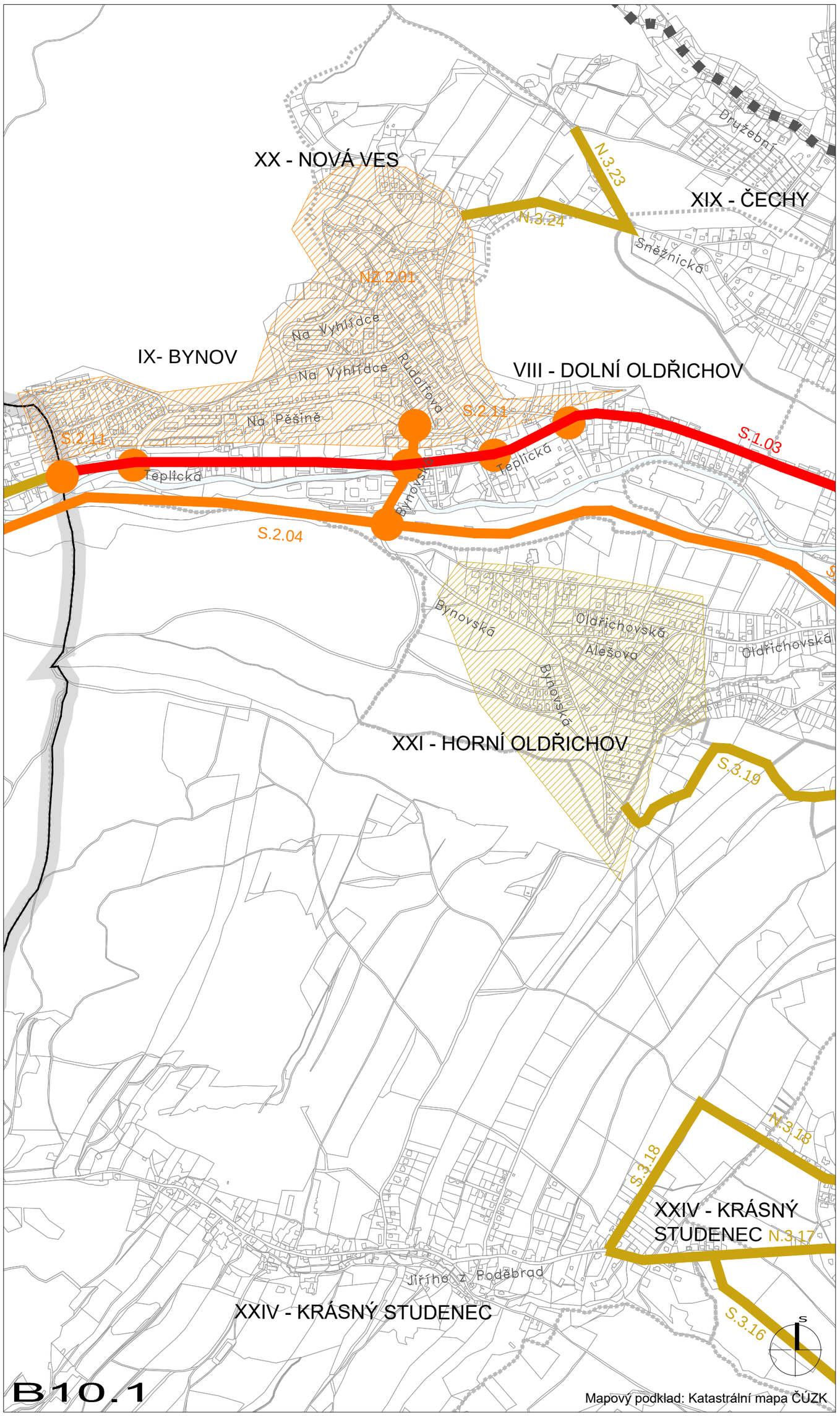
Mapový podklad: Katastrální mapa ČÚZK

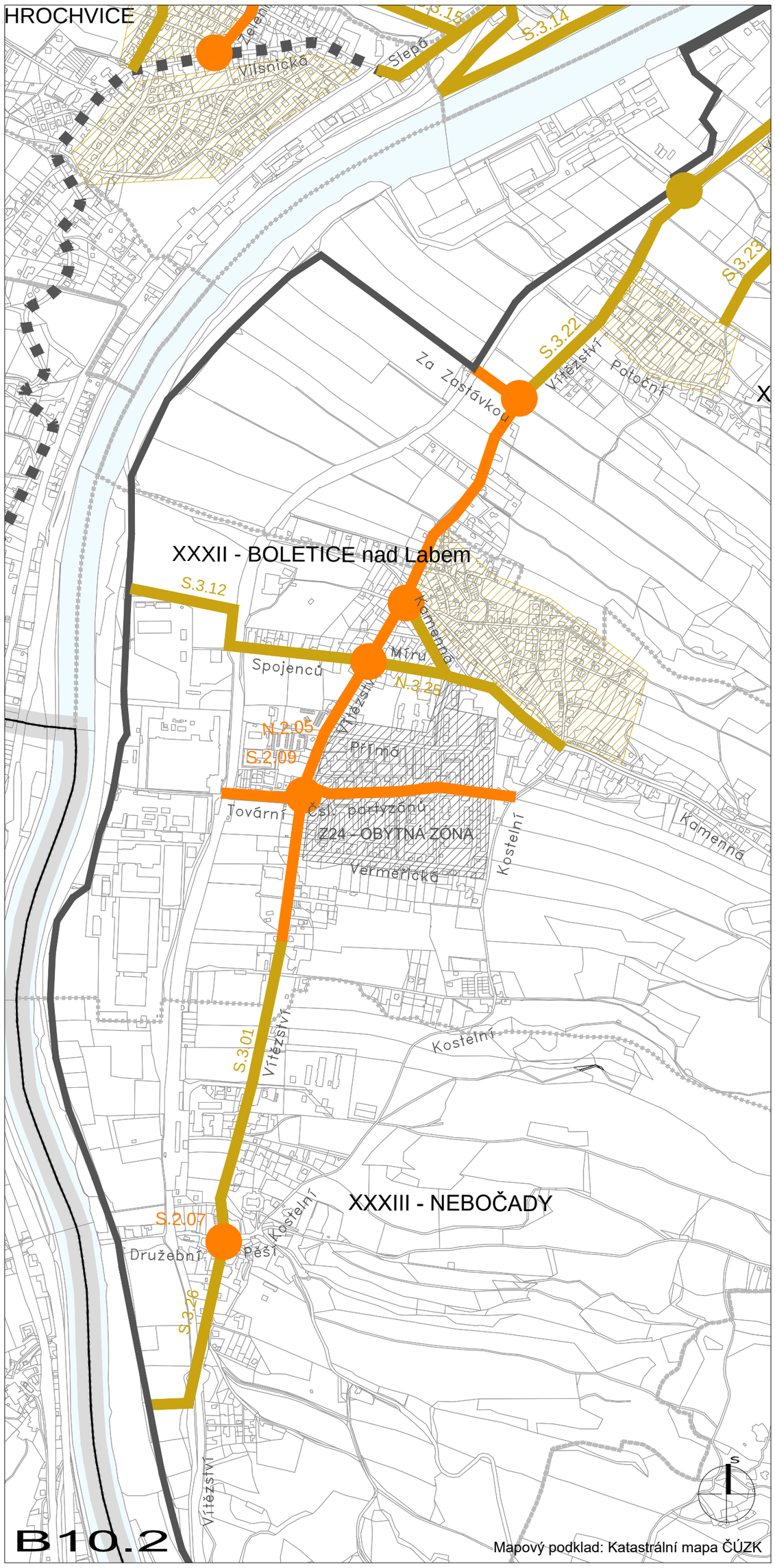
Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

zadavatel PD:	Statutární město Děčín se sídlem: Mírové nám. 1175/5, Děčín IV, 405 38	
zpracovatel PD:	Ing. Květoslav Syrový a Ing. arch. David Pfann Sušická 850/28, Praha 6, 160 00 / IČO: 76384110 tel. +420 731 701 027, syrovy.k@gmail.com	
záměr:	KONCEPCE ROZVOJE CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY MĚSTA DĚČÍN	
stupeň:	KONCEPCE / STUDIE	
výkres:	NÁVRH - ETAPIZACE	
formát: A1	datum: 4 / 2016	
měřítko: 1 : 10 000	číslo přílohy: B9	

POSTUP REALIZACE OPATŘENÍ

1 : 10 000





PRINCIPY ETAPIZACE

- Výkres etapizace cyklistických opatření vyjadřuje prioritu jednotlivých opatření v případě, že bude úsilí o zvýšení bezpečnosti a plynulosti cyklistické dopravy na svém území aktivní.
- Cílem je co nejdříve vytvořit základní síť obsluhy prostřednictvím infrastruktury, která bude přívětivá pro jízdu na kole, tj. - vybrána jsou klíčová, používaná a zároveň poptávaná propojení.
- Návrh etapizace řeší nejen postupný sled realizací ale zohledňuje i přípravu, která mnohdy trvá až několik let, takže v první fázi se např. jedná jak o realizaci drobných opatření, tak nutnost zadat přípravu náročnějších záměrů (např. aktualizace projektu lávky podél železničního mostu).
- **První etapy řeší akutní potřeby či problémy** cyklistické dopravy:
  - zlepšení situace na klíčových tazích
  - zprovoznění významných propojení
  - odstranění či možnost bezpečněji překonávat bariéry - jednoduchá nestavební či drobná stavební řešení
  - integrovat řešení pro cyklisty do přípravy již probíhajících projektů (i jiných než s konkrétní náplní opatření pro cyklisty)
- Další etapy se zabývají připojováním dalších neřešených či méně prioritních oblastí, doplňováním a zahušťováním sítě dalšími používanými či poptávanými propojkami a ke zklidňování méně obydlených oblastí.
- Zklidněné zóny tvoří samostatné téma - pouze se jedná o jejich rámcové vymezení. Je v nich třeba řešit i další témata jako pěší doprava, parkování, komunální a tříděný odpad atd.
- Ve vybraných úsecích se doporučuje řešit i dočasné opatření formou dopravního značení a současně zahájit přípravu stavebních opatření - takový úsek se může objevit i ve více etapách.
- Úpravy jsou děleny na nestavební (N) a stavební (S), zóny taktéž na nestavební úpravy (NZ) a stavební (SZ).

TYPY OPATŘENÍ V RÁMCI ETAP

- V rámci etapizace jsou rozlišeny základní typy opatření
  - liniová opatření včetně uzlů přičleněných k navazujícím koridorům
  - komplexní řešení celých oblastí či jejich částí
  - programy osazování bodových prvků doplňkové infrastruktury (stojany, krytá stání, infopanely atp.), které nejsou uvedeny v grafické části přílohy, pouze v tabulce etapizace).
- Pokud se u liniových řešení a uzlů jedná o vypracování podrobné prověřovací studie (urbanistické, architektonické, dopravně-technické a majetkoprávní řešení) bude tak vždy uvedeno.

VZTAH K SOUBĚŽNÝM AKCÍM

- Vedle postupných aktivit iniciovaných městem má pochopitelně docházet i ke zlepšování podmínek pro cyklistiku mimo rámec nastavený etapizací, a to například v případě velké poptávky občanů po zlepšení situace v konkrétním místě nebo jako součást jiných úprav veřejných prostranství. I přesto, že daná součást infrastruktury může mít v návrhu etapizace nižší prioritu, její okolnostmi opodstatněná dřívější realizace nepředstavuje problém. Akční plán není dogmatický a lze ho dle potřeby aktuálně upravovat - jedná se o tzv. živý dokument, který má aktuálně reagovat na potřeby obyvatel či dalších potřeb zajišťující správu města.
- Výkres etapizace může dále sloužit jako vodítko při rozhodování o prioritě jiných stavebních akcí města - je-li kupříkladu rekonstrukce určité ulice považována za klíčovou vedle jiného i z hlediska cyklistické dopravy, měla by tím spíše dostat přednost před ulicí jinak obdobně významnou, ale z hlediska sítě koridorů cyklistické dopravy nepříliš důležitou.

LEGENDA

PODKLAD

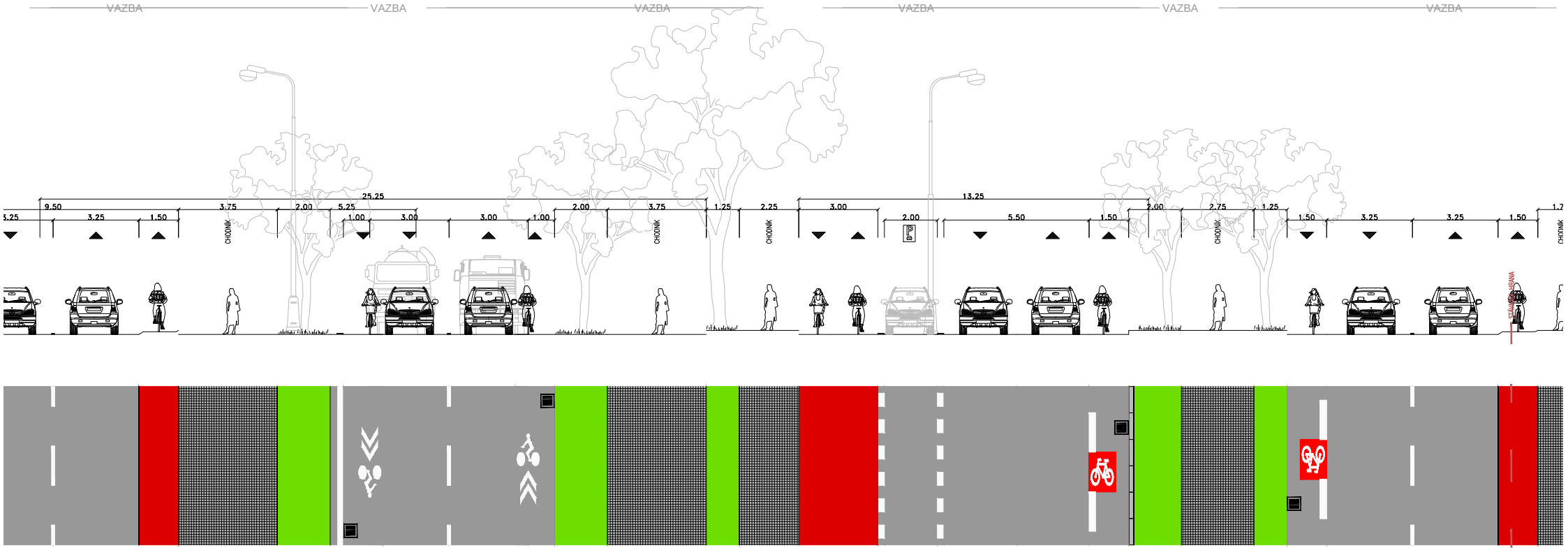
- hranice pozemků
- hranice částí obce
- hranice obce
- vodní toky

ETAPIZACE

- významná realizovaná opatření
- stávající cyklotrasy bez opatření
- liniová opatření zahrnutá do etapizace (N.1.01 / úprava Xy)
- bodová opatření zahrnutá do etapizace
- plošná opatření zahrnutá do etapizace (NZ1.01 - ZÓNA x)

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

zadavatel PD:	Statutární město Děčín se sídlem: Mírové nám. 1175/5, Děčín IV, 405 38		
zpracovatel PD:	Ing. Květoslav Syrový a Ing. arch. David Pfann Sušická 850/28, Praha 6, 160 00 / IČO: 76384110 tel. +420 731 701 027, syrovy.k@gmail.com		
záměr:	KONCEPCE ROZVOJE CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY MĚSTA DĚČÍN		
stupeň:	KONCEPCE / STUDIE		
výkres:	NÁVRH – ETAPIZACE		
formát:	A2	datum:	4 / 2016
měřítko:	1 : 10 000	číslo přílohy:	B10



VARIANTY ŘEŠENÍ ULIČNÍCH PROFILŮ

Poznámka k tisku:
Tento soubor pdf je v původní verzi optimalizován pro tisk jako oboustranná brožura A4 určená k sešití. Typické nastavení tiskárny je třeba dodržet tato nastavení: tisk na šířku + oboustranný tisk + převrátit do delším okraji. Pokud proběhne tisk správně, dvě k sobě přilehlé stránky uvnitř papíru budou mít na sobě mít vždy odpovídající profily (např 4A+4B naproti 4C+4D). Svazek je poté možné sešít do jednoduché kroužkové vazby podél delší strany označené tenkou šedou čárou.

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

zadavatel PD:	Statutární město Děčín zast. Mgr. Marií Blažkovou – primátorkou města se sídlem: Mírové nám. 1175/5, Děčín IV, 405 38		
zpracovatel PD:	Ing. Květoslav Syrový a Ing. arch. David Pfann Sušická 850/28, Praha 6, 160 00 / IČO: 76384110 tel. +420 731 701 027, syrovy.k@gmail.com		
záměr:	KONCEPCE ROZVOJE CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY MĚSTA DĚČÍN		
stupeň:	KONCEPCE / STUDIE		
výkres:	NÁVRH – PROFILY		
formát:	A4	datum:	1 / 2016
měřítko:	1 : 200	číslo přílohy:	B11

KONCEPT

- Cílovým stavem jsou komunikace přívětivé pro jízdu na kole, ve kterých má být zrealizováno odpovídající opatření (dle ČSN 73 6110 a TP 179 - Navrhování komunikací pro cyklisty) ve smyslu zákona 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a aktuální prováděcí vyhlášky 294/2015 Sb.

- V rámci návrhu jsou prověřena a naznačena řešení v klíčových profilech (polohy řezů viz. příloha B7). Principy úprav použité v těchto klíčových profilech slouží jako vzorové pro obdobné profily jiných komunikací.

- Vybrané návrhy jsou řešeny i ve variantách. Nejvhodnější řešení je vždy uvedeno na prvním místě a označeno písmenem A (ŘEZ 1A, ŘEZ 2A atp.). Variantní řešení xB představují možná opatření, která jsou však méně účinná či vhodná, anebo poskytují menší míru ochrany. Všechny varianty představují schémata prostorově i legislativně reálných řešení, jejichž realizace je ale z různých důvodů (finanční náročnost, potřeba komplexního řešení problému parkování atp.) různě komplikovaná. V případě příznivé situace - například v případě rozsáhlejších úprav daného uličního profilu - by vždy mělo být cílem dosažení realizaci co nejblíže nabízenému řešení ve variantě A, pokud však dosud neznámé okolnosti neovlivní řešení jinak. V případě dočasných opatření (v rámci etapizace dle přílohy B9, kdy jde především o co nejrychlejší zajištění alespoň základního komfortu cyklistické dopravy) představují naopak nestavební opatření navrhovaná v méně náročných variantách řešení ideální cestu, jak tohoto cíle dosáhnout.

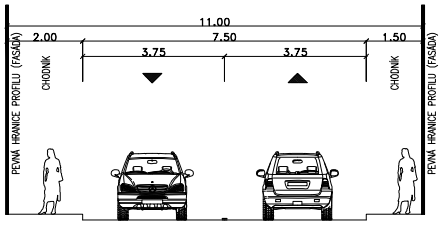
- Až na ojedinělé výjimky (využití značky cyklopiktokoridoru v protisměru cykloobousměrky) jsou graficky naznačené cyklopiktokoridory nahraditelné integračním prvkem - "cyklopruhem", který je nyní známý spíše jako víceúčelový jízdní pruh (rakouská a švýcarská legislativa) - jehož legislativní ukotvení proběhně během roku 2016.

SEZNAM PROVĚŘOVANÝCH PROFILŮ

označení uličního profilu	strana
ŘEZ 1, 1A, 1B _ TEPLICKÁ	3-4
ŘEZ 2, 2A, 2B _ TEPLICKÁ	5-6
ŘEZ 3, 3A _ ČESKOSLOVENSKÉ MLÁDEŽE	7-8
ŘEZ 4, 4A, 4B _ PRÁCE	9-10
ŘEZ 5, 5A, 5B _ PODMOKELSKÁ	11-12
ŘEZ 6, 6A, 6B _ LABSKÉ NÁBŘEŽÍ	13-14
ŘEZ 7, 7A _ NOVÝ MOST	15-16
ŘEZ 8, 8A _ ÚSTECKÁ	17-18
ŘEZ 9, 9A _ PIVOVARSKÁ A "KOZÍ DRÁHA"	19-20
ŘEZ 10, 10A, 10B _ TYRŠŮV MOST	21-22
ŘEZ 11, 11A, 11B _ TYRŠOVA	23-24
ŘEZ 12, 12A, 12B _ TYRŠOVA	25-26
ŘEZ 13, 13A, 13B _ RADNIČNÍ	27-28
ŘEZ 14, 14A, 14B _ 28. ŘÍJNA	29-30
ŘEZ 15, 15A _ LABSKÁ	31-32
ŘEZ 16, 16A _ LOUBSKÁ	33-34
ŘEZ 17, 17A _ SLÁDKOVA	35-36

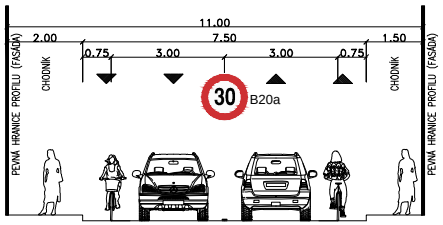
ŘEZ 1 _ TEPLICKÁ

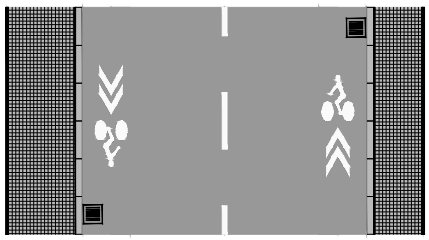
ŘEZ 1 _ Děčín – Teplická (STAV)



Problematický rychlý provoz osobních automobilů. Provoz kol legálně v jízním pruhu pro automobily a nelegálně na okolních chodnících.

ŘEZ 1A _ Děčín – Teplická (dopravní značení do současného stavu)



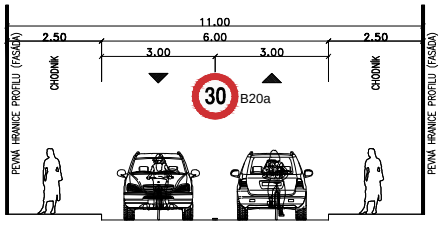


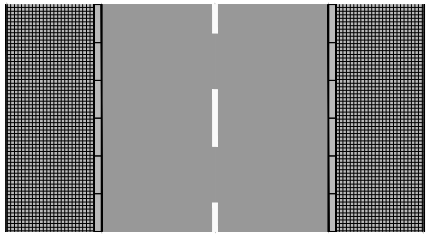
Obousměrné cyklopiktokoridory v ulici s omezenou rychlostí. Prozatímní nestavební opatření zajištěné pouze dopravním značením předcházející realizaci celkové revitalizaci čtvrti Podmokly.

VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA

VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA

ŘEZ 1B _ Děčín – Teplická (zklidněná zóna)

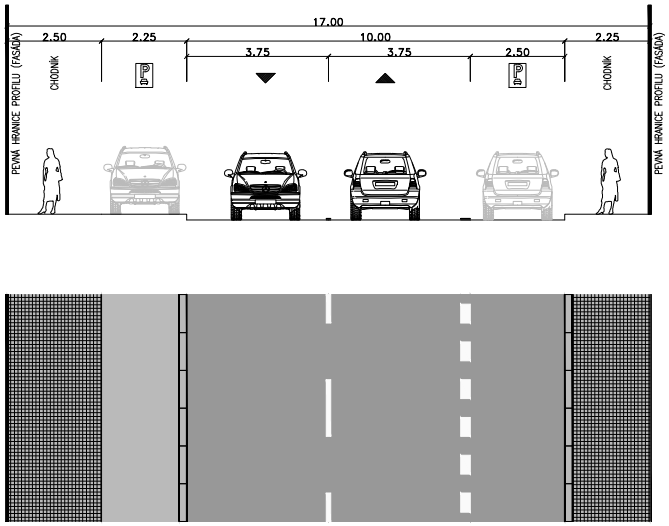




Rozšíření chodníků na úkor části šířky stávající silnice. Provoz jízdních kol v hlavním dopravním prostoru zklidněné komunikace.

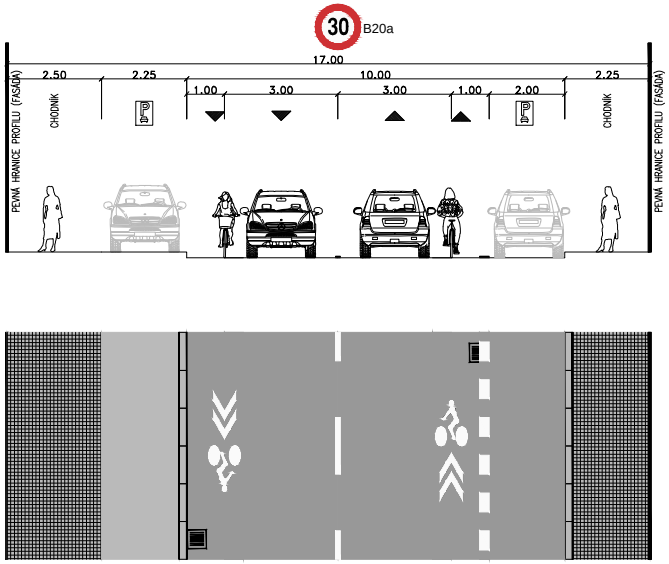
ŘEZ 2 _ TEPLICKÁ

ŘEZ 2 _ Děčín – Teplická (STAV)



Úzký obousměrný profil s provozem automobilů. Oboustranně podélné parkování. Provoz kol legálně v jízním pruhu pro automobily a nelegálně na okolních chodnících.

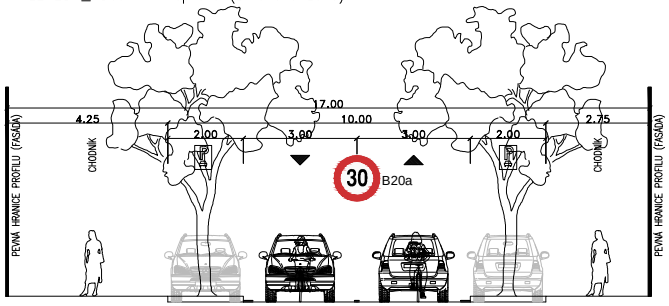
ŘEZ 2A _ Děčín – Teplická (dopravní značení do současného stavu)

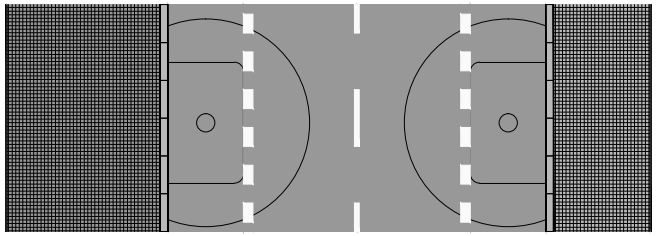


Obousměrné cyklopiktokoridory v ulici s omezenou rychlostí. Prozatímní nestavební opatření zajištěné pouze dopravním značením předcházející realizaci celkové revitalizaci čtvrti Podmokly.

VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA

ŘEZ 2B _ Děčín – Teplická (zklidněná zóna)

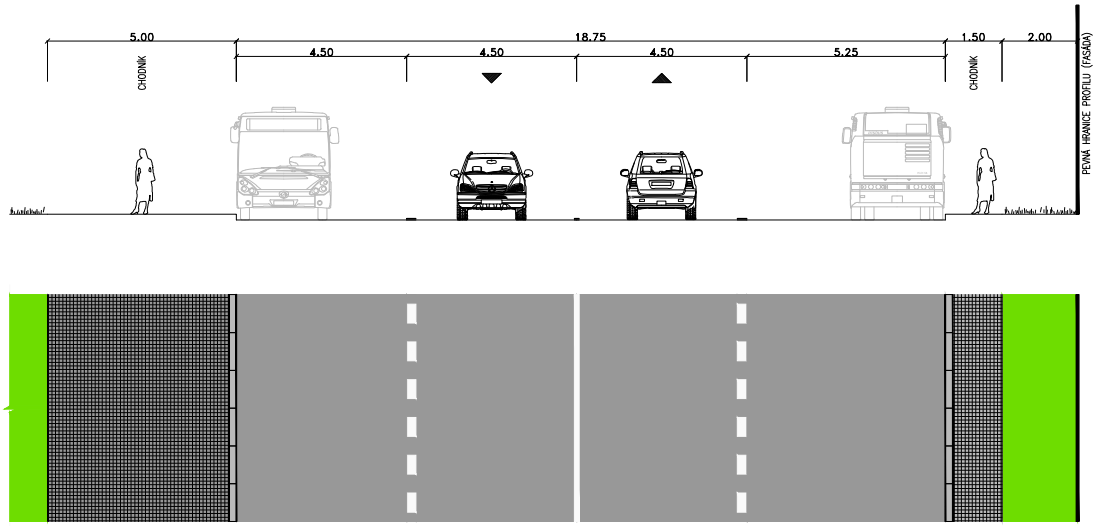




Rozšíření chodníků na úkor části šířky stávající silnice. Provoz jízdních kol v hlavním dopravním prostoru zklidněné komunikace.

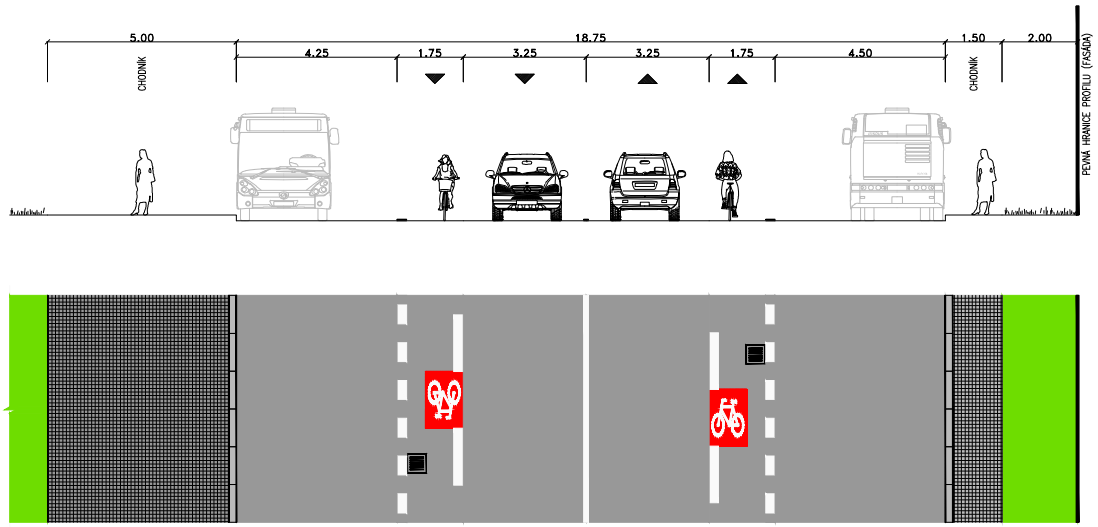
ŘEZ 3 _ ČSL MLÁDEŽE

ŘEZ 3 _ Děčín – Československé mládeže (STAV)



Široký obousměrný profil s provozem automobilů. Oboustranně zastávky autobusů. Provoz kol legálně v jízním pruhu pro automobily a nelegálně na okolních chodnících.

ŘEZ 3A _ Děčín – Československé mládeže (s cyklopruhy)



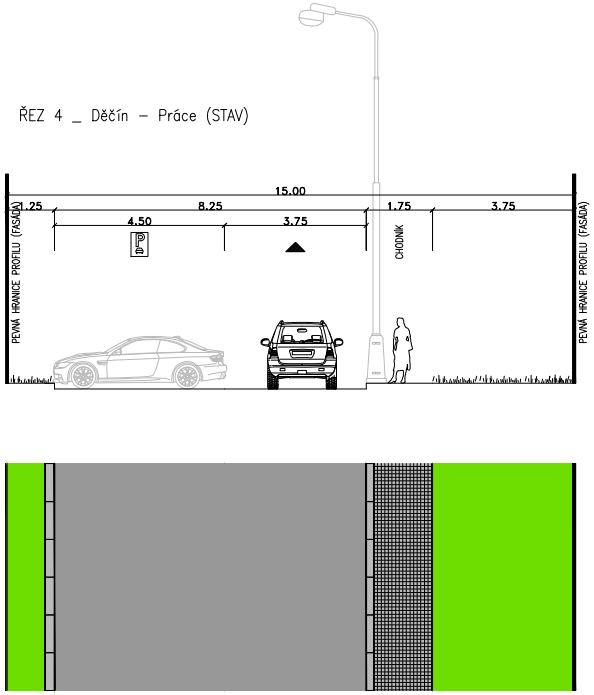
Široký obousměrný profil s provozem automobilů a vyhrazenými pruhy pro provoz jízdních kol. Oboustranně zastávky autobusů.

VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA

VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA

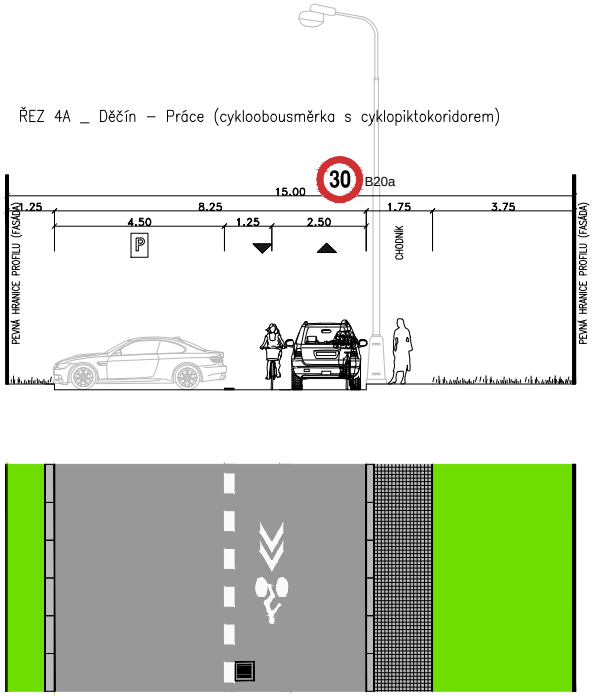
ŘEZ 4 _ PRÁCE

ŘEZ 4 _ Děčín – Práce (STAV)



Úzký jednosměrný profil s šikmým parkováním. Provoz kol legálně v jízním pruhu pro automobily a nelegálně na okolních chodnících.

ŘEZ 4A _ Děčín – Práce (cykloobousměrka s cyklopiktokoridorem)

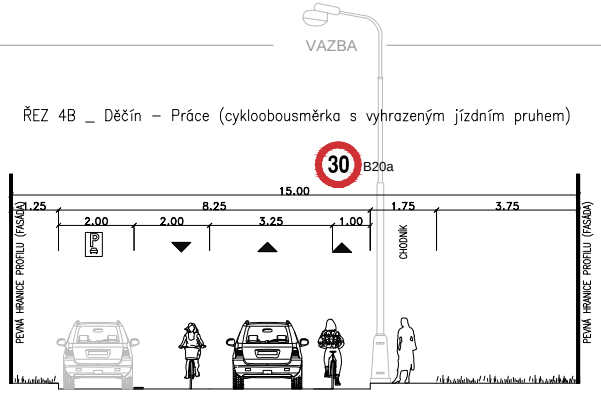


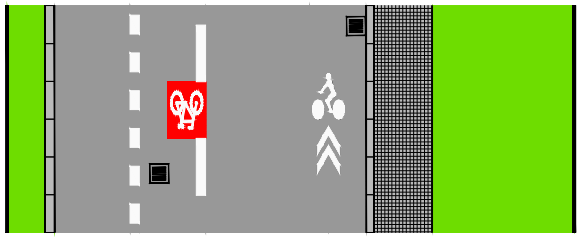
Úzký jednosměrný profil s šikmým parkováním doplněný cykloobousměrkou zvýrazněnou v celé délce profilu cyklopiktogramem. Provoz kol v jednosměrném profilu v jízdním pruhu pro automobily v režimu zklidněné komunikace.

VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA

VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA

ŘEZ 4B _ Děčín – Práce (cykloobousměrka s vyhrazeným jízdním pruhem)

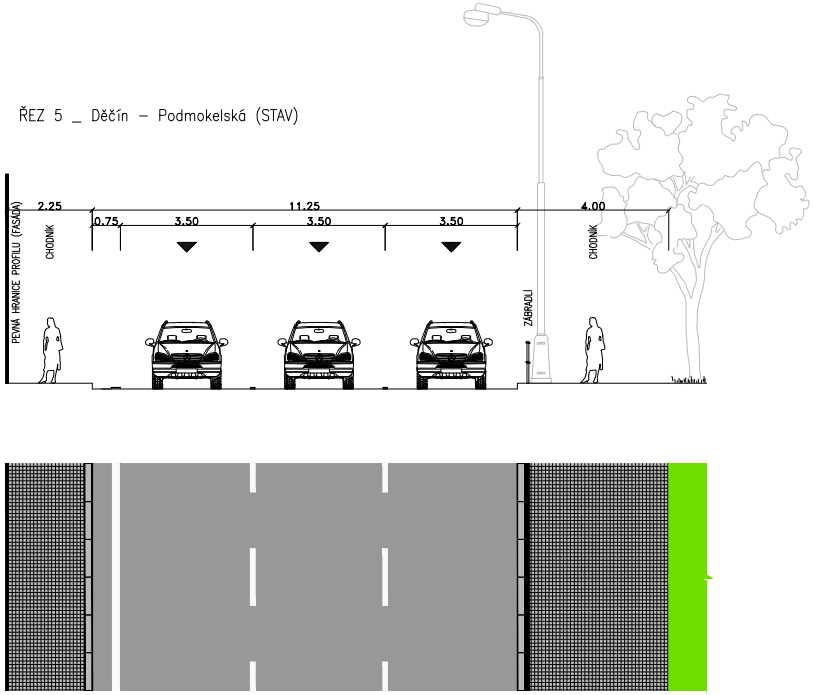




Odsunutí parkování do kapacitně rozšířeného parkoviště P+R na přilehlých pozemcích. Ponechání pouze nezbytně nutných parkovacích míst (invalidé, K+R, zásobování). Provoz kol v jednosměrném profilu v jízdním pruhu pro automobily v režimu zklidněné komunikace a v protisměru ve vyhrazeném jízdním pruhu.

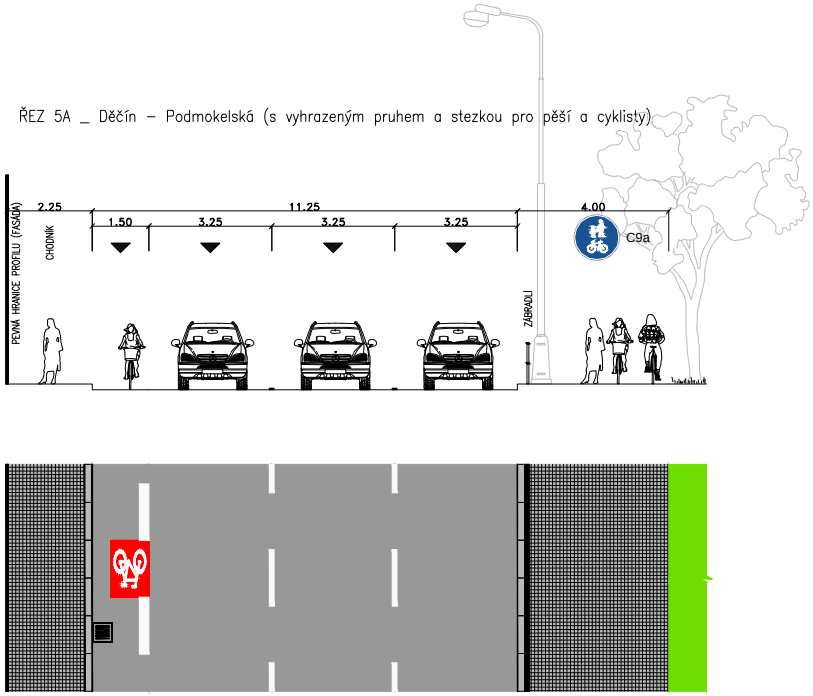
ŘEZ 5 _ PODMOKELSKÁ

ŘEZ 5 _ Děčín – Podmokelská (STAV)



Široký značně předimenzovaný profil se třemi pruhy v jednom směru. Provoz kol legálně v jízním pruhu pro automobily a nelegálně na okolních chodnících.

ŘEZ 5A _ Děčín – Podmokelská (s vyhrazeným pruhem a stezkou pro pěší a cyklisty)

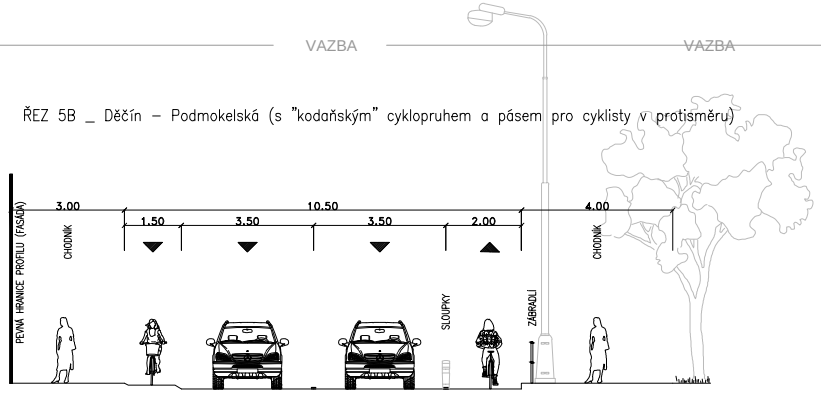


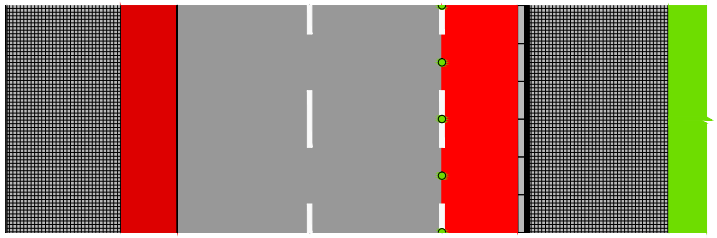
Široký značně předimenzovaný profil se třemi pruhy v jednom směru. Doplění cyklopruhu. Protisměrný provoz na stezce pro pěší a cyklisty vyznačené na stávajícím chodníku.

VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA

VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA

ŘEZ 5B _ Děčín – Podmokelská (s "kodaňským" cyklopruhem a pásem pro cyklisty v protisměru)

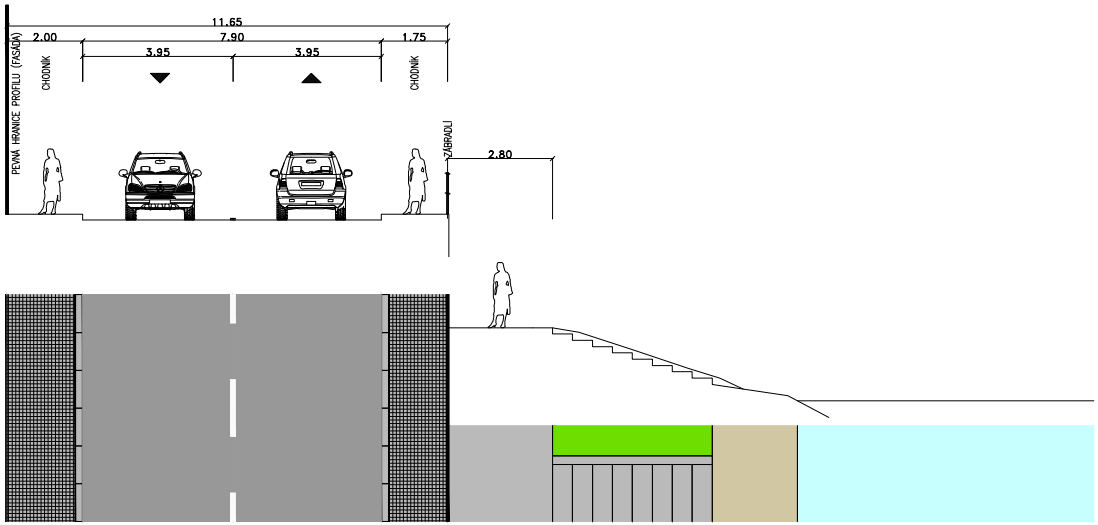




Doplnění "kodaňského" cyklopruhu úrovňově separovaného od chodníku i vozovky. Protisměrný provoz na cyklistickém pásu odděleném sloupky. Snížení počtu jízdních pruhů pro automobilovou dopravu na dva vyžavduje realizaci úprav navazujících křižovatek.

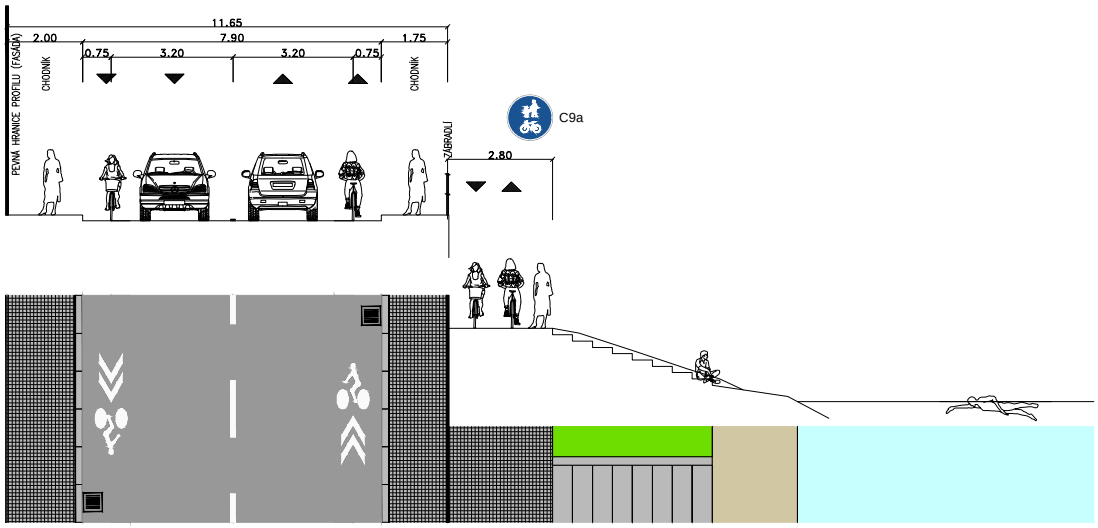
ŘEZ 6 _ LABSKÉ NÁBŘEŽÍ

ŘEZ 6 _ Děčín – Labské nábřeží (STAV)



Obousměrný provoz automobilů. Provoz kol legálně v jízním pruhu pro automobily a nelegálně na okolních chodnících.

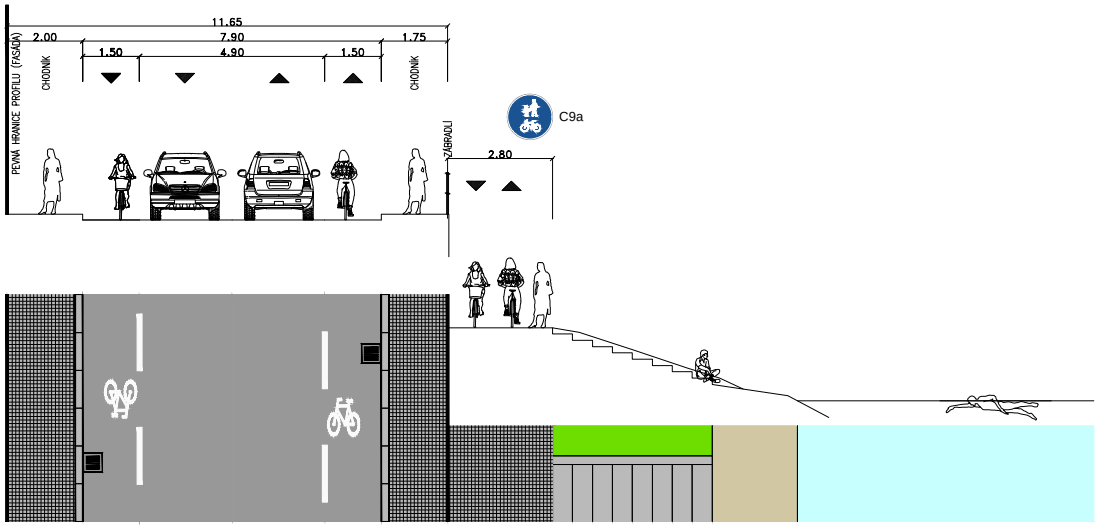
ŘEZ 6A _ Děčín – Labské nábřeží (s cyklopiktokoridory)



Provoz kol v cyklopiktokoridorech na obou stranách vozovky. Nová stezka pro pěší a cyklisty na stávající obslužné cestě na spodní části nábřeží.

VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA

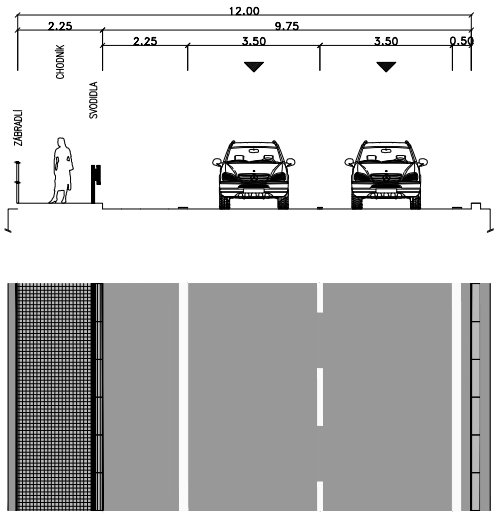
ŘEZ 6B _ Děčín – Labské nábřeží (s cyklopruhy)

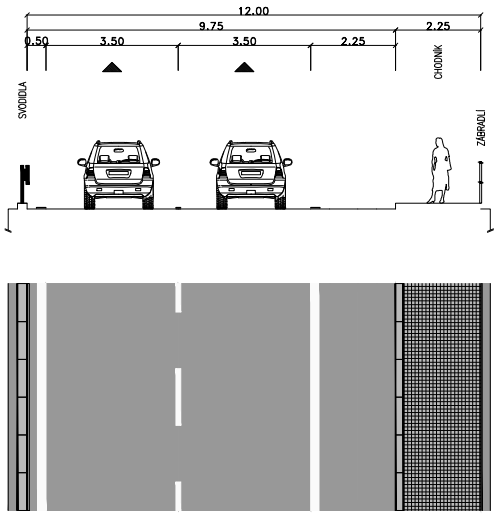


Provoz kol v cyklopruzích na obou stranách vozovky. Nová stezka pro pěší a cyklisty na stávající obslužné cestě na spodní části nábřeží.

ŘEZ 7 _ NOVÝ MOST

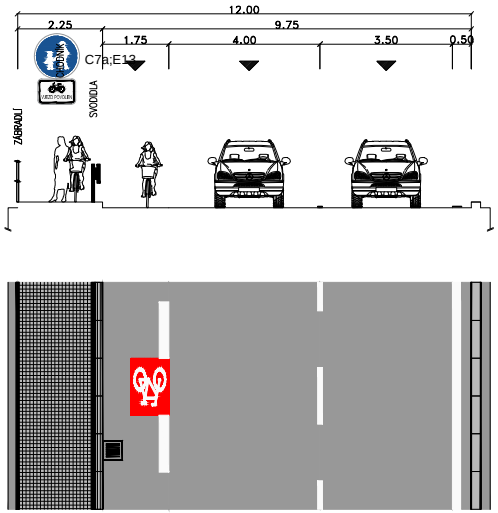
ŘEZ 7 _ Děčín – "Nový most" (STAV)

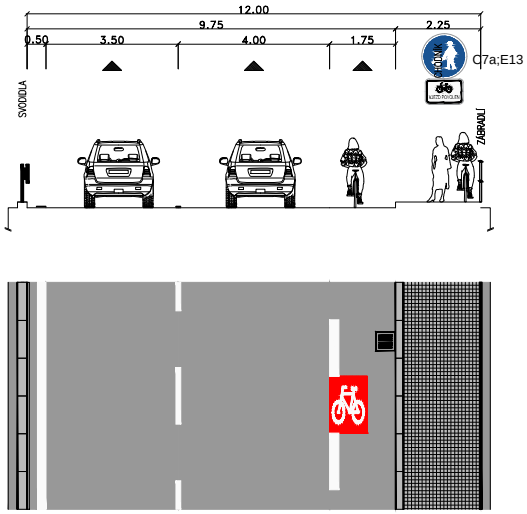




Rychlý obousměrný provoz automobilů na dvou oddělených dvouproudých tělesech s odstavným pruhem. Svodidly oddělené chodníky na vnější straně obou těles. Provoz kol legálně v jízním pruhu pro automobily a nelegálně na chodnících.

ŘEZ 7A _ Děčín – "Nový most" (varianta s cyklopruhy a povoleným vjezdem kol na chodník)





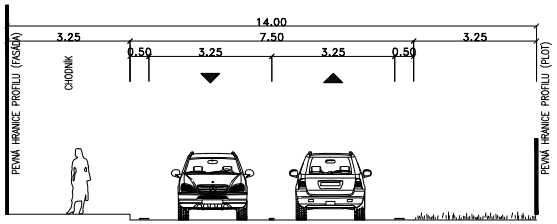
Doplnění vyhrazených jídních pruhů pro cyklisty na obě tělesa na místo stávajícího odstavného pruhu. Chodníky označeny jako stezky pro pěší s povoleným vjezdem jízdních kol.

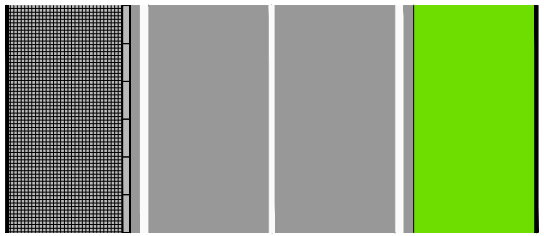
VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA

VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA

ŘEZ 8 _ ÚSTECKÁ

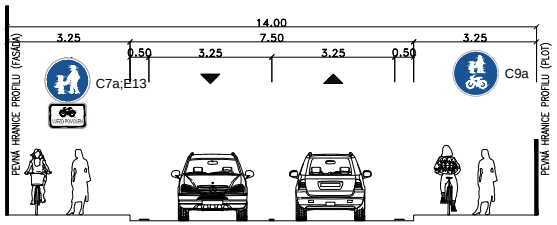
ŘEZ 8 _ Děčín – Ústecká (STAV)

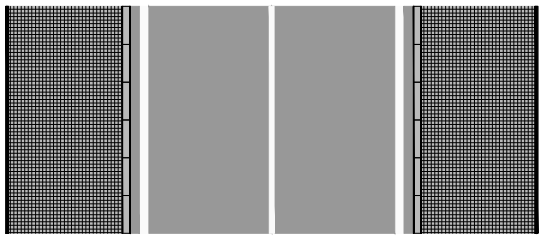




Obousměrný provoz automobilů, místy nejasně vymezené parkování v zeleném pásu podél silnice. Provoz kol legálně v jízním pruhu pro automobily a nelegálně na chodníku.

ŘEZ 8B _ Děčín – Ústecká (varianta se stezkami pro pěší a cyklisty)



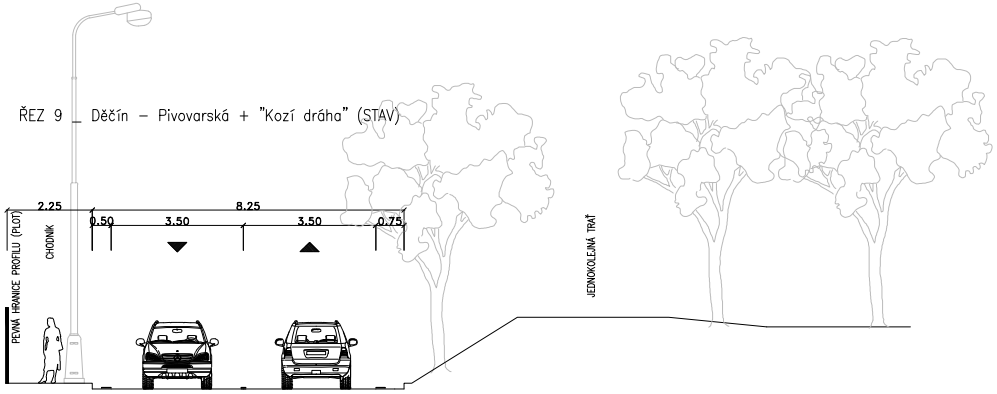


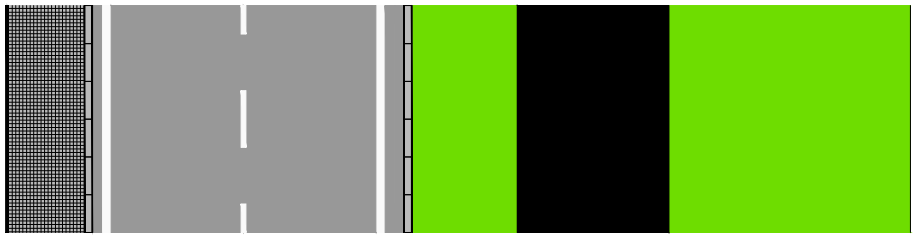
Málo využívaný chodník označen jako stezka pro pěší s povoleným vjezdem jízdních kol. Nová stezka pro pěší a cyklisty se smíšeným provozem v místě zanedbaného zeleného pásu.

VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA

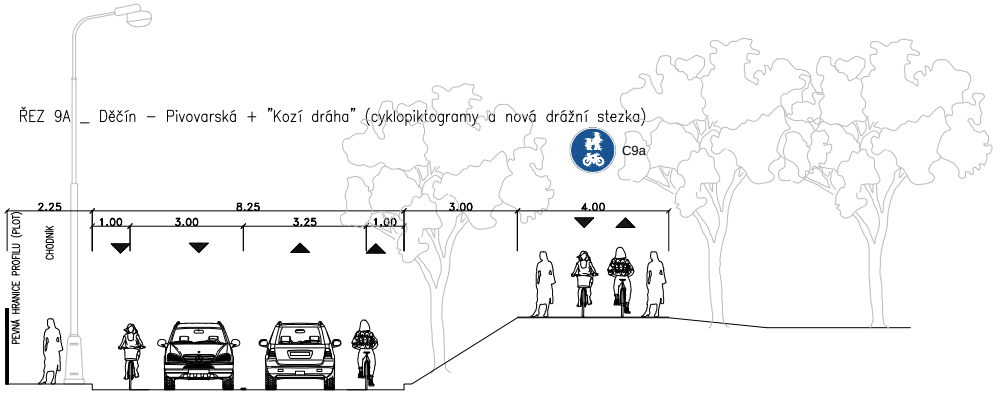
VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA

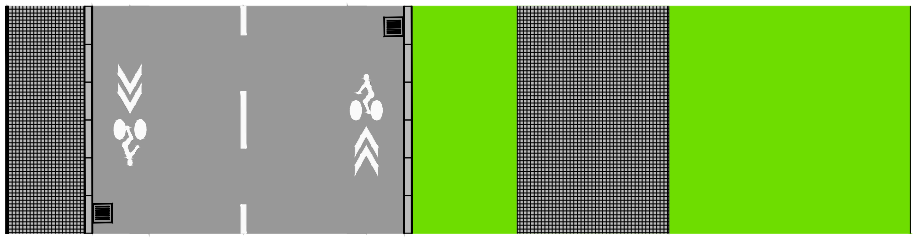
ŘEZ 9 _ PIVOVARSKÁ + "KOZÍ DRÁHA"





Obousměrný provoz automobilů v ulici Pivovarská. Provoz kol legálně v jízním pruhu pro automobily a nelegálně na chodníku. Oddělená jednokolejná trat směrem na Jílové, "Kozí dráha", na náspu.





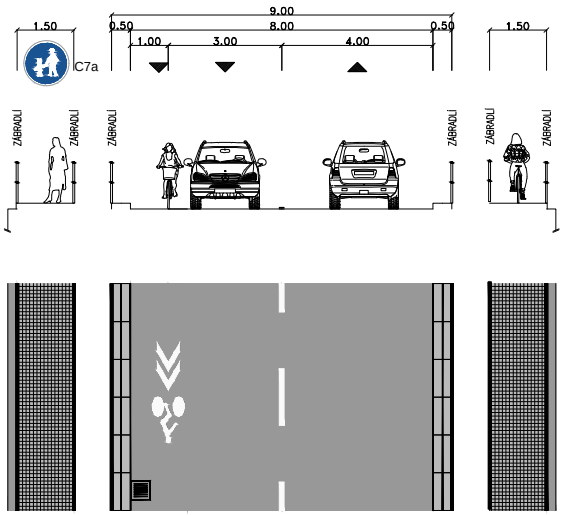
Provoz kol na cyklipiktokoridorech na obou stranách vozovky. Oddělená nová stezka pro pěší a cyklisty ve stopě dnešní trati "Kozí dráha" na náspu.

VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA

VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA

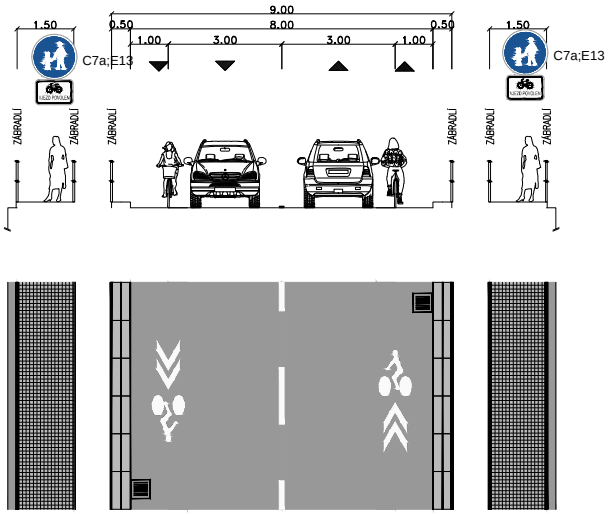
ŘEZ 10 _ TYRŠŮV MOST

ŘEZ 10 _ Děčín – Tyršův most (STAV)



Obousměrný provoz automobilů. Svodidly oddělené chodníky na vnější straně obou těles. Provoz ve směru do centra na cyklopiktokoridoru a z centra po stezce pro cyklisty vedené po chodníku. Nelegální provoz jízdních kol také v pruhu pro automobily a po chodníku směrem do centra.

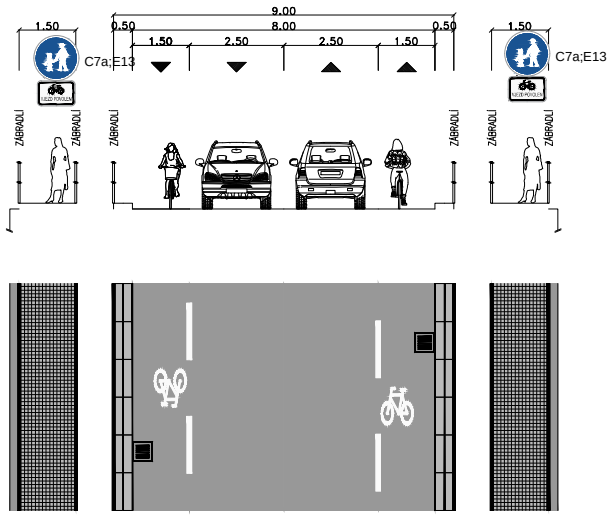
ŘEZ 10A _ Děčín – Tyršův most (cyklopiktokoridory)



Provoz kol na cyklopiktokoridorech na obou stranách vozovky a na chodnících vyznačených jako stezka pro pěší s povoleným vjezdem jízdních kol.

VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA

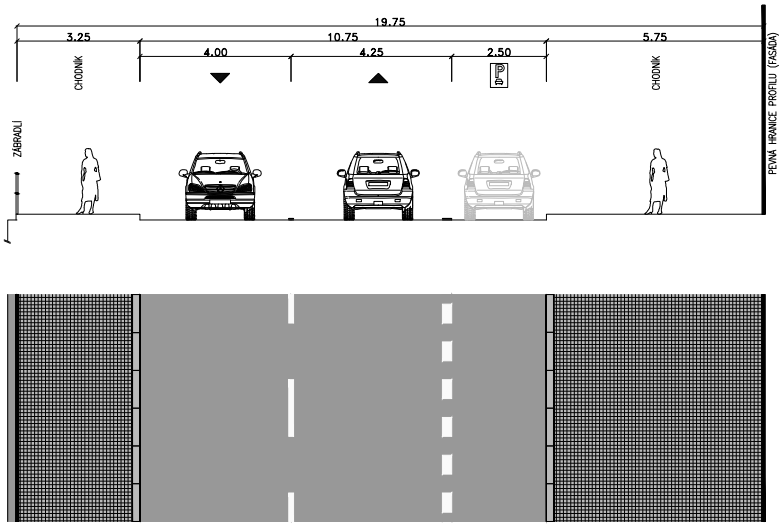
ŘEZ 10B _ Děčín – Tyršův most (cyklopruhy a povolený vjezd jízdních kol na chodník)



Provoz kol v cyklopruzích na obou stranách vozovky a na chodnících vyznačených jako stezka pro pěší s povoleným vjezdem jízdních kol.

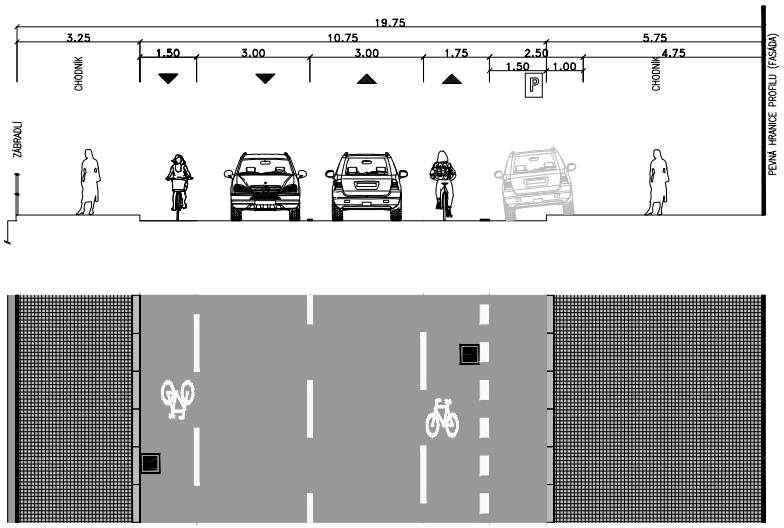
ŘEZ 11 _ TYRŠOVA

ŘEZ 11 _ Děčín – Tyršova (STAV)



Naddimenzovaný obousměrný profil s provozem automobilů. Jednostranné podélné parkování. Provoz kol legálně v jízním pruhu pro automobily a nelegálně na okolních chodnících.

ŘEZ 11A _ Děčín – Tyršova (cyklopruhy)

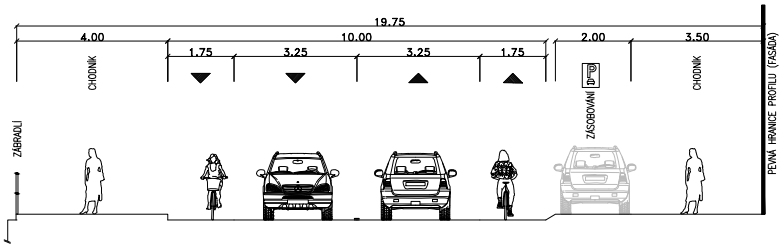


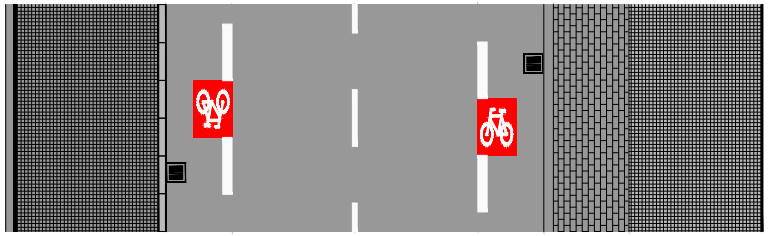
Provoz kol v cyklopruzích na obou stranách vozovky. Parkování (převážně zásobování) částečně přesunuto na chodník.

VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA

VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA

ŘEZ 11B _ Děčín – Tyršova (vymezené jízdní pruhy)

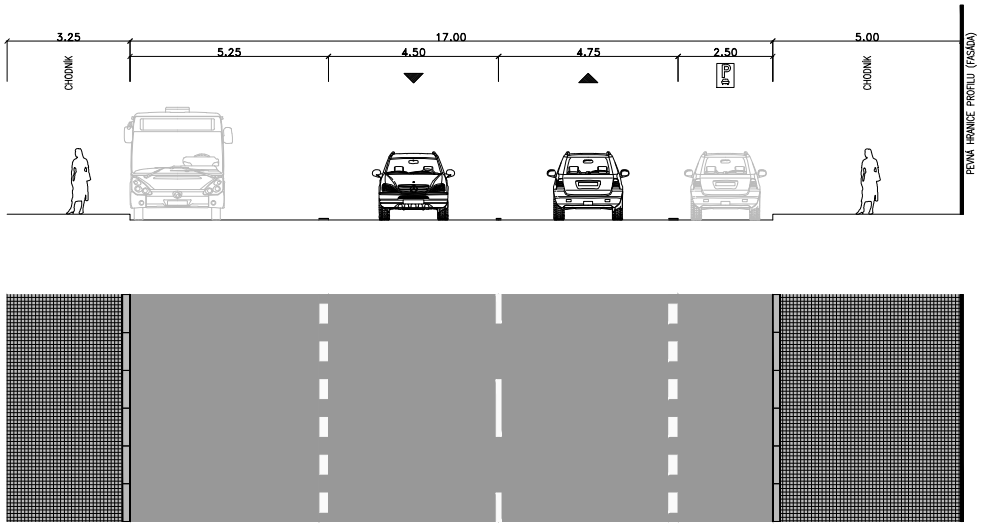




Provoz jízdních kol ve vyhrazených jízdních pruzích na obou stranách vozovky. Parkování omezeno pouze na zásobování a přesunuto mimo profil na upravený chodník.

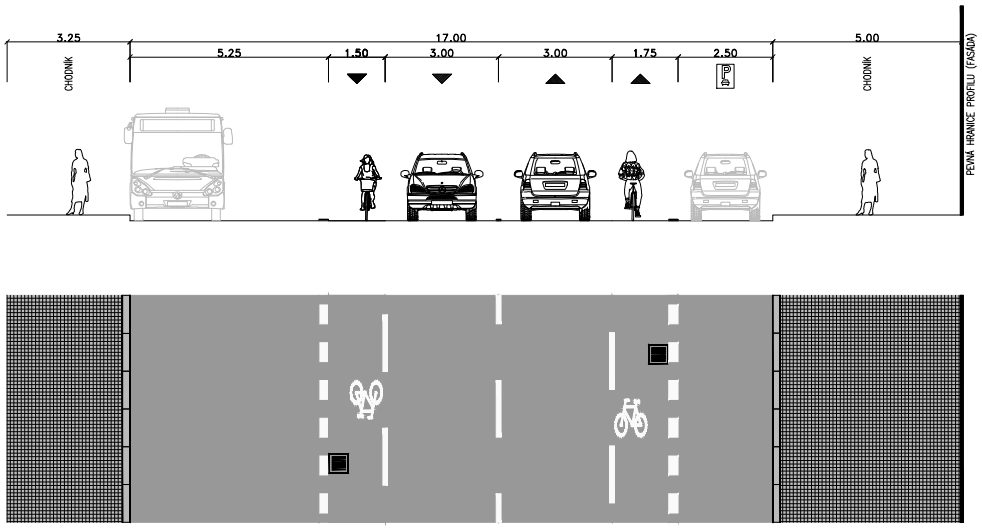
ŘEZ 12 _ TYRŠOVA

ŘEZ 12 _ Děčín – Tyršova (STAV)



Naddimenzovaný obousměrný profil s provozem automobilů. Jednostranné podélné parkování. Jednostranná předimenzovaná zastávka autobusů. Provoz kol legálně v jízním pruhu pro automobily a nelegálně na okolních chodnících.

ŘEZ 12A _ Děčín – Tyršova (cyklopruhy)

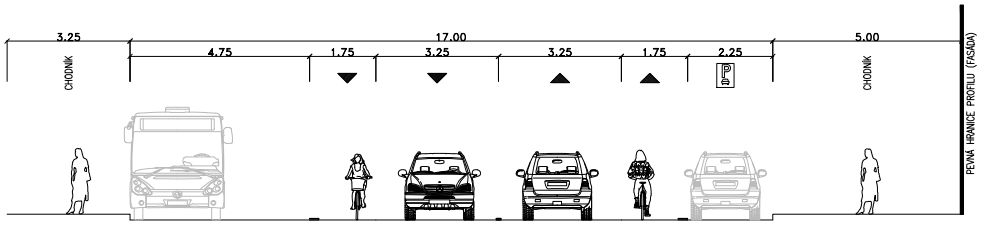


Provoz kol v cyklopruzích na obou stranách vozovky.

VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA

VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA

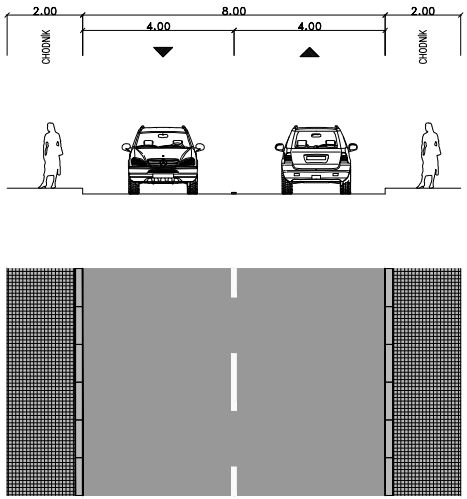
ŘEZ 12B _ Děčín – Tyršova (vyhrazené jízdní pruhy)



Mírné zúžení parkovacích míst a prostoru pro zastavování autobusů. Provoz jízdních kol ve vyhrazených jízdních pruzích na obou stranách vozovky.

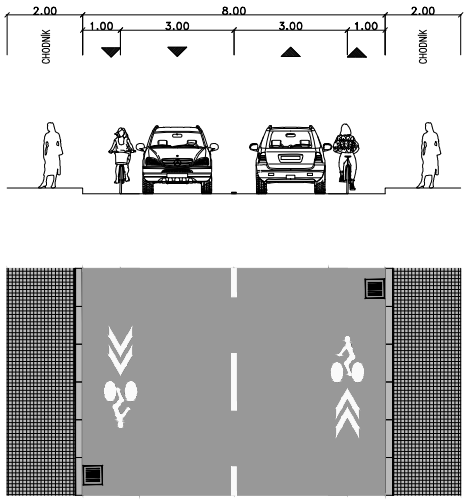
ŘEZ 13 _ RADNIČNÍ

ŘEZ 13 _ Děčín – Radniční (STAV)



Obousměrný provoz automobilů. Provoz kol legálně v jízním pruhu pro automobily a nelegálně na okolních chodnících.

ŘEZ 13A _ Děčín – Radniční (cyklopiktokoridory)

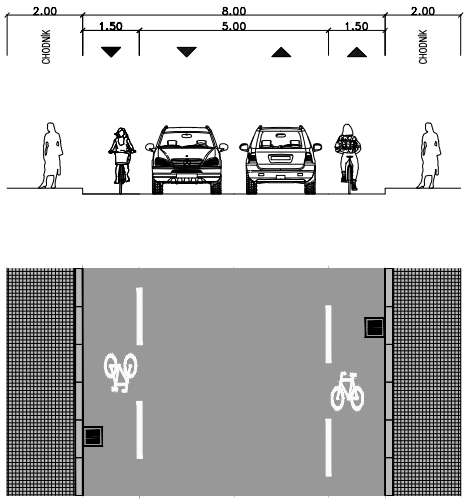


Provoz kol na cyklopiktokoridorech na obou stranách vozovky.

VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA

VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA

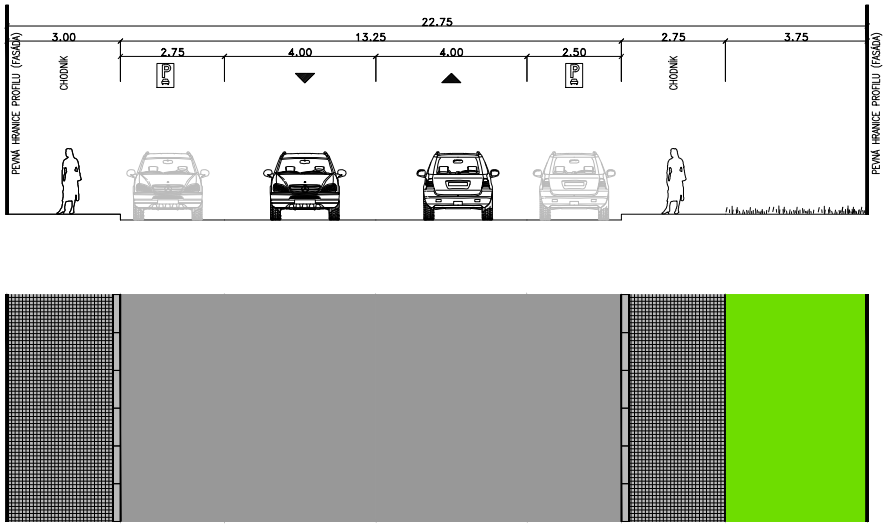
ŘEZ 13B _ Děčín – Radniční (cyklopruhy)



Provoz kol v cyklopruzích na obou stranách vozovky.

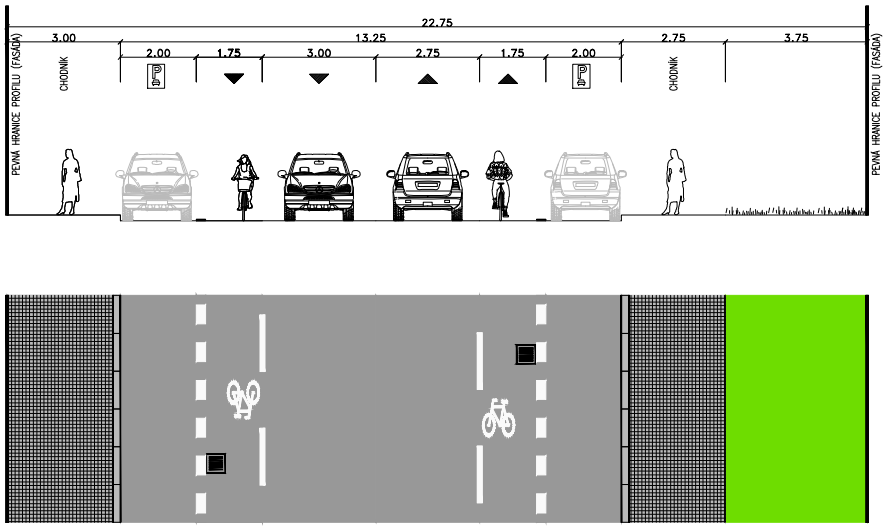
ŘEZ 14 _ 28. ŘÍJNA

ŘEZ 14 _ Děčín – 28. října (STAV)



Obousměrný provoz automobilů v předimenzovaných jízdních pruzích. Obousměrné podélné parkování. Provoz kol legálně v jízním pruhu pro automobily a nelegálně na okolních chodnících.

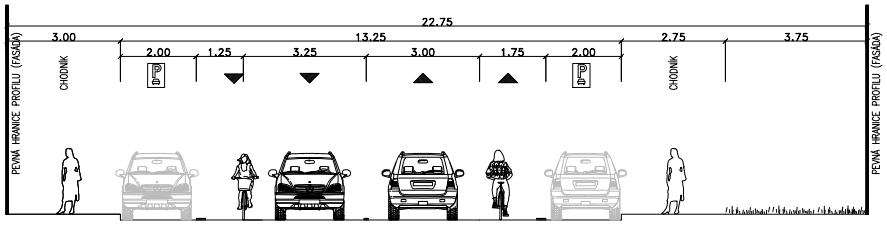
ŘEZ 14A _ Děčín – 28. října (cyklopruhy)

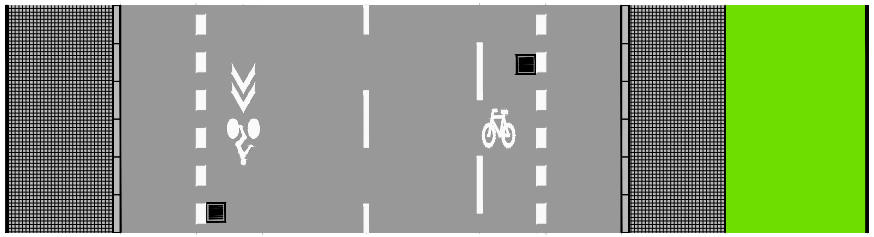


Provoz kol v cyklopruzích na obou stranách vozovky.

VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA

ŘEZ 14A _ Děčín – 28. října (s cyklopruhem a cyklopktokoridorem)

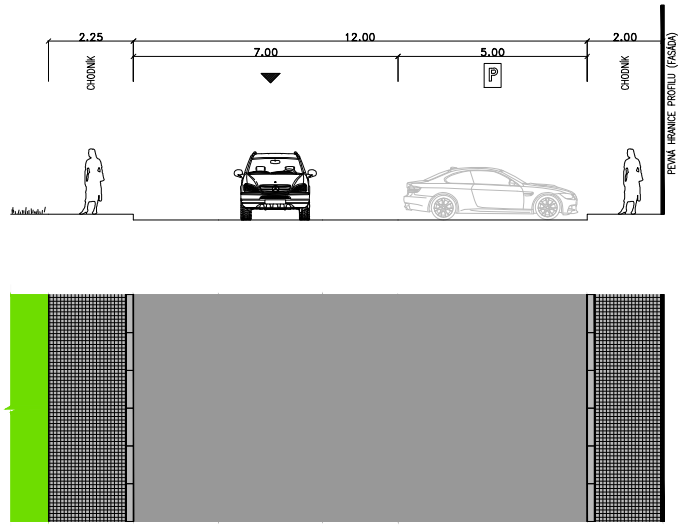




Provoz jízdních kol směrem do centra po cyklopiktokoridoru, směrem z centra pak v cyklopruhu.

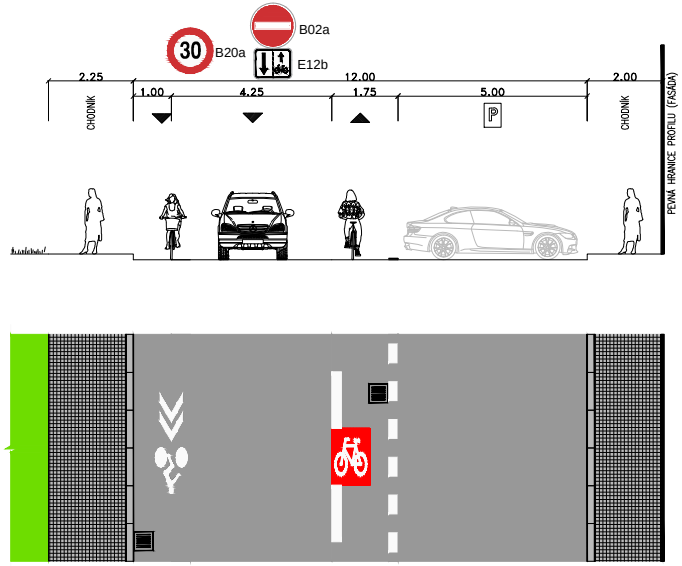
ŘEZ 15 _ LABSKÁ

ŘEZ 15 _ Děčín – Labská (STAV)



Jednosměrný provoz automobilů v předimenzovaném jízdním pruhu. Jednostranné kolmé parkování. Provoz kol legálně v jízním pruhu pro automobily a nelegálně na okolních chodnících.

ŘEZ 15A _ Děčín – Labská (cykloobousměrka s cyklopruhem a cyklopiktokoridorem)



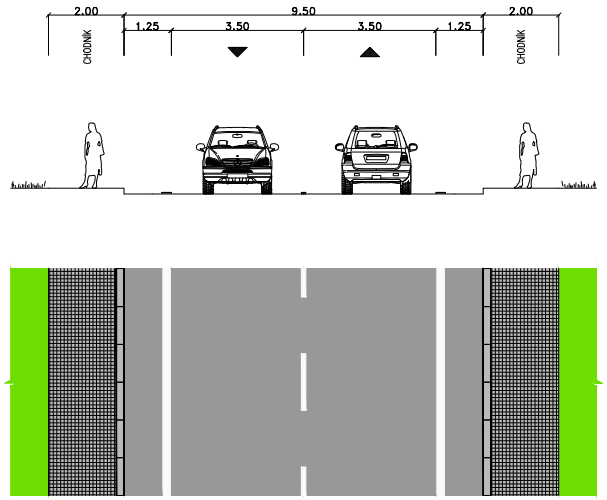
Provoz kol v jednosměrném profilu po cyklopiktokoridoru a v protisměru ve vyhrazeném jízdním pruhu.

VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA

VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA

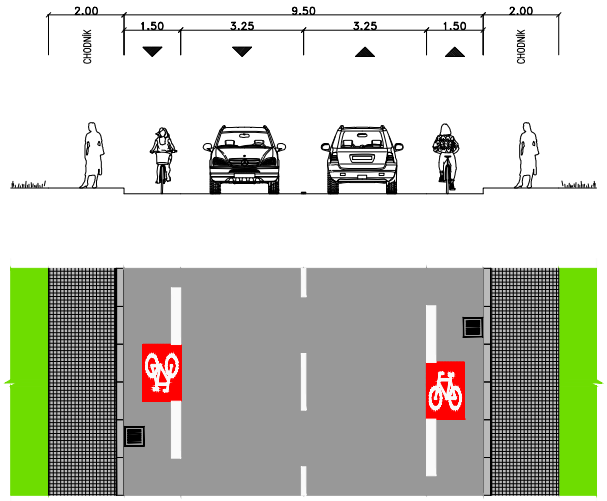
ŘEZ 16 _ LOUBSKÁ

ŘEZ 16 _ Děčín – Loubská (STAV)



Obousměrný provoz automobilů. Provoz kol legálně v jízním pruhu pro automobily a nelegálně na okolních chodnících.

ŘEZ 16A _ Děčín – Loubská (vyhrazené jízdní pruhy)



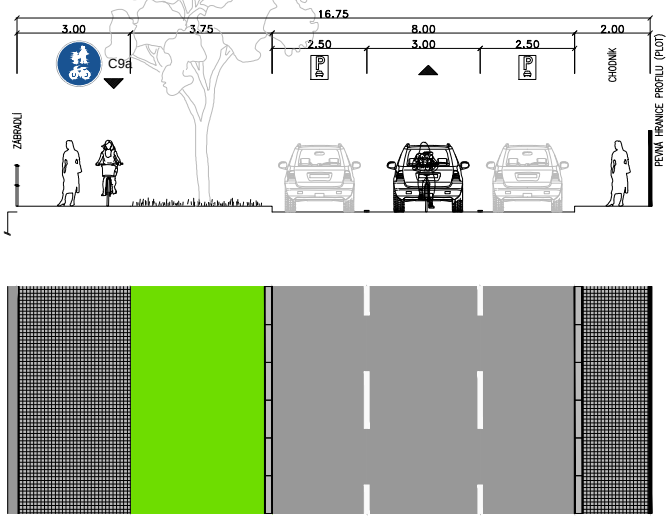
Provoz kol ve vyhrazených jízdních pruzích na obou stranách vozovky.

VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA

VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA

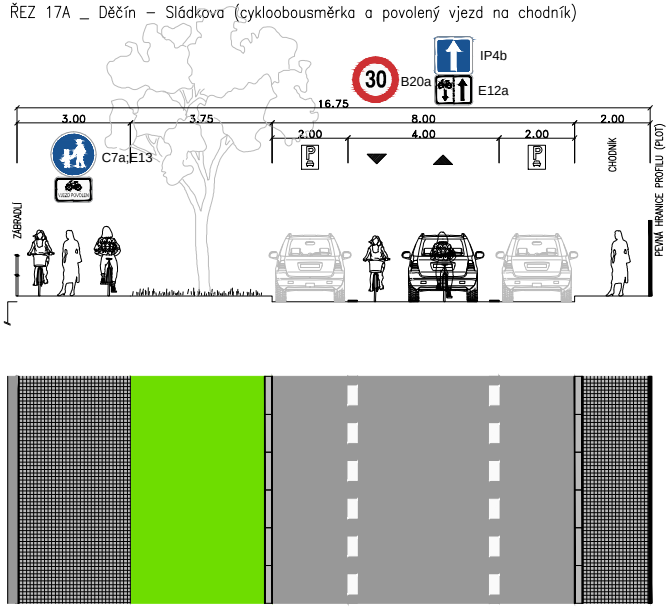
ŘEZ 17 _ SLÁDKOVA

ŘEZ 17 _ Děčín – Sládkova (STAV)



Jednosměrný provoz automobilů. Provoz kol legálně jednosměrně v jízním pruhu pro automobily a v protisměru po stezce pro pěší a cyklisty a nelegálně v protisměru po komunikaci, v protisměru po stezce pro pěší a cyklisty a po chodníku.

ŘEZ 17A _ Děčín – Sládkova (cykloobousměrka a povolený vjezd na chodník)



Zklidněná ulice s cykloobousměrkou s provozem kol v jízním pruhu pro automobily a v protisměru bez vyznačení. Po 40 metrech výhybny mezi parkujícími automobily pro bezpečný průjezd cyklisty v protisměru.
Obousměrný provoz na stezce pro pěší s povoleným vjezdem cyklistů.

VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA

VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA

VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA VAZBA

PROPOČET NÁKLADŮ ZÁSADNÍCH POLOŽEK

Součástí tabulky je stanovení nákladů za liniové stavby uvedené v první a druhé etapě (viz výkresy B09 a B10) dle aktuálních průměrných výpočtových cen. V těchto cenách jsou zahrnuté veškeré náklady na samotné opatření a související stavební objekty. Atypické soubory opatření jsou pro úplnost zahrnuty také včetně těch parametrů, které jsou snadno odvoditelné, ale vzhledem k potřebě detailního prověření daných míst není uveden odhad nákladů. Méně podstatná opatření zahrnutá ve třetí etapě také nejsou v tabulce řešena.

OBLAST	ULICE	ÚSEK (ULICE)		DÉLKA ÚSEKU [m]	NÁVRH OPATŘENÍ	ETAPA	JEDNOTKOVÁ CENA [Kč/km]	ORIENTAČNÍ CENA [Kč]	Poznámka
		začátek	konec						
N.1.01 / Podmokly – Labské nábřeží – Tyršova – Komenského nám. – Sládkova – Loubská	LABSKÉ NÁBŘEŽÍ (horní)	OK	cca polovina úseku	270	oboustranné vyhrazené jízdní pruhy	1	700 000 Kč	189 000 Kč	
	LABSKÉ NÁBŘEŽÍ (horní)	cca polovina úseku	most	260	vyhrazený jízdní pruh	1	350 000 Kč	91 000 Kč	
	LABSKÉ NÁBŘEŽÍ (horní)	cca polovina úseku	most	260	cyklopruh/cyklopiktokoridor	1	110 000 Kč	28 600 Kč	
	TYRŠŮV MOST	most	most	290	oboustranné cyklopruhy/koridory	1	220 000 Kč	63 800 Kč	
	TYRŠOVA	konec mostu	RADNIČNÍ	150	oboustranné cyklopruhy/koridory	1	220 000 Kč	33 000 Kč	
	KŘÍŽOVÁ	RADNIČNÍ	ZÁMECKÉ NÁM.	260	pěší zóna	0		- Kč	
	POHRANIČNÍ	ZÁMECKÉ NÁM.	přechod	100	pěší zóna	1		- Kč	
	BOŽENY NĚMCOVÉ	přechod	náměstí	50	pěší zóna	1		- Kč	
	KOMENSKÉHO NÁMĚSTÍ	náměstí	náměstí	140	pěší zóna	1		- Kč	
	SLÁDKOVA	náměstí	ČSL. ARMÁDY	230	společně ZÓNA 30, stezka pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol (C7 + E13)	1		- Kč	
	ČESKOSLOVENSKÉ ARMÁDY	SLÁDKOVA	WOLKEROVA	110	společně ZÓNA 30	1		- Kč	
	ČESKOSLOVENSKÉ ARMÁDY	SLÁDKOVA	28.ŘÍJNA	140	oboustranné cyklopruhy/koridory	1	220 000 Kč	30 800 Kč	
	SLÁDKOVA	ČSL. ARMÁDY	LOUBSKÁ	180	oboustranné cyklopruhy/koridory	1	220 000 Kč	39 600 Kč	
	LOUBSKÁ	ČSL. ARMÁDY	v úrovni zříceniny	300	oboustranné vyhrazené jízdní pruhy	1	350 000 Kč	105 000 Kč	
N.1.02 / Radniční – Masarykovo nám. – 28. října – Labská	RADNIČNÍ	TYRŠOVA	náměstí	70	oboustranné cyklopruhy/koridory	1	220 000 Kč	15 400 Kč	
	MASARYKOVO NÁMĚSTÍ	RADNIČNÍ	28.ŘÍJNA	120	oboustranné cyklopruhy/koridory	1	220 000 Kč	26 400 Kč	
	28. ŘÍJNA	náměstí	OK	90	oboustranné cyklopruhy/koridory	1	220 000 Kč	19 800 Kč	
	28. ŘÍJNA	OK	ČSL. ARMÁDY	200	cyklopruh/cyklopiktokoridor	1	110 000 Kč	22 000 Kč	
	28. ŘÍJNA	OK	ČSL. ARMÁDY	200	vyhrazený jízdní pruh	1	350 000 Kč	70 000 Kč	
	28. ŘÍJNA	ČSL. ARMÁDY	LABSKÁ	250	cyklopruh/cyklopiktokoridor	1	110 000 Kč	27 500 Kč	
	28. ŘÍJNA	ČSL. ARMÁDY	LABSKÁ	250	vyhrazený jízdní pruh	1	350 000 Kč	87 500 Kč	
	LABSKÁ	28. ŘÍJNA	SLÁDKOVA	70	vyhrazený jízdní pruh	1	350 000 Kč	24 500 Kč	
S.1.01 / stezka Oblouková – U Starého mostu	stezka podél Ploučnice	OBLOUKOVÁ	podjezd pod Litoměřickou	400	stezka pro chodce a cyklisty	1	5 000 000 Kč	2 000 000 Kč	
	PLOUČNICKÁ	podjezd pod Litoměřickou	Starý most	120	společně ZÓNA 30	1		- Kč	
/ úpravy v ulici Hankova	HANKOVA	PODMOKELSKÁ	UHELNÁ	120	oboustranné cyklopruhy/koridory	1	220 000 Kč	26 400 Kč	
	HANKOVA	PODMOKELSKÁ	UHELNÁ	120	stezka pro chodce a cyklisty	1	5 000 000 Kč	600 000 Kč	
	HANKOVA	UHELNÁ	OK	220	oboustranné cyklopruhy/koridory	1	220 000 Kč	48 400 Kč	

OBLAST	ULICE	ÚSEK (ULICE)		DÉLKA ÚSEKU [m]	NÁVRH OPATŘENÍ	ETAPA	JEDNOTKOVÁ CENA [Kč/km]	ORIENTAČNÍ CENA [Kč]	Poznámka
		začátek	konec						
S.1.02	HANKOVA	PODMOKELSKÁ	OK	340	stezka pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol (C7 + E13)	1		- Kč	
S.1.03 / DZ a drobné stavební úpravy Teplická	TEPLICKÁ	PIVOVARSKÁ	RUDOLFOVA	2700	stezka pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol (C7 + E13)	1		- Kč	pouze přeznačení chodníků, odstranění dílčích bariér
	TEPLICKÁ	RUDOLFOVA	NA PĚŠINĚ	940	stezka pro chodce a cyklisty	1		- Kč	pouze přeznačení chodníků, odstranění dílčích bariér
	TEPLICKÁ	NA PĚŠINĚ	hranice obce	210	stezka pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol (C7 + E13)	1		- Kč	pouze přeznačení chodníků, odstranění dílčích bariér
S.1.04 / úprava cesty Kosmonautů – KČT 15	lesní cesta	KOSMONAUTŮ	KČT 15	130	zpevněná cesta pro pěší	1		- Kč	pouze zlepšení podmínek pro provoz, ovšem bez parametrů standardní stezky pro cyklisty
S.1.05 / lávka podél železničního mostu	-	-	-		-	1		- Kč	detailní rozpočet viz. již připravený projekt „Lávka pro pěší a cyklisty na žel. Mostě přes Labe, Děčín“
S.1.06 / Nový most	NOVÝ MOST	OK PĚTIMOSTÍ	sjezdová rampa nad benzinovou stanicí	860	oboustranné vyhrazené jízdní pruhy	1	220 000 Kč	189 200 Kč	
	NOVÝ MOST	nájezdové rampy na levém břehu	nájezdové rampy na pravém břehu		oboustranné zpřístupnění chodníků i pro cyklisty	1		- Kč	jedná se pouze o úpravu svislého značení a některých nájezdů na obruby
N.2.01 / Fügnerova – Oblouková – Provaznická	FÜGNEROVA	ZÁMECKÉ NÁM.	2. POLSKÉ ARMÁDY	100	cyklopruh/cyklopiktokoridor, ZÓNA 30	2	110 000 Kč	11 000 Kč	
	FÜGNEROVA	2. POLSKÉ ARMÁDY	17. LISTOPADU	360	cyklopruh/cyklopiktokoridor, ZÓNA 30	2	110 000 Kč	39 600 Kč	
	PROVAZNICKÁ	FÜGNEROVA	OBLOUKOVÁ	140	pěší/obytná zóna	2		- Kč	
	OBLOUKOVÁ	PROVAZNICKÁ	VE VILÁCH	340	oboustranné cyklopruhy/koridory	2	220 000 Kč	26 400 Kč	
	OBLOUKOVÁ	VE VILÁCH	ROUDNICKÁ	590	oboustranné cyklopruhy/koridory	2	220 000 Kč	26 400 Kč	
N.2.02 / Dělnická – Želenická	DĚLNICKÁ	ÚSTECKÁ	ŽELENICKÁ	420	cyklopruh/cyklopiktokoridor	2	110 000 Kč	46 200 Kč	
	ŽELENICKÁ	DĚLNICKÁ	ŠKOLNÍ	200	cyklopruh/cyklopiktokoridor	2	110 000 Kč	22 000 Kč	
	ŽELENICKÁ	ŠKOLNÍ	VILSNICKÁ	660	oboustranné cyklopruhy/koridory	2	220 000 Kč	145 200 Kč	
N.2.03 / Pohraniční – Myslbekova - Kamenická	POHRANIČNÍ	OK	MYSLBEKOVA	260	oboustranné cyklopruhy/koridory	2	220 000 Kč	57 200 Kč	
	MYSLBEKOVA	POHRANIČNÍ	OK	130	oboustranné cyklopruhy/koridory	2	220 000 Kč	28 600 Kč	
	KAMENICKÁ	OK	ELIŠKY KRÁSNOHORSKÉ	460	oboustranné cyklopruhy/koridory	2	220 000 Kč	101 200 Kč	
N.2.04 / Sofijská - Ruská - Podmokelská	SOFIJSKÁ	REVOLUČNÍ NÁM.	OK	110	společně ZÓNA 30	2		- Kč	
	RUSKÁ	OK	OK	180	oboustranné cyklopruhy/koridory	2	220 000 Kč	39 600 Kč	
	PODMOKELSKÁ	REVOLUČNÍ NÁM.	RUSKÁ	110	oboustranné cyklopruhy/koridory	2	220 000 Kč	24 200 Kč	
	PODMOKELSKÁ	RUSKÁ	BEZRUČOVA	100	cyklopruh/cyklopiktokoridor	2	110 000 Kč	11 000 Kč	
	PODMOKELSKÁ	RUSKÁ	BEZRUČOVA	100	vyhrazený jízdní pruh	2	350 000 Kč	35 000 Kč	
	PODMOKELSKÁ	BEZRUČOVA	ČSL. MLÁDEŽE	170	stezka pro chodce a cyklisty	2		- Kč	pouze přeznačení chodníků, odstranění dílčích bariér
	PODMOKELSKÁ	BEZRUČOVA	ČSL. MLÁDEŽE	170	vyhrazený jízdní pruh	2	350 000 Kč	59 500 Kč	
Labem	stezka mezi ul. PRAŽSKÁ a KOSTELNÍ	KOSTELNÍ	PRAŽSKÁ	50	stezka pro chodce a cyklisty	2	5 000 000 Kč	250 000 Kč	
	VÍTĚZSTVÍ	vjezd do elektrárny	TOVÁRNÍ	310	stezka pro chodce a cyklisty	2	5 000 000 Kč	1 550 000 Kč	
	VÍTĚZSTVÍ	vjezd do elektrárny	TOVÁRNÍ	310	cyklopruh/cyklopiktokoridor	2	110 000 Kč	34 100 Kč	

OBLAST	ULICE	ÚSEK (ULICE)		DÉLKA ÚSEKU [m]	NÁVRH OPATŘENÍ	ETAPA	JEDNOTKOVÁ CENA [Kč/km]	ORIENTAČNÍ CENA [Kč]	Poznámka
		začátek	konec						
N.2.05 / Boletice nad	VÍTĚZSTVÍ	TOVÁRNÍ	STUDNIČNÍ	80	oboustranné vyhrazené jízdní pruhy	2	700 000 Kč	56 000 Kč	
	VÍTĚZSTVÍ	TOVÁRNÍ	STUDNIČNÍ	80	stezka pro chodce a cyklisty	2	5 000 000 Kč	400 000 Kč	
	VÍTĚZSTVÍ	STUDNIČNÍ	SPOJENCŮ	300	cyklopruh/cyklopiktokoridor	2	110 000 Kč	33 000 Kč	
	VÍTĚZSTVÍ	STUDNIČNÍ	SPOJENCŮ	300	stezka pro chodce a cyklisty	2	5 000 000 Kč	1 500 000 Kč	
	VÍTĚZSTVÍ	SPOJENCŮ	ZA ZASTÁVKOU	730	stezka pro chodce a cyklisty	2	5 000 000 Kč	3 650 000 Kč	
	TOVÁRNÍ	VÍTĚZSTVÍ	železniční trať	190	ZÓNA 30	2		- Kč	
	ZA ZASTÁVKOU	VÍTĚZSTVÍ	cesta na SZ od trati	160	zákaz vjezdu motorových vozidel	2		- Kč	
N.2.06 / Fügnerova – 17.listopadu	FÜGNEROVA	ZÁMECKÉ NÁM.	2. POLSKÉ ARMÁDY	110	společně ZÓNA 30	2		- Kč	
	FÜGNEROVA	ZÁMECKÉ NÁM.	2. POLSKÉ ARMÁDY	110	cyklopruh/cyklopiktokoridor	2	110 000 Kč	12 100 Kč	
	FÜGNEROVA	2. POLSKÉ ARMÁDY	17. LISTOPADU	330	společně ZÓNA 30	2		- Kč	
	FÜGNEROVA	2. POLSKÉ ARMÁDY	17. LISTOPADU	330	cyklopruh/cyklopiktokoridor	2	110 000 Kč	36 300 Kč	
N.2.07 / 2. p. Armády – Oblouková	2. POLSKÉ ARMÁDY	2. POLSKÉ ARMÁDY	PROVAZNICKÁ	60	oboustranné cyklopruhy/koridory	2	220 000 Kč	13 200 Kč	
	PROVAZNICKÁ	2. POLSKÉ ARMÁDY	OBLOUKOVÁ	230	oboustranné cyklopruhy/koridory	2	220 000 Kč	50 600 Kč	
S.2.01 / stezka podél ul. Předmostí	PŘEDMOSTÍ	LABSKÉ NÁBŘEŽÍ	ÚSTECKÁ	810	stezka pro chodce a cyklisty	2		- Kč	pouze přeznačení chodníků, odstranění dílčích bariér
S.2.02 / stezka a podjezd pod viaduktem mezi Labské nábř. a Podmokly	PRÁCE	OK v ul. LABSKÉ NÁBŘEŽÍ	propustek ve viaduktu	200	stezka pro chodce a cyklisty	2		- Kč	pouze přeznačení chodníků, odstranění dílčích bariér
S.2.03 / ul. Ústecká	ÚSTECKÁ	PŘEDMOSTÍ	VODNÍ	90	stezka pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol (C7 + E13)	2		- Kč	pouze přeznačení chodníků, odstranění dílčích bariér
	ÚSTECKÁ	VODNÍ	ÚSTECKÁ 826/34	590	stezka pro chodce a cyklisty	2	5 000 000 Kč	2 950 000 Kč	
	ÚSTECKÁ	ÚSTECKÁ 826/34	NA PÍSKÁCH	70	stezka pro chodce a cyklisty	2	5 000 000 Kč	350 000 Kč	
	ÚSTECKÁ	NA PÍSKÁCH	OBCHODNÍ	250	stezka pro chodce a cyklisty	2	5 000 000 Kč	1 250 000 Kč	
S.2.04 / nová drážní stezka "Kozí dráha"	drážní těleso	POŠTOVNÍ	hranice obce	4450	stezka pro chodce a cyklisty	2		- Kč	rozpočet je třeba stanovit na základě komplexního posouzení celého projektu (včetně sejmutí železničního svršku atp.)
S.2.05 / stezka podél ul. 2.polské armády	2. POLSKÉ ARMÁDY	17.LISTOPADU	PROVAZNICKÁ	429	oboustranné cyklopruhy/koridory	2	220 000 Kč	94 380 Kč	
	stezka podél železnice	2. POLSKÉ ARMÁDY	stezka pod Mariánskou loukou	200	stezka pro chodce a cyklisty	2	5 000 000 Kč	1 000 000 Kč	
S.2.06 / stezka Nové Město – Ludvíkovice	lesní cesta	LUŽICKÁ	KAMENICKÁ	1530	částečně zpevněná lesní cesta	2		- Kč	lokální úpravy – odstranění zásadních bariér, značení
7 / Labské (náplavka)	cesta u vody pod Labským nábřežím	LABSKÉ NÁBŘEŽÍ	podjezd pod Tyršovým mostem	680	stezka pro chodce a cyklisty	2	5 000 000 Kč	3 400 000 Kč	
	zpevněná plocha pod Tyršovým mostem	podjezd pod Tyršovým mostem	cesta pod nábřežím	90	společný provoz	2		- Kč	pouze úpravy značení

OBLAST	ULICE	ÚSEK (ULICE)		DÉLKA ÚSEKU [m]	NÁVRH OPATŘENÍ	ETAPA	JEDNOTKOVÁ CENA [Kč/km]	ORIENTAČNÍ CENA [Kč]	Poznámka
		začátek	konec						
S.2.07 nábřeží	cesta u vody pod Labským nábřežím	-	-	250	stezka pro chodce a cyklisty	2	5 000 000 Kč	1 250 000 Kč	
	cesta v záplavové zóně	-	-	700	stezka pro chodce a cyklisty	2	5 000 000 Kč	3 500 000 Kč	
S.2.08 / stezka „Břeh Labe"	cesta v záplavové zóně	-	-	380	stezka pro chodce a cyklisty	2	5 000 000 Kč	1 900 000 Kč	
S.2.09 / stezky a úpravy profilů Boletice	VÍTĚZSTVÍ	ZA ZASTÁVKOU	JANÁČKOVA	1500	stezka pro chodce a cyklisty	2	5 000 000 Kč	7 500 000 Kč	
	VÍTĚZSTVÍ	SPOJENCŮ	STUDNIČNÍ	300	cyklopruh/cyklopiktokoridor	2	110 000 Kč	33 000 Kč	
	VÍTĚZSTVÍ	STUDNIČNÍ	TOVÁRNÍ	80	oboustranné vyhrazené jízdní pruhy	2	700 000 Kč	56 000 Kč	
	VÍTĚZSTVÍ	TOVÁRNÍ	JANÁČKOVA	410	cyklopruh/cyklopiktokoridor	2	110 000 Kč	45 100 Kč	
	ČSL. PARTYZÁNŮ	KOSTELNÍ	VÍTĚZSTVÍ	450	stezka pro chodce a cyklisty	2	5 000 000 Kč	2 250 000 Kč	

cena ETAPA 1:	**3 737 900 Kč**
cena ETAPA 2:	**31 586 880 Kč**
CENA CELKEM:	**35 324 780 Kč**

ozn. opatření	opatření	jednotka	cca cena za jednotku	cena pro výpočet [Kč/km]	poznámka
1	stezka s asfaltovým povrchem (š. 3m)	km	**4 až 6,8 mil. Kč**	5000000	cena je bez zařízení a příslušenství komunikace (náspy, zářezy, přesuny hmot, ochranná zařízení, dopravní značení) / průměrná ceny stezky v rovinatém terénu se pohybuje kolem 6,8 mil za km délky stezky (zdroj:SFDI, cyklostrategie.cz)
2	Cyklopiktokoridor / cyklopruh	km, 1 směr	**od 110 000 Kč**	110000	ceny pro rok 2016, cyklopruh zatím pouze předpoklad
3	vyhrazený jízdní pruh - posuny čar, rozsáhlejší červené podbarvení	km, 1 směr	**Od 350 000 Kč**	350000	ceny pro rok 2016 (Praha)