

5 NÁVRH OPATŘENÍ

Tato kapitola se věnuje rozboru navržených opatření a jejich detailnímu popisu. Opatření rozdělena do kategorií podle jejich tematického zaměření, resp. podle dopravních módů:

- Automobilová doprava, parkování
- Pěší a cyklistická doprava
- Veřejná hromadná doprava
- Nákladní doprava, citylogistika, sdílená mobilita, management mobility

Implementací navržených opatření do praxe dojde k naplnění specifických cílů a následně i strategických cílů a celkové vize mobility.

Uvedená opatření vychází z nadřazených dokumentů, podnětů od odborné a širší veřejnosti a analýzy stávajícího stavu všech módů dopravy a veřejného prostoru. V této kapitole jsou popsána všechna opatření, která se podařilo sestavit. Následně bylo s opatřeními dále pracováno, zásobník opatření prošel hodnocením odborné i širší veřejnosti a následně byly sestaveny balíčky opatření pro modelování a jednotlivé scénáře (viz kapitola 2.1 Postup tvorby návrhové části, kapitole 6 Scénáře mobility). Do výsledného scénáře doporučeného k realizaci se tak dostala pouze vybraná opatření.

Vybraná opatření mají vazbu i na dopravní vztahy s ostatními obcemi, ležícími v bezprostředním okolí Děčína nebo s obcemi s významnou dojížděnkou do Děčína. Fungující dopravní systém a udržitelné dopravní chování je v tomto případě prezentováno zejména opatřeními týkajícími se výstavby parkovišť P+R, podporou a rozšiřováním IDS DÚK, podporou modernizací železničních tratí a dalšími opatřeními.

Následuje popis jednotlivých navržených opatření. Všechna opatření podléhají před svojí realizací detailnímu naplánování (ve formě studií proveditelnosti, studií realizovatelnosti, projektových dokumentací apod.).

5.1 AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA, PARKOVÁNÍ

Automobilová doprava je součástí našich měst již přes 100 let. Za ten čas prošla velkým vývojem. Zpočátku se konstruktéři zaměřili na pohodlí při jízdě automobilem. V dalším období byl při vývoji automobilů kladen důraz na jejich rychlost a výkon, později byla hlavním tématem bezpečnost a dnes je to ekologie. Zpočátku to byl rozmar pro bohaté, dnes už to je běžná součást všech vrstev obyvatelstva. Dostupnost automobilu pro občany je dnes stále větší a mohou si ho dovolit téměř všichni, kteří ho reálně chtějí. To otevírá možnost, aby se automobily dále rozšiřovaly a dostávaly se všude tam, kde je jim to umožněno. Takovým nekontrolovaným způsobem se může stát, že automobilů bude čím dál více a obyvatelstvo

nebude vědět, co s nimi. Začnou všude překážet a přeprava v nich bude pomalá, protože všechny budou stát v kolonách. Proto je třeba k této problematice přistupovat důsledně a vhodně automobilový provoz regulovat. Na městské úrovni se může jednat o regulaci parkovného, zjednosměrnění ulic, omezování rychlostí vozidel, eliminace nechtěné dopravy v centrech měst a na sídlištích, budování obchvatů a jiných vhodných dopravních staveb.

V dělbě přepravní práce dosahuje individuální doprava v Děčíně hodnoty 53 % (při započítání vnitřních i vnějších cest). Toto číslo, říkající, že více než polovina všech cest obyvatel města se uskutečňuje pomocí automobilu, je vysoce alarmující a ve srovnání s ostatními městy České republiky až nezvyklé. Ze sociodopravního průzkumu navíc vyplynulo, že až 75 % domácnosti ve městě má k dispozici automobil a 64 % obyvatel ho může nezávisle používat.

Cílem je, aby tato čísla dále nestoupala, v krátkodobém horizontu se minimálně držela na stávající úrovni a v dlouhodobějších horizontech klesala. Dále je třeba řešit riziková, problémová a nehodová místa, komunikace ve špatném nebo nevyhovujícím stavu a předcházet tomu, aby taková místa dále vznikala.

Níže popisovaná opatření, která vznikla ve spolupráci s městem Děčín, mají za cíl posouvat individuální automobilovou dopravu správným směrem tak, aby nebyla na škodu, ale pomáhala město rozvíjet a byla pouze alternativou k přemísťování pomocí udržitelných dopravních módů.

5.1.1 A1: Realizace vyhrazených míst pro krátkodobé zastavení typu K+R

Popis opatření

Realizace vyhrazených parkovišť K+R u terminálů veřejné dopravy výrazně podpoří multimodalitu dopravního chování obyvatel města Děčín. Lidé často využívají autobusové zastávky pro tento účel a budování ploch K+R tak eliminuje toto chování. Rovněž je vhodné parkoviště K+R upřednostnit před klasickým parkováním, aby se vhodně preferovala sdílená mobilita.

Vyhrazená místa je vhodné zřizovat především v místech u železničních stanic a zastávek, u autobusových nádraží a dalších frekventovaných zastávek veřejné dopravy, u úřadů a institucí, u nemocnic, u všech typů škol apod.

Vazba na specifický cíl

- Rozvoj stanovišť pro sdílenou mobilitu

5.1.2 A2: Modernizace a rekonstrukce Teplické ul.

Popis opatření

Ulice Teplická nesplňuje dnešní standardy pro ulice podobného významu a patří mezi komunikace, které nevyhovují po stránce technické, ani bezpečnostní. Účastníci silničního

provozu jsou zde vystaveni extrémním bezpečnostním rizikům, i z toho důvodu, že Teplická ul. slouží ve své dnešní podobě jako nejbližší spojnice k dálnici D8 a je významně zatížená motorovou dopravou. Plánovanými stavebními úpravami se vyřeší defekty této ulice a významně se zvýší bezpečnost všech účastníků silničního provozu, zejména pěších a cyklistů. Spolu s **opatřením A33** je na této ulici plánované osazení radaru pro měření rychlosti.

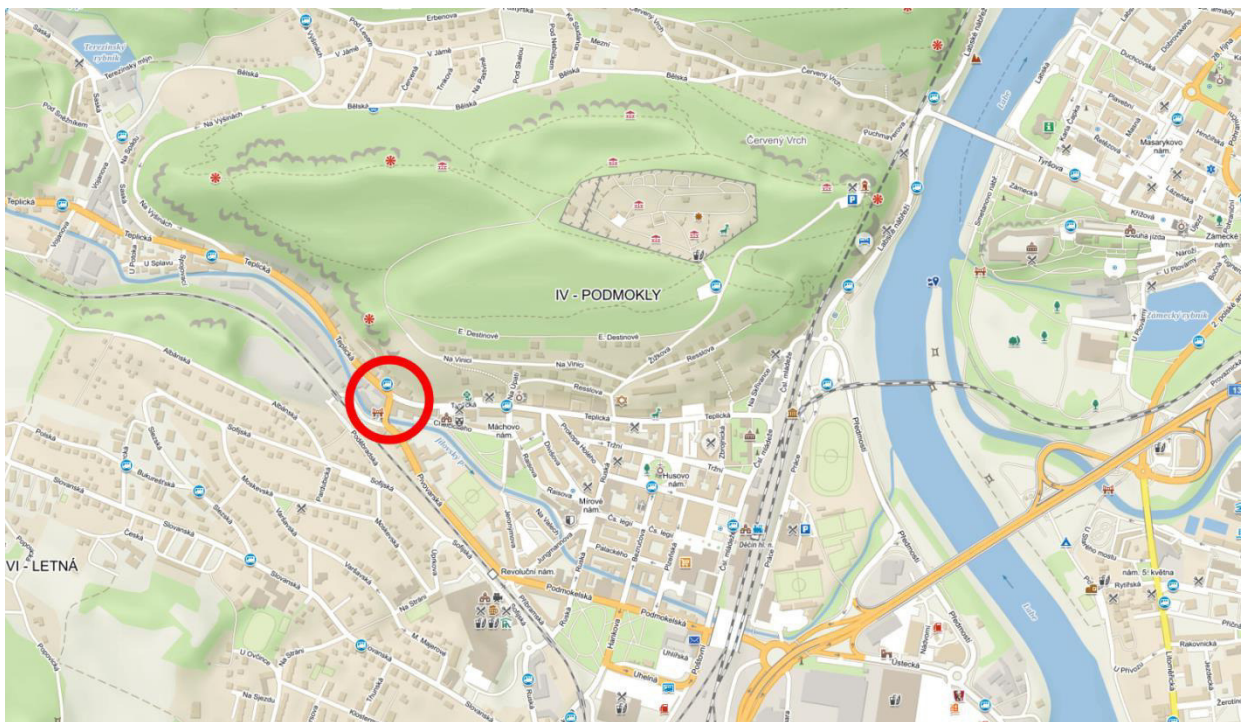
Vazba na specifický cíl

- Zvýšení efektivity komunikačního skeletu města

5.1.3 A3: Rekonstrukce a přestavba křižovatky Teplická × Pivovarská (u Ovčí lávky)

Popis opatření

Touto křižovatkou je vedena hlavní příjezdová trasa od dálnice D8 do města, ulice Teplická (komunikace I/13), která mění svůj směr pravoúhle do ulice Pivovarská. Vozidla jedoucí po silnici I/13 přímo do centra města tak musí v této křižovatce dát přednost vozidlům jedoucím zprava z ulice Pivovarská, čímž může docházet vzhledem ke stavebnímu uspořádání křižovatky ke kolizním situacím. Vhodnými stavebními úpravami této křižovatky se toto místo stane bezpečnějším a přehlednějším.



Obrázek 2 Řešená křižovatka Teplická × Pivovarská (zdroj: ÚP, RHDHV, mapy.cz)

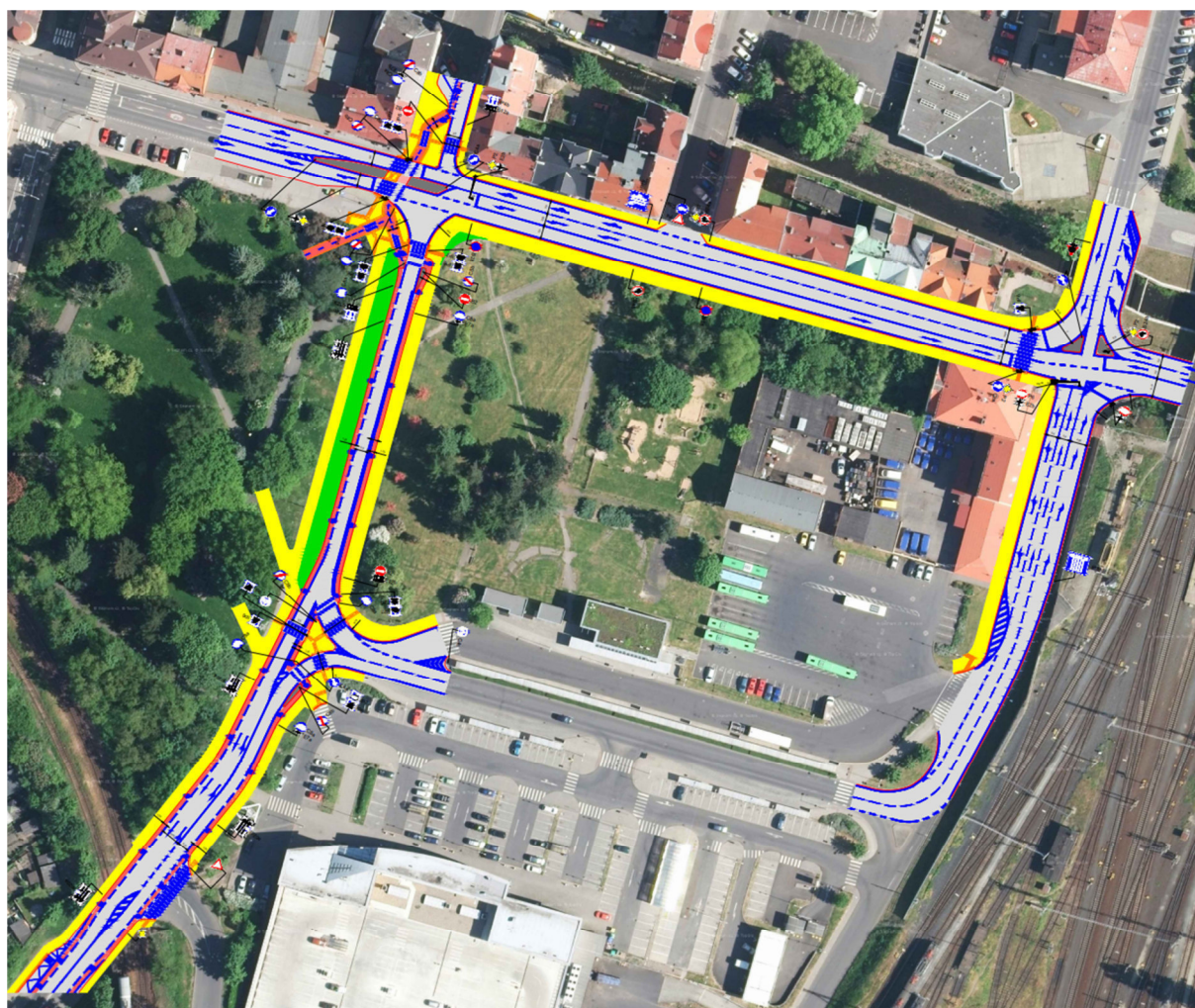
Vazba na specifický cíl

- Zvýšení efektivity komunikačního skeletu města

5.1.4 A4: Řešení komunikační smyčky Podmokelská - Hankova - Uhelná - Poštovní (zobousměrnění Podmokelské ul.)

Popis opatření

Jde o dopravní stavbu v kompetenci ŘSD a řeší problematický okruh čtyř jednosměrných ulic. Realizací této stavby selepší průtah vozidel ulic Podmokelská a taktéž vzniká prostor na zklidnění dopravy v ulicích Hankova, Uhelná a Poštovní. Stávající šířkové poměry umožňují realizaci infrastruktury pro cyklistickou dopravu i infrastruktury pro pěší. Navrhované opatření je realizovatelné změnou organizace dopravy (svislé a vodorovné dopravní značení) a výstavbou středových ostrůvků.



Obrázek 3 Jedna z variant řešení zobousměrnění Podmokelské ul. (zdroj: ČVUT)

Vazba na specifický cíl

- Zvýšení efektivity komunikačního skeletu města

5.1.5 A5: Řešení silničního průtahu ul. Hankova - Dělnická - Želenická – Vilsnická

Popis opatření

Silniční průtah ulicemi Hankova, Dělnická, Želenická a Vilsnická řeší nosnou vnitroměstskou komunikaci mezi místními částmi VI - Letná, VII - Chrochvice, XII - Vilsnice, XXV - Chmelnice a následně pokračuje mimo území města Děčína do obce Malšovice. Je nosným jihozápadním prvkem na základní komunikační síti a tvoří souběžnou alternativu k silnici I/62 (ulice Práce a Ústecká). Tento průtah řeší nejen potřeby individuální automobilové dopravy, ale respektuje také potřeby k realizaci samostatných cyklopruhů a stezek pro pěší účastníky silničního provozu. Toto opatření pomůže zmíněným místním částem k lepšímu napojení na město.



Obrázek 4 Řešený úsek Hankova – Vilsnická (zdroj: ÚP, RHDHV, mapy.cz)

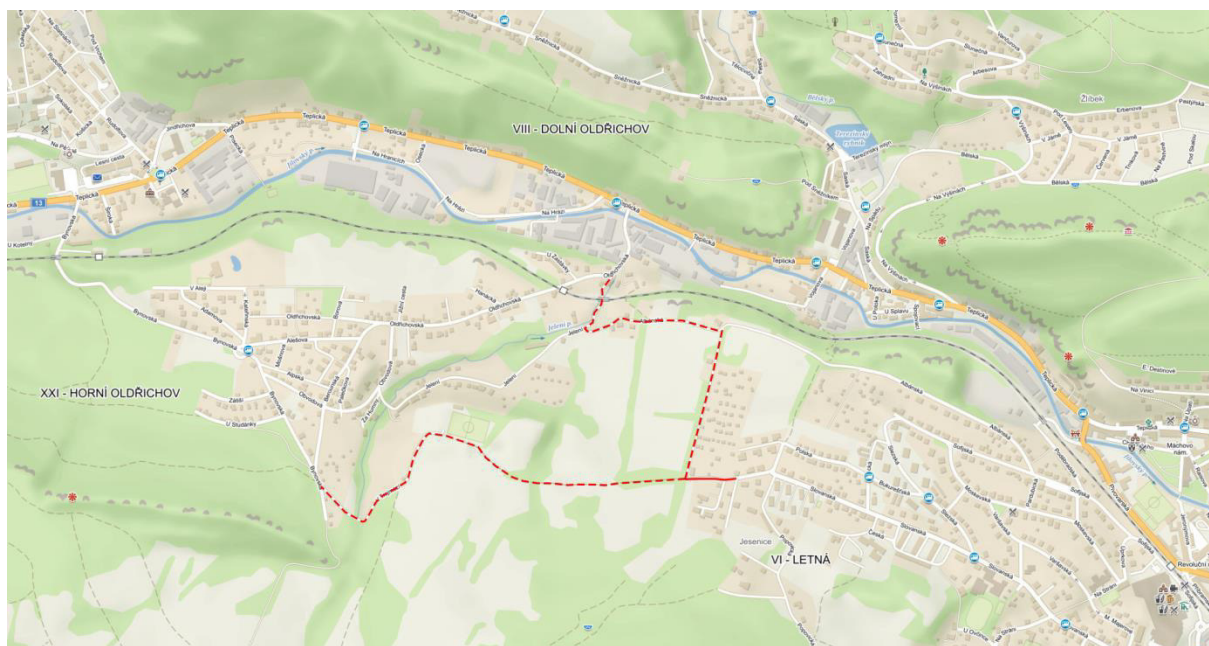
Vazba na specifický cíl

- *Zvýšení efektivity komunikačního skeletu města*

5.1.6 A6: Realizace komunikačního propojení místních částí Horní Oldřichov a Letná

Popis opatření

Propojení těchto místních částí řeší zejména lepší napojení nových obytných lokalit v místech mezi Horním Oldřichovem a Letnou na silniční síť města. Také pro obyvatele Horního Oldřichova tímto spojením vzniká alternativa k Teplické ulici, která je jejich dnešním jediným spojením se zbytkem města. Toto spojení není pro stávající obyvatele ideální, protože musí vždy překonat železniční trať č. 132 "Kozí dráha" a to buď úzkým podjezdem, nebo úrovnovým křížením, navíc samotná Teplická ul. je silně zatížená motorovou dopravou a pro chodce a cyklisty nebezpečná. Komunikační propojka bude ve výhledovém období také sloužit k obsluze rozvojové lokality určené k bydlení.



Obrázek 5 Variantní řešení propojení částí Horní Oldřichov a Letná (zdroj: ÚP, RHDHV, mapy.cz)

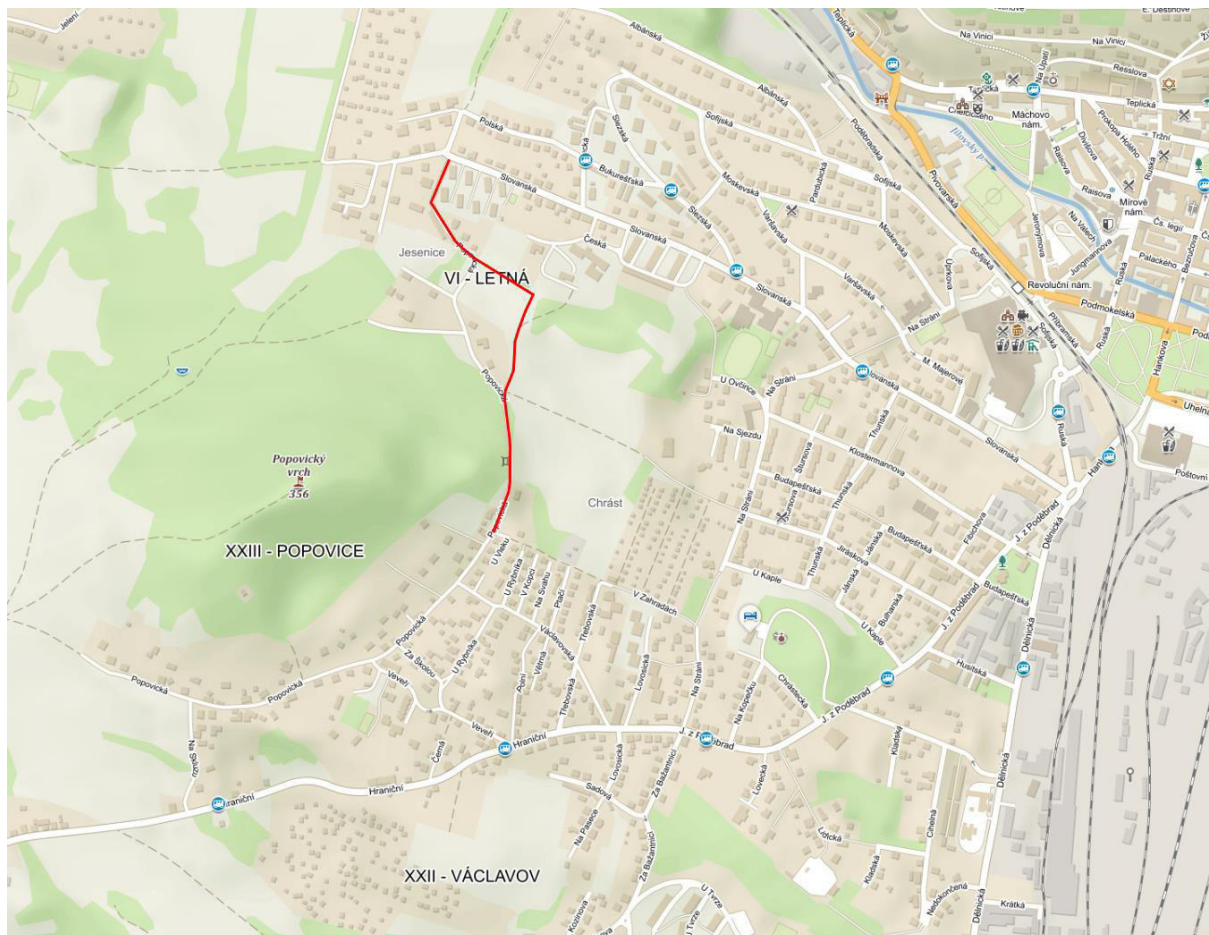
Vazba na specifický cíl

- *Zvýšení efektivity komunikačního skeletu města*

5.1.7 A7: Realizace komunikačního propojení místních částí Letná a Václavov

Popis opatření

Návrh opatření vychází z územního plánu, kde nově vybudovaná komunikace bude řešit obsluhu rozvojové lokality navržené k bydlení a zároveň zlepšit obsluhu místní části XXII – Václavov.



Obrázek 6 Řešený úsek propojení částí Letná a Václavov (zdroj: ÚP, RHDHV, mapy.cz)

Vazba na specifický cíl

- Zvýšení efektivity komunikačního skeletu města

5.1.8 A8: Napojení ulice Oblouková na ul. 2. polské armády

Cílem tohoto opatření je úprava křížení ulic Oblouková a 2. polské armády, včetně řešení přilehlých ploch, na prostor přívětivý nejen pro auta, ale i pro chodce a cyklisty. Tato ulice je vedena podjezdem pod železniční tratí spojující hlavní železničním nádraží v Děčíně a nádraží Děčín východ. Ulice tak tvoří průjezdný profil přes tuto překážku. Jedna z možností tohoto opatření je zjednosměrnění této ulice a vytvoření většího prostoru pro cyklisty a chodce. Úpravami organizace dopravy a rozšířením chodníku pro pěší vznikne bezpečnější propojení mezi centrem Děčína - zámek, Masarykovým náměstím, náměstím Svobody, ČVUT s obchodní zónou, zimním stadionem, zdejší obytnou zástavbou a plaveckým areálem.

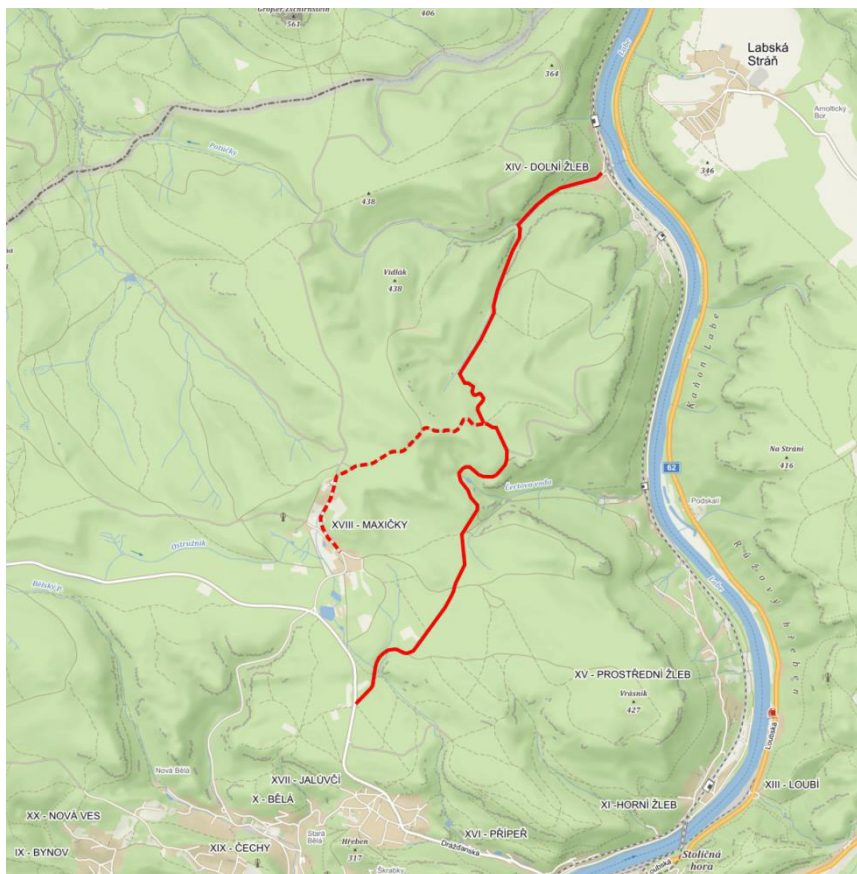
Vazba na specifický cíl

- *Zvýšení efektivity komunikačního skeletu města*

5.1.9 A9: Rekonstrukce komunikace (lesní cesty) spojující místní části Maxičky a Dolní Žleb

Popis opatření

Toto opatření řeší napojení místní části XIV - Dolní Žleb na komunikační síť města. Aktuálně vedená cesta podél řeky Labe je nevyhovující, zejména pro její šířku, ale také je vedena společně s Labskou stezkou v jednom tělese komunikace, což přináší potenciální rizika pro cyklisty a automobily. Tato silnice je navíc vedena v záplavovém území a během povodní bývá neprůjezdná. To představuje riziko zejména pro nedostupnost této lokality pro složky integrovaného záchranného systému. Proto cílem tohoto opatření je úprava lesní cesty mezi Dolním Žlebem a místní částí XVIII - Maxičky na plnohodnotnou přístupovou komunikaci, která umožní přístup složek IZS po dvou komunikacích a místním obyvatelům zajistí spojení s městem. Předpokládaná délka cesty, která by podléhala stavebním úpravám, je 6,5 km. Na [obrázku 7](#) je i variantní zakreslení vedoucí přímo do místní části Maxičky.



Obrázek 7 Variantní řešení propojení části Maxičky a Dolní Žleb (zdroj: RHDHV, mapy.cz)

Vazba na specifický cíl

- Zvýšení efektivity komunikačního skeletu města

5.1.10 A10: Realizace a modernizace vybraných místních a obslužných komunikací

Popis opatření

V tomto opatření město jako správce místních komunikací dohlíží na stav silnic, financuje rekonstrukce a modernizace úseků ve špatném, havarijním nebo nevyhovujícím stavu, úseky s nedostatečnou kapacitou a rizikové, nehodové nebo bezpečnostně nevyhovující úseky. Včasné plánuje údržbu komunikací a dbá na to, aby nevznikaly nové havarijní úseky.

Toto opatření zahrnuje několik projektů ze zásobníku projektů pro akční plán strategického plánu rozvoje města Děčín.

Vazba na specifický cíl

- Zvýšení efektivity komunikačního skeletu města

5.1.11 A11: Průběžná modernizace vybraných komunikací I., II. a III. třídy

Popis opatření

V tomto opatření ŘSD jako správce dálnic a silnic I. třídy a Ústecký kraj jako správce silnic II. a III. třídy dbá, aby technický stav silnic byl vyhovující, rekonstruuje a modernizuje úseky ve špatném, havarijním nebo nevyhovujícím stavu a úseky s nedostatečnou kapacitou a rizikové, nehodové nebo bezpečnostně nevyhovující úseky. S časovým předstihem plánuje tuto údržbu a dbá tak na to, aby nevznikaly nové havarijní úseky.

Vazba na specifický cíl

- Zvýšení efektivity komunikačního skeletu města

5.1.12 A12: Vyloučení úrovněového křížení komunikace II/261 a železniční tratě ve Starém Městě

Popis opatření

Zrušení úrovněového křížení železniční tratě č. 073 a silnice II/261 přispěje ke zvýšení bezpečnosti. Rovněž se zvýší plynulost dopravy na této komunikaci, protože vozidla nebudou muset čekat na průjezd vlaků a zruší se čekací doby, než proběhne výstup a nástup cestujících na přilehlé železniční zastávce Děčín - Staré Město. Touto stavební úpravou bude také vyřešeno napojení nejen chodníků na železniční zastávku, ale i chodníků v místní části III - Staré Město v okolí dnešního železničního přejezdu.



Obrázek 8 Současné křížení komunikace II/261 a železniční tratě ve Starém Městě (zdroj: maps.google.com)

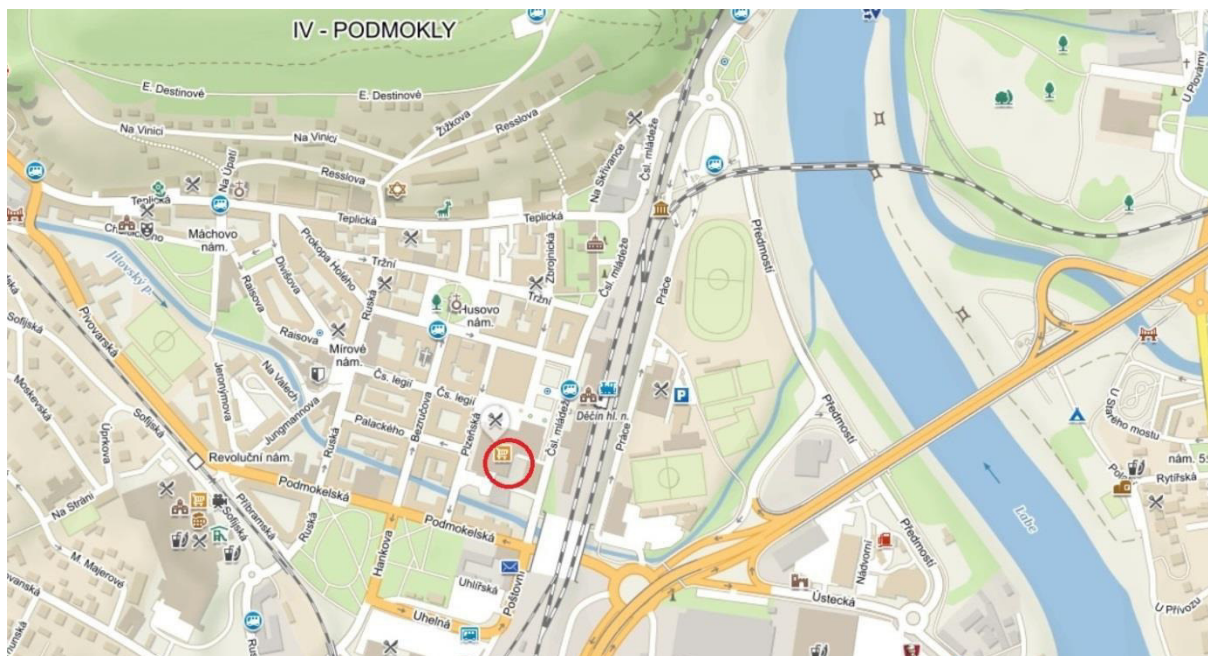
Vazba na specifický cíl

- Zvýšení efektivity komunikačního skeletu města

5.1.13 A13: Výstavba kapacitního parkoviště P+R u železniční stanice Děčín hl.n.

Popis opatření

Parkoviště P+R tvoří zpravidla propojení mezi statickou dopravou a veřejnou dopravou (příp. pěší dopravou). Určené je pro místní obyvatele i návštěvníky, kteří po zaparkování automobilu pokračují ve své cestě veřejnou dopravou. Poplatek za toto parkování bývá propojen s jízdenkami na veřejnou dopravu formou výhodného tarifu. Parkovné je vhodné propojit s tarifem DÚK (**opatření M1, M2**). V případě hlavního nádraží jde zejména o lidi, kteří pokračují ve své cestě vlakem, například do krajského nebo hlavního města České republiky. Určeno je také pro lidi, kteří mají více cílů v Děčíně a ve výhodném tarifu mohou využít MAD pro uskutečnění svých dalších cest. V současné době je místo používáno pro parkování, nabízí se možnost zkapacitnění stávajícího parkoviště, např. formou nástavby dalších pater. Současné parkoviště se však nachází v soukromém vlastnictví.



Obrázek 9 Navrhovaná lokalita pro kapacitní parkoviště P+R u hlavního nádraží (zdroj: RHDHV, mapy.cz)

Vazba na specifický cíl

- Rozvoj multimodálních opatření

5.1.14 A14: Výstavba kapacitního parkoviště P+R u autobusového nádraží

Popis opatření

Parkoviště P+R tvoří zpravidla propojení mezi statickou dopravou a veřejnou dopravou (příp. pěší dopravou). Určené je pro místní obyvatele i návštěvníky, kteří po zaparkování automobilu pokračují ve své cestě veřejnou dopravou. Poplatek za toto parkování bývá propojen s jízdenkami na veřejnou dopravu formou výhodného tarifu. Parkovné je vhodné propojit s tarifem DÚK (vazba na **opatření M1, M2**). V případě autobusového nádraží jde zejména o lidi pokračující svou cestu autobusem do dalších cílů v okolí Děčína. Určeno je také pro lidi, kteří mají více cílů v Děčíně a ve výhodném tarifu mohou využít MAD k uskutečnění svých dalších cest. Záchytné parkoviště může být realizováno formou parkovacího domu.



Obrázek 10 Navrhovaná lokalita pro kapacitní parkoviště P+R u autobusového nádraží (zdroj: RHDHV, mapy.cz)

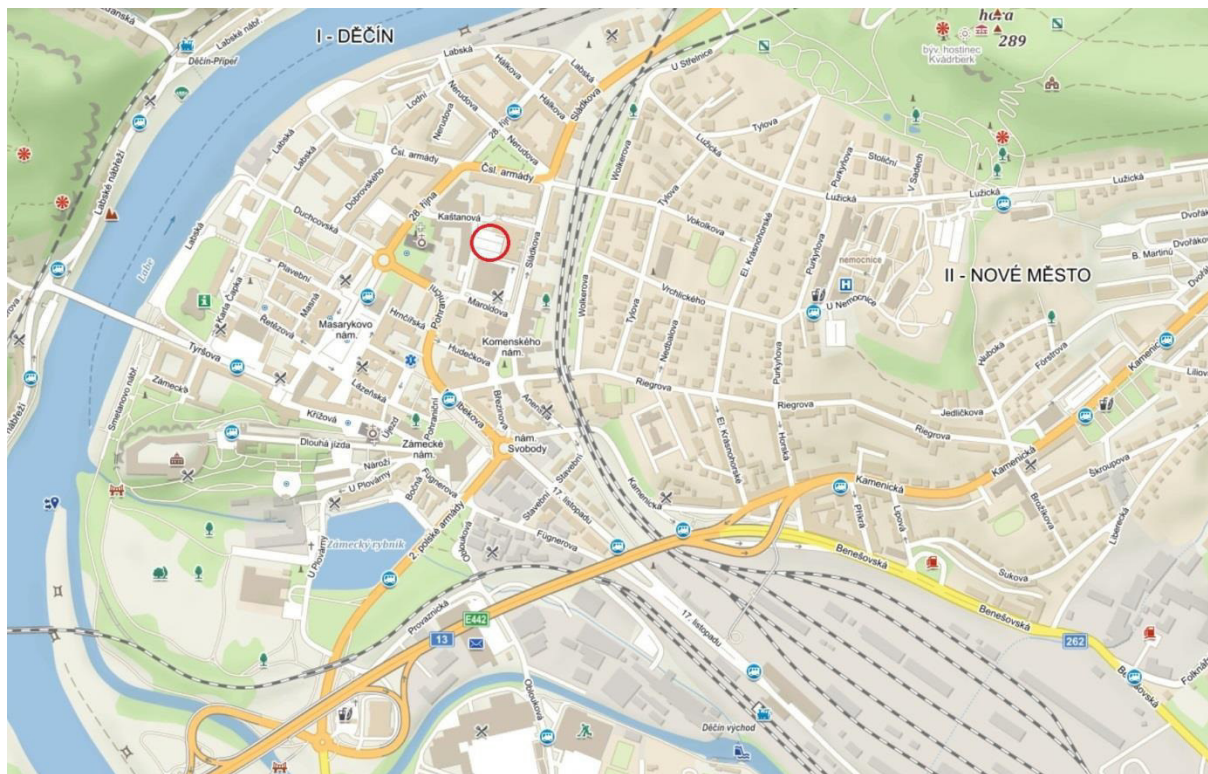
Vazba na specifický cíl

- Rozvoj multimodálních opatření

5.1.15 A15: Výstavba parkovacího domu v ulici Maroldova

Popis opatření

Výstavbou parkovacího domu v ulici Maroldova, na stávajícím parkovišti, dojde k navýšení stávajících parkovacích kapacit v dané lokalitě. Realizace tohoto opatření podpoří opatření zklidnění Masarykova náměstí, kde se naopak v rámci jeho zklidnění doporučuje snížení parkovacích kapacit (**opatření A20**). Navrhovaný parkovací dům je v docházkové vzdálenosti zámku a dalších cílů v lokalitě Děčín I.



Obrázek 11 Navrhovaná lokalita pro parkovací dům v ul. Maroldova (zdroj: RHDHV, mapy.cz)

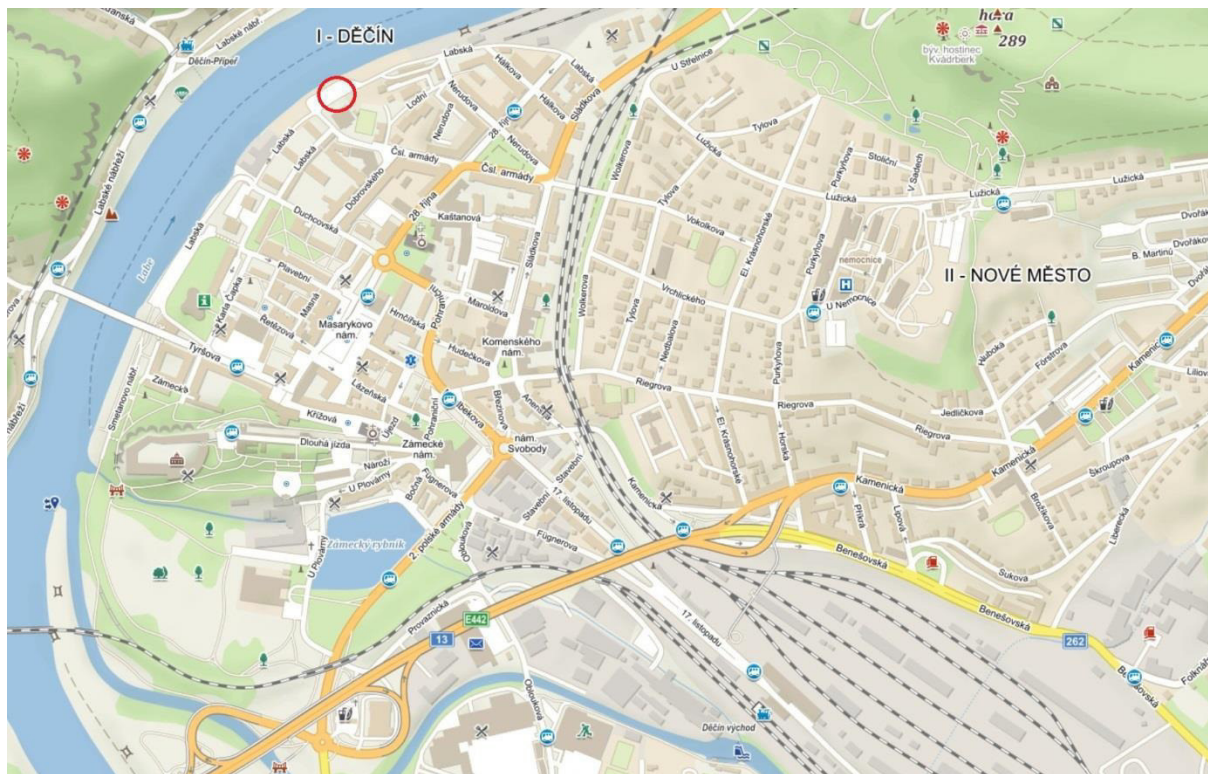
Vazba na specifický cíl

- *Management parkování*

5.1.16 A16: Výstavba parkovacího domu v ulici Labská

Popis opatření

Další lokalitou pro realizaci záchytného parkoviště je ulice Labská. Na stávajícím parkovišti je navržen parkovací dům, který by byl záchytným bodem pro vozidla jedoucí po silnici I/62 od Hřenska. Realizací tohoto opatření by se nezvyšovala doprava vozidel, která hledají parkovací kapacity v lokalitě Děčín I. Navrhované parkoviště je v docházkové vzdálenosti od centra města, zámku a dalších institucí.



Obrázek 12 Navrhovaná lokalita pro parkovací dům v ul. Labská (zdroj: RHDHV, mapy.cz)

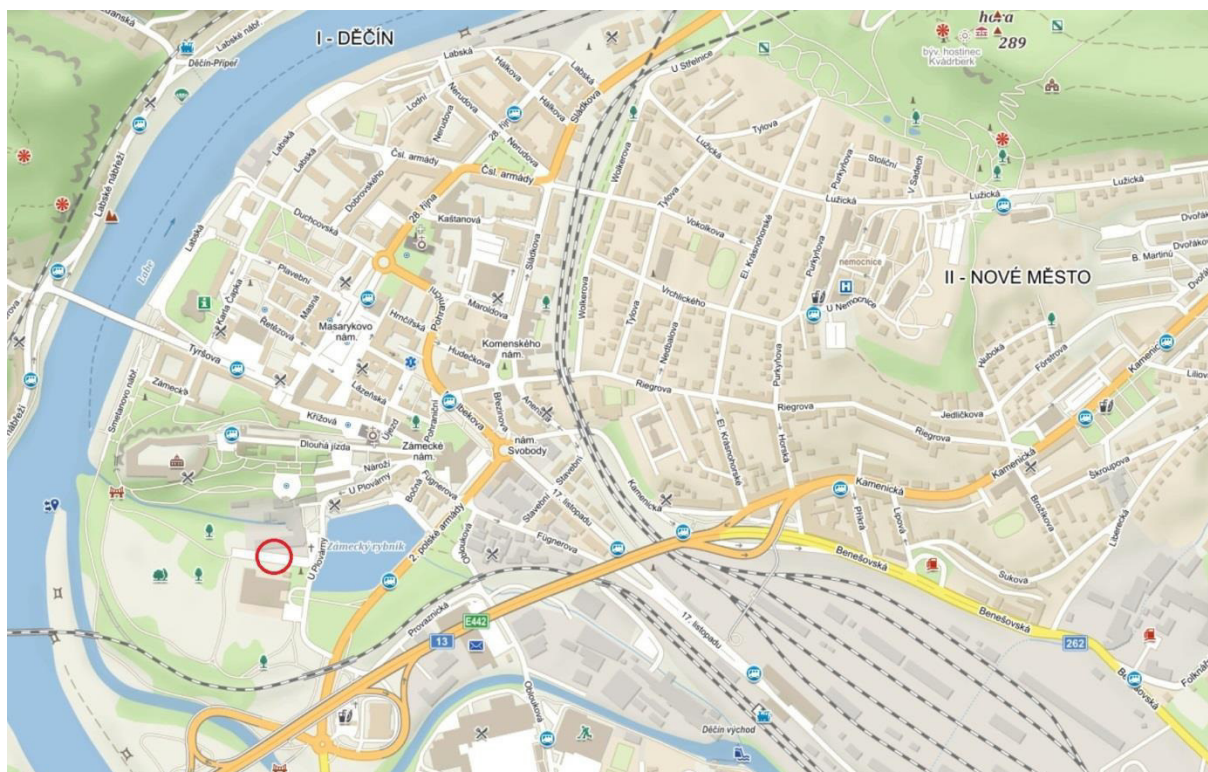
Vazba na specifický cíl

- *Management parkování*

5.1.17 A17: Výstavba parkovacího domu v ulici U Plovárny

Popis opatření

V současné době je ve slepé ulici kolmé na ulici U Plovárny zřízeno neplacené parkoviště. Tato komunikace je jednou ze vstupních míst na Mariánskou louku, která je v současné době klidovou lokalitou. Do budoucna se stane Mariánská louka také centrem pro pořádání kulturních a společenských akcí (vazba na **opatření P/C3**). Z toho důvodu je navržen do této lokality parkovací dům, který zachytí vozidla přijíždějící po silnici I/13 a sníží tak tlak na parkovací kapacity v okolí Masarykova náměstí.



Obrázek 13 Navrhovaná lokalita pro parkovací dům v ul. U Plovárny (zdroj: RHDHV, mapy.cz)

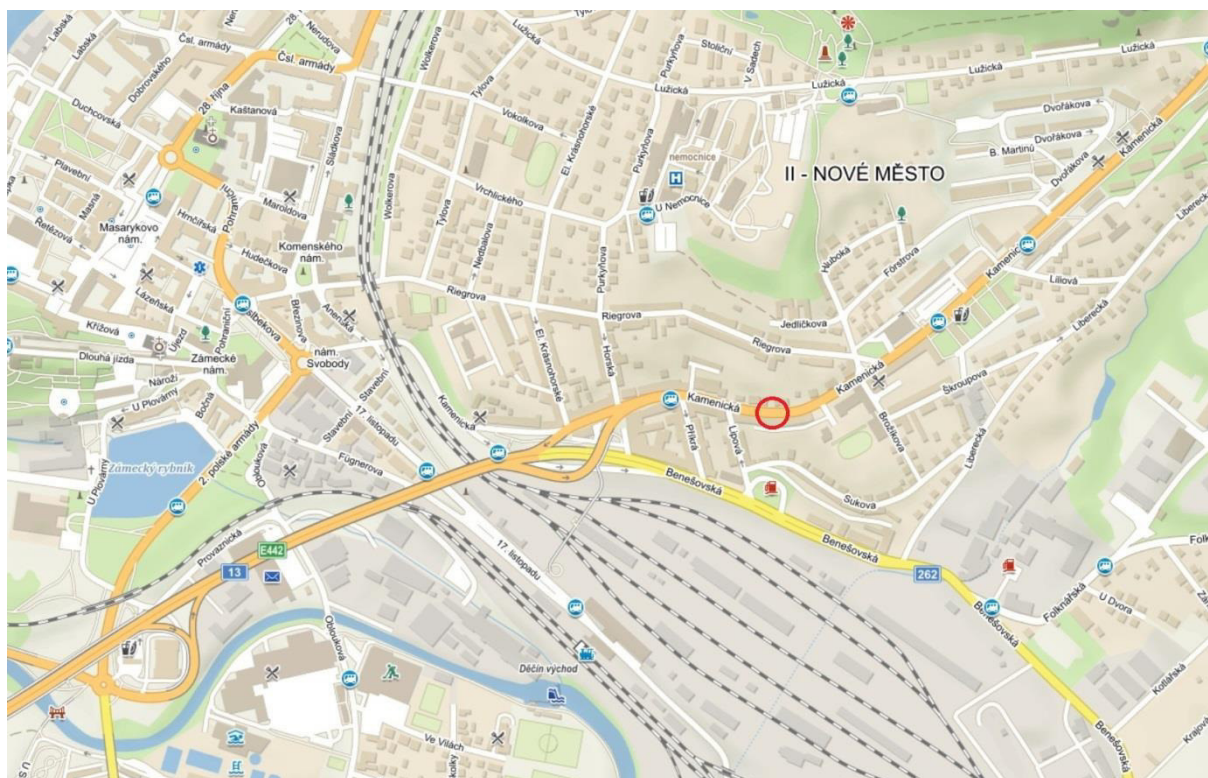
Vazba na specifický cíl

- Management parkování

5.1.19 A19: Výstavba garážového domu v ulici Kamenická

Popis opatření

Z průzkumů statické dopravy (viz analytická část) vyplynulo, že v okolí ulice Kamenická je vysoká obsazenost parkovacích stání. V současné době získalo město pozemek, na kterém by chtělo vybudovat garážový dům, jehož realizací by došlo k navýšení parkovacích kapacit v dané lokalitě.



Obrázek 15 Navrhovaná lokalita pro parkovací dům v ul. Kamenická (zdroj: RHDHV, mapy.cz)

Vazba na specifický cíl

- *Management parkování*

5.1.20 A20: Omezení parkovacích kapacit na Masarykově nám. a v jeho okolí

Popis opatření

Masarykovo náměstí tvoří centrum historické části Děčína. Jde o významný veřejný prostor nejen v této části města. Po redukcí parkovacích míst vznikne na náměstí nový, pro obyvatele více otevřený, přívětivý a atraktivní prostor. Náměstí získá daleko více možností pro jeho využití než jen pro parkování. Touto úpravou stoupne jeho přitažlivost a význam jako klíčový prostor pro chodce a místo setkávání.



Obrázek 16 Současné parkování na Masarykově náměstí

Vazba na specifický cíl

- Zvyšování podílu ploch v uličním prostoru pro pěší, cyklisty a pro pobytovou funkci

5.1.21 A21: Rekonstrukce/modernizace vybraných křižovatek na komunikační síti za účelem zvýšení jejich bezpečnosti

Popis opatření

Tímto opatřením budou řešeny zejména nepřehledné, nehodové nebo jinak nevyhovující křižovatky. Z pohledu udržitelné mobility je nezbytné, aby doprava na komunikační síti města byla plynulá a průjezd uzly nebyl nebezpečný nebo omezující. Důležitá je také vhodně dimenzovaná kapacita jednotlivých křižovatek, aby se netvořily kongesce na ramenech křižovatek. Křižovatky by měly být řešeny tak, aby se nejednalo o zbytečně rozsáhlé plochy asfaltu v městské zástavbě. Zvyšování bezpečnosti, nejen pocitové, ale i reálné, na dopravní infrastrukturu je důležité pro další rozvoj města a dopravy v něm. Pouze pokud bude komunikační síť města bezpečná pro všechny módy dopravy, budou se lidé cítit bezpečně a budou více využívat všechny druhy dopravy při cestách po městě. Bezpečnost dopravy byla podrobně řešena v analytické části dokumentu, kapitola 18.

Toto opatření zahrnuje několik projektů ze zásobníku projektů pro akční plán strategického plánu rozvoje města Děčín.

Vazba na specifický cíl

- *Zvýšení bezpečnosti ostatní dopravní infrastruktury*

5.1.22 A22: Rekonstrukce/modernizace vybraných komunikací za účelem zvýšení jejich bezpečnosti

Popis opatření

V rámci tohoto opatření budou řešeny zejména kritické, nehodové nebo jinak nevyhovující pozemní komunikace. Z pohledu udržitelné mobility je nezbytné, aby doprava na komunikační síti města byla plynulá a průjezd jednotlivými úseky nebyl nebezpečný nebo omezující. Důležitá je také vhodně dimenzovaná kapacita jednotlivých úseků, která by podpořila plynulost dopravy a omezila tvoření kongescí. Zvyšování bezpečnosti, nejen pocitové, ale i reálné, na dopravní infrastruktuře je důležité pro další rozvoj města a dopravy v něm. Pouze pokud bude komunikační síť města bezpečná pro všechny módy dopravy, budou lidé ochotni využívat pro cestovní po městě všechny druhy dopravy a do budoucna rozvíjet město.

Toto opatření zahrnuje několik projektů ze zásobníku projektů pro akční plán strategického plánu rozvoje města Děčín. Bezpečnost dopravy byla řešena podrobně v analytické části dokumentu, kapitola 18.

Vazba na specifický cíl

- *Zvýšení bezpečnosti ostatní dopravní infrastruktury*

5.1.23 A23: Řešení kritických míst na komunikační síti s velkou nehodovostí za účelem zvýšení bezpečnosti

Popis opatření

Tímto opatřením budou odstraněny zejména kritické, nehodové nebo jinak nevyhovující místa na komunikační síti. Z pohledu udržitelné mobility je nezbytné, aby komunikační síť města byla plynulá a průjezd jednotlivými úseky nebyl nebezpečný. Především je důležité dbát na bezpečnost všech účastníků silničního provozu. Zvyšování bezpečnosti, nejen pocitové, ale i reálné, na dopravní infrastruktuře je důležité pro další rozvoj města a dopravy v něm. Bezpečnost dopravy byla řešena podrobně v analytické části dokumentu, kapitola 18.

Vazba na specifický cíl

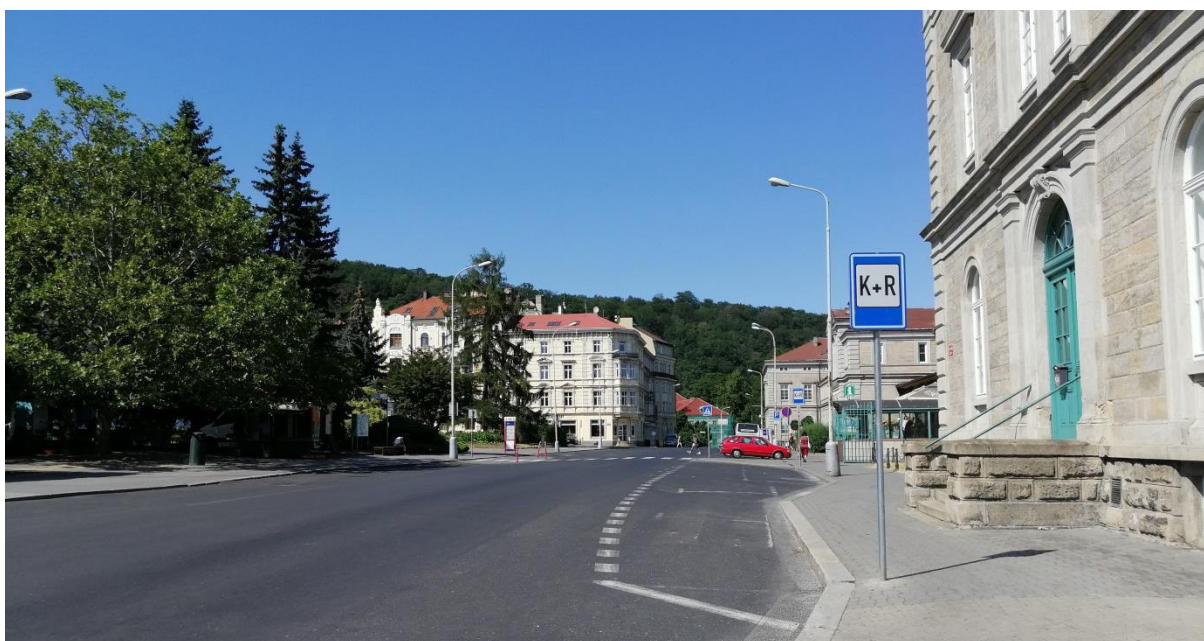
- *Zvýšení bezpečnosti ostatní dopravní infrastruktury*

5.1.24 A24: Omezení, příp. vyloučení IAD z části ul. Čsl. mládeže (prostor přednádraží)

Popis opatření

Prostor mezi hlavní železniční stanicí (Děčín hl.n.) a přilehlým parkem je v současné době hodně využíván cestujícími železniční, městské autobusové a linkové autobusové dopravy. Z tohoto důvodu jsou na přechodech přes ulici Čsl. mládeže, tj. v místě přednádraží, velmi vysoké intenzity pěších. Vozovka v místě přednádraží je zároveň velmi široká, nevhodně kanalizovaná a v kombinaci vysokých intenzit provozu IAD a autobusů i velmi nepřehledná.

Možným řešením jak zvýšit bezpečnost pěších, je omezení nebo vyloučení individuální automobilové dopravy mezi ulicí Prokopa Holého a vjezdem na kryté parkoviště u obchodního centra. Toto opatření má přímou vazbu na **opatření V48**.



Obrázek 17 Aktuální prostor přednádraží v pracovní době (zdroj: RHDHV)

Vazba na specifický cíl

- Zklidnění komunikační sítě města

5.1.25 A25: Realizace zklidňujících opatření na komunikační síti

Popis opatření

Opatřeními, kterými dojde ke zklidnění dopravy, se zvýší bezpečnost silničního provozu a zejména bezpečnost jejích nejzranitelnějších účastníků, kterými jsou cyklisté a chodci. Při zvyšujícím se pocitu bezpečí ve veřejném prostoru roste ochota pohybovat se po městě na jízdním kole a případně využívat chůzi ve větší míře. To vše přispívá k pocitu bezpečnějšího a komfortnějšího města pro jeho obyvatele i jeho návštěvníky.

Typovými zklidňujícími opatřeními mohou být:

- bodová opatření – na jednom konkrétním místě na pozemní komunikaci,
- úseková opatření – omezení v daném úseku vozovky,
- plošná opatření – zavedená na vybraném území obce.

Typovými příklady fyzických zpomalovacích prvků jsou:

- zpomalovací prahy,
- zpomalovací polštáře,
- vyvýšené plochy,
- miniokružní křižovatky,
- změny trasy (vychýlení) jízdního pruhu,
- ostrůvky ve středu komunikací,
- vysazené plochy či jiná zúžení vozovky.

Typickými příklady psychologických zpomalovacích prvků jsou:

- svislé a vodorovné dopravní značení,
- informativní radary či figuríny policistů,
- světelná signalizační zařízení reagující na rychlost příježdějícího vozidla,
- vyhrazené jízdní pruhy,
- piktogramové koridory pro cyklisty,
- optické brzdy,
- změna barvy nebo materiálu povrchu vozovky,
- střídání světla a stínu,
- diody v přechodech pro chodce.

Vazba na specifický cíl

- *Zklidnění komunikační sítě města*

5.1.26 A26: Snížení rychlostí a restrikce v obou centrech města

Popis opatření

Snížení rychlosti v centrech města přispěje ke zvýšení bezpečnosti všech účastníků provozu. Rovněž se zvýší neochota řidičů k průjezdu přes centrum. Tento krok povede ke snížení intenzity dopravy a tím se centra města ve větší míře otevřou pro chodce a cyklisty a zvýší se jejich atraktivita.

Snížení rychlosti je možné dosáhnout i realizací zklidňujících opatření popsanych v předchozím **opatření A25**.

Vazba na specifický cíl

- Zklidnění komunikační sítě města

5.1.27 A27: Realizace jednosměrných ulic na vytipovaných úsecích komunikační sítě

Popis opatření

Vhodným zjednosměrněním ulic vzniká prostor pro zklidnění dopravy a zvýšení bezpečnosti. Uliční prostor tak nabídne možnost případného navýšení parkovacích kapacit, přidání jízdního pruhu pro cyklisty nebo rozšíření chodníků pro pěší. Například pokud by došlo ke zjednosměrnění ulice Oblouková mezi ulicemi Fügnerova a Provaznická, bylo by možné rozšířit stávající chodník, který má v současné době nevyhovující šířkové parametry (vazba na **opatření P/C37**).

Vazba na specifický cíl

- Zklidnění komunikační sítě města

5.1.28 A28: Odstranění bezpečnostních závad na stávající infrastruktuře

Popis opatření

Eliminací bezpečnostních závad je možné zvýšit bezpečnost silničního provozu v řešeném území. Zvýšená bezpečnost znamená snížené externí náklady na IZS, léčebné náklady, ale i škody na majetku a veřejném prostranství a infrastruktuře. V důsledku je možné počítat s menším počtem nehod, které by omezily plynulost silničního provozu. Bezpečnost dopravy byla řešena podrobně v analytické části dokumentu, kapitola 18.

Toto opatření zahrnuje několik projektů ze zásobníku projektů pro akční plán strategického plánu rozvoje města Děčín.

Vazba na specifický cíl

- Zklidnění komunikační sítě města

5.1.29 A29: Realizace dynamického řízení provozu na křižovatkách vybavených SSZ

Popis opatření

Dynamické řízení křižovatek přináší mnoho výhod. Umožňuje zvýšit kapacitu křižovatky bez stavebních úprav nebo umožňuje aktivně měnit signální plány vzhledem k aktuální dopravní situaci ve městě. Také je možné zřídit preferenci pro vozidla veřejné dopravy, což znamená rychlejší čas průjezdu křižovatkou a zkrácení celkové cestovní doby v prostředcích hromadné dopravy (**opatření V42**).

Toto opatření má také vazbu na **opatření A51**, realizací se zvýší potřeba dopravního dispečinku. Realizace tohoto opatření je do jisté míry závislá také na realizaci **opatření A30**.

Toto opatření zahrnuje několik projektů ze zásobníku projektů pro akční plán strategického plánu rozvoje města Děčín.

Vazba na specifický cíl

- Realizace inteligentního dopravního systému

5.1.30 A30: Modernizace řídicích jednotek křižovatek vybavených SSZ, jejich vzájemná koordinace

Popis opatření

Realizace tohoto opatření navazuje na **opatření A29** řešící dynamické řízení SSZ. Modernizované řídicí jednotky SSZ lze zapojit do společné sítě, a v kombinaci s dopravním dispečinkem (**opatření A51**), je možné řídit soustavu křižovatek ve městě jako celek. Při jejich vzájemné koordinaci vznikne takzvaná "zelená vlna". Koordinací SSZ se umožní účastníkům silničního provozu plynulejší a rychlejší průjezd sledovaným úsekem, v jehož důsledku se sníží doba jízdy, náklady na pohonné hmoty a zlepší se stav životního prostředí v dotčených ulicích. Toto opatření bude mít pozitivní vliv na snížení hluku a emisí, převážně prachových částic.

Toto opatření zahrnuje několik projektů ze zásobníku projektů pro akční plán strategického plánu rozvoje města Děčín.

Vazba na specifický cíl

- Realizace inteligentního dopravního systému

5.1.31 A31: Rozvoj a realizace inteligentních navigačních prvků na komunikační síti, vč. proměnného dopravního značení

Popis opatření

Realizace inteligentních navigačních prvků řízených z dopravního dispečinku (vazba na **opatření A51**) umožňuje plynule řídit dopravu ve městě, ať se jedná o dopravu tranzitní, vnější i vnitřní, a vhodně ji směřovat při mimořádných situacích nebo při přetížení komunikační sítě ve městě. Tato kombinace dosahuje výrazně zlepšení situace v rámci udržitelné městské mobility.

Toto opatření zahrnuje několik projektů ze zásobníku projektů pro akční plán strategického plánu rozvoje města Děčín.

Vazba na specifický cíl

- *Realizace inteligentního dopravního systému*

5.1.32 A32: Rozvoj a realizace inteligentních navigačních prvků pro parkování

Popis opatření

Díky inteligentním navigačním prvkům využitých pro parkování je možné dosáhnout efektivnější a rovnoměrnější rozložení parkujících automobilů na území města. Místní obyvatelé, ale i návštěvníci tak při příjezdu do města mají více informací o volných parkovacích kapacitách. Řidiči mohou efektivněji najít parkovací místo a sníží se tím zbytná doprava na území města. Dojde také k úspoře času, který by jinak uživatelé ztratili hledáním parkovacího místa. Vhodným způsobem zobrazování těchto informací o parkování je možné částečně usměrňovat dopravu ve městě. V neposlední řadě bude mít opatření pozitivní vliv na životní prostředí.

Ke správnému fungování tohoto opatření je třeba myslet i na zdroje dat. Údaje o volných parkovacích kapacitách je potřeba online zaznamenávat, aby bylo možné navigovat vozidla na volná parkovací místa. Většinou jde o čidla zabudovaná přímo ve vozovce nebo kamery.

Toto opatření je vhodné realizovat společně s **opatřeními M5 a M8** řešícími sdílení dopravních dat do aplikací či na internet.

Toto opatření zahrnuje několik projektů ze zásobníku projektů pro akční plán strategického plánu rozvoje města Děčín.

Vazba na specifický cíl

- *Realizace inteligentního dopravního systému*

5.1.33 A33: Realizace inteligentního systému pro čtení RZ vozidel na vybraných místech ve městě

Popis opatření

Uskutečněním tohoto opatření bude mít město k dispozici kvalitní data pro vyhodnocení stávajícího stavu, ale data budou sloužit také jako podklad pro dlouhodobé plánování a řízení dopravy ve městě. Dobře a spolehlivě fungující síť dopravních sčítačů a radarů slouží jako základ pro dobrou funkčnost **opatření A29, A30, A31 a A32**. Realizace tohoto opatření je důležitá také pro samotný dopravní dispečink (viz **opatření A51**).

Toto opatření zahrnuje několik projektů ze zásobníku projektů pro akční plán strategického plánu rozvoje města Děčín.

Vazba na specifický cíl

- *Realizace inteligentního dopravního systému*

5.1.34 A34: Modernizace stávajícího kamerového systému

Popis opatření

Spolehlivě fungující systém kamer slouží nejen jako dohledový systém nad bezpečností obyvatel na území města, ale poskytne i přehled o dopravní situaci v lokalitách, které nejsou vybaveny kamerovým systémem pro sledování dopravy. Tento systém by byl také napojen na dopravní dispečink (viz **opatření A51**). Rozšířením a modernizací stávajícího kamerového systému bude mít město kvalitní dohled nad bezpečností sledovaného území.

Toto opatření zahrnuje několik projektů ze zásobníku projektů pro akční plán strategického plánu rozvoje města Děčín.

Vazba na specifický cíl

- *Modernizace a rozvoj kamerového systému*

5.1.35 A35: Zvýšení počtu míst s kamerovým systémem

Popis opatření

Rozšířením kamerového systému do lokalit, ve kterých v současné době chybí, zvýší bezpečnost obyvatel v dané oblasti. Kamerový systém je pak možné využít i k dohledu na stav dopravní situace na komunikacích. Tento kamerový systém je pak pro efektivní využití vhodné napojit na dopravní dispečink.

Toto opatření zahrnuje několik projektů ze zásobníku projektů pro akční plán strategického plánu rozvoje města Děčín.

Vazba na specifický cíl

- *Modernizace a rozvoj kamerového systému*

5.1.36 A36: Cenová politika parkování

Popis opatření

Vhodně nastavená cenová politika parkování má velký přínos pro město. Magistrát města prostřednictvím ní může vhodně regulovat parkování v historických částech města a tím odradit řidiče od vjíždění a parkování v těchto lokalitách. Toto opatření pak bude motivovat řidiče k využívání záchytných parkovišť (vazba na **opatření A13, A14, A18**) nebo využití jiného módu dopravy. Správná cenová regulace navíc přináší finanční prostředky do městského rozpočtu, které lze pak využít pro další rozvoj a údržbu infrastruktury ve městě. Zvyšuje se tím také kvalita parkování pro rezidenty dotčených oblastí.

Cenovou politiku parkování je však potřeba nastavit tak, aby měla pozitivní dopad nejen na kvalitu automobilové dopravy, ale i na ostatní módy dopravy.

Vazba na specifický cíl

- *Management parkování*

5.1.37 A37: Zavedení parkovacích zón na území města

Popis opatření

Vhodně nastavená parkovací politika má velký přínos pro město. Magistrát města může pomocí tohoto opatření vhodně regulovat počet a délku stání v lokalitách, které je vhodné dopravně zklidnit. Tímto opatřením je možné motivovat obyvatele a návštěvníky města k využívání záchytných parkovišť nebo využívání jiných módů dopravy jako je veřejná, cyklistická nebo pěší doprava. Opatření přinese finanční prostředky do městského rozpočtu, které je možné následně využít pro další rozvoj a údržbu infrastruktury ve městě. Zvyšuje se také záruka, že rezidenti dotčených oblastí budou moci komfortněji parkovat.

Parkovací zóny na území města je možné cenově rozdělit podle atraktivity území a potřeby zklidnění jednotlivých lokalit. V centrech města jsou nastaveny vyšší ceny za parkování a směrem k okraji regulovaného území ceny klesají.

Vazba na specifický cíl

- *Management parkování*

5.1.38 A38: Omezení parkovacích kapacit v centru Děčína

Popis opatření

Vhodně nastavená politika parkování má přínos nejen pro město, ale i pro návštěvníky. Město může vhodně regulovat stání v centru města Děčín I a tím snížit zbytnou dopravu a motivovat řidiče využívat záchytné parkoviště (vazba na **opatření A13 až A20, A40**) nebo ostatní módy dopravy. Realizací opatření dojde k nabídce komfortnějšího parkování pro rezidenty dotčené oblasti.

Vazba na specifický cíl

- *Management parkování*

5.1.39 A39: Omezení parkovacích kapacit v centru Podmokel

Popis opatření

Vhodně nastaveným omezením parkování a cenovými tarify je možné regulovat parkování v historickém centru města v Podmoklech. Nastavená pravidla regulace parkování bude motivovat řidiče využívat záchytná parkoviště (vazba na **opatření A13, A14**) nebo volné kapacity mimo centrum. Regulací se sníží vjezd vozidel návštěvníků a zvýší se tak komfort parkování pro rezidenty řešené oblasti.

Vazba na specifický cíl

- *Management parkování*

5.1.40 A40: Výstavba kapacitního parkoviště v lokalitě Předmostí mezi žel. mostem a okružní křižovatkou

Popis opatření

Parkovací dům u železničního mostu je navržen na strategickém místě blízko centra Podmokel. Parkovací kapacity jsou v pěší dostupné vzdálenosti k významným veřejným a kulturním institucím, školám i přestupnímu uzlu u hlavního nádraží. V dobré docházkové vzdálenosti jsou také významné turistické cíle, např. ZOO, Pastýřská stěna s ferraty apod. Po realizaci plánované lávky pro pěší a cyklisty mezi oběma břehy Labe (viz **opatření P/C13**) bude z tohoto parkoviště dobře dostupné i centrum části Děčín I se zámekem. Lokalita pro parkovací dům z výše uvedených důvodů je velmi dobře strategicky položená.



Obrázek 18 Stávající parkoviště v lokalitě Předmostí (zdroj: RHDHV)

Vazba na specifický cíl

- *Management parkování*

5.1.41 A41: Výstavba dobíjecích stanic pro elektromobily na vytipovaných místech

Popis opatření

Výstavbou dobíjecích stanic pro elektromobily město podpoří jejich rozvoj na svém území a podpoří tak pozitivní vliv na životní prostředí. Dobíjecí stanice musí být vhodně rozmístěny a s vhodným výkonem pro dobíjení. Stanice pro dobíjení by mělo být možné s rozvojem elektromobility výhledově kapacitně rozšířit. Stanice je vhodné umisťovat v blízkosti dalších cílů motoristů, jakou jsou restaurace, kavárny, nákupní centra nebo záchytná parkoviště.



Obrázek 19 Ilustrační snímek dobíjecí stanice ČEZ (zdroj: ČEZ, zdopravy.cz)

Vazba na specifický cíl

- Podpora elektromobility

5.1.42 A42: Realizace vyhrazených parkovacích stání pro elektromobily ve vytípaných lokalitách města

Popis opatření

Realizací parkovacích míst pro elektromobily město podpoří jejich rozvoj na svém území a podpoří tak snížení hluku a emisí z dopravy. Parkovací stání musí být vhodně rozmístěna a v případě rozvoje elektromobility ve městě a jeho okolí by mělo být možné navýšit jeho kapacitu.

Tato parkovací místa mohou být vybavena i dobíjecími stanicemi, případně alespoň vhodnou elektrickou přípojkou (**opatření A41**).

Vazba na specifický cíl

- Podpora elektromobility

5.1.43 A43: Realizace bezplatného parkování pro elektromobily na zpoplatněných parkovištích

Popis opatření

Toto opatření může být dalším podnětem pro další rozvoj elektromobility na území města Děčín. Motivuje potenciální zákazníky ke koupi tohoto typu vozidla do městského prostředí a přispěje tak ke snížení hluku a emisí z individuální dopravy ve městě. Realizací opatření **A40, A41 a A42** bude město podporovat rozvoj elektromobility.

Vazba na specifický cíl

- Podpora elektromobility

5.1.44 A44: Modernizace povrchů vozovek

Popis opatření

Toto opatření úzce souvisí s mnoha dalšími a v podstatě je obecně zastřešuje. Podrobněji je opatření popsáno v **opatřeních A10 a A11**. Jde zejména o úseky ve špatném nebo havarijním stavu, nebo jinak nevyhovující, například z bezpečnostních důvodů. Modernizací se také odstraní všechny defekty a vhodnou úpravou povrchu se také sníží hlučnost vozidel projíždějících po komunikacích.

Toto opatření zahrnuje několik projektů ze zásobníku projektů pro akční plán strategického plánu rozvoje města Děčín.

Vazba na specifický cíl

- *Snížení negativních vlivů z motorové dopravy*

5.1.45 A45: Realizace protihlukových opatření

Popis opatření

Protihluková opatření se týkají zejména obyvatel bydlících v blízkosti rušných dopravních komunikací a železničních tratí. Realizací tohoto opatření se sníží hladina hluku, obyvatelům se zatraktivní jejich životní prostředí a přispěje k jejich vyšší spokojenosti a životní pohodě. Použití vhodných prvků přispěje k pozitivní celkové vizáži dotčené oblasti. Při realizaci protihlukových opatření nemusí jít jen o obyčejné "stěny".

Vazba na specifický cíl

- *Snížení negativních vlivů z motorové dopravy*

5.1.46 A46: Podpora vozidel s alternativními druhy pohonu

Popis opatření

Podpora alternativních druhů pohonů je stejně důležitá jako podpora vozidel na elektropohon. Zejména pokud síť dobíjecích stanic pro elektromobily je řídká ve srovnání se stanicemi s fosilními palivy. V ČR je poměrně silně rozvinutá síť LPG stanic, částečně také CNG stanic. Jde o plynná paliva, jejichž uhlíková stopa je výrazně nižší v porovnání s klasickými palivy, jakými jsou benzín a nafta. Tato poměrně běžná alternativní paliva jsou prostřednictvím čerpacích stanic v Děčíně již zastoupena. Do budoucna je perspektiva zaměřit se na další alternativní paliva. Jako další alternativou k dříve zmíněným palivům se nabízí vodík a plynné palivo LNG. Vývoj alternativních paliv postupuje rychlým tempem, a je proto důležité věnovat se jim již v raném stádiu vývoje a uvádění na trh.

Vazba na specifický cíl

- *Snížení negativních vlivů z motorové dopravy*

5.1.47 A47: Řešení křižovatky ul. Litoměřická × Rytířská × Březová ("u Corsa")

Popis opatření

Tato křižovatka je popisována v analytické části jako rizikové místo na komunikační síti města Děčín pro její omezené rozhledové poměry. Aktuální řešení dopravním zrcadlem není dostatečným řešením. V nedávné době provedená úprava vodorovného dopravního značení zlepšila situaci v křižovatce. Přesto tato úprava není do budoucna dostatečným řešením. Vzhledem k prostorové rezervě je možné tuto křižovatku řešit i stavebně, což by bylo nejlepší řešení pro maximální zvýšení bezpečnosti tohoto uzlu.



Obrázek 20 Řešená křižovatka „u Corsa“ (zdroj: RHDHV, mapy.cz)

Vazba na specifický cíl

- Zvýšení bezpečnosti ostatní dopravní infrastruktury

5.1.48 A48: Omezení vjezdu IAD do ul. Labské nábřeží, resp. jeho zklidnění od motorové dopravy

Popis opatření

Realizace tohoto opatření společně se zklidněním dopravy v centru města na pravém břehu řeky Labe (vazba na **opatření A49**) má vytvořit spojnici obou historických center, která sníží intenzity IAD a podpoří veřejnou dopravu, cyklisty a chodce. Omezení místní a tranzitní automobilové dopravy umožní tento koridor otevřít více pro nemotorové účastníky silničního provozu a také zajistit plynulejší a rychlejší provoz veřejné dopravy mezi oběma centry.

V současné době je na Labském nábřeží v úseku mezi Tyršovým mostem a okružní křižovatkou Labské nábřeží x Předmostí vysoká intenzita motorové dopravy. Šířkové parametry komunikace umožňují řidičům jezdit v tomto úseku vysokou rychlostí, takže pro cyklisty je jízda po této komunikaci nebezpečná a pro pěší nepřítažlivá (šířka pěší komunikace je zde zároveň v některých místech poddimenzována a tím pádem vysoce nekomfortní a ani ne příliš bezpečná). Realizací zklidnění této komunikace (např. realizace jízdního pruhu pro cyklisty) a s kombinací s **opatřením A49** dojde ke snížení intenzit individuální automobilové dopravy a jízda na kole se stane v této oblasti bezpečnější. Toto opatření navazuje na **opatření P/C57** Bezbariérová trasa č.2 a **opatření P/C13** Lávka pro pěší a cyklisty mezi Podmokly a Děčínem I.



Obrázek 21 Labské nábřeží v Děčíně (zdroj: maps.google.com)

Vazba na specifický cíl

- Zklidnění komunikační sítě města

5.1.49 A49: Omezení vjezdu IAD na Tyršův most, ul. Tyršova, Radniční, Masarykovo náměstí

Popis opatření

Realizace tohoto opatření společně s opatřením A47 má za úkol vytvořit spojnici obou historických center určenou primárně pro chodce, cyklisty a veřejnou dopravu. Omezení individuální dopravy umožní tento přirozený koridor otevřít více pro pěší a cyklistickou dopravu a také zajistit plynulejší a rychlejší provoz veřejné dopravy mezi oběma centry.



Obrázek 22 Tyršův most v současném stavu (zdroj: RHDHV)

Vazba na specifický cíl

- Zklidnění komunikační sítě města.

5.1.50 A50: Elektronický sběr dat intenzit dopravy na vybraných komunikacích

Popis opatření

V současné době nejsou na území města na komunikační síti průběžně sledovány údaje o intenzitách automobilové dopravy. Sběr informací o počtu vozidel na komunikacích je sledován v rámci dopravních průzkumů, které jsou prováděny podle potřeb města. Z toho důvodu je jedním z opatření, jak sledovat průběžně dopravní proudy na komunikacích, instalace automatických sčítačů. Město tak bude mít podrobný přehled o vývoji dopravy na území města a může tak lépe plánovat realizaci dopravních opatření nebo případně stavbu nové komunikace. Automatické sčítače budou napojeny na dopravní dispečink a tím bude zajištěno efektivní využití získaných dat.

Vazba na specifický cíl

- Realizace inteligentního dopravního systému

5.1.51 A51: Zřízení dopravního dispečinku

Popis opatření

Zřízení dopravního dispečinku je nezbytné pro efektivní řízení dopravy ve městě, zejména v souvislosti s navrhovanými **opatřeními A29, A30, A31, A32, A33, A50**. Dopravní dispečink tato opatření propojuje a v podstatě zastřešuje. Čím více těchto částečných opatření bude zrealizovaných, o to efektivnější bude řízení dopravy z dopravního dispečinku ve městě Děčín. Dopravní dispečink je dnes již součástí každého moderního města. Realizaci tohoto opatření by tak mělo předcházet uskutečnění výše uvedených opatření. Toto opatření významně přispěje k fungování inteligentního dopravního systému. Dopravní dispečink by měl zároveň dohlížet nejen nad automobilovou dopravou, ale i dopravou veřejnou.

Vazba na specifický cíl

- Realizace inteligentního dopravního systému

5.1.52 A52: Zajištění průjezdnosti vozidel na komunikační síti

Popis opatření

Toto opatření je zaměřeno na zajištění průjezdnosti po komunikační síti v místech s nízkými podjezdy pod mosty, zejména železničních na Starém Městě a také přejezdy mostů s nízkou nosností. Týká se to zejména úseků, po kterých jezdí vozidla MAD. Při obměně vozového parku za nové autobusy na pohon CNG nebo výhledově vodík by nebylo v důsledku výškového omezení tyto autobusy možné využít na všech linkách. Uskutečněním tohoto opatření se tak komunikační síť města Děčín otevře novým možnostem obsluhy veřejnou dopravou. Průjezdnost těchto úzkých míst je také potřeba pro vozidla IZS, aby v případě vážné mimořádné situace měli možnost si zvolit optimální trasu k místu zásahu.

Vybraná úzká místa:

- Krokova – 3,3 m
- Březova – 2,8 m
- Vilsnická – 3,0 m
- Kališní – 3,1 m
- Žlebská – 3,0 m

Druhým aspektem, důležitým pro průjezd vozidel hromadné dopravy, je šířkové uspořádání komunikací a jejich únosnost. Na vybraných úsecích je vhodné řešit stávající šířku komunikací a jejich únosnost tak, aby umožňovala (snadný) průjezd vozidel hromadné dopravy. Tento aspekt je třeba včas řešit hlavně na trasách nově navrhovaných či prodloužených linek MAD (vazba na **opatření V12, V13, V14, V15, V31, V32, V33, V34, V35**).



Obrázek 23 Nedostatečně vysoký podjezd v Brezové ulici (zdroj: mapy.cz)

Vazba na specifický cíl

- *Zvýšení efektivity komunikačního skeletu města*

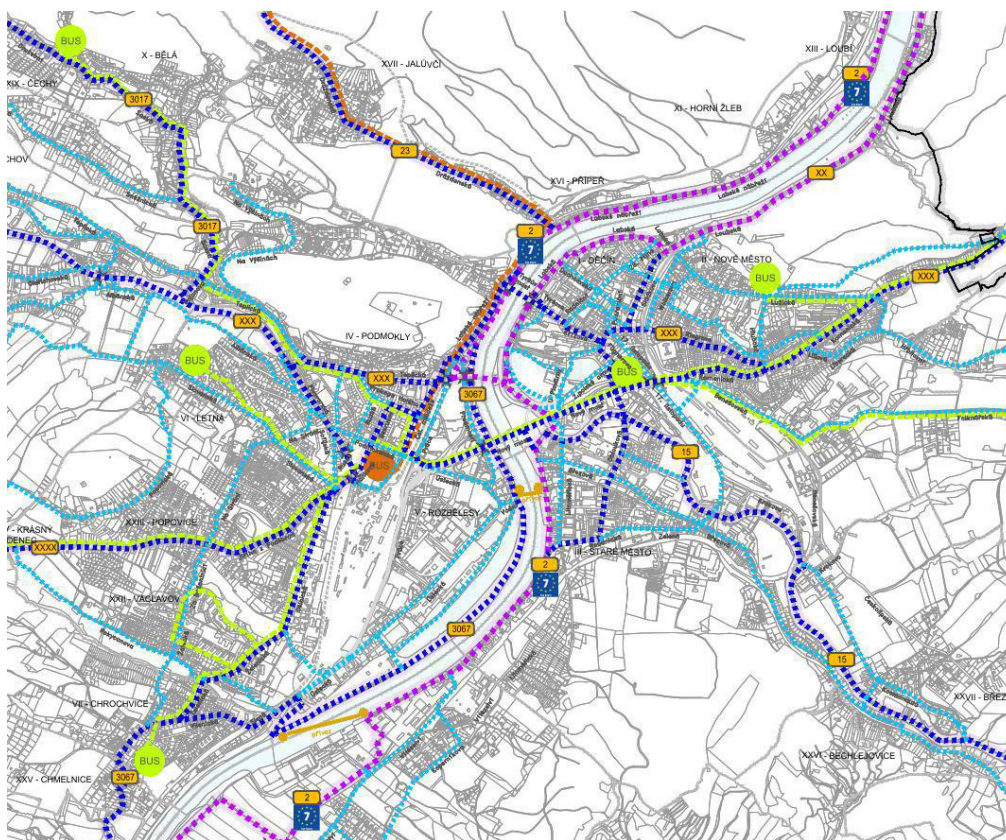
5.2 PĚŠÍ A CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Často opomíjená pěší a cyklistická doprava je důležitou součástí dopravního systému. Ve městě je tento způsob dopravy velmi žádoucí, protože zabírá minimum prostoru a dopravně zklidňuje a oživuje město. Obyvatelé využívající tyto způsoby dopravy provádějí zdravý a aktivní pohyb a také podporují cestovní ruch a tím zvyšují prosperitu města, případně regionu.

Větší podíl pěší a cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce přináší společnosti méně kongescí, znečištění ovzduší, nižší nemocnost, vyšší průměrnou délku života a také nižší náklady na budování a údržbu infrastruktury. Dosažení vyššího podílu cest ovšem vyžaduje významnou změnu v nabídce komunikační sítě a také zajištění absolutní bezpečnosti těchto účastníků provozu.

Bezbariérové úpravy přispějí ke zkvalitnění pohybu pěších na vybraných stávajících trasách, které nesplňují parametry bezbariérovosti. Mimo jiné by měl být zajištěn přístup pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace, seniory nebo dočasně imobilní občany do veřejných budov spolu s jejich přístupovými cestami. Dále je to úprava veřejného prostoru, který bude volně přístupný a zároveň atraktivní všem uživatelům.

Opatření týkající se cyklistické dopravy vycházejí z podnětů občanů a z „Koncepte cyklistické infrastruktury v Děčíně“ vypracované v roce 2016.



Obrázek 24 Návrh cyklistických koridorů (zdroj: Koncepte cyklistické dopravy v Děčíně)

K úpravě veřejného prostoru patří i revitalizace a obnova zeleně a parků, realizace vodních prvků, veřejná WC, doprovodných prvků pro pobytové a sportovní aktivity a samozřejmě uživatelsky přívětivý mobiliář.

Město disponuje zásobníkem projektů, které plánuje zrealizovat ve výhledovém období. Z tohoto důvodu jsou v dokumentu tyto projekty zapracovány. Projekty se týkají úpravy zeleně, bezbariérovosti, úprav stávající infrastruktury a městského mobiliáře.

Navržená opatření týkající se pěší a cyklistické dopravy naplňují obsah vybraných strategických a specifických cílů, které přispějí ke zlepšení mobility obyvatel a návštěvníků města Děčín a podpoří udržitelné dopravní chování ve městě.

5.2.1 P/C1: Realizace bezbariérových úprav na stávající pěší infrastruktuře (průběžně)

Popis opatření

Jak vyplynulo z analytické části projektu, nachází se na území města mnoho míst, která vyžadují bezbariérovou úpravu. Je proto nutné, aby se neustále zlepšovaly podmínky pro pěší a vznikala tak bezbariérová síť, která bude propojovat jednotlivé části města a veřejné budovy (úřady, zdravotnická zařízení, apod.). Pro splnění podmínek bezbariérových tras je potřeba realizovat hlavně tyto úpravy na infrastruktuře:

- výškové rozdíly,
- sklon,
- šířka,
- kvalita komunikace,
- odstranění bodových bariér,
- vodící linie (v závislosti na konkrétním úseku: signální, vodící, varovné pásy, hmatné pásy)
- úprava přechodů a míst pro procházení (akustické prvky, vodící linie, apod.)
- další úpravy, které jsou potřebné z pohledu osob s omezenou schopností pohybu a orientace.

Vytvořením bezbariérového přístupu se zajistí samostatný pohyb a užívání staveb i osobám s omezenou schopností pohybu a orientace a umožní jim tak navštěvovat místa, která by pro ně za normálních okolností nebyla přístupná.

V nejbližším období si město nechá zpracovat v rámci svých naplánovaných akcí projektovou dokumentaci na úpravu chodníku a míst pro procházení v ul. Práce v místní části Děčín V - Rozbělesy.

Bezbariérové úpravy budou prováděny průběžně v návaznosti na další plánované stavby.

Vazba na specifický cíl

- Realizace bezbariérových úprav na stávající i výhledové dopravní infrastruktuře

5.2.2 P/C2: Realizace bezbariérových úprav na stávající cyklistické infrastruktuře (průběžně)

Popis opatření

Stejně jako u pěší infrastruktury, je potřeba i u cyklistické infrastruktury realizovat bezbariérové úpravy tak, aby jízda na kole byla co nejplynulejší a bez překážek.

Častou bariérou pro cyklisty je zvýšený obrubník na křižovatkách a přejezdech. Je proto nezbytné, aby se realizovaly úpravy, které zajistí snížení obrubníku do úrovně vozovky, tj. vytvoření hladkých a plynulých nájezdů a sjezdů. Kromě toho, že výškový stupeň mezi úrovněmi může způsobit problémy v jízdě a snadno poškodit kolo, nutí také cyklistu při každém přejíždění zpomalovat, i když má třeba v dané chvíli přednost v jízdě.



Obrázek 25 Působení obrubníku na kolo bicyklu (zdroj: cyklodoprava.cz)

Dalšími překážkami kterými je třeba se zabývat, mohou být:

- schodiště,
- časté průjezdy křižovatkami,
- nechráněný nebo nebezpečný přechod,
- strmé stoupání/nebezpečné klesání,
- nerovnosti na vozovce,
- jízda podél parkujících vozidel,
- okružní křižovatky
- apod.

Pro každodenní využívání kola jako dopravního prostředku (dojíždění do práce/školy, za nákupy, apod.) je důležité, aby cyklistovi byla po městě umožněna plynulá jízda, během které vykoná cestu mezi zdrojem a cílem cesty za přijatelný čas.

Vazba na specifický cíl

- Realizace bezbariérových úprav na stávající i výhledové dopravní infrastruktuře

5.2.3 P/C3: Revitalizace nábřeží řeky Labe, vytvoření pobytového prostoru a komunikačních propojení

Popis opatření

Současná nábřeží Labe nejsou příliš atraktivní, proto je žádoucí do budoucna dosáhnout opaku nejen z pohledu cestovního ruchu, ale zejména z pohledu života obyvatel ve městě a možnosti trávení jejich volného času.

K vytvoření příjemného pobytového prostoru jistě přispěje funkční městský mobiliář, umělecká díla, výhledy do přírody, zeleň, plochy na hraní a odpočinek, vyhlídková mola, případně kavárny a podobně. Součástí revitalizace musí být také komunikační propojení pro chodce a cyklisty.

Na následujících [obrázcích 26 a 27](#) je možné zhlédnout příklady využití nábřeží řeky Sprévy v Berlíně a návrh využití nábřeží řeky Svratky v Brně.



Obrázek 26 Nábřeží řeky Sprévy v Berlíně (zdroj: RHDHV)



Obrázek 27 Vizualizace nábřeží řeky Svatky v Brně (zdroj: voda.brno.cz)

Vytvořením "živé zóny" v okolí řeky se docílí socializace obyvatel a návštěvníků města, zvýší se atraktivita území a zkvalitní se prostor pro odpočinek a procházky, a obecně se realizuje příjemný pobyt v přírodě, ale zároveň ve městě.

Vazba na specifický cíl

- Využití potenciálu řeky Labe

5.2.4 P/C4: Podpora sportovních aktivit na Labi (půjčovny, služby)

Popis opatření

K atraktivitě území a hlavně k využití potenciálu řeky Labe patří nepochybně i sportovní aktivity. Je mnoho možností, které by bylo možné v rámci tohoto opatření realizovat na území okolo řeky i celé ploše města Děčína.

Vazba na specifický cíl

- Využití potenciálu řeky Labe

5.2.5 P/C5: Podpora realizace stanovišť bikesharingu

Popis opatření

Bikesharing, neboli systém sdílení kol, umožňuje půjčit si kolo na jednom stanovišti a na jiném ho vrátit. Nejčastěji se používá k přepravě po městě na krátké vzdálenosti, resp. krátký čas.

Proto, aby byl tento doplňkový systém dopravní obslužnosti dostatečně využíván, je třeba vybudovat dostatečnou síť stanovišť. Důležitý je výběr vhodných míst pro umístění stanovišť kol. Stanoviště by měla být vybrána na základě místních zkušeností, ankety mezi občany nebo vypracováním studie proveditelnosti.

Biskesharing je moderní, sportovní a ekologický způsob dopravy, který je ale také finančně náročnější. I přes vyšší cenu je ale třeba myslet na jeho přínosy ve formě zlepšení mobility, posílení zdraví, rozvoje komunitního života, přilákání turistů, apod.

Je logické, že systém má větší šanci úspěch ve městech, kde je jízda na kole pohodlná, bezpečná a možnosti parkování jízdních kol jsou lepší než parkovací možnosti automobilů. Je proto potřeba, aby zavedení tohoto systému šlo „ruku v ruce“ s rozvojem cyklistické infrastruktury.

Realizace stanovišť pro bikesharing patří mezi základní prvky sdílené mobility, kterou chce město podporovat. Toto opatření je vázáno na realizaci **opatření P/C26**.

Vazba na specifický cíl

- *Rozvoj stanovišť pro sdílenou mobilitu*

5.2.6 P/C6: Realizace pěšího tahu podél Jílovského potoka v centru Podmokel

Popis opatření

V rámci rekonstrukce a obnovy zadních traktů by vznikla pěší trasa spojující hlavní vlakové nádraží s Ovčí lávkou. Tato trasa by byla spíše využívána turisty při výletech z centra do okolí města. Pro rezidenty města by měla tato trasa charakter místa pro vycházky a odpočinek. V těsné blízkosti navrhované pěší trasy se nachází kino Sněžník, Magistrát města či Městské divadlo.

Vazba na specifický cíl

- *Modernizace a rozvoj pěší infrastruktury*

5.2.7 P/C7: Realizace pěšího a cyklistického tahu podél břehu Labe od navrhovaného přívozu v Rozbělesech po Tyršův most

Popis opatření

V územním plánu je navržena cyklistická trasa podél levého břehu Labe, od navrhovaného přívozu v Rozbělesech po Tyršův most. V případě realizace stezky, je vhodné ji vést stejně jako na pravém břehu Labe, tj. jako společnou stezku pro pěší a cyklisty.

Tento pěší a cyklistický tah by se kromě napojení na Labskou stezku po pravé straně břehu mohl napojit i na budoucí cyklotrasy na levém břehu Labe a také na plánovanou lávku Děčín – Podmokly.

Vazba na specifický cíl

- *Modernizace a rozvoj pěší infrastruktury*

5.2.8 P/C8: Dobudování sítě komunikací pro pěší

Popis opatření

Cílem tohoto opatření je dobudovat síť chodníků a hlavně propojení odlehlejších místních částí do centra Děčína, ale i propojení mezi jednotlivými místními částmi. Prioritou je zaměřit se na lokality, které byly v analytické části vyhodnoceny jako nejproblémovější, resp. zcela zde chybějící chodníky či propojení mezi jednotlivými částmi. Jsou jimi například úseky:

- z Boletic a Křešic, Folknářů, Březin, Bynova do centra,
- ulice Práce mezi Hlavním nádražím a Labským nábřežím,
- úzký chodník v ulici Oblouková mezi železničním podjezdem a ulicí Fugnerova,
- úzký nebo chybějící chodník v ulici Na Skřivance,
- dokončení chodníku mezi Březinami a Libverdou,
- chodník ke školce v ul. Májová,
- a mnoho dalších lokalit.

Obecně chybí přístupové chodníky k bytovým domům nebo logické propojení ulic s autobusovými zastávkami. Proto je potřebné se zaměřit i na tyto nedostatky a vybudovat na tato místa přístupové chodníky. Lidé využívají vyšlapané cesty, které jsou však za deštivého počasí či námrazy nebezpečné a nekomfortní. Mezi ně patří například plocha nad zastávkou MAD Bažantnice směrem do ulic Cihelná, Lidická a zpět nebo park podél náhonu zámeckého rybníka.

Je nutné se zaměřit na větší spolupráci s občany při získávání podnětů ke zlepšení sítě pěších tras. K získávání různých podnětů (např. silnice a chodníky, úklid a zeleň, veřejná doprava, osvětlení, bezbariérovost,...) je možné vytvořit aplikace podobné jako má Praha: www.zmenteto.cz, kde lidé mají možnost zadat všechny podněty na jedno místo. Jednotlivé podněty se tak rychleji dostanou k institucím, které mají danou problematiku na starost. Samozřejmostí je i zpětná vazba od instituce k občanovi. Vazba na **opatření M24**.

Město má v zásobníku projektů stavbu nového chodníku Horní Březiny na základě požadavku občanů, dále stavbu chodníku Májová x Hrdinů v místní části Děčín XXXII - Boletice nad Labem a projektovou dokumentaci na výstavbu chodníku od přejezdu ul. Litoměřická po ul. Marjanínská (Střední škola lodní dopravy a technických řemesel) v místní části Děčín XXXI - Křešice.

Přínosy opatření pro občany budou v podobě zkvalitnění přístupu k zastávkám MAD, zvýšení jejich bezpečnosti na pěších trasách a jejich spokojenost, logické propojení lokalit a její celkové zatraktivnění a také vyšší podíl pěších na dělbě přepravní práce.

V rámci úprav či realizace chodníků je třeba brát v úvahu i pohyb cyklistů a tedy úpravy či výstavbu tomu adekvátně přizpůsobit.

Vazba na specifický cíl

- *Modernizace a rozvoj pěší infrastruktury*

5.2.9 P/C9: Realizace propojení obou center města vč. řešení návazností

Popis opatření

V současné době jsou stávající pěší trasy spojující centra města (Děčín I a Děčín IV – Podmokly) pro pěší uživatelsky nepřívětivé. Proto je potřeba tyto cesty vhodně upravit nebo doplnit o zcela nové trasy.

V současné době má město Děčín podánu žádost na realizaci části bezbariérové trasy mezi podchodem u hlavního vlakového nádraží v ulici Práce po okružní křižovatku Labské nábřeží × Čsl. mládeže. V další etapě je potřeba zpracovat projektovou dokumentaci a zrealizovat pěší trasu jako bezbariérovou od výše uvedené okružní křižovatky po Masarykovo náměstí. Současně by měly být bezbariérově napojeny významné cíle ležící podél této trasy.

V rámci lepšího propojení obou center města Děčína je zcela zásadní realizace lávky podél železničního mostu, viz **opatření P/C13**.

Vazba na specifický cíl

- *Modernizace a rozvoj pěší infrastruktury*

5.2.10 P/C10: Modernizace komunikací pro pěší

Popis opatření

Pro bezpečnější pohyb po městě a výběr kratších docházkových tras je modernizace komunikací pro pěší nezbytná stejně jako rozšíření stávající sítě o chybějící komunikace.

Do modernizace komunikací pro pěší patří zejména opravy chodníků, výměna nevyhovujícího povrchu, odvodnění, apod.

Město plánuje v nejbližší době opravy hlavně těchto chodníků:

- chodník k Mariánské louce, ul. U Plovárny (Děčín I - Děčín) - velkoplošná oprava chodníku, výměna dlažby,

- oprava cesty pro pěší Na Stráni (Děčín VI - Letná) - oprava chodníku - propojky pro pěší ul. na Stráni x U Kaple, odvodnění chodníku a obou křižovatek,
- velkoplošná oprava chodníku 17. listopadu (Děčín I - Děčín),
- velkoplošná oprava chodníku podél školy v Želenicích - Školní ul. (Děčín VI - Letná),
- velkoplošná oprava chodníku Ústecká (Děčín V - Rozbělesy),
- oprava povrchu Na Stráni v úseku od ul. Jiráskova po ul. Budapešťská (Děčín VI - Letná),
- autobusová zastávka Kamenická, ul. Kamenická x Lužická + VO - dlážděný záliv, úprava vozovky, chodníky pro přechod točny (Děčín II - Nové Město),
- oprava chodníku ul. Hluboká (Děčín II - Nové Město),
- velkoplošná oprava chodníku ul. Dvořákova (Děčín II - Nové Město),
- mostní objekt DC-008 L, chodník, Škrabky, Na Výšinách (Děčín IV - Podmokly),
- úpravy chodníku a místa pro přecházení v ul. Kamenická x Brožíkova (Děčín II - Nové Město) + VO,
- úpravy chodníku a nová místa pro přecházení v ul. Riegrova x Hluboká (Děčín II - Nové Město) + VO,
- oprava chodníků podél silnice I. třídy č. I/13 v ul. Podmokelská, Pivovarská, Teplická (Děčín IV - Podmokly) - realizace po etapách.

V rámci opatření se předpokládá v dalších obdobích i realizace dalších, zde nevyjmenovaných, projektů.

Realizováním tohoto opatření se zvýší bezpečnost chodců, atraktivita pěší dopravy, atraktivita území, očekává se vyšší podíl pěších na dělbě přepravní práce, vyšší spokojenost obyvatel a návštěvníků města Děčín.



Obrázek 28 Stav chodníku na ul. 17. listopadu (zdroj: RHDHV)

Při rekonstrukcích silnic nebo budování nových dopravních staveb je důležité na pěší nezapomínat a vytvořit jim minimálně stejně dobré podmínky. Totéž platí o okrajových lokalitách města. Je třeba vytvořit vhodné podmínky pro pěší v celém městě, nejen v jeho centru.

Vazba na specifický cíl

- *Modernizace a rozvoj pěší infrastruktury*

5.2.11 P/C11: Realizace a rozvoj sítě doprovodné infrastruktury pro pěší

Popis opatření

Ve městě se nachází základní komunikační síť pro pěší, která je doplněna doprovodnou infrastrukturou. Tu je třeba vhodně rozvíjet, aby se docílila vyšší atraktivita území a hlavně se docílilo jednoduchého a přehledného pohybu pěších po městě. K tomu je třeba doplnit navigační/informační cedule, zvýšit počet míst k sezení a odpočinku (lavičky) a v rámci udržování pořádku ve městě zvýšit počet odpadkových košů. K identifikaci konkrétních prvků a lokalit či nových nápadů by mohla pomoci již zmíněná aplikace pro podněty od občanů.

Město má v plánu zlepšit navigační systém pro turisty formou instalace značení - navigace mezi Labskou stezkou (směr od Německa) a centrem města.

V rámci doprovodné infrastruktury navrhujeme ve výhledu vytvořit webový portál/aplikaci, případně i tištěnou podobu mapy s bezbariérovými trasami (vhodná i pro turisty), která by usnadnila pohyb osobám se sníženou schopností pohybu a orientace po městě. Vzhledem k tomu, že město se snaží budovat bezbariérovou infrastrukturu, je vytvoření webového portálu/ aplikace na místě.

Je možné se inspirovat městem Litoměřice, které má mapu bezbariérových tras města. Mapa prezentuje trasy vhodné pro lidi na vozíku, s berlemi, seniory a rodiny s kočárkem. Trasy jsou vyznačené jednoduchým způsobem v barvách semaforu, vozíčkáři tak snadno poznají, kam mohou jen s pomocí a kam samostatně. Tato mapa je dostupná na webových stránkách www.litomerice.cz/bezbarier.

Realizací opatření se dosáhne vyšší atraktivita území, větší zájem o turistické cíle v Děčíně a spolu s tím i vyšší počet turistů a zkvalitnění cestovního ruchu.

Vazba na specifický cíl

- Rozvoj sítě doprovodné infrastruktury pro pěší

5.2.12 P/C12: Modernizace stávající sítě doprovodné infrastruktury pro pěší

Popis opatření

V rámci modernizace současné doprovodné infrastruktury je třeba dbát na obměnu jejích prvků, které jsou převážně zastaralé nebo nevyhovující. K identifikaci konkrétních prvků či míst by mohla pomoci zmíněná aplikace pro podněty od občanů nebo kompletní pasportizace doprovodné infrastruktury v rámci celého města.

Realizací opatření se zvýší atraktivita území, podpoří se zájem o turistické cíle v Děčíně a tím i zvýší počet turistů a také zatraktivní veřejný prostor.

Vazba na specifický cíl

- Rozvoj sítě doprovodné infrastruktury pro pěší

5.2.13 P/C13: Realizace lávky Děčín - Podmokly (pro pěší a cyklisty)

Popis opatření

Realizací lávky podél stávajícího železničního mostu vznikne klíčové a bezpečné propojení historického pravého břehu (zámek s okolím, Staré Město, centrum části Děčín I – Děčín) s levým břehem (místní část Podmokly, jeho centrum, průmyslová oblast). Na levém břehu bude mít lávka navíc bezprostřední a zásadní vazbu na hlavní vlakové nádraží a zamýšlený

terminál před ním (viz **opatření V48**). Lávka poskytne nejpřirozenější a nejkratší možnou spojnici mezi centry těchto dvou místních částí s vazbou na hlavní nádraží. Lávka bude sloužit pro pěší i cyklisty, pro které v současné době neexistuje atraktivnější cesta, která by nabídla vhodnější podmínky pro překonání přirozené bariéry, jakou je řeka Labe a Ploučnice. Toto opatření má vazbu na **opatření P/C9**.

Kromě důležitého propojení má lávka přínos i v podobě zpřístupnění nábřeží řeky, které bude revitalizované a atraktivní pro obyvatele a návštěvníky Děčína (vazba na **opatření P/C3**).



Obrázek 29 Vedení nové lávky pro pěší a cyklisty podél železničního mostu (zdroj: cka.cz)

Vazba na specifický cíl

- *Modernizace a rozvoj cyklistické infrastruktury pro každodenní dojíždku i rekreační funkci*

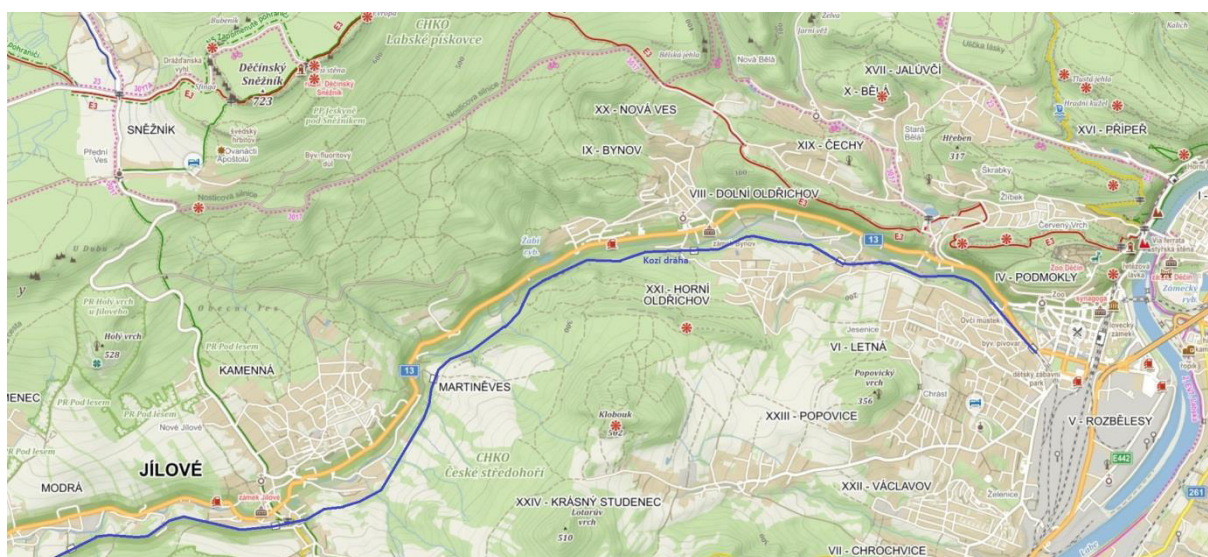
5.2.14 P/C14: Přebudování železniční trati č. 132 „Kozí dráha“ na cyklostezku

Popis opatření

Železniční trať č. 132 z Děčína do Oldřichova u Duchcova není dlouhodobě využívána a město Děčín, ani Ústecký kraj doposud nemají vyjasněný další záměr jejího využití. Velkým přínosem pro město by však byla přestavba tratě na stezku pro chodce a cyklisty, která by nabízela výborné, časově dostupné a bezpečné spojení Jílového, Bynova, Horního a Dolního Oldřichova s Děčínem.

Vzhledem k velkým intenzitám vozidel na silnici I/13, nedostatku místa pro realizaci opatření zajišťující cyklistům bezpečnou dopravu v ose této silnice, potřebě propojení jmenovaných místních částí s centrem a velkému potenciálu nevyužívané železniční tratě je návrh tohoto opatření na místě. Potřeba řešení cyklistického tahu ve směru od Bynova do centra Děčína, současná nebezpečná situace pro chodce i cyklisty a z toho vyplývající nemožnost využití Teplické ul. pro cyklistickou dopravu byla nejčastěji zmiňovanou připomínkou v rámci sociodopravního průzkumu i projednávání s odbornou i širší veřejností.

Během dopravních průzkumů bylo v období mezi 7:00 až 19:00 nasčítáno na ulici Teplická nasčítáno 7 574 vozidel a 83 cyklistů.



Obrázek 30 Trasování cyklostezky na tělese železniční trati č. 132 „Kozí dráha“ (zdroj: mapy.cz)

Z širšího hlediska by tedy přestavba nevyužívané železniční tratě na cyklostezku byla výhodná jak pro obyvatele obcí, které leží na této trase, tak pro turisty.

Stezka by byla napojena na další cyklotrasy a cyklostezky ve městě i mimo něj.

Tato stezka by kromě primárního dopravního charakteru, tj. využití pro každodenní dojížděku, měla i charakter rekreační, kdy by mohla být využívána chodci, cyklisty a in-line bruslaři či autonomními dopravními prostředky. V případě realizace cyklostezky je potřeba při jejím projektování brát v potaz její využití. Přípustné je i kombinované využití jako alternativní trasa pro složky IZS.

Po realizaci tohoto opatření se předpokládá dramatické zvýšení využívání cyklistické dopravy pro každodenní cesty obyvatel, zejm. z výše zmiňovaných místních částí ležících na trase. Díky tomuto opatření lze předpokládat navýšení podílu cyklistické dělby přepravní práce, zvýšení atraktivity cyklistické dopravy (nejen pro každodenní cesty) a podpoření udržitelného dopravního chování obyvatel i návštěvníků města.

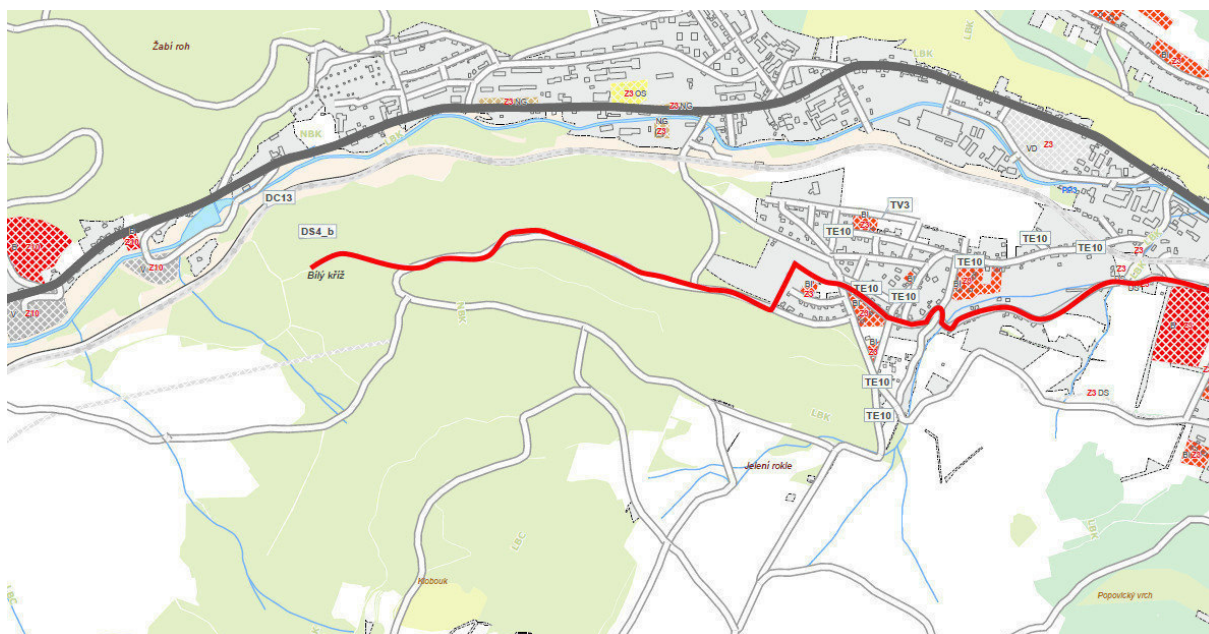
Vazba na specifický cíl

- Modernizace a rozvoj cyklistické infrastruktury pro každodenní dojíždku i rekreační funkci

5.2.15 P/C15: Realizace cyklistické trasy vedené údolím Jílovského potoka z Podmokel přes Horní Oldřichov do Jílového (H2 - 7300 m) - trasa mimo "Kozí dráhu"

Popis opatření

Tato trasa může být případnou alternativou k předchozímu opatření, avšak vzhledem k jejímu trasování v územním plánu by měla primárně rekreačně-turistický charakter. Vedení trasy je zobrazeno na **obrázku 31**.



Obrázek 31 Vedení trasy H2 v územním plánu (zdroj: ÚP, úpravy RHDHV)

Vazba na specifický cíl

- Modernizace a rozvoj cyklistické infrastruktury pro každodenní dojíždku i rekreační funkci

5.2.16 P/C16: Realizace a rozvoj cykloobousměrek v ulicích s jednosměrným provozem motorové dopravy

Popis opatření

Cykloobousměrky patří mezi nejbezpečnější cykloopatření. Je to jednoduché a levné regulační opatření, které je pro cyklisty velmi atraktivní. Lze ho realizovat i ve velmi úzkých ulicích s nízkou intenzitou vozidel a zároveň je v ulici povolena odpovídající rychlost vozidel.

Protisměrný provoz cyklistů na jednosměrné komunikaci má být přijímán jako jeden z běžných dopravně-organizačních prostředků pro zajištění obousměrného provozu jízdních kol z důvodu zajišťování co nejjednodušších, nejpřímějších a nejméně komplikovaných plošných průjezdů územím. To znamená, že je potřeba realizace v širším území, aby byl jejich přínos pro jízdu na kole co nejvyšší.

V Děčíně se již objevují protisměrné provozy cyklistů v jednosměrných ulicích. Přesto je potřeba opatření dále rozvíjet a při vymezování nových jednosměrných komunikací na toto opatření pro cyklisty myslet. Zároveň je důležité zvýraznit bezpečnost cykloobousměrek tím, že vjezd a výjezd v křižovatkách nebude zneužit parkujícími automobily. Proto je vhodné vyznačit cyklotrasy před křižovatkou vhodným dopravním značením nebo zařízením, např. vyznačením piktogramového koridoru nebo ostrůvkem. Příklad řešení je zobrazen na [obrázku 32](#).



Obrázek 32 Příklad vyústění ulice Urxova do Sokolovské v Praze (zdroj: RHDHV)

Další důležitou skutečností je, že vytvářením cykloobousměrek a zón (pěší, obytné, zóny 30) ve vhodných lokalitách se dosáhne přínosnějšího a levnějšího řešení, než jsou vyhrazené pruhy.

Je třeba mít na paměti, že při rekonstrukci vozovky nebo v nové zástavbě je vhodné dimenzovat šířku vozovky tak, aby výhledově umožnila obousměrný provoz pro cyklisty.

Toto opatření je potřeba provádět v souladu s TP 179: Navrhování komunikací pro cyklisty, kde jsou v kapitole 6.4 popsány zásady pro realizaci cykloobousměrek.

Vazba na specifický cíl

- *Modernizace a rozvoj cyklistické infrastruktury pro každodenní dojížděku i rekreační funkci*

5.2.17 P/C17: Rozvoj městských páteřních cyklotras

Popis opatření

Toto opatření je důležité pro dosažení uceleného a bezpečného propojení cyklistických tras ve všech významných osách, a to konkrétně severojižní (Labská cyklotrasa) a východozápadní (Ploučnická cyklotrasa a Kozí dráha). Tyto osy se kombinují s radiálním propojením do centra Podmokel, resp. lávky propojující obě centra města (vazba na **opatření P/C13**). Páteřní trasy představují spojení pro každodenní cyklistickou dopravu na větší vzdálenosti s vazbou na centrum města, významné cíle v extravilánu a významné uzly dopravy.

Aby město dosáhlo plnohodnotné integrace cyklistické dopravy, je nezbytné, aby se s cyklistickým provozem automaticky uvažovalo i na významných městských třídách a dopravních osách v území. Souvisí to s jejich přirozenou funkcí v území, ať již dopravní nebo obslužnou.

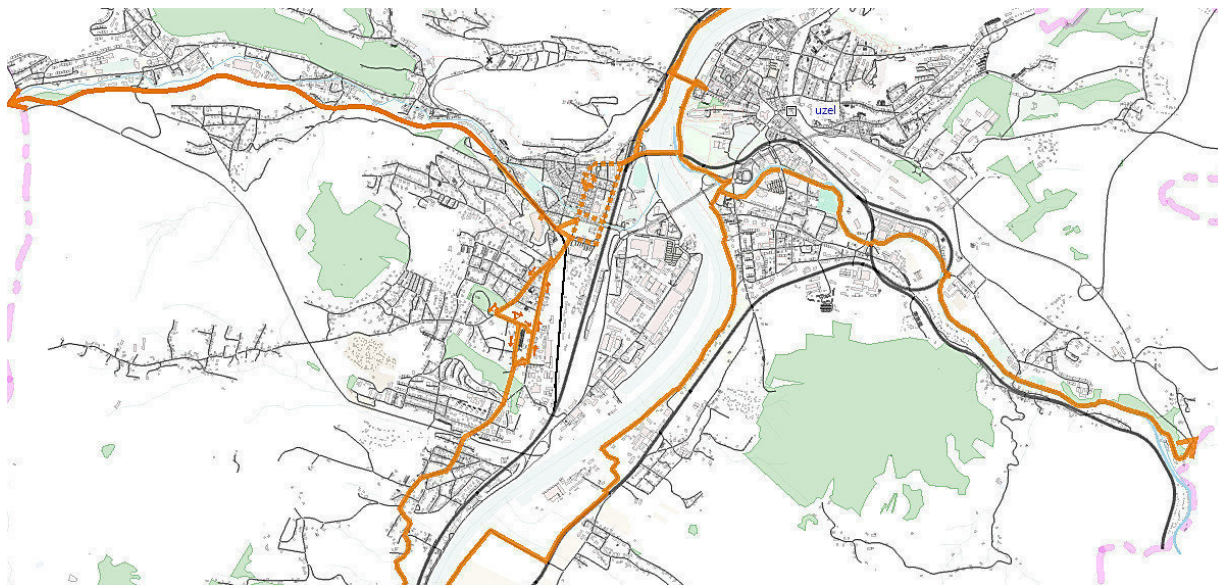
Cyklistika v městském prostředí by měla splňovat 5 základních požadavků tak, aby byla využívána a atraktivní i pro potenciální uživatele:

- spojitost,
- přímost trasy,
- bezpečnost,
- komfort,
- atraktivita.

Město Děčín má zpracovanou detailnější koncepci řešící cyklistickou dopravu, kterou je **Koncepce cyklistické infrastruktury v Děčíně**. V dílčích krocích je proto vhodné držet se tohoto dokumentu.

Nejdůležitější roli při plánování cyklistické infrastruktury má poté cyklokoordinátor, který se vyjadřuje ke všem plánovaným dopravním rekonstrukcím či dopravním stavbám ve městě z hlediska cyklistické dopravy.

Toto opatření je vhodné realizovat spolu s dalšími opatřeními, důležitá je vazba na **opatření P/C18, P/C25, P/C26, P/C27, P/C29** a další.



Obrázek 33 Možné vedení cyklotras (zdroj: RHDHV)

Vazba na specifický cíl

- *Modernizace a rozvoj cyklistické infrastruktury pro každodenní dojížděku i rekreační funkci*

5.2.18 P/C18: Rozvoj integračních cykloopatření na komunikačním skeletu města

Popis opatření

Jednou z forem podpory cyklistické dopravy je i budování vhodných opatření k jejímu rozvoji. Proto je nezbytné, aby město realizovalo i integrační opatření, která umožní bezpečný a plynulý průjezd cyklistů územím. Je to jeden z mnoha kroků k udržitelné mobilitě.

Integrační opatření se skládají z těchto prvků:

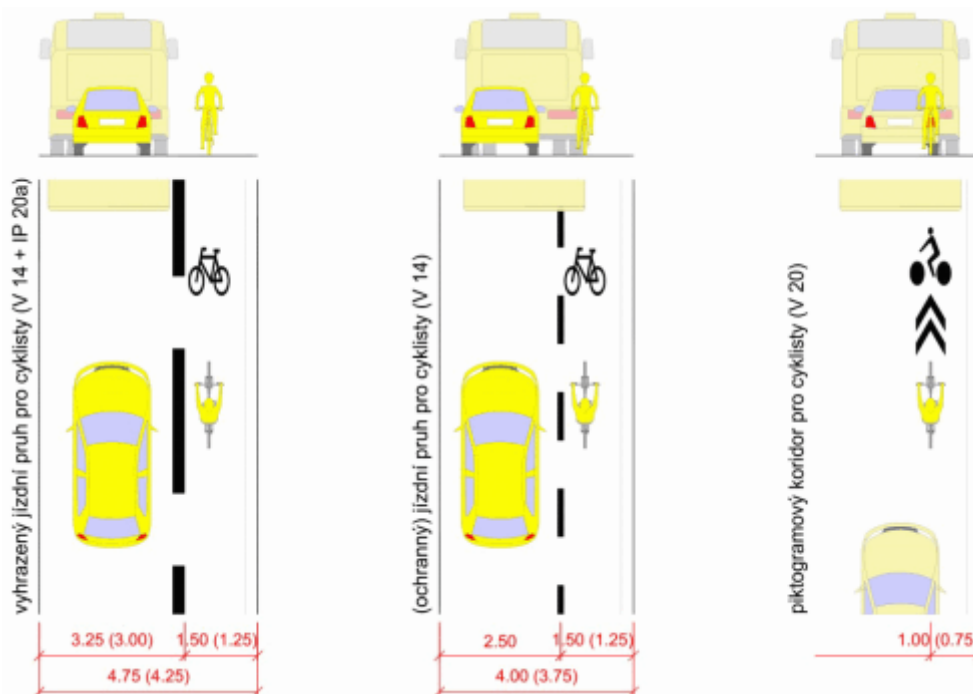
- piktogramový koridor pro cyklisty,
- ochranný pruh pro cyklisty,
- vyhrazený pruh pro cyklisty,
- samostatný jednosměrný cyklistický pás.

Principy navrhování vhodných integračních opatření jsou detailně popsány v TP 179 - Navrhování komunikací pro cyklisty. V technických podmínkách jsou zahrnuty evropské principy výstavby cyklistické infrastruktury, což umožňuje využití více prvků, které jsou účinné v zahraničí.

Integrační opatření mají výhody z několika hledisek:

- **psychologického** - působení těchto prvků na jednotlivé účastníky silničního provozu,

- **prostorového**, pokud se vybere vhodné integrační opatření a správně se zrealizuje,
- **stavebně technického** - nutné myslet na to, že ekonomicky účelné opatření budou jen tehdy, pokud se zrealizují na nepoškozeném povrchu vozovky, bez výtluků či propadlých uličních vpustí.



Obrázek 34 Základní (minimální) prostorové nároky integračních opatření pro cyklisty podél obruby nebo volného prostoru (zdroj: TP 179)

Je důležité, aby město využilo investované peníze do cyklistické infrastruktury rozumně. Měření úspěšnosti opatření může být například formou zkoušky zřízení opatření a následné sledování jeho účinnosti a efektivity, zda se díky němu zvýšil počet cyklistů, nebo formou přímé komunikace s obyvateli města, kteří pravidelně využívají kolo.

Realizováním tohoto opatření je možné očekávat zvýšené využití cyklistické dopravy, protože i nezkušení cyklisté se budou cítit bezpečněji a spíše se odhodlají použít kolo jako dopravní prostředek. Tato opatření upozorní řidiče na pohyb cyklistů po městě, a tedy na to, aby zvýšili opatrnost při své jízdě a byli tolerantnější vůči ostatním účastníkům silničního provozu. Cílem opatření je pomoci zvýšit podíl cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce, zvýšit atraktivitu a bezpečnost tohoto dopravního módu.

Vazba na specifický cíl

- *Modernizace a rozvoj cyklistické infrastruktury pro každodenní dojížděku i rekreační funkci*

5.2.19 P/C19: Podpora realizace služby Cargobike

Popis opatření

Princip fungování služby Cargobike je jednoduchý. Náklad je přepravován na tzv. nákladním kole. Zásobovací auta ukončí svoji trasu na překladišti, která pro přivezené zboží poskytnou své skladovací prostory. Odtud už pak distribuci v rámci pěší zóny zajistí zaměstnanci na nákladních kolech.

Nákladní kola mají ve srovnání s motorovými vozidly výhody jako například:

- nižší náklady na provoz - nižší pořizovací náklady, nižší provozní náklady (daně, pojištění, skladování) a žádné náklady na parkování,
- neomezenost dostupnosti pohonných hmot,
- rychlost navzdory dopravním zácpám,
- povolený vjezd do zón bez aut,
- nižší dopad na životní prostředí,
- sociální inkluze – příležitost pro zaměstnání, resp. začlenění nezaměstnaných na pracovním trhu - není nutný řidičský průkaz,
- lepší kvalita života - žádné hlukové emise, více místa pro lidi,
- apod.

Město může pro podporu cyklistické logistiky podniknout tyto kroky:

1) „Pronajmout provozovatelům Cargokol prostory, kde by mohla vzniknout nemotorová logistická centra (NLC). Tato centra by měla umožnit manipulaci a parkování nákladních kol před jejich naložením, dále třídit a dočasně skladovat zásilky. NLC by se měla vyskytovat na strategických místech, v blízkosti významných dopravních uzlů.

2) Zástupci měst by měli jít příkladem a sami využívat cyklistickou logistiku (CL). Buď používat svoje nákladní kola, pro chod jejich úřadů (denní transport interních zásilek mezi pobočkami, občerstvení, podpora venkovních akcí, propagační a reklamní činnosti atd.), případně využívat alespoň služby CL. Tzn: „Objednáme si pečivo (cokoli), ale musí být doručeno šetrným způsobem pro naše místo." Prodejci pak doporučit služby CL, pokud nemají vlastní.

3) Budovat cyklistickou infrastrukturu s tím, že není pouze pro dopravu osob či sport. Veškeré bariéry a nekvalitní povrchy (jednosměrky, rozbitá dlažba apod.) v přímé cestě snižují konkurenceschopnost CL proti motorovým alternativám.“ (Zdroj: www.cyklomesta.cz)



Obrázek 35 Cargobike německé pošty (zdroj: lidovky.cz)

Tímto opatřením lze dosáhnout snížení intenzit dopravy motorovými vozidly v centrech města od zásobovacích vozidel, a tedy snížení emisí, hluku, prachu, zabírání místa v ulicích apod. Také je to možnost pro optimalizaci městské logistiky (vazba na **opatření M9, M11, M13**).

Vazba na specifický cíl

- *Modernizace a rozvoj cyklistické infrastruktury pro každodenní dojížděku i rekreační funkci*

5.2.20 P/C20: Modernizace stávajících cyklotras

Popis opatření

Modernizací cyklotras se vyřeší defekty na současné síti. Může jít o poškozené povrchy, poškozené/odcizené dopravní značení, nerovnosti, modernizace vodorovného dopravního značení, přizpůsobení se novým technickým podmínkám a podobně podle aktuální potřeby. Realizací opatření se stane infrastruktura bezpečnější pro každodenní i rekreační cesty a přiblíží se současným trendům ve světě.

Vazba na specifický cíl

- *Modernizace a rozvoj cyklistické infrastruktury pro každodenní dojížděku i rekreační funkci*

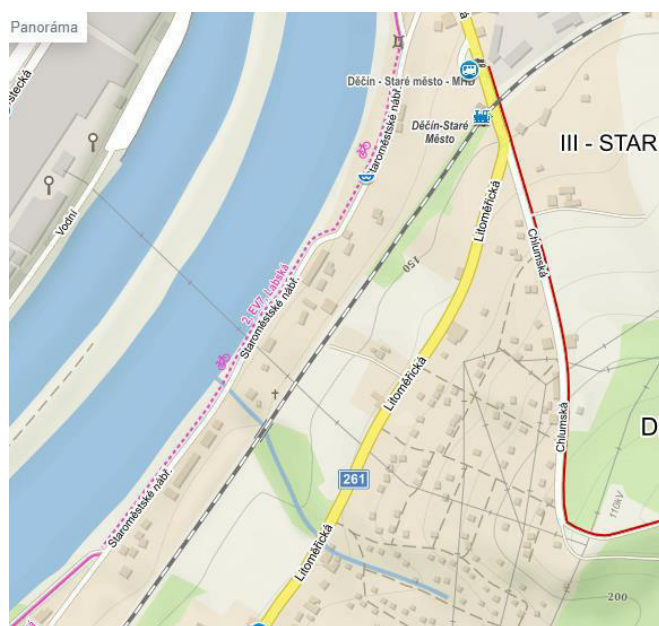
5.2.21 P/C21: Dobudování stávající páteřní cyklostezky č. 2 - Labská stezka

Popis opatření

V současné době není Labská cyklostezka na území města v celé své délce vedena jako cyklostezka. V místech, kde to nebylo možné, je cyklostezka Labská značena pouze jako cyklotrasa a vedena po místních komunikacích společně s motorovými vozidly. To může mít psychologický dopad na využívání této stezky. Celistvé propojení stezky by mohlo ještě více zvýšit její atraktivitu a bude mít i zásadní vliv na bezpečnost cyklistů v těchto úsecích.

Jde převážně o tyto úseky, které jsou znázorněny na následujících [obrázcích 36, 37, 38](#):

- Staroměstské nábřeží



Obrázek 36 Vedení cyklistické trasy Labská stezka po místní komunikaci Staroměstské nábř. (zdroj: mapy.cz)

- Polabí



Obrázek 37 Vedení cyklistické trasy Labská stezka po místní komunikaci Polabí (zdroj: mapy.cz)

- Labské nábřeží - po vybudování lávky přimknutému k železničnímu mostu (viz **opatření P/C13**) je třeba vyřešit propojení s existující cyklotrasou



Obrázek 38 Potřebné propojení Labské cyklostezky na nový most (zdroj: RHDHV, mapy.cz)

Je proto vhodné a žádoucí realizovat opatření, které zajistí propojení cyklostezky novou stopou. Tím vznikne ucelená a bezpečná páteřní trasa.

Vazba na specifický cíl

- *Modernizace a rozvoj cyklistické infrastruktury pro každodenní dojíždku i rekreační funkci*

5.2.22 P/C22: Dobudování stávající páteřní cyklotrasy č. 15 - Ploučnická stezka

Popis opatření

V současném stavu nemá cyklostezka Ploučnická na území města na všech svých úsecích charakter cyklostezky. Některé úseky jsou vedeny po stávajících komunikacích jako cyklotrasy. Z tohoto důvodu není tato cyklostezka dostatečně atraktivní pro cyklisty a její celistvé propojení by značně zvýšilo její atraktivitu a samozřejmě i bezpečnost cyklistů.

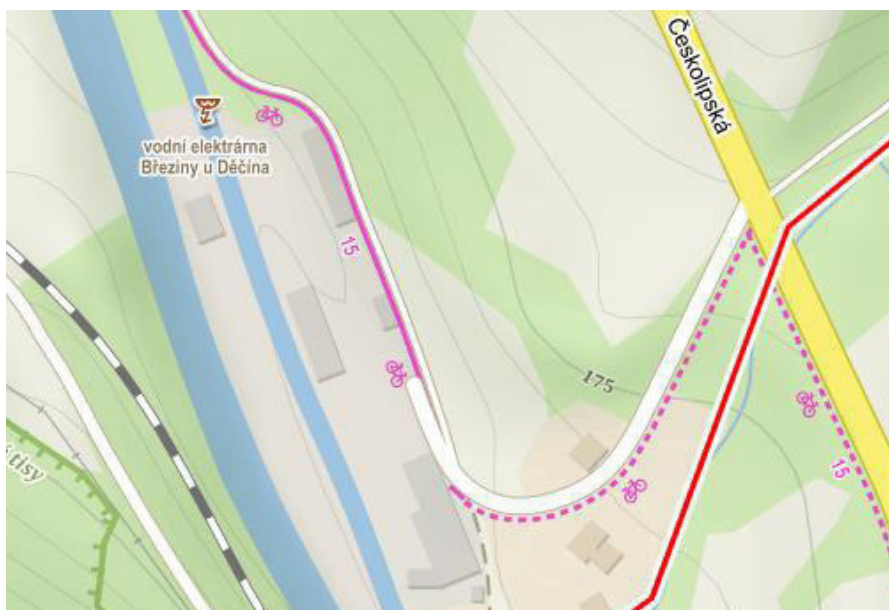
Jde primárně o úseky, které jsou znázorněny na následujících [obrázcích 39, 40](#):

- za nákupním parkem Děčín



Obrázek 39 Potřebné propojení cyklostezky Ploučnice (zdroj: mapy.cz)

- směrem od vodní elektrárny Březiny u Děčína k silnici II. třídy Českolipská



Obrázek 40 Vedení cyklistické trasy Ploučnice po místní komunikaci (zdroj: mapy.cz)

Vazba na specifický cíl

- *Modernizace a rozvoj cyklistické infrastruktury pro každodenní dojížděku i rekreační funkci*

5.2.23 P/C23: Realizace míst pro sportovní cyklistiku - pumptrack, bike trail, bikepark

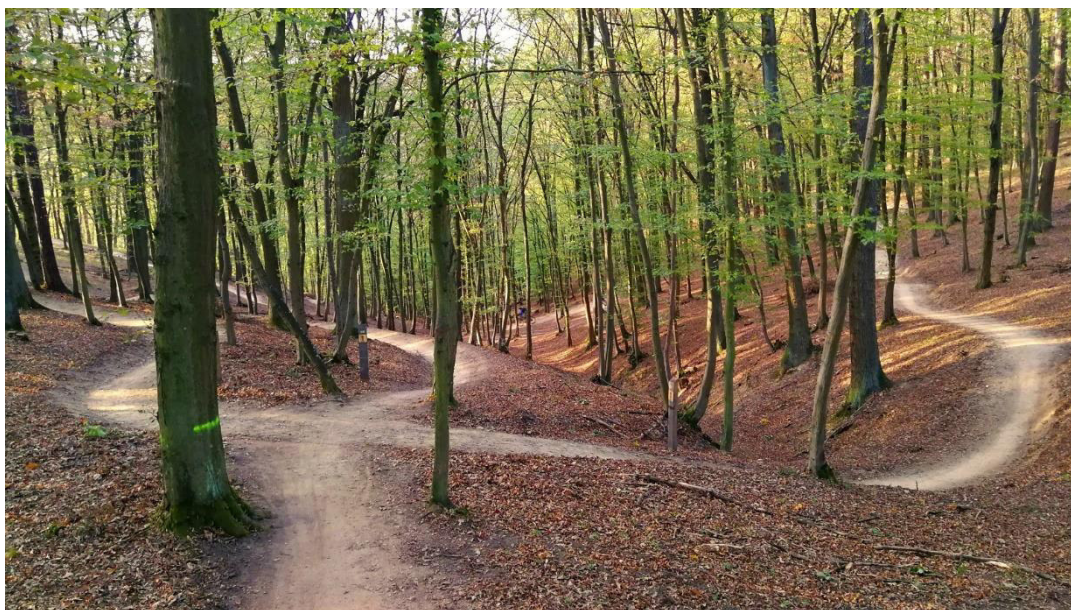
Popis opatření

K podpoře cyklistické dopravy patří i podpora cyklistických volnočasových aktivit, které jsou spíše zaměřeny na adrenalinové vyžití. Je proto nezbytné budovat a rozvíjet i takový typ infrastruktury. Bez přirozené podpory taková infrastruktura začne sama vznikat od jejích uživatelů, což není vždy bezpečné, a ne vždy je umístěna na vhodném místě. Výběr vhodného místa je také důležitý, aby zapadl do okolního prostředí a nebyl na obtíž okolním obyvatelům.

Pumptracková dráha je uzavřený, uměle vytvořený okruh pro jízdu prioritně na kole, který je možný projíždět bez šlapání. Okruh je tvořený vlnkami a klopenými zatáčkami, které umožňují udržovat nebo i zvyšovat rychlost. Principem pumptracku je, že kolo pohání setrvačnost a cyklista mu v tom pomáhá pohybem těla nahoru a dolů.

Dráha s asfaltovým povrchem je vhodná i pro skateboard, longboard, inline brusle, koloběžky a také i nejmenší děti na odrážedlech. Kromě toho snese následky nepříznivého počasí lépe než hlína nebo štěrk a je také méně náročný na údržbu.

Bike trail je přírodní trať s různými přírodními a umělými překážkami. Trať je široká přibližně na šíři řídítek kola.



Obrázek 41 Ilustrační obrázek Bike trail (zdroj: www.trailhunter.cz)

Bike park je areál s vlekem, který vyveze cyklisty na kopec a ti se po trasách různé obtížnosti mohou spustit dolů.

Vazba na specifický cíl

- *Modernizace a rozvoj cyklistické infrastruktury pro každodenní dojíždku i rekreační funkci*

5.2.24 P/C24: Realizace a rozvoj segregovaných komunikací pro cyklisty oddělených od automobilového provozu

Popis opatření

Oproti jiným opatřením, tento návrh komunikace pro cyklisty segreguje od ostatního provozu a vytváří jim tak bezpečnější a pohodlnější infrastrukturu. Na rozdíl od komunikací vedených ve společném prostoru, při takto oddělených dopravních módech nedochází ke konfliktům mezi cyklisty a chodci. Cyklista se takto psychicky cítí bezpečněji, a i ti méně zdatní cyklisté jsou takto ochotnější použít kolo jako každodenní dopravní prostředek.

Prioritou budování segregovaných komunikací pro cyklisty jsou již existující trasy budované odděleně a na nich chybějící úseky, které by tyto cyklostezky propojili do uceleného celku. Jmenovitě jde hlavně o Labskou a Ploučnickou cyklotrasu, případně i přebudování Kozí dráhy na segregovanou cyklostezku.

Vazba na specifický cíl

- *Modernizace a rozvoj cyklistické infrastruktury pro každodenní dojížděku i rekreační funkci*

5.2.25 P/C25: Modernizace a rozvoj značení cyklotras

Popis opatření

Modernizace značení cyklotras není o nic méně důležité jako realizace toho nového. Značení by mělo být funkční a aktuální. Mělo by být jednoduše čitelné i uživateli, kteří neovládají český jazyk, například formou piktogramů a symbolů. Mimo značení samotné cyklostezky je třeba i doplňkové značení, jako například pokud dochází ke křížení s jinou infrastrukturní komunikací.

Značení může informovat také o různých dalších cílech. Může jít o různé turistické cíle (vyhlídky, restaurace, muzea apod.) nebo obecné cíle místních obyvatel (úřady, školy, veřejné instituce atd.). Vhodné je také informovat o možnostech parkování jízdních kol na cyklotrasách. Značení by mělo také respektovat aktuální technické předpisy, a proto je potřebné zastaralé nebo jinak nevyhovující značení nahrazovat aktuálním, které splňuje všechny předpisy a požadavky.

Vazba na specifický cíl

- *Modernizace a rozvoj cyklistické infrastruktury pro každodenní dojížděku i rekreační funkci*

5.2.26 P/C26: Podpora pro zavedení bikesharingu

Popis opatření

Jak již bylo zmíněno, bikesharing nebo systém sdílení kol umožňuje půjčit kolo na jednom stanovišti a na jiném ho vrátit. Nejčastěji se používá k přepravě po městě na krátké vzdálenosti, resp. krátký čas.

Pro budoucí dostatečné využití tohoto doplňkového systému je nezbytná podpora města pro jeho realizaci.

Systém sdílení kol není levná záležitost, nicméně je třeba myslet na jeho přínosy ve formě zlepšení dopravy, zdraví, rozvoje komunitního života, přilákání turistů, zlepšení mobility apod. Město však musí nastavit vhodné podmínky pro jeho realizaci a provozování.

Je zřejmé, že systém má větší úspěch ve městech, kde je jízda na kole pohodlná, bezpečná a možnosti pro parkování jízdních kol jsou velké. Je proto potřeba, aby zavedení tohoto systému šlo ruku v ruce s rozvojem cyklistické infrastruktury.

Vzhledem k reliéfu města je vhodné uvažovat o bikesharingu ve formě klasických jízdních kol i elektrokol.

V návaznosti na toto opatření je třeba realizovat i **opatření P/C5**.

Vazba na specifický cíl

- *Rozvoj sítě doprovodné cyklistické infrastruktury*

5.2.27 P/C27: Rozvoj sítě stojanů pro jízdní kola (jako doprovodná infrastruktura ve veřejném prostoru)

Popis opatření

Každá jízda začíná u zaparkovaného kola. Je proto velmi důležité mít na správných místech funkční, atraktivní, bezpečné a dostatečně rozšířené parkovací kapacity. Nejvhodnější umístění stanovišť s koly je tam, kde se ve velké míře pohybují lidé, prioritně jde o centra města, pěší zóny, parky, sportoviště, v blízkosti škol, veřejné dopravy, pracovišť, obchodních zařízení nebo kulturních institucí.

Parkování pro cyklisty by mělo být zahrnuto v každém souvisejícím plánovacím a rozhodovacím procesu v příslušném čase. To platí například pro rekonstrukce, přestavby, modernizace, novostavby a podobně – otázka parkování pro kola by se měla zahrnout do procesu již od počátku.

Je důležité si také uvědomit, na jakou parkovací dobu bude stojan využíván a na základě toho vybrat vhodný typ a způsob parkování. Pro krátkou a střední parkovací dobu (několik minut až 4 hodiny) je vhodný stojan, který umožní bezpečně uzamknout přední, zadní kolo i rám ke stojanu.

Je proto vhodné postupně v rámci obnovy nahrazovat nevhodné cyklostojany, ve kterých není možné bezpečně kolo uzamknout, resp. hrozí riziko krádeže či poškození kola.



Obrázek 42 Stojany na kola při univerzitě v Žilině (zdroj: RHDHV)

Rozvojem sítě stojanů pro jízdní kola se podpoří a zatraktivní cyklistická doprava ve městě pro každodenní i rekreační cesty.

V souvislosti s tímto opatřením je vhodné vytvořit mapu/aplikaci nebo webový portál, kde bude vyznačena poloha stojanů ve městě.

Vazba na specifický cíl

- Rozvoj sítě doprovodné cyklistické infrastruktury

5.2.28 P/C28: Rozvoj sítě úschoven pro jízdní kola

Popis opatření

Úschovny by měly být uzamykatelné místnosti uvnitř budovy nebo oplocený a zastřešený parkovací prostor a měly by být vybavené pro parkování kol různými druhy závěsů nebo stojanů. Úschovny mají být pod dohledem fyzickým nebo elektronickým s tím, že kolo vydá obsluha úschovny nebo automatický systém.

Vhodné jsou taky cyklistické boxy, které nabízí optimální ochranu před krádeží, vandalismem a povětrnostními podmínkami. Je to také vhodné řešení pro odstavování jízdních kol u obytných domů, které nenabízejí jinou bezpečnější možnost.

To, co bylo zmíněno v předešlém opatření, že parkování pro cyklisty by mělo být zahrnuto v každém souvisejícím plánovacím a rozhodovacím procesu v příslušném čase, platí i pro toto opatření. Je důležité brát na vědomí jinou parkovací dobu jako u klasických stojanů. Jedná se o dlouhou parkovací dobu, tj. doba delší než čtyři hodiny. Taková doba parkování se očekává

v místě práce, studia, ubytování, na nádražích, u památkových objektů, obchodních center a podobně. Kola by tedy měla být chráněna i před klimatickými vlivy.

V případě zpoplatnění úschoven je třeba myslet na pro uživatele přívětivou cenu. Od ceny za úschovu kola se bude odvíjet jejich využívanost a následně i návratnost investice do realizace úschoven.

Na následujících [obrázcích 43 a 44](#) jsou vhodné příklady uschování kol.



Obrázek 43 Automatizovaný parkovací dům pro jízdní kola v Třinci (zdroj: msstavby.cz)



Obrázek 44 Cykloboxy instalované u děčínské knihovny (zdroj: RHDHV)

Rozvojem sítě úschoven pro jízdní kola se podpoří a zatraktivní cyklistická doprava ve městě pro každodenní i rekreační cesty.

V souvislosti s tímto opatřením je vhodné vytvořit mapu/aplikaci nebo webový portál, kde bude vyznačena poloha stojanů ve městě.

Vazba na specifický cíl

- *Rozvoj sítě doprovodné cyklistické infrastruktury*

5.2.29 P/C29: Realizace odpočinkových míst pro cyklisty

Popis opatření

Při budování a rozvíjení sítě cyklotras je třeba dbát i na doplňkovou infrastrukturu, jejíž součástí jsou i odpočinková místa. Je vhodné je budovat na cyklotrase v rozumných rozestupech mezi sebou. To znamená, že na rušných a frekventovaných cyklotrasách je vhodnější větší počet odpočinkových míst nebo méně míst, ale s vyšší kapacitou pro cyklisty toužící po odpočinku.

Odpočinkové místo by mělo být zastřešené, aby posloužilo jako úkryt cyklistům v případě nepříznivého počasí. Rovněž by mělo být vybaveno stolem a lavičkami na drobné občerstvení a posezení. Nevylučuje se ani rozšíření o ohniště. V případě zájmu soukromého investora je vhodný i stánkový prodej s nabídkou nápojů a jídel.

Odpočinkové místo může být také umístěno na místě s výhledem nebo v blízkosti zajímavé lokality, jakým může být vodopád, skály, zámek, hrad, zoo nebo jiný turistický cíl.

Odpočinkové místo již ve městě Děčín existuje pod zámek. Další taková místa pro odpočinek je vhodné umístit i na jiných místech na cyklostezkách nebo v jejich blízkosti.



Obrázek 45 Odpočinkové místo na cyklostezce Labská v Děčíně (zdroj: RHDHV)

Vazba na specifický cíl

- *Rozvoj sítě doprovodné cyklistické infrastruktury*

5.2.30 P/C30: Realizace venkovních servisních míst pro jízdní kola na vytipovaných místech

Popis opatření

Provádět rutinní opravy kol je dnes možné i prostřednictvím veřejných servisních míst pro kola. V zahraničí již prakticky běžná věc, v Čechách existují zatím veřejné cyklopumpy.

Veřejné servisní stojany jsou samoobslužné a vybavené potřebnými nástroji pro běžnou údržbu a opravy kol, od utažení řídítek až po dohuštění kola. Na [obrázku 46](#) je možné vidět jeden z mnoha typů takových veřejných servisních stojanů.



Obrázek 46 Veřejný servisní stojan pro kola v Belgii (zdroj: <https://www.standaard.be>)

Servisní stojany je vhodné osazovat na cyklisty frekventovaných místech, popřípadě v blízkosti zastavených oblastí nebo v lokalitách s kamerovým dohledem, aby se minimalizovalo poškození stojanů.

Toto opatření zlepšuje a podporuje rozvoj cyklistické dopravy, aby se tento způsob dopravy stal běžnou součástí každodenních i rekreačních cest.

Vazba na specifický cíl

- Rozvoj sítě doprovodné cyklistické infrastruktury

5.2.31 P/C31: Podpora/realizace doprovodné infrastruktury ve školách, veřejných institucích a u významných zaměstnavatelů

Popis opatření

Kromě tlaku na instituce může město řešit realizaci infrastruktury a jejích doprovodných prvků s investory v rámci rekonstrukce nebo realizace nových projektů. Během projekce nových staveb může požadovat zakomponování do projektů komunikace pro cyklisty, vhodná parkoviště pro kola nebo zajištění prostoru pro kola u veřejných budov. Rovněž může podporovat nebo organizovat různé aktivity, jako např. Do práce/Do školy na kole, nebo vyjížděky na kole v rámci Evropského týdne mobility (viz **opatření M18, M19**).

Samotné město spravuje několik objektů a je zřizovatelem některých institucí. Mimo dvou budov magistrátu, jde o základní školy, městské muzeum, knihovnu, zoo, a další. Tedy je v jeho kompetenci možné zavedení takových opatření do praxe. Samozřejmě nestačí je jenom zavést, třeba je pak řádně kontrolovat a dodržovat.

Vazba na specifický cíl

- *Rozvoj sítě doprovodné cyklistické infrastruktury*

5.2.32 P/C32: Podpora cyklopůjčoven

Popis opatření

Základním prvkem cyklistiky jsou kola a město Děčín jako místní centrum cykloturistiky by mělo podporovat dostatečnou síť cyklopůjčoven. I když jde o soukromý sektor, město by jim mělo vytvářet dostatečně dobré podmínky tak, aby to přispělo k obecnému rozvoji.

Vhodně nastavená síť cyklopůjčoven dokáže také eliminovat problémy s nízkou kapacitou stanišť pro kola ve vlacích. Během turistické špičky se často stává, že místa pro kola ve vlacích jsou již plně obsazená. Taková síť dokáže motivovat lidi, aby cestovali pohodlněji bez svých kol a v Děčíně si je vypůjčili.

Výhody ze sítě půjčoven kol mohou čerpat i samotní obyvatelé Děčína. Nemusí v domácnostech vlastnit horská kola, která pro denní dojíždění do práce nejsou tak pohodlná jako například městská kola. Horská nebo trekingová kola si tak mohou půjčit třeba jen na víkendovou turistiku.

Vazba na specifický cíl

- *Rozvoj sítě doprovodné cyklistické infrastruktury*

5.2.33 P/C33: Realizace infopanelů na vstupech cyklostezek do území, na křižnicích a významných místech

Popis opatření

Jde o poměrně jednoduché a dostupné opatření. Jeho záměrem je realizace infopanelů na konkrétních turistických místech, kde se turisté informují na zajímavé nebo potřebné údaje o dané lokalitě/cíli. Také na vstupu cyklostezky do města nebo křižení samotných cyklostezek by byla umístěna přehledná mapa cyklostezek protínajících město a turisticky zajímavých míst vhodných k navštívení. Vzhledem k tomu, že jde o panely zaměřené na cyklisty, byla by na ní vyznačena i doprovodná infrastruktura určená pro cyklisty. Jde například o úschovny na kola, terminály veřejné dopravy, místa určená pro sportovní cyklistiku, vnější servisní místa, cyklopůjčovny a podobně.

Vazba na specifický cíl

- Rozvoj sítě doprovodné cyklistické infrastruktury

5.2.34 P/C34: Výstavba parkovišť B+R u významných zastávek VHD

Popis opatření

„Smyslem systému Bike & Ride je vybudovat infrastrukturu umožňující bezpečné odstavení jízdního kola v prostorách stanice nebo zastávky veřejné dopravy, jež umožní cestujícímu pokračovat k cíli své cesty veřejnou hromadnou dopravou anebo naopak. Jízdní kolo v systému funguje jako dopravní prostředek na krátké vzdálenosti z místa bydliště (či zaměstnání) ke stanici. Vzhledem k tomu, že radius dostupnosti stanice je na kole větší než pěšky, je podpora systému Bike & Ride v zájmu železničního dopravce, neboť tím výrazně stoupá počet potenciálních uživatelů.“ [zdroj: cyklodoprava.cz]

Pro rozvoj B+R je důležité budovat cyklistické parkoviště, která umožní bezpečné a pohodlné celodenní parkování kol i z toho důvodu, že v dopravní špičce je problematická přeprava jízdního kola v dopravním prostředku.

Poplatek za parkování bývá propojen s lístky na veřejnou dopravu ve formě zvýhodněného tarifu nebo je zdarma (vazba na **opatření M2**).

Síť parkovišť je vhodné budovat na celém území města na nejvýznamnějších zastávkách MAD a na zastávkách, které jsou spádové pro větší území (např. Folknáře, Březiny, Horní Oldřichov, Chrochvice, Krásný Studenec apod.) alespoň v nejjednodušší formě stojanů na kola. Parkoviště B+R je vhodné realizovat v návaznosti na **opatření A14, A18, V25, V48, V52** ad.

Příklady frekventovaných zastávek MAD:

- Autobusové nádraží
- Tyršova
- Myslbekova
- Bynov – U Zámečku
- Kaufland
- Pivovar
- Letná
- Kozinova
- Boletice – sídliště
- Liliová

A všechny železniční stanice a zastávky:

- Děčín, hl. nádraží
- Děčín, východ
- Březiny u Děčína
- Děčín – Staré Město
- Křešice u Děčína
- Boletice nad Labem
- Vilsnice
- Děčín – Přípeř
- Děčín – Prostřední Žleb
- Děčín – Čertova Voda
- Dolní Žleb

Vazba na specifický cíl

- *Rozvoj multimodálních opatření*

5.2.35 P/C35: Realizace bezbariérových úprav u center služeb a přístup do veřejných budov a institucí

Popis opatření

Tak, jak byl vytvořen dokument Generel bezbariérových tras pro místní část Podmokly, kde se mimo samotných tras řešil také bezbariérový přístup do budov občanské vybavenosti, je potřeba vytvořit obdobný dokument pro další místní části, aby vznikla ucelená síť těchto tras.

Základní principy bezbariérového přístupu do budov jsou:

- přístupy musí být bez schodů a vyrovnávacích stupňů,

- přístupy se musí vytyčit přirozenými nebo umělými vodicími liniemi,
- u budov se specializovanými službami pro osoby se zrakovým postižením, nemocnic, krajských úřadů, nádražních budov, odbavovacích terminálů veřejné dopravy musí být vybaveny akustickými prvky,
- musí být v úrovni komunikace pro chodce,
- brání-li tomuto řešení závažné územně technické nebo stavebně technické důvody, může být vyrovnání výškového rozdílu řešeno bezbariérovou rampou,
- v odůvodněných případech u dokončených staveb zdvihací plošinou.

(zdroj: Bezbariérová řešení staveb, prof. Ing. arch. Irena Šestáková)



Obrázek 47 Příklady bezbariérového vstupu do budovy (zdroj: Bezbariérová řešení staveb, prof. Ing. arch. Irena Šestáková)

Město má ve svém aktuálně platném Strategickém plánu rozvoje města Děčín obsažen „Zásobník projektů k zařazení do Akčního plánu strategického rozvoje města Děčín pro rok 2019“. V tomto zásobníku se nacházejí projekty v různém stádiu rozpracovanosti, s jejichž realizací se počítá v nejbližším období.

Projekty ze zásobníku projektů týkající se realizace bezbariérových úprav jsou uvedeny v [tabulce 1](#). Uvedené projekty lze chápat jako vzorové a pro všechna návrhová období se předpokládá rozšíření tohoto zásobníku o další projekty.

Tabulka 1 Zásobník projektů na bezbariérové úpravy na nejbližší období (zdroj: MmD)

Školní jídelna (ŠJ) v Jungmannově ulici (Děčín IV - Podmokly) - výstavba venkovního výtahu	ZŠ a MŠ Vojanova (Děčín XVII - Jalůvčí) - komplexní bezbariérovost ZŠ Sv. Čecha
ŠJ Sládkova (Děčín I - Děčín) – komplexní bezbariérovost	ZŠ a MŠ Vojanova (Děčín VIII - Dolní Oldřichov) - komplexní bezbariérovost MŠ Saská
Dům dětí a mládeže (DDM) Teplická (Děčín IV - Podmokly) – komplexní bezbariérovost DDM Boletice	ZŠ a MŠ Vojanova (Děčín XVII - Jalůvčí) - komplexní bezbariérovost MŠ Srní – Jalůvčí
DDM Teplická (Děčín IV - Podmokly) – komplexní bezbariérovost DDM Divišova	ZŠ a MŠ Školní (Děčín VI - Letná) - komplexní bezbariérovost
ZŠ Kamenická (Děčín II - Nové Město) - komplexní bezbariérovost	ZŠ a MŠ Školní (Děčín VI - Letná) - komplexní bezbariérovost MŠ Weberova
ZŠ a MŠ Březová (Děčín III - Staré Město) - komplexní bezbariérovost ZŠ Březová	ZŠ Míru (Děčín XXXII - Boletice nad Labem) - komplexní bezbariérovost
ZŠ a MŠ Březová (Děčín III - Staré Město) - komplexní bezbariérovost MŠ Rakovnická a MŠ Březová	ZŠ Komenského nám. (Děčín I - Děčín) - komplexní bezbariérovost
ZŠ a MŠ Kosmonautů (Děčín XXVII - Březiny) - komplexní bezbariérovost	MŠ Klostermannova (Děčín VI - Letná) - komplexní bezbariérovost
ZŠ Vrchlického (Děčín II - Nové Město) - komplexní bezbariérovost	MŠ Klostermannova (Děčín VI - Letná) - komplexní bezbariérovost MŠ Moskevská
Školní družina (ŠD) Vrchlického (Děčín II - Nové Město) - komplexní bezbariérovost	MŠ Klostermannova (Děčín VI - Letná) - komplexní bezbariérovost MŠ Thunská
ZŠ a MŠ Na Pěšině (Děčín IX - Bynov) - komplexní bezbariérovost	MŠ Klostermannova (Děčín XXIV - Krásný Studenec) - komplexní bezbariérovost MŠ Krásný Studenec
ZŠ a MŠ Na Pěšině (Děčín IX - Bynov) - komplexní bezbariérovost MŠ Rudolfova	MŠ Liliová v Děčíně (Děčín II - Nové Město) - komplexní bezbariérovost
ZŠ a MŠ Máchovo nám. (Děčín IV - Podmokly) - komplexní bezbariérovost ZŠ Bezručova	DDM Teplická (Děčín IV - Podmokly) - komplexní bezbariérovost DDM Březiny
ZŠ a MŠ Máchovo nám. (Děčín IV - Podmokly) - komplexní bezbariérovost MŠ Chmelnická - Vilsnice	MŠ Liliová (Děčín II - Nové Město) - komplexní bezbariérovost MŠ Tylova
ZŠ Na Stráni (Děčín VI - Letná) - komplexní bezbariérovost	MŠ Riegrova (Děčín II - Nové Město) - komplexní bezbariérovost
ZŠ Na Stráni (Děčín VI - Letná) - komplexní bezbariérovost ŠD Klostermannova	MŠ Riegrova (Děčín II - Nové Město) - komplexní bezbariérovost MŠ Pohraniční
ZŠ Vojanova (Děčín VIII - Dolní Oldřichov) - komplexní bezbariérovost	a další

Vodítkem při řešení bezbariérových úprav může být i publikace Pohled na bezbariérovost v každodenním životě – příklady bezbariérových řešení z ČR a Švýcarska, kterou vydalo Občanské sdružení Život bez bariér. Publikace je dostupná na webových stránkách https://zbb.cz/sites/default/files/data-uzivatele/banyrova/PDF/analyha_final.pdf.

Realizací výše uvedených projektů se otevře cesta pro lepší začlenění dětí (osob) do života společnosti, kteří jsou handicapovaní anebo jsou po úrazu a bariérový přístup by jim znemožňoval přístup do školy.

Vazba na specifický cíl

- *Zvýšení bezpečnosti účastníků silničního provozu*

5.2.36 P/C36: Realizace bezbariérových úprav na veřejném prostoru

Popis opatření

V první řadě je třeba připomenout, že realizací bezbariérových bude ovlivněn pohyb poměrně široké skupiny obyvatel. Kromě osob na vozíku jsou to třeba senioři, rodiče s kočárky a malými dětmi, těhotné ženy, osoby malého/nadměrného vzrůstu, osoby po úrazu nebo osoby cestující s objemnými zavazadly.

K bezbariérovým úpravám na veřejném prostranství patří kromě odstranění překážek v podobě malých schůdků na náměstích či výměně nevyhovujících povrchů také bezbariérové úpravy chodníků a pobytového prostoru.

Venkovní bariéry představují kromě obrubníků a venkovních schodišť také příliš velký příčný či podélný sklon pozemních komunikací, které znemožňují pohyb osobám s omezenou schopností pohybu.

Všechna místa a zařízení, která jsou pro osoby na vozíku vyhrazena, je třeba označit pomocí piktogramů s mezinárodním symbolem přístupnosti a na viditelné místo nainstalovat orientační tabule s informacemi o jejich umístění a přístupové trase. Při instalaci informačních prvků nelze zapomínat hlavně na omezené zorné pole takových osob. Docílí se tím tak jejich bezproblémová orientace.

Informace jsou čerpány z již zmíněné publikace Pohled na bezbariérovost v každodenním životě – příklady bezbariérových řešení z ČR a Švýcarska, kterou vydalo Občanské sdružení Život bez bariér. Publikace je dostupná online na: https://zbb.cz/sites/default/files/data-uzivatele/banyrova/PDF/analyha_final.pdf.

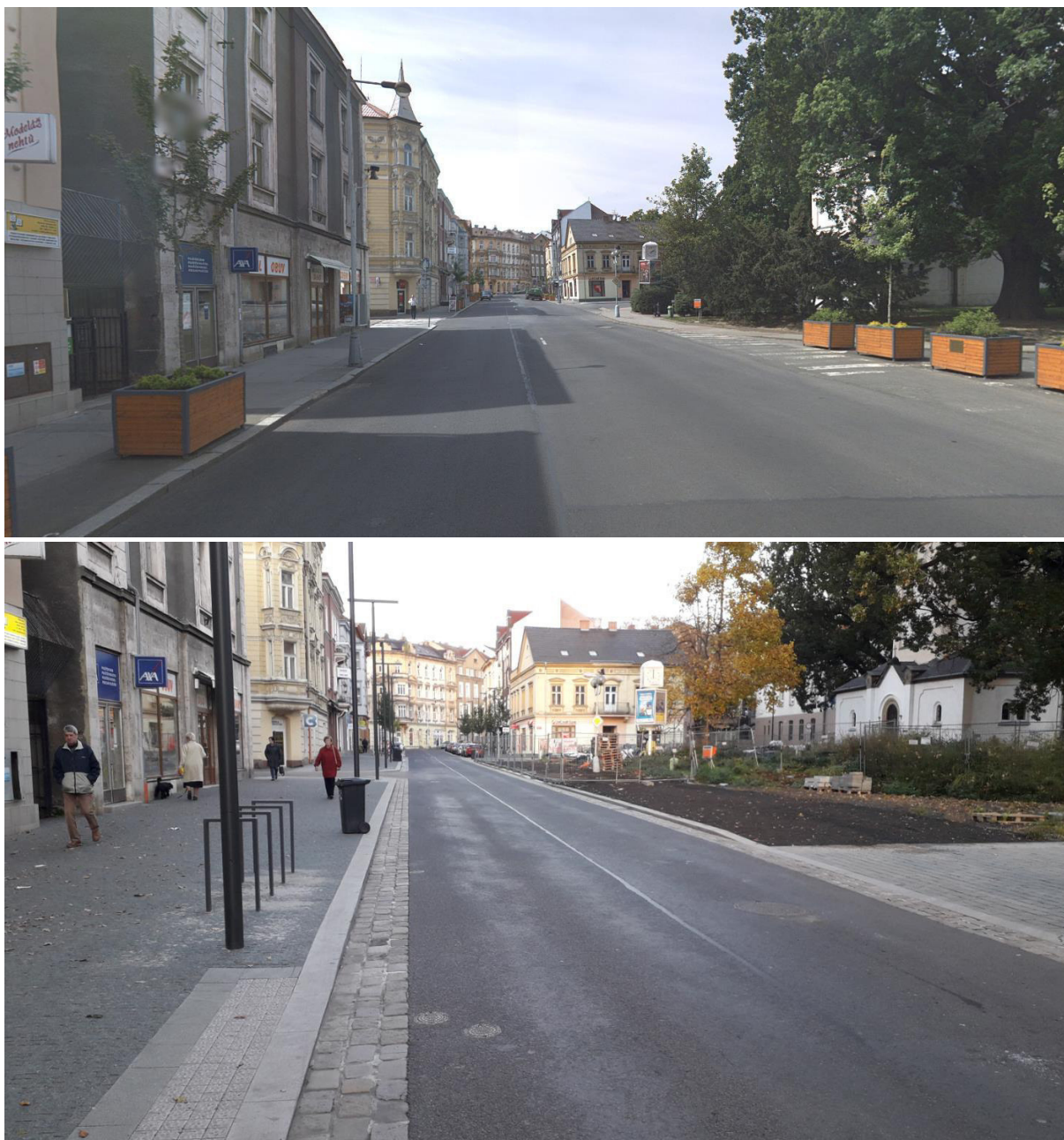
Vazba na specifický cíl

- Zvýšení bezpečnosti účastníků silničního provozu

5.2.37 P/C37: Realizace rozšíření chodníků a pobytových prostorů na úkor silnic pro motorová vozidla

Popis opatření

Na stávající síti chodníků, především v centrech města, je na mnoha místech nedostatečná šířka. Při větší koncentraci chodců jsou chodci jdoucí blíže k vozovce nuceni do ní vstoupit, aby se vyhnuli protijdoucímu proudu. Dle ČSN 736110 je minimální šířka chodníku pro obousměrný provoz chodců 1,5 m plus bezpečnostní odstup od vozovky. Proto je žádoucí v místech, kde je to možné a je větší výskyt chodců, rozšiřovat chodníky na úkor komunikace pro motorová vozidla. Jedním z již realizovaných řešení je například ulice Prokopa Holého.



Obrázek 48 Ulice Prokopa Holého před rekonstrukcí a v průběhu rekonstrukce (zdroj: mapy.cz, RHDHV)

Z výše uvedených fotografií je názorně vidět, jak se výrazně zkvalitnil pobytový prostor pro pěší a cyklistickou dopravu. Užší komunikace pro motorová vozidla bude podvědomně řidiče nutit jet maximální dovolenou rychlostí a cyklista se bude na komunikaci cítit bezpečněji. Širší chodníky, které jsou bezbariérové, umožní chodcům komfortnější a bezpečnější pohyb. Takto zrealizovaná úprava může být vzorem pro stavební úpravy dalších ulic na území města.

To samé platí i o pobytových prostorech. V lokalitách, kde se střetává více chodců na jednom místě je taktéž na místě řešit bezpečnost chodců na úkor automobilové dopravy. Příklady takových lokalit jsou uvedeny v **opatřeních P/C59 a P/C60**.

Vazba na specifický cíl

- Zvyšování podílu ploch v uličním prostoru pro pěší, cyklisty a pro pobytovou funkci

5.2.38 P/C38: Zatraktivnění obou center města

Popis opatření

Stávající uspořádání veřejného prostoru v centrech města je v současné době spíše nakloněno automobilové dopravě. Komunikace a plochy jsou převážně využívány parkujícími vozidly. Intenzity automobilové dopravy na Masarykově náměstí jsou pro tuto centrální část Děčína I příliš vysoké. Z tohoto důvodu je potřeba provést taková opatření, která nejen sníží objem automobilové dopravy, ale i vytěsní část vozidel z náměstí a přilehlých ulic do vhodnějších lokalit jako např. parkovacích domů. Centra města je možné přiblížit lidem například pomocí **opatření A14, A15, A16, A17, A18, A19, P/C61**.

Vazba na specifický cíl

- Zvyšování atraktivity veřejného prostoru pro pěší, cyklisty a pro pobytovou funkci

5.2.39 P/C39: Realizace architektonických soutěží na úpravu veřejných prostor

Popis opatření

Je žádoucí, aby byly realizovány architektonické soutěže, které by svými návrhy transformovaly plochy veřejného prostoru a odbornými znalostmi a zkušenostmi architektů přispěly ke zkrášlení a zvýšení atraktivity a funkčnosti veřejných prostor města Děčína.

„Vypsání architektonické soutěže je jedinečnou příležitostí, jak zapojit obyvatele do architektonických a urbanistických plánů města či obce. Je nenahraditelným pojítkem mezi obcí a občany. S participací je proto vhodné začít co nejdříve a zohlednit ji již při přípravě zadání architektonické soutěže. O jejím průběhu pak vyhlášovatel informuje veřejnost a její propagaci získává prostor nejen pro komunikaci s občany, ale i s médii. Vyhlášení výsledků pak doprovází výstava soutěžních návrhů, na níž se může veřejnost s každým z nich i s komentářem poroty obeznámit.“ (zdroj: Deník veřejné správy)

Zapojení místních obyvatel všech věkových kategorií jistě přispěje k různorodým požadavkům s nápady, jak upravit veřejný prostor. Mohly by tak vzniknout vzorové participační projekty.

Veřejný prostor (v závislosti na typu) by mohl být upraven tak, aby byl primárně určen pro pěší pohyb s výskytem cyklistů (a s občasným zásobováním okolních objektů vozidlem) a relaxaci (odpočinek, schůzky, hry dětí apod.), spolu s pořádáním různých krátkodobých akcí.

Vynaložené finanční prostředky na uspořádání takové soutěže se mnohokrát vracejí již ve stadiu realizace. Klíčem ke kvalitně vypracovaným projektům a následným návrhům je jasné formulování zadání, které eliminuje změny v průběhu stavby. Také správným výběrem ze série předložených řešení je možné dosáhnout zásadní úsporu.

Při přípravě architektonických a urbanistických soutěží by měl zadavatel spolupracovat se svým městským architektem, případně může využít služeb České komory architektů.

Vzorovým příkladem realizace takové akce je v minulosti realizovaná architektonická soutěž na podobu lávky pro pěší a cyklisty podél železničního mostu (**opatření P/C13**).

Vazba na specifický cíl

- *Zvyšování atraktivity veřejného prostoru pro pěší, cyklisty a pro pobytovou funkci*

5.2.40 P/C40: Realizace běžeckých tras

Popis opatření

Tak, jak byla realizována běžecká trasa se čtyřmi běžeckými okruhy na děčínském Kvádrberku, je přínosné v realizaci dalších tras pokračovat a vytvořit tak vhodné podmínky pro aktivní trávení volného času i na jiných místech v Děčíně. Zvýší se tím pro obyvatele a návštěvníky města nabídka trávit volný čas i jiným způsobem, který je mimo jiné spojen s fyzickou aktivitou na čerstvém vzduchu.

Trasy je vhodné navrhovat především v lesích, parcích, na loukách, na zpevněných i nezpevněných pěšinách s různými úrovněmi obtížnosti, které by zahrnovaly nejen mírné, ale i pro občany s vyšší kondicí větší terénní převýšení.

Tyto trasy je možné využít i na Nordic Walking, to znamená na dynamickou chůzi s holemi k tomu určenými. Město má v zásobníku projektů i rozšíření tras pro Nordic Walking v levobřežní části města (směr lokalita Děčínský Sněžník), který je aktuálně (08/2019) ve fázi záměru.

Vazba na specifický cíl

- *Zvyšování atraktivity veřejného prostoru pro pěší, cyklisty a pro pobytovou funkci*

5.2.41 P/C41: Realizace naučných stezek po turistických zajímavostech města

Popis opatření

Pomocí tohoto opatření dojde k zatraktivnění města a jeho historických a přírodních památek a ulehčí turistům orientaci, které nabízí město. Značení musí být jednoduché a srozumitelné i pro zahraniční turisty. To znamená, že je třeba se vyhnout nadbytečným a nepotřebným informacím, a raději se zaměřit na značky a orientační tabule s piktogramy

charakterizující danou památku, která bude srozumitelná všem návštěvníkům města. V souvislosti se značením je vhodné vytvořit i naučné tabule o konkrétních zajímavostech, které by se pak nacházely u turistických cílů.

Turistické trasy nemusí vést pouze po lesních a přírodních cestách, ale i po památkách, které se na území města a jeho blízkém okolí nachází.

Toto opatření podporuje revitalizaci náměstí a parků, aby reprezentovaly město Děčín a přispěly tak k jeho atraktivitě.

Vazba na specifický cíl

- *Zvyšování atraktivity veřejného prostoru pro pěší, cyklisty a pro pobytovou funkci*

5.2.42 P/C42: Revitalizace a obnova zeleně, parků a parčíků

Popis opatření

Při revitalizaci je třeba pamatovat na její základní princip, tj. zachování a podpora přírodního charakteru spolu s nerušivým začleněním aktivit.

Neudržované a znečištěné plochy městské zeleně je nutné upravit na celoměstské významné prostranství a podpořit v jednotlivých lokalitách význam těchto míst. Jednou z forem podpory může být vytvoření klidných center nebo víceúčelových prostorů pro konání sportovních a kulturních akcí.

Samozřejmou součástí parku by měl být mobiliář včetně veřejného osvětlení. Dále je možné na některých místech doplnit herní prvky, drobnou architekturu, workout či houpačky.

Realizováním opatření se dosáhne vrácení atraktivity veřejného prostoru a vrácení života na veřejná prostranství.

Vazba na specifický cíl

- *Rozšiřování zelených ploch a podpora výsadby zeleně*

5.2.43 P/C43: Realizace nových zelených ploch, parků a parčíků

Popis opatření

Aby bylo město Děčín příjemné, atraktivní a zdravé pro život obyvatel, ale i jeho návštěvníky, je žádoucí vytvářet nové zelené plochy, parky a parčíky s pravidelnou péčí o ně a docílit příjemnějšího a atraktivnějšího vzhledu města.

Je to také jeden ze způsobů jak bojovat se změnou klimatu a její následky, především se suchem. Zelené plochy jsou též atraktivnější pro sport ve srovnání s betonově-asfaltovou městskou zástavbou.

Samozřejmou součástí parku by měl být mobiliář včetně veřejného osvětlení. Dále je možné na některých místech doplnit herní prvky, drobnou architekturu, workout či houpačky.

Realizováním opatření se dosáhne vrácení atraktivity veřejného prostoru a vrácení života na veřejná prostranství.

Vazba na specifický cíl

- *Rozšiřování zelených ploch a podpora výsadby zeleně*

5.2.44 P/C44: Jednotný mobiliář na území města

Popis opatření

Do mobiliáře patří například odpadkové koše, autobusové zastávky, lavičky, kašny, pítka, stojany na kola, zahrazovací sloupky, veřejné osvětlení a mnoho dalších prvků. Je nepostradatelnou částí města a musí sloužit účelu, pro který byl vyroben. Do svého okolí by měl zapadnout designem a zároveň musí být odolný vůči vandalům i povětrnostním vlivům.

Styl a design mobiliáře ve městě odráží jeho charakter a atraktivitu a je vhodné mít ho sjednocený. Předejde se tím vizuálnímu smogu, který trápí mnoho měst. Je to zároveň i jeden z prvků regulace reklamy ve veřejném prostoru.

Vazba na specifický cíl

- *Rozvoj a údržba doplňkové infrastruktury ve veřejném prostoru*

5.2.45 P/C45: Realizace a modernizace mobiliáře a doprovodné infrastruktury

Popis opatření

Mobiliář, který je buď zastaralý, nebo neodpovídá současným potřebám, je nutné vyměnit a také doplnit do míst, kde je potřeba. Jde hlavně o lavičky a koše nejen na veřejných prostranstvích, ale také na vyhlídkových místech v lese. Nezbytná jsou pítka nejen pro lidi, ale také pro zvířata, která jsou v letních měsících velmi žádoucí. Na [obrázku 49](#) je uveden vzor, jak by takové pítko mohlo vypadat.



Obrázek 49 Ilustrační obrázek píték pro občany i zvířata v Ostravě – Porubě (zdroj: zelenaporube.cz)

V rámci veřejného osvětlení, které je rovněž součástí městského mobiliáře, je potřeba staré nevyhovující sloupy (lampy) nahradit novými, které budou zabírat méně prostoru na chodnících, budou esteticky vhodnější a zároveň budou energeticky méně náročné. Na [obrázku 50](#) jsou fotky veřejného osvětlení v Děčíně, kde je možné vidět zastaralý a nevhodný sloup, který zabírá značnou část chodníku, ale také ten novější, který je vhodnější.

Na místech, kde chybí veřejné osvětlení, je potřeba jej doplnit. Jedná se hlavně o trasy, které využívají chodci pro své cesty, ale také například i na dětských hřištích.



Obrázek 50 Veřejné osvětlení v Děčíně – špatný a dobrý příklad

Město má ve svém aktuálně platném Strategickém plánu rozvoje města Děčín obsažen „Zásobník projektů k zařazení do Akčního plánu strategického rozvoje města Děčín pro rok 2019“. V tomto zásobníku se nacházejí projekty v různém stádiu rozpracovanosti, s jejichž realizací se počítá v nejbližším období.

Projekty ze zásobníku projektů týkající se realizace a modernizace mobiliáře a doprovodné infrastruktury jsou uvedeny v [tabulce 2](#). Uvedené projekty lze chápat jako vzorové a pro všechna návrhová období se předpokládá rozšíření tohoto zásobníku o další projekty.

Tabulka 2 Zásobník projektů na úpravy VO na nejbližší období (zdroj: MmD)

Rozšíření sítě VO - MK p.p.č. 591/1 k.ú. Folknáře	Úprava rozvodů VO Děčín Křešice (část Klicperova, U Školy, Potoční a Lužní)
Rozšíření sítě VO - p.p.č. 786/20 k.ú. Pr. Žleb, Červený vrch	Úprava rozvodů VO Děčín Křešice (část Vítězství, Družinova, U Školy, Klicperova)
Rozšíření sítě VO - ul. Jílovská, Dč. 7	Úprava rozvodů VO Děčín - Dolní Oldřichov, ul. Na Hrázi
Rozšíření sítě VO - ul. Liberecká (panelová cesta k dopravnímu hřišti)	Úprava sítě VO Děčín-Dolní Žleb - (od zastávky ČD směr č.p. 107)
Rozšíření sítě VO vč. nového chodníku - p.p.č. 761/130 k.ú. Bynov	Úprava rozvodů VO Děčín - Dolní Žleb - (od zastávky ČD směr č.p. 48)
Úprava sítě VO - Maxičky (dokončení stavby)	VO - trasa Bynov - napojení do integrační platformy
VO v rámci výstavby - autobusové zálivy - Děčín, Březiny Reko silnice II/262 Starý Šachov - Děčín	VO - Děčín II, Škroupova
Úprava rozvodů sítě VO - Dč. 6, ul. Na Stráni, U Kaple	VO - Děčín VI, Slovanská
Úprava rozvodů sítě VO - Dč.- H. Oldřichov II. etapa	Úprava sítě VO – Děčín - Václavov, Ptačí, U Rybníka, část Václavovské
Úprava rozvodů sítě VO - H. Oldřichov III. etapa	Úprava sítě VO - Děčín XXXII, U Trati
Úprava rozvodů sítě VO - Dč. 7, V Hliništi	Úprava sítě VO - Děčín XII - Vilsnice, Šeříkova
Úprava rozvodů sítě VO - Dč. 7, Holubova, U Hřiště	VO - Děčín II, Lužická
Úprava rozvodů sítě VO - Dč. 7, Mendelova, Truhlářská	Úprava sítě VO - Děčín XXVII (část ul. Českolipské, MK ke hřbitovu)
Úprava rozvodů sítě VO - Dč. 23, Popovická	Úprava sítě VO – Děčín - Přípeř, směr Jalůvčí
Výměna sloupů a kabel. vedení, ul. Škroupova, Děčín II (koordinace s opravou chodníku)	Úprava sítě VO - Děčín VII, Mendelova, Truhlářská
a další	

Vazba na specifický cíl

- cíle Rozvoj a údržba doplňkové infrastruktury ve veřejném prostoru

5.2.46 P/C46: Realizace vodních prvků na veřejných prostorech

Popis opatření

Vodní prvky jsou skvělým estetickým a kompozičním prvkem, který zpříjemní pobyt v parku či na náměstí, v horkých dnech osvěží a celkově vytváří relaxační atmosféru v daném prostředí. Voda významně ovlivňuje mikroklima města podobně jako zeleň, to znamená, že zvyšuje vzdušnou vlhkost, snižuje extrémní teploty v horkých dnech a prvky využívající tryskající nebo padající vodu pročišťují vzduch od prашných nečistot.

Mezi vodní prvky patří fontány, kašny, pítka, rozprašovače či okrasná jezírka. Zajímavým designem či večerním nasvícením se rovněž docílí vyšší návštěvnost veřejných prostranství.

V rámci revitalizací náměstí by se nemělo zapomínat na tyto doplňky, které jsou zajímavým nástrojem na změnu estetického vzhledu města, a také přínosem pro život obyvatel města, jeho návštěvníků a další generace.

Vazba na specifický cíl

- Rozvoj a údržba doplňkové infrastruktury ve veřejném prostoru

5.2.47 P/C47: Realizace doprovodných prvků veřejného prostoru pro pobytové i sportovní aktivity (BBQ místa, altánky, pingpongové stoly, apod...)

Popis opatření

Tímto opatřením se docílí vyšší atraktivita veřejného prostranství, která bude motivovat lidi trávit volný čas venku a více se socializovat. Mohou to být např. barbeque místa, kde se může grilovat, altánky, pingpongové stoly a další různé doprovodné prvky veřejného prostoru pro pobytové a sportovní aktivity.

Vazba na specifický cíl

- Rozvoj a údržba doplňkové infrastruktury ve veřejném prostoru

5.2.48 P/C48: Realizace veřejných WC

Popis opatření

Slušné a čisté veřejné toalety jsou samozřejmou součástí každého moderního města. Dostupnost veřejných WC zajistí čistotu veřejného prostranství a předejde se tak nechtěnému znečištění veřejného prostoru, zejména parků a jiných zelených ploch.

Tato skutečnost je zároveň součástí vizitky města, kterou hodnotí turisté, ale také motivuje místní obyvatele trávit více času ve veřejném prostoru města, např. na Mariánské louce.

Vazba na specifický cíl

- Rozvoj a údržba doplňkové infrastruktury ve veřejném prostoru

5.2.49 P/C49: Odstranění bezpečnostních závad na stávající infrastruktuře pro pěší a cyklisty

Popis opatření

Odstraněním bezpečnostních závad se zvýší bezpečnost silničního provozu v řešeném území. Zvýšená bezpečnost znamená snížené externí náklady na IZS, léčebné náklady, ale i škody na majetku a infrastruktuře. Také to znamená méně nehod, které by znamenaly omezení silničního provozu, větší plynulost dopravy, menší časové ztráty a udržitelné dopravní chování ve městě Děčín. Bezpečnost dopravy je také řešena podrobně v analytické části dokumentu, kapitola 18.

Zvýšená bezpečnost pro pěší a cyklisty znamená také zvýšený komfort a pohodlí u těchto nejzranitelnějších účastníků silničního provozu. Zvyšováním tohoto pozitivního pocitu bude obyvatele jednodušší motivovat, aby začali tuto formu dopravy využívat každodenně jako primární. A to vše povede k zajištění udržitelné mobility ve městě Děčín.

Vazba na specifický cíl

- *Zvýšení bezpečnosti pěší a cyklistické infrastruktury, vč. křížení s ostatní infrastrukturou*

5.2.50 P/C50: Realizace bezpečných přechodů pro chodce a míst pro přecházení

Popis opatření

Přecházení chodců přes pozemní komunikace patří mezi nejrizikovější manévry pěšího pohybu. Proto je potřeba dbát na realizaci bezpečných přechodů a míst pro přecházení. Bezpečnost chodců je třeba primárně zajišťovat s ohledem na skupiny obyvatel v místech u škol, zdravotnických zařízení, zastávek veřejné dopravy, na průtazích silnic vyšších tříd, v místech vysokých intenzit motorové dopravy a v místech s vyšším pohybem chodců.

Aby přechody pro chodce plnily svoji funkci, musí být přehledné a splňovat dle norem určité parametry. U nedělených přechodů by měla být délka chodníku mezi obrubami maximálně 6,5 m (ve výjimečných případech na stávajících přechodech při rekonstrukcích 7 m). U přechodů pro chodce překonávajících širší komunikaci je třeba zřizovat ochranné ostrůvky. Rozhledová vzdálenost při rychlosti vozidla musí být minimálně 50 m. U škol se doporučuje maximální dovolená rychlost 30 km/h.

Každý přechod pro chodce by měl být zároveň vhodně nasvětlen pro zajištění maximální možné bezpečnosti chodců.

V rámci úprav či realizace přechodů pro chodce je třeba brát v úvahu i pohyb cyklistů, a tedy úpravy tomu adekvátně přizpůsobit.

Důležité je zajištění bezpečnosti nejen na přechodech pro chodce, ale i v místech pro přecházení.

Město má ve svém aktuálně platném Strategickém plánu rozvoje města Děčín obsažen „Zásobník projektů k zařazení do Akčního plánu strategického rozvoje města Děčín pro rok 2019“. V tomto zásobníku se nacházejí projekty v různém stádiu rozpracovanosti, s jejichž realizací se počítá v nejbližším období.

Projekty ze zásobníku projektů týkající se realizace bezbariérových úprav jsou uvedeny v **tabulce 3**. Uvedené projekty lze chápat jako vzorové a pro všechna návrhová období se předpokládá rozšíření tohoto zásobníku o další projekty.

Tabulka 3 Zásobník projektů na úpravy přechodů pro chodce a míst pro přecházení na nejbližší období (zdroj: MmD)

přechod pro chodce Březiny (Děčín XXVII - Březiny)	přechod pro chodce Sládkova x Nerudova (Děčín I - Děčín)
přechod pro chodce 28. října x Kaštanová (Děčín I - Děčín)	Mírové náměstí x Ruská (Děčín IV - Podmokly) - snížení obrub, provedení úpravy pro nevidomé
přechod pro chodce Boletice, Vítězství x Janáčkova (Děčín XXXII - Boletice nad Labem)	výstavba místa pro přecházení Litoměřická x Roudnická (Děčín III - Staré Město) - osvětlení, stavební úpravy
přechod pro chodce Boletice, Vítězství x Verneřická (Děčín XXXII - Boletice nad Labem)	přechod pro chodce Teplická x Oldřichovská (Děčín XXI - Horní Oldřichov) - osvětlení, stavební úpravy
přechod pro chodce Křešice, Vítězství x Na Točně (učiliště) (Děčín XXXI - Křešice)	osvětlení přechodů pro chodce - ul. Krokova, Benešovská (u Libverdy) (Děčín XXVII - Březiny)
přechod pro chodce Křešice, Vítězství x Potoční (škola) (Děčín XXXI - Křešice)	přechod pro chodce a rampa + VO v ul. Kamenická x Lužická, (Děčín II - Nové Město)
přechod pro chodce Labské nábřeží x Tyršův most (Děčín IV - Podmokly)	nové místo pro přecházení v ul. Kamenická x Brožíkova (Děčín II - Nové Město)
přechod pro chodce Litoměřická x Příčná (Děčín III - Staré Město)	nové místo pro přecházení v ul. Riegrova x Hluboká (Děčín II - Nové Město)
a další	



Obrázek 51 Nevýhovující přechod pro chodce před učilištěm v Křešicích (zdroj: maps.google.com)

Vazba na specifický cíl

- Zvýšení bezpečnosti přechodů pro chodce a míst pro přecházení

5.2.51 P/C51: Segregace chodců a cyklistů na samostatné stezky

Popis opatření

Toto opatření od sebe odděluje cyklisty a chodce. Vytváří tak samostatné komunikace pro obě skupiny a přispívá k zajištění větší bezpečnosti pro jednotlivé skupiny účastníků silničního provozu.

Nejasné vedení, případně vedení ve společném prostoru vytváří konfliktní situace mezi těmito účastníky provozu. Z praxe jsme často svědky až agresivního chování těchto účastníků mezi sebou. Takto budované komunikace tak přispějí k větší bezpečnosti všech skupin účastníků silničního provozu ve městě.



Obrázek 52 Oddělená stezka pro chodce a cyklisty v Žilině (zdroj: maps.google.com)

Vazba na specifický cíl

- cíle *Snížení nehodovosti pěších a cyklistů*

5.2.52 P/C52: Řešení kritických míst s nehodovostí chodců a cyklistů

Popis opatření

V rámci tohoto opatření se řeší zejména kritická, nehodová nebo jinak nevyhovující místa na komunikační síti s účastí chodců a cyklistů. Z pohledu udržitelné mobility je nezbytné, aby komunikační síť města byla plynulá a bezpečná pro všechny účastníky silničního provozu. Zvyšování bezpečnosti, nejen pocitově, ale i reálně, na dopravní infrastrukturu je důležité pro další rozvoj města a dopravy v něm pro všechny. Pouze pokud bude komunikační síť města bezpečná pro všechny módy dopravy, budou lidé ochotni cestovat a rozvíjet město do budoucna. Bezpečnost dopravy je také řešena podrobně v analytické části dokumentu, kapitola 18.

Vazba na specifický cíl

- *Zvýšení bezpečnosti účastníků silničního provozu*

5.2.53 P/C53: Rozvoj pěších zón

Popis opatření

Pěší zóna je místní komunikace s vyloučenou motorovou dopravou mimo obslužné motorové dopravy za stanovených podmínek provozu. Pěší zóny tvoří jedna nebo více zklidněných komunikací (ulic, náměstí, příp. další veřejné prostory), obvykle v obchodním nebo historickém centru města, nebo v centrech občanského vybavení. Prostor místní komunikace v této zóně je zpravidla řešen v jedné úrovni a stavebně upraven.

V současné době se nachází pěší zóna pouze v ulici Křížová. Zavádění režimu „Pěší zóna“ v dalších lokalitách bude závislé na vývoji zklidňování dopravy na území města (vazba na **opatření A24, A25, A48, A49, P/C59, P/C60**).

Další rozvoj pěších zón přinese další uklidněné území v Děčíně. Takové zóny přinášejí mnoho výhod, přitahují pěší dopravu a zvýšením pohybu chodců přinášejí i možné potenciální podnikatelské aktivity, čímž jako výsledný efekt pomáhají rozvíjet město. Město, které se stane atraktivním a bezpečným pro chodce.

Vazba na specifický cíl

- Zklidnění komunikační sítě města

5.2.54 P/C54: Rozvoj Obytných zón a Zón 30

Popis opatření

Obytná zóna je na vstupech a výstupech osazena dopravním značením IZ5a a IZ5b. Takto označená oblast výrazným způsobem preferuje chodce a omezuje provoz motorových vozidel. V obytné zóně smějí chodci užívat pozemní komunikaci v celé její šířce, přičemž se na ně nevztahuje § 53 (například chůze po chodníku – chodník v obytné zóně neexistuje, chodí se po celé šíři komunikace). Nejvyšší povolená rychlost na komunikacích je 20 km/h. Zóny se zřizují v oblasti obce, jejíž komunikace mají pobytovou funkci. V současné době se nacházejí zóny například v Boleticích nad Labem nebo ve východní části Masarykova náměstí a ulicích Myslbekova, Lázeňská a Pohraniční.

Oproti obytné zóně je v oblasti vyznačené jako „Zóna 30“ zachováno členění na vozovku a chodník. Minimální šířka jízdního pruhu je 2,5 m, respektive volná šířka pozemní komunikace by měla být minimálně 5 m. V zóně nejsou vyznačeny přechody pro chodce, ti mohou přecházet kdekoli. Zóny se zřizují v části obce, jejíž komunikace mají pobytovou funkci a zároveň je potřeba zohlednit nároky hromadné dopravy.

Rozvoj těchto opatření může podpořit bezpečnost a komfort chodců, motivovat občany, aby méně využívali vozidla a preferovali dopravu pěšky či na kole. Spolu s dalšími opatřeními,

kteří rozvíjejí pěší a cyklistickou dopravu, mohou tyto zóny vhodně koexistovat na mnoha místech ve městě.

Realizace jednotlivých zón bude vycházet z potřeby zklidnění dopravy a zvýšení bezpečnosti pěší a cyklistické dopravy ve vybraných lokalitách města (s vazbou na **opatření A24, A25, A48, A49 a další**).

Vazba na specifický cíl

- *Zklidnění komunikační sítě města*

5.2.55 P/C55: Výstavba dobíjecích stanic pro elektrokola na vytipovaných místech

Výstavbou dobíjecích stanic pro elektrokola město podpoří jejich rozvoj na svém území a podpoří tak i udržitelnou mobilitu ve městě. Tyto stanice musí být vhodně rozmístěny a taktéž s vhodnou kapacitou a s výhledovou možností rozšíření v případě značného rozvoje elektromobility ve městě a jeho okolí. Je vhodné je umisťovat v blízkosti dalších cyklistických cílů, jakou jsou zaměstnání, školy, nákupní centra, stanice veřejné dopravy nebo ubytovací zařízení.



Obrázek 53 Nabíjecí stanice pro elektrokola (zdroj: bikester.at)

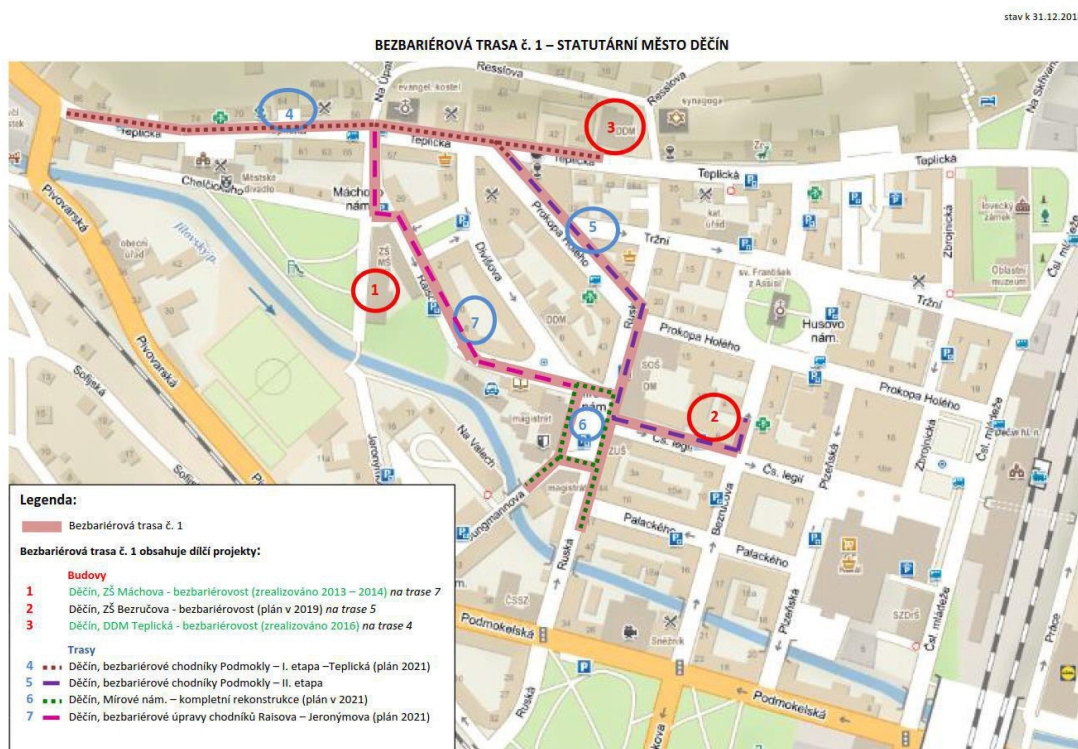
Vazba na specifický cíl

- *Podpora elektromobility*

5.2.56 P/C56: Realizace projektu Bezbariérová trasa č. 1

Popis opatření

V současné době jsou na navržené bezbariérové trase realizovány bezbariérové přístupy do objektů ZŠ Máchova, ZŠ Bezručova a Dům dětí a mládeže v ulici Teplická. Realizace bezbariérových chodníků včetně kompletní rekonstrukce Mírového náměstí je naplánována do roku 2022.



Obrázek 54 Bezbariérová trasa č. 1 (zdroj: město Děčín)

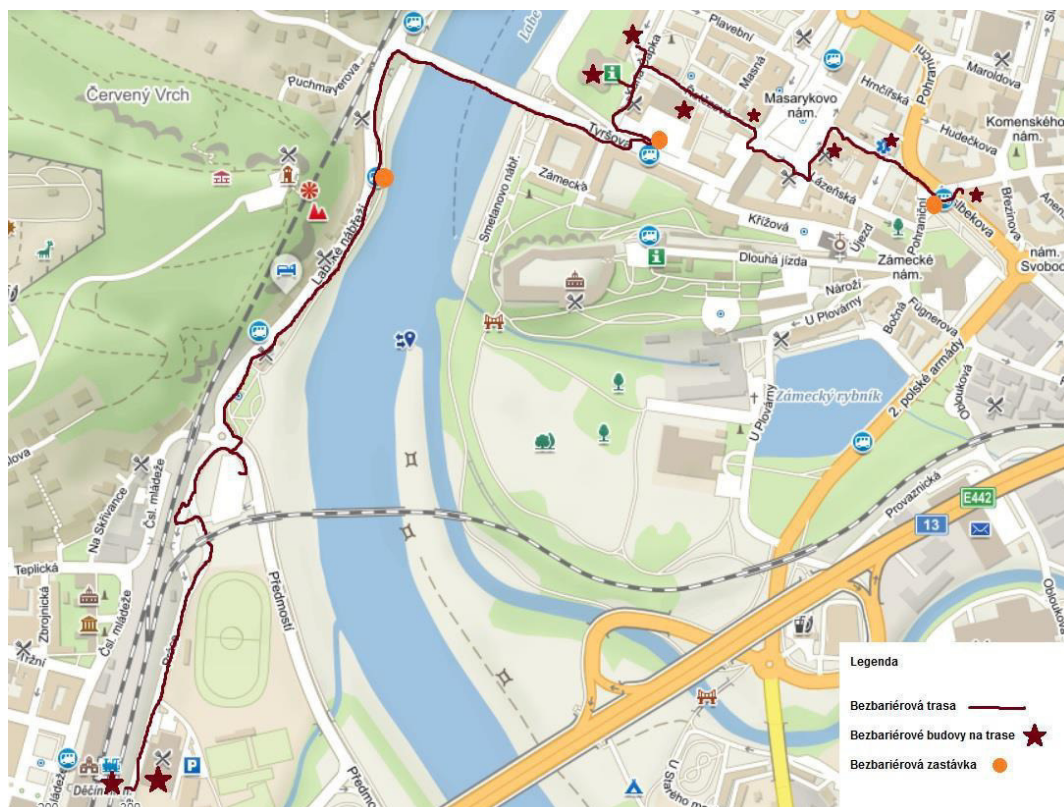
Vazba na specifický cíl

- Zvyšování bezbariérovosti veřejného prostoru a veřejných budov

5.2.57 P/C57: Realizace projektu Bezbariérová trasa č. 2

Popis opatření

Jak již bylo uvedeno v analytické části, je v současné době zpracována projektová dokumentace na část úseku trasy mezi hlavním nádražím a parkovištěm u okružní křižovatky Labské nábřeží x Čsl. mládeže. Bezbariérová trasa č. 2 je dále plánovaná po Labském nábřeží přes Tyršův most, ulici Karla Čapka, Řetězové ulici, Masarykovo náměstí a až po budovu pojišťovny v Myslbekově ulici.



Obrázek 55 Bezbariérová trasa č. 2 (zdroj: město Děčín)

Realizací této trasy dojde:

- k bezbariérovému propojení obou center města,
- ke zvýšení atraktivity území,
- k podpoře pěší dopravy,
- ke zvýšení bezpečnosti pěších.

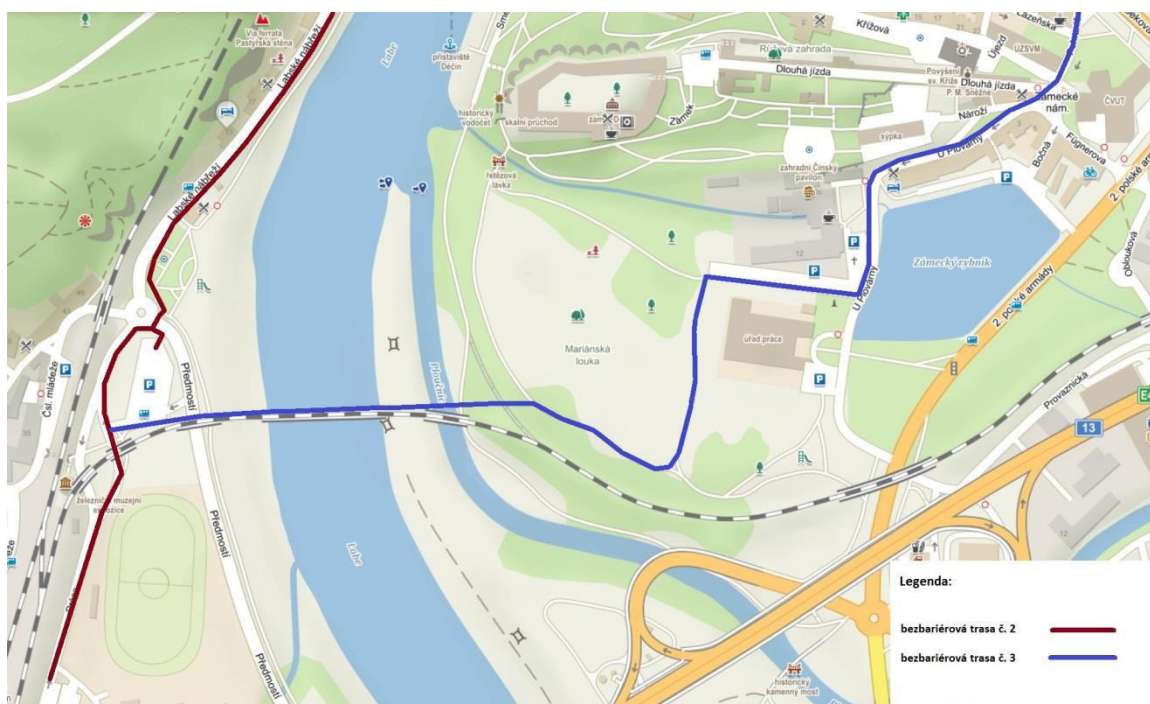
Vazba na specifický cíl

- Zvyšování bezbariérovosti veřejného prostoru a veřejných budov

5.2.58 P/C58: Bezbariérová trasa č. 3

Popis opatření

Realizací pěší a cyklistické lávky přimknuté ke stávajícímu železničnímu mostu (viz **opatření P/C13**) spojující vlakové zastávky Děčín hl.n. a Děčín východ vznikne další alternativa pro vybudování bezbariérové trasy mezi centry města. Navrhovaná trasa by navazovala na trasu č. 2 vedenou ulicí Práce. Z tohoto důvodu je potřeba při zpracování projektové dokumentace pěší a cyklistické lávky myslet na to, aby vstupní rampy na lávky splňovaly požadované parametry. Na pravém břehu Labe bude trasa vedena přes Mariánskou louku a Zámecké náměstí, kde se opět v ulici Myslbekova spojí s trasou č. 2.



Obrázek 56 Bezbariérová trasa č. 3 (zdroj: RHDHV)

Vazba na specifický cíl

- Zvyšování bezbariérovosti veřejného prostoru a veřejných budov

5.2.59 P/C59: Zklidnění Křížové ul. - pěší zóna s vyloučením provozu IAD, vč. zklidnění provozu v přilehlých ulicích

Popis opatření

V současné době je vjezd a výjezd do pěší zóny v ulici Křížová ze Zámeckého náměstí osazen dopravním značením IZ 6a a IZ 6b. Do pěší zóny mají povolen vjezd cyklisté a zásobování na dobu max. 30 minut. Z důvodu realizace inženýrských sítí a častým vjezdům vozidel, která nevykonávají zásobování provozoven, se daná lokalita nejeví jako pěší zóna. Pro zvýšení atraktivity pro pěší je potřeba provést jak stavební úpravy, tak organizačně dopravní

opatření, která budou vést k většímu využívání této pěší trasy. Důležitá je také větší kontrola ze strany policie (vazba na **opatření M32**).

Vazba na specifický cíl

- Zklidnění komunikační sítě města

5.2.60 P/C60: Zklidnění a revitalizace Zámeckého náměstí

Popis opatření

Stávající organizačně dopravní a stavební uspořádání Zámeckého náměstí je z pohledu současných pěších tras nevyhovující. Chodci směřující z pěší zóny nebo od zámku (a naopak), vstupují do komunikace mezi projíždějící vozidla jedoucí z ulice Lázeňská. Stávající plocha náměstí by měla být vhodnými stavebními úpravami přestavěna na veřejný prostor, který zvýší bezpečnost pěších, zkvalitní pobytový veřejný prostor, naváže na již plánované úpravy zeleně v okolí budovy ČVUT a potlačí individuální automobilovou dopravu. Upravené náměstí tak bude plynule navazovat na pěší zónu v ulici Křížová.



Obrázek 57 Zámecké náměstí (zdroj: RHDHV)

Vazba na specifický cíl

- Zklidnění komunikační sítě města

5.2.61 P/C61: Zklidnění a revitalizace Masarykova náměstí

Popis opatření

Stávající stav východní části Masarykova náměstí je v režimu „Obytná zóna“. Plochy komunikací a chodníků jsou v jedné úrovni (bezbariérové). Po obou stranách komunikace, po které projede za 24 hodin cca 12 tisíc osobních vozidel a která protíná náměstí, jsou vyhrazena parkovací místa pro vozidla rezidentů a návštěvníků. Tyto aspekty snižují kvalitu prostoru náměstí. Proto je žádoucí se pokusit zklidnit dopravu v této lokalitě a více ji přiblížit chodcům a cyklistům.

Jedním z kroků, jak snížit intenzity zdrojové a cílové dopravy, je přemístění části parkovacích kapacit do vhodnější lokality mimo náměstí (vazba na **opatření A20, A38**). Dalším krokem jsou stavební úpravy nejen na náměstí, ale i na návazných komunikacích (ulice Tyršova, Labské nábřeží) pomocí zvýšení povrchu komunikace na náměstí, snížení maximální dovolené rychlosti, popřípadě zúžení na minimálně povolenou šířku (ulice Tyršova a Labské nábřeží). Těmito úpravami dojde k prodloužení dojezdových časů přes Masarykovo náměstí mezi Podmokly a východní částí města. Řidiči tak budou hledat pro ně atraktivnější trasy, např. po mostě na silnici I/13.



Obrázek 58 Masarykovo náměstí (zdroj: RHDHV)

Vazba na specifický cíl

- Zklidnění komunikační sítě města

5.3 VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA

Jednou ze zásadních priorit Plánu udržitelné městské mobility je zastavit trend úbytku cestujících ve veřejné hromadné dopravě, ke kterému již několik let soustavně dochází. Podíl veřejné hromadné dopravy na dělbě přepravní práce v roce 2018 činil (pro vnější i vnitřní cesty) 25%. Cílem by v návrhových obdobích mělo být udržení stávajícího podílu na dělbě přepravní práce, tj. zastavení poklesu cestujících veřejnou dopravou, příp. při optimistickém pohledu jejich nárůst. Zejména vůči vysoce konkurenční individuální automobilové dopravě je navržena kombinace opatření, která pomohou zvýšit atraktivitu, komfort a konkurenceschopnost veřejné dopravy pro každodenní dojíždku i nepravidelné cesty.

5.3.1 V1: Revize spojů MAD, optimalizace nabídky, jejich vzájemná provázanost (realizace prokladů na společných úsecích)

Popis opatření

Na většině linek děčínské MAD funguje pravidelný intervalový provoz. Pro zachování kvality a atraktivity MAD je potřebné nadále ctít intervalový provoz, rozšiřovat jej na co nejvíce linek a všechna provozní období. Při použití intervalového provozu na jednotlivých linkách a při využití stejných intervalových hodin je poté snadné dosáhnout i synergického efektu ve formě vzájemných prokladů linek jedoucích ve stejných úsecích. Na tento aspekt je i do budoucna důležité brát důrazný zřetel při tvorbě jízdních řádů.

Vhodné je zároveň v dopravních uzlech dodržovat návaznosti různých linek z různých směrů pro pohodlné přestupy cestujících bez zbytečných časových ztrát.

Vazba na specifický cíl

- *Zvýšení počtu cest obyvatel města uskutečněných hromadnou, pěší a cyklistickou dopravou*

5.3.2 V2: Zkrácení intervalů na vybraných linkách MAD ve vytipovaných částech dne a týdne

Popis opatření

Z dopravních průzkumů, sociodopravního průzkumu a ze setkání s veřejností vyplynuly připomínky k hustotě provozu jednotlivých linek MAD v různých obdobích dne a týdne.

Nejvíce připomínek bylo směřováno k víkendovým intervalům, kdy většina páteřních linek je provozována v intervalu 30 minut, ostatní linky v intervalu 60 minut a delším. Páteřní linky v takto dlouhých intervalech jsou pro cestující neatraktivní a v těchto obdobích tak preferují jiný způsob dopravy. Neatraktivní intervaly se vyskytují i v sedlových a okrajových obdobích pracovního dne.

Zkrácením intervalů v těchto vytipovaných obdobích dne a na vytipovaných linkách je možné docílit zatraktivnění MAD, zvýšení počtu přepravených cestujících a zlepšení poměrů dělby přepravní práce ve prospěch udržitelných dopravních módů. Opatření je možné realizovat ve vazbě na **opatření V62**.

Vazba na specifický cíl

- *Zvýšení počtu cest obyvatel města uskutečněných hromadnou, pěší a cyklistickou dopravou*

5.3.3 V3: Optimalizace linkového vedení (sjednocení víkendového provozu s provozem v pracovní dny)

Popis opatření

Jedním z nástrojů, jak systém MAD více zatraktivnit pro pravidelné i nepravidelné cestující, je optimalizace linkového vedení. Pro větší přehlednost systému městské autobusové dopravy je vhodné provozovat stejné linky jak v pracovní dny, tak v nepracovní dny. Mnoho podnětů v socio-dopravním průzkumu se týkalo i tohoto problému, kdy některé linky MAD jsou v provozu pouze v pracovních dnech a některé pouze v nepracovních dnech. Tento problém se týká zejména linek č. 202 a č. 209 provozovaných pouze v pracovních dnech, které o víkendech nahrazuje sloučená linka č. 229. Při nalezení vhodných provozních parametrů lze zcela jistě sloučit provoz (ať již ve formě dvou nebo jedné linky) a zjednodušit tak linkové vedení a přehlednost celého systému.

I nadále je také potřebné pravidelně analyzovat trasování stávajících linek a přizpůsobovat je stávající poptávce, hlavním přepravním proudům i nově vzniklým přepravním potřebám.

Vazba na specifický cíl

- *Zvýšení počtu cest obyvatel města uskutečněných hromadnou, pěší a cyklistickou dopravou*

5.3.4 V4: Posílení provozu a optimalizace linkového vedení noční dopravy

Popis opatření

Obyvatelé města žijí nejen přes den, ale i v noci. Je proto na místě řešit i noční dopravu, která v současné době, jak vyplynulo z analytické části projektu, sociodopravního průzkumu i z jednání s veřejností, neodpovídá moderním požadavkům. Z dnešního pohledu není vhodné provozovat nahodilé spoje na okružních linkách protínajících celé město, kdy sice linky nabízí spojení do všech významných místních částí, ale cestující v prostředku hromadné dopravy tráví několikanásobně delší čas oproti přímému spojení. I v noci by měla být MAD přiměřeně konkurenceschopná k IAD.

Dnes provozované okružní linky je vhodné nahradit dvěma plnohodnotnými linkami s přímějšími trasami a s možností vzájemného přestupu do různých směrů. Jako přestupní uzel je vhodné zvolit zastávku Hlavní nádraží, kde se mohou odehrávat i významné přestupy ze železniční dopravy (poslední osobní vlaky, noční rychlík z Prahy, první ranní rychlík do Prahy). Je důležité, aby časové polohy nočních spojů byly zvoleny tak, aby bylo možné využít přestupů z/na výše zmíněné spoje železniční dopravy. Vhodné je také tyto linky provozovat v pravidelném intervalu (ideálně 60, 120 minut).

Vazba na specifický cíl

- *Zvýšení počtu cest obyvatel města uskutečněných hromadnou, pěší a cyklistickou dopravou*

5.3.5 V5: Zlevnění časového jízdného (měsíční, čtvrtletní kupony)

Popis opatření

Opatření řeší cenovou politiku časového jízdného v MAD. Snížení cen měsíčních a čtvrtletních časových jízdenek povede k růstu počtu prodaných kuponů a tím k nárůstu počtu cestujících, využívajících k dopravě MAD. V souvislosti s tím lze předpokládat navýšení cest a větší preferenci hromadné dopravy na úkor individuální automobilové a také navýšení procentuálního podílu dělby přepravní práce pro veřejnou hromadnou dopravu.

Vazba na specifický cíl

- *Zvýšení počtu cest obyvatel města uskutečněných hromadnou, pěší a cyklistickou dopravou*

5.3.6 V6: Zavedení MAD zdarma pro všechny rezidenty města

Popis opatření

Zavedení MAD zdarma pro všechny rezidenty města lze realizovat po důsledné analýze všech souvisejících skutečností, vč. zhodnocení potenciálních rizik. V současnosti již existují města s bezplatnou veřejnou dopravou jak v České republice, tak v zahraničí. Tato města mají s bezplatnou službou pro svoje občany vesměs pozitivní zkušenosti.

Zavedení bezplatné služby však s sebou nese nutnost navýšení finančních prostředků (kompenzací) poskytovaných dopravnímu podniku, příp. dalším provozovatelům veřejné dopravy, z rozpočtu města, či dalších objednatelů.

Při zavedení této bezplatné služby lze naopak predikovat významný nárůst přepravených cestujících v prostředcích hromadné dopravy i nárůst procentuálního podílu dělby přepravní práce pro veřejnou hromadnou dopravu.

Vazba na specifický cíl

- *Zvýšení počtu cest obyvatel města uskutečněných hromadnou, pěší a cyklistickou dopravou*

5.3.7 V7: Prodloužení časové platnosti jednorázové jízdenky ve dnech pracovního volna

Popis opatření

Dlouhé intervaly ve víkendových obdobích a okrajových obdobích pracovních dní, v souvislosti s nekoordinovanými vzájemnými odjezdy linek a nezajištěním přestupních vazeb v uzlových zastávkách, často způsobují potíže při cestování na delší vzdálenosti ve městě. Při takovéto cestě, kdy je cestující nucen použít několik linek s přestupem, často cestující tráví v přestupním bodě i několik desítek minut čekáním na navazující spoj a nepostačuje mu tak časově jedna jednorázová jízdenka. Tyto problémy se potvrdily i v sociodopravních průzkumech, kde se objevilo několik připomínek od respondentů k této problematice.

Řešením je prodloužení časové platnosti jednorázové jízdenky ve vybraných obdobích, např. ze současných 45 minut na minut 60 ve dnech pracovního klidu.

Vazba na specifický cíl

- *Zvýšení počtu cest obyvatel města uskutečněných hromadnou, pěší a cyklistickou dopravou*

5.3.8 V8: Zavedení nástupu všemi dveřmi v MAD

Popis opatření

Ve většině provozů MHD českých měst je do dopravních prostředků zavedený nástup všemi dveřmi (s výjimkou okrajových částí dne). Z různých důvodů (historických, odbavovacích, struktura obyvatelstva) je však v několika městech možný nástup pouze předními dveřmi s povinným odbavením cestujícího u řidiče. Mezi tyto města se řadí i Děčín.

Při správně zvoleném a fungujícím typu odbavování může být i nástup pouze předními dveřmi velmi rychlý. I toto však nelze říci o Děčíně. Paralelně zde funguje několik různých typů odbavování (hotovostní odbavování do kasičky, různé druhy dopravních karet, prodej jízdních dokladů DÚK, ad.), což výrazně zdržuje nástup cestujících do vozidla a vozidlo tak může trávit na každé zastávce dlouhou dobu prostojem. Celková cestovní doba se cestujícímu neúměrně prodlužuje.

Aby byla městská doprava atraktivní a konkurenceschopná, je potřeba, aby byla i rychlá, a na zastávkách i v dopravní síti trávila vozidla pouze nezbytně nutnou dobu. Pro zvýšení konkurenceschopnosti a atraktivity je tak nutné přehodnotit i povinný nástup předními dveřmi. Jako řešení tohoto problému se nabízí zavedení nástupu všemi dveřmi, je však nutné

počítat s dodatečnými náklady na vybavení vozidel dostatečným počtem odbavovacích zařízení, vyhradit finanční prostředky na revizorskou kontrolu ve vozidlech, příp. je nutné počítat s dalšími nutnými náklady.

Pokud by povolení nástupů cestujících všemi dveřmi do vozidel bylo pro zúčastněné strany z různých důvodů nepřijatelné, je nutné podniknout alespoň kroky ke zrychlení odbavování cestujících na zastávkách, např. sjednocením odbavování různých skupin cestujících do jednoho typu, zrychlením reakčních dob stávajícího odbavovacího systému, eliminaci hotovostních plateb, apod. Detailněji tento problém řeší **opatření V63**.

Vazba na specifický cíl

- *Zvýšení počtu cest obyvatel města uskutečněných hromadnou, pěší a cyklistickou dopravou*

5.3.9 V9: Zavedení standardů kvality obsluhy, kontrola jejich dodržování

Popis opatření

Pro optimální provoz MAD je potřeba definovat základní standardy kvality obsluhy. Díky nim je možné zavést pravidla a nástroje pro účelnou kontrolu a vyhodnocování objednávané služby v zajišťování dopravní obslužnosti. V důsledku vysokého počtu proměnných, které zasahují do této problematiky, však není snadné tyto standardy definovat. Nejvýhodnější řešení z hlediska ekonomické efektivnosti systému se navíc obvykle liší od představ a požadavků cestujících, proto je nutné vždy najít přijatelný kompromis jak pro objednatele, tak pro uživatele služby.

Standardy kvality obsluhy by měly být politicky nastavenou laťkou s jasnými pravidly, které určí jasné atributy objednávané dopravní obslužnosti, a to jednotně pro celé řešené území. Řeší se v nich plošné pokrytí území, časové pokrytí, kapacitní pokrytí, pokrytí kvalitou dalších služeb (bezbariérovost, přístupnost, apod.). Je vhodné tedy na základě stanovených standardů kvality nastavit v rámci integrovaného systému konkrétní kvalitu objednávaných služeb – provozní parametry jednotlivých linek vč. jejich maximálně přípustných intervalů pro různá provozní období (pracovní/nepracovní den, špičkové/sedlové/noční období), plošné pokrytí území jednotlivých místních částí (maximální přípustné docházková vzdálenost na zastávku), kvalitu nasazovaných vozidel (stáří, výbava, nízkopodlažnost) ad.

Zavedené standardy kvality je potřebné nastavit pro všechny dopravce zajišťující dopravní obslužnost na objednávku města, průběžně sledovat jejich plnění a následně je vhodně vyhodnocovat. Standardy kvality mohou sloužit jako nástroj pro zpětnou vazbu pro objednatele ke vztahu k plnění služeb dopravci i jako nástroj použitelný pro zpětné sankcionování dopravců při neplnění objednávaných služeb.

Vazba na specifický cíl

- *Zvýšení počtu cest obyvatel města uskutečněných hromadnou, pěší a cyklistickou dopravou*

5.3.10 V10: Rozšíření nabídky spojů DÚK do okolních obcí

Popis opatření

Jako jedno z vhodných opatření k podpoře využívání veřejné dopravy i pro mimoměstské (vnější) cesty může být i rozšíření nabídky spojů DÚK (autobusových i železničních) do okolních obcí, kde převažuje silná vazba na město Děčín.

Vhodným nastavením linkové a kapacitní nabídky spojů DÚK lze předpokládat větší využití veřejné dopravy i pro mimoměstské (vnější) cesty. Pokud budou mít obyvatelé okolních obcí, kteří dojíždějí pravidelně i nepravidelně do Děčína, dostatečnou nabídku spojů, povede to k větší motivaci využívat hromadnou dopravu pro svoje cesty na úkor použití automobilů. Synergickým efektem poté bude i menší zátěž na komunikační síti ve městě, zlepšení životního prostředí a zlepšení životních podmínek pro obyvatele města.

Vhodným rozšířením stávajících linek DÚK (rozsahem provozu, prodloužením linek, zřízením nových zastávek), úpravou časových poloh a jejich koordinaci s dalšími linkami DÚK i MAD, zajištěním návazností mezi jednotlivými linkami v uzlových zastávkách i zřizováním linek nových lze dosáhnout viditelného zvýšení využití veřejné dopravy na úkor IAD.

Vazba na specifický cíl

- *Podpora využívání spojů IDS do okolních obcí*

5.3.11 V11: Řešení návazností jednotlivých linek a optimalizace časových poloh spojů VHD

Popis opatření

Vzájemnou koordinaci odjezdů jednotlivých linek je potřebné zajistit nejen mezi jednotlivými linkami MAD, ale i mezi spoji linek MAD a DÚK jedoucimi stejnými směry a vzájemně mezi spoji různých linek DÚK. Díky koordinaci je možné zajistit efektivní obsazenost jednotlivých vozidel a efektivitu vynaložených prostředků na provoz. Linky MAD a linky DÚK v rámci města spolu dobře koexistují, byly však zjištěny dílčí problémy právě ve vzájemné koordinaci mezi těmito dvěma systémy. V určitých směrech, ve kterých jsou vedeny souběžně linky MAD i DÚK, nefunguje vzájemná časová koordinace a dochází k situacím, kdy v jeden okamžik (či v blízkém časovém rozmezí) odjíždějí spoje obou systémů ve stejný čas. Smyslem opatření je tak zajistit řešení tohoto problému (zajistit vzájemné časové proklady mezi spoji MAD a DÚK) a podpořit vzájemnou spolupráci mezi jednotlivými objednateli spojů VHD

(krajský úřad, město) a dopravci podílejícími se na tvorbě jízdních řádů (DPMD) k dosažení synergického efektu.

Vazba na specifický cíl

- Podpora využívání spojů IDS do okolních obcí

5.3.12 V12: Snížení docházkových vzdáleností na linky MAD v místní části IX - Bynov - lokalita ul. Na Vyhlídce

Popis opatření

Lokalita ul. Na Vyhlídce v místní části Bynov patří mezi ty, u kterých byly identifikovány dlouhé docházkové vzdálenosti na nejbližší zastávku MAD a nejsou tak zde splněny obecně platné požadavky na akceptovatelnou docházkovou vzdálenost. Z tohoto důvodu je navrženo opatření, které má napomoci snížit docházkové vzdálenosti na linky MAD v místní části Bynov v lokalitě ul. Na Vyhlídce a Kyjovská a zlepšit tak využitelnost MAD pro další skupiny obyvatelstva. V ulici Na Vyhlídce a v ul. Kyjevská se nachází vysokopodlažní zástavba s 15 panelovými šestipatrovými domy, ve kterých žije několik set obyvatel. Tito obyvatelé mají nejbližší zastávku MAD vzdálenou více než 600 m, přičemž je potřebné překonat významný výškový rozdíl, sídliště se nachází na kopci.

Pro vysokopodlažní, hustou zástavbu, pro lokality hromadného bydlení a pro lokality v centru a širším centru města, by docházkové vzdálenosti neměly přesáhnout 400 metrů.

Smyslem opatření je zavedení dopravní obslužnosti řešené lokality pomocí nové nebo stávající prodloužené linky MAD. Opatření zahrnuje všechny aktivity spojené s nutností zavedení dopravní obsluhy do uvedené lokality, může se tak jednat konkrétně o úpravu stávajících komunikací, výstavbu nových zastávek, výstavbu obratiště, zajištění finančního objemu na zajištění provozních nákladů, navýšení kompenzací pro dopravce apod. Všechny tyto aktivity zároveň mohou být nezbytné pro realizaci tohoto opatření (vazba na **opatření A52, V36, V62**).

Realizací tohoto opatření je možné zvýšit atraktivitu veřejné dopravy a zlepšit její dostupnost pro další část obyvatelstva, předpokládá se navýšení počtu cestujících v MAD, navýšení počtu obyvatel využívajících pro své každodenní cesty veřejnou dopravu na úkor individuální automobilové a navýšení podílu veřejné dopravy na celkové dělbě přepravní práce.



Vazba na specifický cíl

- *Zvýšení počtu cest obyvatel města uskutečněných hromadnou, pěší a cyklistickou dopravou*
- *Zvýšení a zlepšení dostupnosti území pomocí udržitelných forem dopravy*

Popis opatření

HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r. o.

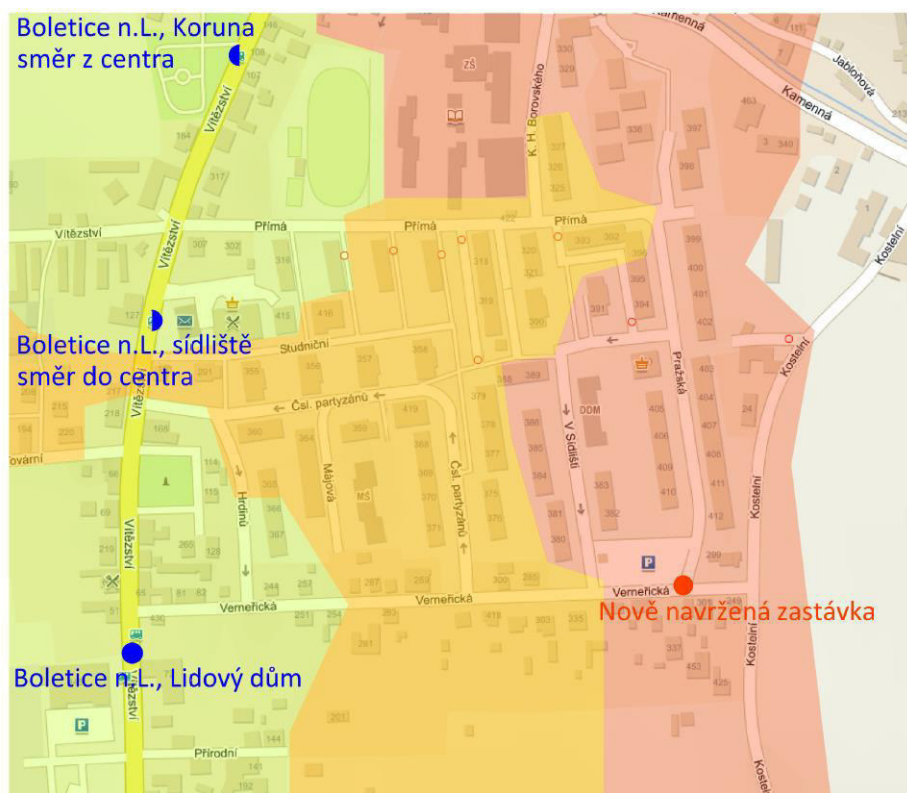
nebo Boletice n. L., Lidový dům, které jsou od centrální zastávky Boletice n. L., sídliště vzdáleny dalších 200 metrů.

Pro vysokopodlažní, hustou zástavbu, pro lokality hromadného bydlení a pro lokality v centru a širším centru města, by docházkové vzdálenosti neměly přesáhnout 400 metrů.

Smyslem opatření je zlepšení dopravní obslužnosti řešené lokality pomocí nové nebo stávající přetrasované linky MAD. Opatření zahrnuje všechny aktivity spojené s nutností zavedení dopravní obsluhy do uvedené lokality, může se tak jednat konkrétně o úpravu stávajících komunikací, výstavbu nových zastávek, výstavbu obratiště, zajištění finančního objemu na zajištění provozních nákladů, navýšení kompenzací pro dopravce apod. Všechny tyto aktivity zároveň mohou být nezbytné pro realizaci tohoto opatření (vazba na **opatření A52, V36, V62**).

Jako vhodné řešení se kromě výše vyjmenovaných jeví také zřízení párové zastávky Boletice n. L., sídliště ve směru z centra města, která by v tomto směru významné části sídliště snížila docházkové vzdálenosti při návratu domů.

Realizací tohoto opatření je možné zvýšit atraktivitu veřejné dopravy a zlepšit její dostupnost pro další část obyvatelstva, předpokládá se navýšení počtu cestujících v MAD, navýšení počtu obyvatel využívajících pro své každodenní cesty veřejnou dopravu na úkor individuální automobilové a navýšení podílu veřejné dopravy na celkové dělbě přepravní práce.



Legenda docházkových vzdáleností: do 200 m 200 - 400 m 400 - 600 m

Obrázek 60 Mapa docházkových vzdáleností v místní části Boletice nad Labem (zdroj: RHDHV, mapy.cz)

Vazba na specifický cíl

- Zvýšení počtu cest obyvatel města uskutečněných hromadnou, pěší a cyklistickou dopravou
- Zvýšení a zlepšení dostupnosti území pomocí udržitelných forem dopravy

5.3.14 V14: Snížení docházkových vzdáleností na linky MAD v místní části XXVII - Březiny - lokalita ul. Kosmonautů

Popis opatření

Lokalita ul. Kosmonautů v místní části Březiny patří mezi ty, u kterých byly identifikovány dlouhé docházkové vzdálenosti na nejbližší zastávku MAD a nejsou zde tak splněny obecně platné požadavky na akceptovatelnou docházkovou vzdálenost. Z tohoto důvodu je navrženo opatření, které má napomoci snížit docházkové vzdálenosti na linky MAD v místní části Březiny v lokalitě ul. Kosmonautů a zlepšit tak využitelnost MAD pro další skupiny obyvatelstva. V této ulici se nachází vysokopodlažní zástavba s několika panelovými osmipatrovými domy, ve kterých žije několik set obyvatel. Na konci ulice se nachází navíc ZŠ a MŠ Kosmonautů. Tito obyvatelé mají nejbližší zastávku MAD vzdálenou 400 až 800 m.

Pro vysokopodlažní, hustou zástavbu, pro lokality hromadného bydlení a pro lokality v centru a širším centru města, by docházkové vzdálenosti neměly přesáhnout 400 metrů.

Smyslem opatření je zlepšení dopravní obslužnosti řešené lokality pomocí nové nebo stávající prodloužené linky MAD. Opatření zahrnuje všechny aktivity spojené s nutností zavedení dopravní obsluhy do uvedené lokality, může se tak jednat konkrétně o úpravu stávajících komunikací, výstavbu nových zastávek, výstavbu obratiště, zajištění finančního objemu na zajištění provozních nákladů, navýšení kompenzací pro dopravce apod. Všechny tyto aktivity zároveň mohou být nezbytné pro realizaci tohoto opatření (vazba na **opatření A52, V36, V62**).

Realizací tohoto opatření je možné zvýšit atraktivitu veřejné dopravy a zlepšit její dostupnost pro další část obyvatelstva, předpokládá se navýšení počtu cestujících v MAD, navýšení počtu obyvatel využívajících pro své každodenní cesty veřejnou dopravu na úkor individuální automobilové a navýšení podílu veřejné dopravy na celkové dělbě přepravní práce.



Obrázek 61 Mapa docházkových vzdáleností v místní části Březiny (zdroj: RHDHV, mapy.cz)

Vazba na specifický cíl

- Zvýšení počtu cest obyvatel města uskutečněných hromadnou, pěší a cyklistickou dopravou
- Zvýšení a zlepšení dostupnosti území pomocí udržitelných forem dopravy

5.3.15 V15: Snížení docházkových vzdáleností na linky MAD v místní části IV - Podmokly, část Žlíbek - ul. Bělská, Červený Vrch

Lokalita Žlíbek - ul. Bělská, Červený Vrch v místní části Podmokly patří mezi ty, u kterých byly identifikovány dlouhé docházkové vzdálenosti na nejbližší zastávku MAD a nejsou zde tak splněny obecně platné požadavky na akceptovatelnou docházkovou vzdálenost. Z tohoto důvodu je navrženo opatření, které má napomoci snížit docházkové vzdálenosti na linky MAD v lokalitě Žlíbek a zlepšit tak využitelnost MAD pro další skupiny obyvatelstva. V této ulici se nachází nízkopodlažní řídká zástavba, do budoucna se však jedná o rozvojovou plochu a předpokládá se zde výstavba dalších rodinných domů.

Pro nízkopodlažní, řídkou zástavbu s rodinnými domy v okrajových částech území je přípustná docházková vzdálenost do 600 metrů.

Smyslem opatření je zlepšení dopravní obslužnosti řešené lokality pomocí nové nebo stávající přetrasované linky MAD. Opatření zahrnuje všechny aktivity spojené s nutností zavedení dopravní obsluhy do uvedené lokality, může se tak jednat konkrétně o úpravu stávajících komunikací, výstavbu nových zastávek, výstavbu obratiště, zajištění finančního objemu na zajištění provozních nákladů, navýšení kompenzací pro dopravce apod. Všechny tyto aktivity zároveň mohou být nezbytné pro realizaci tohoto opatření (vazba na **opatření A52, V36, V62**). U této lokality se předpokládá zavedení dopravní obslužnosti pomocí malokapacitních vozidel.

Realizací tohoto opatření je možné zvýšit atraktivitu veřejné dopravy a zlepšit její dostupnost pro další část obyvatelstva, předpokládá se navýšení počtu cestujících v MAD, navýšení počtu obyvatel využívajících pro své každodenní cesty veřejnou dopravu na úkor individuální automobilové a navýšení podílu veřejné dopravy na celkové dělbě přepravní práce.

Vazba na specifický cíl

- *Zvýšení počtu cest obyvatel města uskutečněných hromadnou, pěší a cyklistickou dopravou*
- *Zvýšení a zlepšení dostupnosti území pomocí udržitelných forem dopravy*

5.3.16 V16: Snížení docházkových vzdáleností na linky MAD v místní části XXXIII - Nebočady, část Jakuby

Popis opatření

V lokalitě Jakuby v místní části Nebočady je stávajícím platným územním plánem města Děčína vymezena výstavba obratiště jako podmínka pro zavedení dopravní obslužnosti této okrajové lokality pomocí linky MAD.

V současné době je však tato lokalita obsluhována linkou DÚK (č. 450) v pravidelném intervalovém provozu (60 minut v pracovní dny, 120 minut ve dnech pracovního klidu). Při předpokladu zachování stávající dopravní obslužnosti pomocí linky DÚK se tak nejeví jako nutné ani účelné trasovat do této lokality i linku MAD.

Navržená výstavba obratiště a zavedení provozu nové linky MAD do této lokality by tak byla v budoucnu nutná pouze za předpokladu změny provozního konceptu linek DÚK, které by tuto oblast přestaly obsluhovat.

Vazba na specifický cíl

- *Zvýšení počtu cest obyvatel města uskutečněných hromadnou, pěší a cyklistickou dopravou*
- *Zvýšení a zlepšení dostupnosti území pomocí udržitelných forem dopravy*

5.3.17 V17: Snížení docházkových vzdáleností na linky MAD v rozvojových oblastech - řešení zastávek a vytvoření rezerv pro vybudování obratišť

Popis opatření

V případě rozvojových oblastí daných územním plánem je třeba reflektovat a dynamicky reagovat i na potřebu obsluhy těchto území pomocí veřejné dopravy, a to již v prvotních úvahách či prvotních fázích projektů řešících zastavování území. I při výstavbě (rezidenční, komerční i průmyslové) v rozvojových lokalitách je nutné vždy brát zřetel na docházkové vzdálenosti na zastávky a při nesplnění akceptovatelných docházkových vzdáleností ke stávajícím zastávkám je potřebné a účelné podmiňovat výstavbu projektů jak výstavbou dostatečné silniční infrastruktury vhodné pro provoz prostředků veřejné dopravy, tak výstavbou potřebných zastávek či obratišť.

Vazba na specifický cíl

- *Zvýšení počtu cest obyvatel města uskutečněných hromadnou, pěší a cyklistickou dopravou*
- *Zvýšení a zlepšení dostupnosti území pomocí udržitelných forem dopravy*

5.3.18 V18: Realizace bezbariérových úprav na stávajících zastávkách HD, vč. zajištění bezbariérového přístupu na zastávku

Popis opatření

Opatření řeší postupnou modernizaci stávajících zastávek a jejich rekonstrukci do normové podoby. Důraz musí být při rekonstrukcích a modernizacích kladen nejen na bezbariérovou podobu samotné zastávky (zastávkové hrany/nástupiště), ale i na bezbariérový přístup na samotnou zastávku. Z dnešního pohledu, i v souvislosti s tím, že vozový park děčínského dopravního podniku je již plně nízkopodlažní a bezbariérový, je nepřipustný nástup do vozidel z úrovně zastávky.

Každá zastávka musí ctít technické a právní předpisy (s ohledem na provozní parametry, typ vozidel a místní poměry). Každou zastávku i každé nástupiště by měla tvořit vyvýšená nástupní hrana ve standardní normové výšce, nástupiště by mělo být vybaveno prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace (signální a varovné pásy). Nedílnou součástí každé zastávky je poté i její inventář, vhodně zvolený dle charakteru dané zastávky (zastávkový sloupek s jízdními řády a základními informacemi, odpadkový koš, lavička, přístřešek apod.).

Na každou zastávku či nástupiště je nutné přivedení cestujících pomocí chodníku v bezbariérové podobě, ve vhodných případech je také žádoucí v blízkosti zastávek zřizovat přechody pro chodce, příp. místa pro přecházení (vazba na **opatření P/C1, P/C50**).

Stavební řešení zastávek spolu s existujícím nízkopodlažním vozovým parkem autobusů má následně pozitivní efekt na zkrácení doby pobytu vozidla v zastávce (výstup i nástup cestujících probíhá rychleji) a zároveň tak i na zkrácení celkové cestovní doby.



Obrázek 62 Nevhodně a nebezpečně řešená zastávka Křešice ČSPL učiliště (zdroj: maps.google.com)

Na [obrázku 62](#) lze vidět příklad zcela nevyhovujícího řešení zastávky. Zastávka nedisponuje nástupní hranou, cestující tak nastupují do bezbariérových vozidel z úrovně vozovky, což zcela popírá celkový smysl bezbariérovosti. Z hlediska bezpečnosti lze tuto zastávku vyhodnotit jako zcela nevyhovující, cestující vyčkává v prostoru vozovky, není sem přiveden pomocí chodníku, přechod pro chodce ústí „odnikud nikam“. Tato zastávka se navíc nachází v těsné blízkosti střední školy, představuje tak velmi velké riziko pro rizikovou skupinu obyvatelstva.



Obrázek 63 Nevhodně řešená výstupní zastávka Nemocnice (zdroj: RHDHV)

Na [obrázku 63](#) lze pak vidět výstupní zastávku u děčínské nemocnice. Zastávka je umístěna v oblouku, autobus tak není schopen zastavit u chodníku a cestující jsou nuceni vystupovat do vozovky. Zvláště v těchto typických příkladech, kdy zastávka obsluhuje místa s velmi vysokým výskytem lidí se sníženou schopností pohybu či orientace, je nutné dbát na vhodné úpravy do použitelné podoby pro cestující.

Vazba na specifický cíl

- Realizace bezbariérových úprav na stávající i výhledové dopravní infrastruktuře

5.3.19 V19: Obnovení pravidelné a rekreační železniční dopravy na železniční trati č. 132 „Kozí dráha“

Popis opatření

Železniční trať č. 132, tzv. „Kozí dráha“ představuje v současnosti nepoužívanou trať, na které je zastaven veškerý provoz. Provoz pravidelné osobní dopravy zde byl zastaven v roce 2004.

Opatření řeší další využití této dráhy v návrhových obdobích, a to ve smyslu možného obnovení pravidelné železniční dopravy, či rekreační železniční dopravy po této trati. Rekreační doprava zde má vysoký potenciál, a to zejména z důvodu několika významných turistických cílů ležících v těsné blízkosti železničních stanic a zastávek na této trati.

Opatření může zahrnovat veškeré aktivity, které budou muset být vyvíjeny pro realizaci obnovení železniční dopravy na trati, vč. rekonstrukce samotné trati, zabezpečovacího

zařízení, rekonstrukce či výstavby zastávek a stanic, revitalizace okolí trati, zajištění finančních prostředků na provoz apod.

Po realizaci opatření se předpokládá nárůst počtu přepravených cestujících ve veřejné dopravě, opatření podpoří zlepšení životního prostředí i může přispět ke zlepšení podílu veřejné dopravy na celkové dělbě přepravní práce.

Vazba na specifický cíl

- *Využití potenciálu železniční dopravy na území města*

5.3.20 V20: Zakonzervování současné podoby železniční trati č. 132 „Kozí dráha“ (bez využití)

Popis opatření

Železniční trať č. 132, tzv. „Kozí dráha“ představuje v současnosti nepoužívanou trať, na které je zastaven veškerý provoz. Provoz pravidelné osobní dopravy zde byl zastaven v roce 2004.

Opatření řeší další využití této dráhy v návrhových obdobích, a to ve smyslu zakonzervování stávajícího stavu, kdy je tato liniová stavba bez využití. Z celkového pohledu se však tato varianta jeví jako nejméně vhodná.

Vazba na specifický cíl

- *Využití potenciálu železniční dopravy na území města*

5.3.21 V21: Podpora modernizace I. železničního koridoru - Břeclav - Praha - Děčín - Německo

Popis opatření

Opatření řeší realizaci dílčích kroků vedoucích k podpoře modernizace I. železničního koridoru. Tento železniční koridor je v současné době využíván hustým provozem jak pravidelné osobní, tak pravidelné i nepravidelné nákladní železniční dopravy. Z hlediska vlivu na životní prostředí je tak tato trať vysokým zdrojem hlukové zátěže.

V návrhových obdobích bude potřebné tuto zatíženou trať modernizovat a vhodné bude i realizovat aktivity na snížení hlukové zátěže z železničního provozu. Cílem je zkrátit cestovní doby, zvýšit traťovou rychlost a zvýšit kapacitu přepravených cestujících. Na toto opatření však nemá zásadní vliv město, jelikož opatření bude v gesci zejména správce tratě, zde SŽDC. Město však může dílčími kroky prosazovat realizaci či aktivity spojené s tímto opatřením.

Vazba na specifický cíl

- Využití potenciálu železniční dopravy na území města

5.3.22 V22: Zdvojkolejnění železniční spojky Děčín hl.n. - Děčín východ

Popis opatření

Opatření řeší přestavbu železničního uzlu Děčín a to zejména z pohledu nákladní železniční dopravy. Dle územního plánu je předpokládána přestavba železničního uzlu Děčín za účelem maximálního využití kapacitních možností železniční sítě na území města. Z hlediska funkce železničního uzlu Děčín jako hlavního přechodového místa mezi Spolkovou republikou Německo a Českou republikou je potřebné realizovat aktivity, které by v krátké době a co nejefektivněji přinesly výrazné zkvalitnění přepravy nákladu a odstranilo stávající problémy. Jednou z těchto aktivit je i zdvojkolejnění železniční spojky mezi stanicemi Děčín hl.n. a Děčín východ. U tohoto opatření je však rizikem navýšení hlukové zátěže ze železniční dopravy.

Vazba na specifický cíl

- Využití potenciálu železniční dopravy na území města

5.3.23 V23: Přestavba a rozšíření kolejiště v Prostředním Žlebu

Popis opatření

Opatření řeší přestavbu železničního uzlu Děčín a to zejména z pohledu nákladní železniční dopravy. Dle územního plánu je předpokládána přestavba železničního uzlu Děčín za účelem maximálního využití kapacitních možností železniční sítě na území města. Z hlediska funkce železničního uzlu Děčín jako hlavního přechodového místa mezi Spolkovou republikou Německo a Českou republikou je potřebné realizovat aktivity, které by v krátké době a co nejefektivněji přinesly výrazné zkvalitnění přepravy nákladu a odstranilo stávající problémy. Jednou z těchto aktivit je i přestavba a rozšíření kolejiště v Prostředním Žlebu. U této aktivity je však rizikem navýšení hlukové zátěže ze železniční dopravy.

Vazba na specifický cíl

- Využití potenciálu železniční dopravy na území města

5.3.24 V24: Rekonstrukce železniční stanice a přestavba železničního uzlu Děčín východ

Popis opatření

Opatření řeší přestavbu železničního uzlu Děčín a to zejména z pohledu nákladní železniční dopravy. Dle územního plánu je předpokládána přestavba železničního uzlu Děčín za účelem maximálního využití kapacitních možností železniční sítě na území města. Z hlediska funkce železničního uzlu Děčín jako hlavního přechodového místa mezi Spolkovou republikou Německo a Českou republikou je potřebné realizovat aktivity, které by v krátké době a co nejefektivněji přinesly výrazné zkvalitnění přepravy nákladu a odstranilo stávající problémy. Jednou z aktivit je i přestavba kolejiště v obvodu stanice Děčín východ.

V návaznosti na přestavbu kolejiště bude nutné řešit celý obvod stanice. Obvod železniční stanice je v současné době velmi rozsáhlý. Do budoucna je počítáno se zmenšením této plochy a začlenění nevyužitých ploch do rozvojového území.

Opatření může zahrnovat veškeré aktivity související s přestavbou železničního uzlu Děčín východ.

Vazba na specifický cíl

- *Využití potenciálu železniční dopravy na území města*

5.3.25 V25: Realizace železniční zastávky Boletice – město

Popis opatření

Opatření řeší realizaci nové železniční zastávky Boletice město, ležící blíže stávající zástavbě a samotnému přirozenému centru místní části Boletice. Železniční stanice Boletice nad Labem v současné podobě neplní obslužnou funkci této místní části a je využívána jednotkami cestujících, zejm. z místní části Nebočady. Realizací nové železniční zastávky v těsné blízkosti ul. Tovární lze dosáhnout velmi příznivých docházkových vzdáleností na zastávku železniční zastávky z husté zástavby Boletic, kdy by se docházková vzdálenost pohybovala mezi 300 až 800 metry (oproti současným 1000 až 1500 metrům).

Realizací tohoto opatření je možné zvýšit atraktivitu veřejné dopravy a zlepšit její dostupnost pro další část obyvatelstva, předpokládá se navýšení počtu cestujících přepravených železnicí, navýšení počtu obyvatel využívajících veřejnou dopravu na úkor individuální automobilové a navýšení podílu veřejné dopravy na celkové dělbě přepravní práce.



Obrázek 64 Navrhované umístění žel. zastávky Boletice – město (zdroj: mapy.cz)

Město Děčín by mělo být iniciátorem a podporovatelem realizace tohoto opatření, samotná realizace a odpovědnost za opatření bude spadat pod organizaci SŽDC.

Vazba na specifický cíl

- Využití potenciálu železniční dopravy na území města

5.3.26 V26: Realizace eshopu DÚK

Popis opatření

V rámci aktuálních trendů není možné zapomínat ani na moderní způsoby odbavování cestujících. Jedním z těchto způsobů je i možnost nákupu elektronického jízdného na veřejnou dopravu. Městský dopravce DPMD již tuto službu přes svůj eshop poskytuje, pořídit si zde lze časovou jízdenku či si dobít kredit na elektronickou peněženku.

Službu, kde si cestující bude moci koupit dlouhodobé časové jízdenky, jednorázové jízdenky či další služby je vhodné zrealizovat i v rámci integrovaného systému Doprava Ústeckého kraje. Jako vhodné platformy se v současné době jeví eshop nebo aplikace do mobilního telefonu.

Realizace této služby může pomoci zvýšit atraktivitu veřejné dopravy a může také přivést více uživatelů veřejné dopravy. Díky rostoucí atraktivitě a větším možnostem pro odbavení cestujících je možné předpokládat nárůst počtu přepravených cestujících ve veřejné dopravě a zvýšení podílu veřejné dopravy na celkové dělbě přepravní práce.

Odpovědnost za toto opatření spadá pod Ústecký kraj, resp. organizátora Dopravy Ústeckého kraje.

Vazba na specifický cíl

- Podpora integrovaného dopravního systému

5.3.27 V27: Pořízení vozidlového parku DÚK a jeho obnova

Popis opatření

V roce 2017 byla Ústeckým krajem zřízena Dopravní společnost Ústeckého kraje, příspěvková organizace, jakožto dopravce vlastněný krajem, který na jeho území zajišťuje regionální dopravní obslužnost v rámci integrovaného dopravního systému Doprava Ústeckého kraje. Vybrané regionální autobusové linky jsou vedeny i po území města Děčína, a vedle MAD tak na jeho území zajišťují dopravní obslužnost (byť marginálně ve vztahu k MAD).

V rámci zajišťování dopravní obslužnosti krajským dopravcem je nutné pořídit nová vozidla a docílit takového stavu vozidlového parku, který bude plně pokrývat potřeby smluvené dopravní obslužnosti. Po skončení životnosti jednotlivých vozidel bude nutné vozidlový park obnovovat o nová vozidla.

Z dostupných podkladů byl potřebný rozsah vozidlového parku stanoven na cca 220 vozidel.

Vazba na specifický cíl

- Podpora integrovaného dopravního systému

5.3.28 V28: Podpora a zajištění turistických linek do turistických cílů

Popis opatření

V rámci podpory udržitelného dopravního chování na území města a v jeho přilehlém okolí je také vhodné řešit nejen každodenní cesty obyvatel, ale i nepravidelné cesty s turistickým cílem. V rámci budování kapacitních parkovišť na vybraných místech ve městě či budování parkovišť typu P+R je vhodné od těchto míst zřizovat návazné linky hromadné dopravy do významných turistických cílů či lokalit jak ve městě, tak v jeho okolí.

Cílem opatření je podpořit udržitelné dopravní chování, zvýšit počet cest uskutečněných prostředky hromadné dopravy na úkor individuální automobilové a podpořit zlepšení životního prostředí ve městě.

Vazba na specifický cíl

- Podpora turistických linek VHD

5.3.29 V29: Pořízení malokapacitních vozidel MAD

Popis opatření

V rámci zajišťování dopravní obslužnosti do míst s malou poptávkou, míst méně či řidčeji obydlených, příp. do vzdálenějších okrajových lokalit nebo do lokalit, kde stávající komunikační infrastruktura neumožňuje provoz vozidel standardní délky 12 metrů, je vhodné zajistit obsluhu nízkokapacitními vozidly (vozidly kratšími než 12 metrů).

V současné době disponuje dopravní podnik 5 nízkokapacitními vozidly, v návrhových obdobích se předpokládá nákup dalších těchto vozidel (s preferencí pohonu na CNG), která by zajistila obsluhu dalších výše popsanych vytipovaných lokalit.

Vazba na specifický cíl

- Dopravní obslužnost vybraných lokalit alternativními způsoby VHD

5.3.30 V30: Realizace "dopravy na zavolání" obsluhující řídce obydlené místní části města

Popis opatření

Do méně obydlených, či řidčeji obydlených míst, či do vzdálenějších lokalit je vhodné prověřit možnosti dopravní obslužnosti pomocí alternativních způsobů. Jedním z těchto způsobů je i tzv. „doprava na zavolání“. Doprava na zavolání (někdy také označovaná jako radiobus), je způsob linkové autobusové dopravy, kdy jsou standardně definovány linky vč. jízdních řádů. Spoj z jízdního řádu však vyjíždí až ve chvíli, kdy alespoň jeden cestující projeví zájem o přepravu (např. telefonicky, emailem, pomocí aplikace, apod.). Spoje jsou tak realizovány pouze na základě reálné poptávky a jsou zcela vyloučeny jízdy naprázdno. Doprava na zavolání je často realizována pomocí malokapacitních vozidel (minibusů).

Vazba na specifický cíl

- Dopravní obslužnost vybraných lokalit alternativními způsoby VHD

5.3.31 V31: Zavedení dopravní obsluhy místní části XX - Nová Ves pomocí linky MAD

Popis opatření

Místní část Nová Ves se řadí mezi lokality, které v současné době nemají zajištěnou dopravní obslužnost pomocí hromadné dopravy. Tuto místní část tvoří řídká a rozptýlená nízkopodlažní zástavba, kde žije přibližně 200 obyvatel. Docházková vzdálenost na nejbližší

zastávku MAD se zde pohybuje mezi cca 600 až 1300 metry kopcovitým terénem. V této místní části je zároveň územním plánem vymezená rozvojová plocha pro rezidenční bydlení.

Smyslem opatření je zlepšení dopravní obslužnosti řešené lokality pomocí nové linky MAD. Opatření zahrnuje všechny aktivity spojené s nutností zavedení dopravní obsluhy do uvedené lokality, může se tak jednat konkrétně o úpravu stávajících komunikací, výstavbu nových zastávek, výstavbu obratiště, zajištění finančního objemu na zajištění provozních nákladů, navýšení kompenzací pro dopravce apod. Všechny tyto aktivity zároveň mohou být nezbytné pro realizaci tohoto opatření (vazba na **opatření A52, V36, V62**). U této lokality se předpokládá zavedení dopravní obslužnosti pomocí malokapacitních vozidel.

Nutnou podmínkou pro realizaci tohoto opatření je v tomto případě modernizace nevyhovující komunikace vedoucí do této místní části, která po modernizaci umožní bezproblémový provoz vozidel MAD.

Realizací tohoto opatření je možné zvýšit atraktivitu veřejné dopravy a zlepšit její dostupnost pro další část obyvatelstva, předpokládá se navýšení počtu cestujících v MAD, navýšení počtu obyvatel využívajících pro své každodenní cesty veřejnou dopravu na úkor individuální automobilové a navýšení podílu veřejné dopravy na celkové dělbě přepravní práce.

Vazba na specifický cíl

- *Dopravní obslužnost vybraných lokalit alternativními způsoby VHD*

5.3.32 V32: Zavedení dopravní obsluhy místní části XXIX - Hoštice nad Labem pomocí linky MAD

Popis opatření

Místní část Hoštice nad Labem se řadí mezi lokality, které v současné době nemají zajištěnou dopravní obslužnost pomocí hromadné dopravy. Tuto místní část tvoří řídká a rozptýlená nízkopodlažní zástavba, kde žije přibližně 30 obyvatel. Docházková vzdálenost na nejbližší zastávku MAD je cca 2000 metrů kopcovitým terénem.

Smyslem opatření je zlepšení dopravní obslužnosti řešené lokality pomocí nové linky MAD. Opatření zahrnuje všechny aktivity spojené s nutností zavedení dopravní obsluhy do uvedené lokality, může se tak jednat konkrétně o úpravu stávajících komunikací, výstavbu nových zastávek, výstavbu obratiště, zajištění finančního objemu na zajištění provozních nákladů, navýšení kompenzací pro dopravce apod. Všechny tyto aktivity zároveň mohou být nezbytné pro realizaci tohoto opatření (vazba na **opatření A52, V36, V62**). U této lokality se předpokládá zavedení dopravní obslužnosti pomocí malokapacitních vozidel. Vhodné je také zvážit obsluhu této lokality pomocí „dopravy na zavolání“ (vazba na **opatření V30, V52**).

Nutnou podmínkou pro realizaci tohoto opatření je v tomto případě modernizace nevyhovující komunikace vedoucí do této místní části, která po modernizaci umožní bezproblémový provoz vozidel MAD (vazba na **opatření A52**).

Realizací tohoto opatření je možné zvýšit atraktivitu veřejné dopravy a zlepšit její dostupnost pro další část obyvatelstva, předpokládá se navýšení počtu cestujících v MAD, navýšení počtu obyvatel využívajících pro své každodenní cesty veřejnou dopravu na úkor individuální automobilové a navýšení podílu veřejné dopravy na celkové dělbě přepravní práce.

Vazba na specifický cíl

- *Dopravní obslužnost vybraných lokalit alternativními způsoby VHD*

5.3.33 V33: Zavedení dopravní obsluhy místní části XXXIV - Chlum pomocí linky MAD

Popis opatření

Místní část Chlum se řadí mezi lokality, které v současné době nemají zajištěnou dopravní obslužnost pomocí hromadné dopravy. Tuto místní část tvoří řídká a rozptýlená nízkopodlažní zástavba, kde žije přibližně 70 obyvatel. Docházková vzdálenost na nejbližší zastávku MAD je více než 3500 metrů kopcovitým terénem. Dopravní obsluha Chlumu byla jedním z nejčastějších požadavků v rámci dotazování v sociodopravního průzkumu.

Smyslem opatření je zlepšení dopravní obslužnosti řešené lokality pomocí nové linky MAD. Opatření zahrnuje všechny aktivity spojené s nutností zavedení dopravní obsluhy do uvedené lokality, může se tak jednat konkrétně o úpravu stávajících komunikací, výstavbu nových zastávek, výstavbu obratiště, zajištění finančního objemu na zajištění provozních nákladů, navýšení kompenzací pro dopravce apod. Všechny tyto aktivity zároveň mohou být nezbytné pro realizaci tohoto opatření (vazba na **opatření A52, V36, V62**). U této lokality se předpokládá zavedení dopravní obslužnosti pomocí malokapacitních vozidel. Vhodné je také zvážit obsluhu této lokality pomocí „dopravy na zavolání“ (vazba na **opatření V30, V52**).

Nutnou podmínkou pro realizaci tohoto opatření je v tomto případě modernizace nevyhovující komunikace vedoucí do této místní části, která po modernizaci umožní bezproblémový provoz vozidel MAD (vazba na **opatření A52**).

Realizací tohoto opatření je možné zvýšit atraktivitu veřejné dopravy a zlepšit její dostupnost pro další část obyvatelstva, předpokládá se navýšení počtu cestujících v MAD, navýšení počtu obyvatel využívajících pro své každodenní cesty veřejnou dopravu na úkor individuální automobilové a navýšení podílu veřejné dopravy na celkové dělbě přepravní práce.

Vazba na specifický cíl

- *Dopravní obslužnost vybraných lokalit alternativními způsoby VHD*

5.3.34 V34: Zavedení dopravní obsluhy místní části XV - Prostřední Žleb pomocí linky MAD

Popis opatření

Místní část Prostřední Žleb se řadí mezi lokality, které v současné době nemají zajištěnou dopravní obslužnost pomocí městské autobusové dopravy. Dopravní obslužnost je zajištěna pouze veřejnou osobní drážní dopravou. Docházková vzdálenost na nejbližší železniční zastávku je až 1500 metrů. Nejbližší zastávka MAD se nachází dalších 2000 metrů od železniční stanice. Tuto místní část tvoří řídká a rozptýlená nízkopodlažní zástavba.

Smyslem opatření je zlepšení dopravní obslužnosti řešené lokality pomocí nové linky MAD. Opatření zahrnuje všechny aktivity spojené s nutností zavedení dopravní obsluhy do uvedené lokality, může se tak jednat konkrétně o úpravu stávajících komunikací, výstavbu nových zastávek, výstavbu obratiště, zajištění finančního objemu na zajištění provozních nákladů, navýšení kompenzací pro dopravce apod. Všechny tyto aktivity zároveň mohou být nezbytné pro realizaci tohoto opatření (vazba na **opatření A52, V36, V62**). U této lokality se předpokládá zavedení dopravní obslužnosti pomocí malokapacitních vozidel. Vhodné je také zvážit obsluhu této lokality pomocí „dopravy na zavolání“ (vazba na **opatření V30, V52**).

Nutnou podmínkou pro realizaci tohoto opatření je v tomto případě modernizace nevyhovující komunikace vedoucí do této místní části, která po modernizaci umožní bezproblémový provoz vozidel MAD (vazba na **opatření A52**).

Realizací tohoto opatření je možné zvýšit atraktivitu veřejné dopravy a zlepšit její dostupnost pro další část obyvatelstva, předpokládá se navýšení počtu cestujících v MAD, navýšení počtu obyvatel využívajících pro své každodenní cesty veřejnou dopravu na úkor individuální automobilové a navýšení podílu veřejné dopravy na celkové dělbě přepravní práce.

Vazba na specifický cíl

- *Dopravní obslužnost vybraných lokalit alternativními způsoby VHD*

5.3.35 V35: Zavedení dopravní obsluhy místní části XXV - Chmelnice pomocí linky MAD

Popis opatření

Místní část Chmelnice se řadí mezi lokality, které v současné době nemají zajištěnou dopravní obslužnost pomocí hromadné dopravy. Tuto místní část tvoří řídká a rozptýlená nízkopodlažní zástavba. Docházková vzdálenost na nejbližší zastávku MAD je cca 800 – 1500 metrů. V této místní části je zároveň územním plánem vymezená rozvojová plocha pro rezidenční bydlení.

Smyslem opatření je zlepšení dopravní obslužnosti řešené lokality pomocí nové linky MAD. Opatření zahrnuje všechny aktivity spojené s nutností zavedení dopravní obsluhy

do uvedené lokality, může se tak jednat konkrétně o úpravu stávajících komunikací, výstavbu nových zastávek, výstavbu obratiště, zajištění finančního objemu na zajištění provozních nákladů, navýšení kompenzací pro dopravce apod. Všechny tyto aktivity zároveň mohou být nezbytné pro realizaci tohoto opatření (vazba na **opatření A52, V36, V62**). U této lokality se předpokládá zavedení dopravní obslužnosti pomocí malokapacitních vozidel.

Nutnou podmínkou pro realizaci tohoto opatření je v tomto případě modernizace nevyhovující komunikace vedoucí do této místní části, která po modernizaci umožní bezproblémový provoz vozidel MAD (vazba na **opatření A52**).

Realizací tohoto opatření je možné zvýšit atraktivitu veřejné dopravy a zlepšit její dostupnost pro další část obyvatelstva, předpokládá se navýšení počtu cestujících v MAD, navýšení počtu obyvatel využívajících pro své každodenní cesty veřejnou dopravu na úkor individuální automobilové a navýšení podílu veřejné dopravy na celkové dělbě přepravní práce.

Vazba na specifický cíl

- *Dopravní obslužnost vybraných lokalit alternativními způsoby VHD*

5.3.36 V36: Realizace nových zastávek MAD na prodloužených trasách

Popis opatření

Při rozvoji sítě hromadné dopravy do doposud neobsluhovaných částí je podmínkou výstavba nových zastávek a obratišť. V analytické části dokumentu bylo vytipováno několik míst s dlouhými docházkovými vzdálenostmi a několik míst s rozvojovým potenciálem. Dle případných studií či projektů na zavedení linek hromadné dopravy do takovýchto lokalit je potřebné realizovat vytipované zastávky a obratiště. S případnými změnami linkového vedení či realizacemi třetích stran může vyvstat potřeba přesunu stávajících, či výstavba nových.

V rezidenčních rozvojových oblastech, či u případných větších komerčních i rezidenčních projektů, je potřebné již v raných fázích projektování těchto staveb dohlížet na řádné vyřešení potřebné infrastruktury pro hromadnou dopravu.

Vazba na specifický cíl

- *Dopravní obslužnost vybraných lokalit alternativními způsoby VHD*

5.3.37 V37: Realizace přivozu Rozbělesy - Staré Město

Popis opatření

Realizací přivozu Rozbělesy - Staré Město vznikne další místo, kde bude možné překonat liniovou bariéru – řeku Labe. Nový přívaz podpoří mobilitu obyvatel i návštěvníků města a díky němu dojde ke zkrácení tras pro pěší i cyklisty. Na obou březích je zamýšlena vazba na chodníky a cyklistické trasy (vazba na **opatření A40, P/C9, P/C17**). Vhodné je provozovat vozidla s ekologickými a šetrnými druhy pohonu (např. elektropohon).

Vazba na specifický cíl

- Využití potenciálu řeky Labe

5.3.38 V38: Rozvoj a podpora turistických lodních linek

Popis opatření

V rámci opatření rozvoj a podpora turistických linek je zamýšlena podpora lodní dopravy jako ekologická forma dopravy spojující přístaviště u významných cílů ve městě s přístavišti u významných cílů v okolí. Potenciál je kladen zejména na turistický charakter. Smyslem opatření je podpořit změnu dopravního chování návštěvníků města a jeho okolí, kdy je předpoklad využití turistických linek na úkor použití motorové individuální dopravy. Důležité je realizovat opatření v návaznosti na parkoviště P+R či blízké stanice a zastávky hromadné dopravy (vazba na **opatření A40, P/C9, P/C17**). Vhodné je provozovat vozidla s ekologickými a šetrnými druhy pohonu (např. elektropohon).

Vazba na specifický cíl

- Využití potenciálu řeky Labe

5.3.39 V39: Realizace přivozu Předmostí - Tyršův most/Zámek

Popis opatření

Realizací přivozu od Předmostí k Tyršovu mostu, resp. zámku vznikne další místo, kde bude možné překonat liniovou bariéru – řeku Labe. Nový přívaz podpoří mobilitu obyvatel i návštěvníků města a díky němu dojde ke zkrácení tras pro pěší i cyklisty. Na obou březích je zamýšlena vazba na chodníky a cyklistické trasy. Tento přívaz je vhodné realizovat v nejbližším horizontu jako náhradu dosud nerealizované lávky pro pěší a cyklisty podél železničního mostu. Vhodné je provozovat vozidla s ekologickými a šetrnými druhy pohonu (např. elektropohon).

Vazba na specifický cíl

- Využití potenciálu řeky Labe

5.3.40 V40: Realizace přívozu Křešice – Chrochvice

Popis opatření

Realizací přívozu Křešice - Chrochvice vznikne další místo, kde bude možné překonat liniovou bariéru – řeku Labe. Nový přívoz podpoří mobilitu obyvatel i návštěvníků města a díky němu dojde ke zkrácení tras pro pěší i cyklisty. Na obou březích je zamýšlena vazba na chodníky a cyklistické trasy (vazba na **opatření P/C9, P/C17**). Vhodné je provozovat vozidla s ekologickými a šetrnými druhy pohonu (např. elektropohon).

Vazba na specifický cíl

- Využití potenciálu řeky Labe

5.3.41 V41: Rozvoj vyhrazených jízdních pruhů pro autobusy VHD na vybraných místech komunikační sítě

Popis opatření

Jedním ze způsobů preference vozidel HD před ostatní motorovou dopravou je zřizování vyhrazených jízdních pruhů. Jejich zřizování je vhodně v místech se silnou individuální dopravou, v místech tvorby kongescí či náchylných k tvorbě kongescí. Při zřizování je však nutné přihlížet k místním poměrům, šířkovým uspořádáním daných komunikací apod. Vyhrazené jízdní pruhy jsou určeny většinou výhradně pro provoz vozidel hromadné dopravy (pokud není povolena jízda dalších vybraných skupin vozidel), zároveň je možná i časová restrikce tohoto opatření (platnost v době přepravních špiček, v pracovní dny, apod.). Vyhrazené jízdní pruhy mají pozitivní vliv na přesnější, plynulejší a rychlejší pohyb po komunikační síti.

U vytipovaných zastávek je vhodné realizovat upřednostnění vozidel při výjezdu ze zastávek a usnadnění zařazení do jízdního pruhu (pomocí dopravního značení, v kombinaci se světelným signalizačním zařízením, apod.). V následujících obdobích je vhodné detailně analyzovat situaci a na vytipovaných kritických úsecích a místech zahájit trend preferování vozidel HD pomocí vyhrazených jízdních pruhů. Zároveň je účelné průběžně monitorovat stav provozu na komunikační síti a sledovat možné další úseky k realizaci tohoto opatření.

Vazba na specifický cíl

- Modernizace a rozvoj infrastruktury pro VHD

5.3.42 V42: Realizace preferenčních opatření pro autobusy VHD na křižovatkách vybavených SSZ

Popis opatření

Dalším ze způsobů preference vozidel HD je preference na světelně signalizovaných křižovatkách. Tento typ preference umožňuje preferenci vozidla na křižovatce, kdy nejsou vozidla zdržována ostatními účastníky silničního provozu, mají zajištěný plynulý průjezd přes tato kritická místa a lze docílit zvýšení jízdní rychlosti, snížení jízdních dob a snížení celkové cestovní doby. V rámci možné realizace a správného fungování je potřebné zejména hardwarové vybavení všech zúčastněných komponentů, tj. vybavení světelně řízených křižovatek novými řadiči, radiovými moduly, vybavení vozidel novými palubními přístroji a vybudování nové přenosové sítě.

Preferenci na světelně řízených křižovatkách je vhodné koncipovat jako celistvou, tj. zařadit a vybavit technologiemi všechny světelně řízené křižovatky (resp. světelně řízená místa) ve městě.

Konečným důsledkem zavedení preference vozidel na křižovatkách je spolehlivá a přesná přeprava cestujících. Výhledově je vhodné technologiemi vybavit i všechna další vozidla zajišťující dopravní obslužnost v rámci IDS.

Vazba na specifický cíl

- *Modernizace a rozvoj infrastruktury pro VHD*

5.3.43 V43: Modernizace zastávek (nástupní hrany, prvky pro nevidomé a slabozraké, bezbariérový přístup)

Popis opatření

Opatření související s modernizací stávajících zastávek, předpokládá jejich modernizaci rekonstrukcí do normové podoby, a to vč. bezbariérovosti a doplnění standardních hmatových úprav pro nevidomé a slabozraké. Bezbariérová podoba zastávky je důležitá pro bezproblémový přístup cestujícího do vozidla.

V analytické části dokumentu byl zjištěn neuspokojivý stav prostor zastávek. Nepřípustný je například nástup a výstup do vozidla z úrovně vozovky. Každá zastávka musí mít zajištěn bezpečný přístup, musí být zřízena nástupní plocha a na každou zastávku by měl být zajištěn přístup pomocí bezbariérového chodníku. Ve vhodných případech je poté žádoucí v blízkosti zastávek zřizovat přechody pro chodce či místa pro přecházení.

Vazba na specifický cíl

- *Modernizace a rozvoj infrastruktury pro VHD*

5.3.44 V44: Modernizace a rozšíření doprovodné infrastruktury na zastávkách MAD a DÚK (zastávkové přístřešky, lavičky, koše)

Popis opatření

Z hlediska inventáře zastávky je důležité postupně dovybavovat jednotlivé vybrané zastávky inventářem. Inventář zastávky by měl tvořit zejména: označnický, osvětlení nástupního prostoru i označnický, jízdní řády a informace o službách, přístřešek před nepříznivým počasím, lavička, odpadkový koš, nelze zapomínat i na elektronické informační prvky (vazba na **opatření V55**).

Vazba na specifický cíl

- Modernizace a rozvoj infrastruktury pro VHD

5.3.45 V45: Modernizace zázemí dopravního podniku (odstavné plochy, haly, technologie)

Popis opatření

Jednou z podmínek pro bezpečné a bezproblémové zajišťování dopravní obslužnosti veřejnou dopravou je i zajištění moderního a kvalitně fungujícího provozního zázemí. Opatření řeší možnou modernizaci těchto míst či jejich doplnění výstavbou nových prvků. V rámci provozního zázemí se může jednat např. o odstavné plochy, haly, garáže, mycí linky či další různé potřebné technologie.

Vazba na specifický cíl

- Modernizace a rozvoj infrastruktury pro VHD

5.3.46 V46: Optimalizace počtu zastávek a jejich doplnění na stávajících trasách MAD

Popis opatření

V rámci území města se i na stávajících trasách linek MAD nacházejí zastávky, které jsou pouze jednosměrné, nebo místa, kde je mezi stávajícími zastávkami dlouhá vzdálenost. Typickým příkladem jednosměrné zastávky je v Děčíně např. zastávka Boletice nad Labem sídliště, zastávka U divadla či zastávka Vojanova. Tyto zastávky jsou zřízeny pouze ve směru do centra města, opačný směr zcela chybí a cestující musí využívat okolní zastávky.

V návrhových horizontech je doporučeno komplexně analyzovat zastávky na území města, docházkovou vzdálenost na ně a jednotlivé mezi zastávkové úseky. Ve vybraných případech je poté vhodné doplnit protisměrné zastávky či doplnit zcela nové zastávky do sítě MAD.

Vazba na specifický cíl

- *Modernizace a rozvoj infrastruktury pro VHD*

5.3.47 V47: Modernizace vozového parku MAD (obnova vozidel)

Popis opatření

Moderní a ekologický vozidlový park je primárním předpokladem pro vytvoření atraktivní a kvalitní služby dopravní obslužnosti. Pro tyto potřeby je potřebná kontinuální a trvalá obměna vozidlového parku. Dopravnímu podniku se v posledních obdobích daří vozidla obměňovat průběžně, v současné době, jak vzešlo z analytické části projektu, jsou všechny provozovaná vozidla nízkopodlažní a relativně nová.

V návrhových obdobích 2022, 2030 i 2050 však bude nutné soustředit se na postupnou obnovu vozidlového parku pořizováním nových vozidel splňujících moderní požadavky, jakými jsou zejména stoprocentní bezbariérovost, celovozová klimatizace pro cestující, informační prvky, kamerový systém ad. A nahrazovat jimi dosluhující vozidla. Zároveň je důležité při pořizování nových vozidel dbát na jejich snadnou údržbu a čištění vozidel, komfort interiéru, hygieničnost sedadel a madel.

Stávající vozidlový park je tvořen různými vozidly (různé délky, různé kapacity, různého stáří i různého pohonu), avšak počty disponibilních vozidel jsou dlouhodobě stabilní a optimalizované pro potřebu stávajícího linkového vedení. Ve výhledových horizontech se nepředpokládá výraznější rozšiřování ani snižování dopravních výkonů, nepředpokládají se ani výraznější změny v linkovém vedení, proto se stávající počty disponibilních vozidel jeví jako dostatečné i pro tato výhledová období.

V zájmu trvalé udržitelnosti dopravy, životního prostředí, otázky ekologie i energetických úspor je však vhodné postupně nahrazovat vozidla se vznětovým motorem ekologičtějšími typy, tj. vozidly na stlačený zemní plyn (CNG), elektrovozidly či vozidly na vodíkový pohon (vazba na **opatření V56, V57, V58**).

Vazba na specifický cíl

- *Modernizace a rozvoj infrastruktury pro VHD*

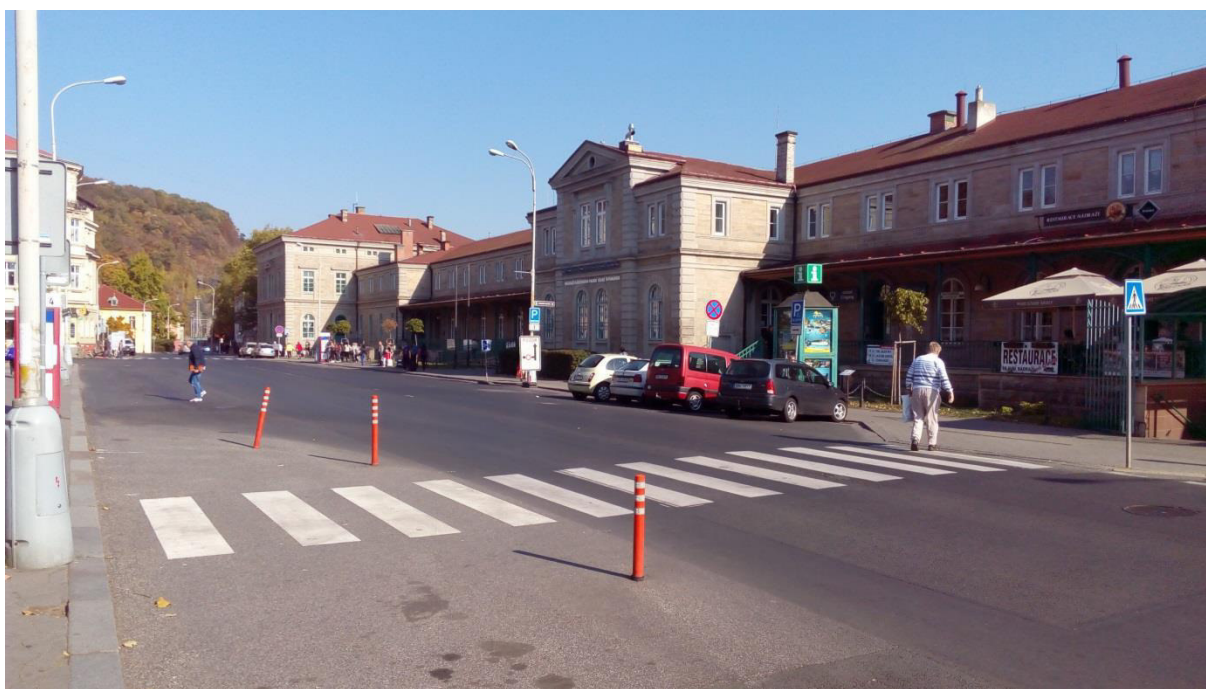
5.3.48 V48: Realizace dopravního terminálu u železniční stanice Děčín hl.n. (přesun autobusového nádraží)

Popis opatření

Opatření sleduje možnou realizaci dopravního terminálu u železniční stanice Děčín hl.n. V současné době je v tomto místě možné kombinovat železniční spoje se spoji MAD a částečně i s vybranými spoji DÚK. Samotné autobusové nádraží je vzdálené 400 metrů od železniční stanice.

Samotná komunikace Čsl. mládeže v místě před nádražní budovou je dnes navíc pro chodce i cestující velmi nepřehledná, nekanalizovaná a s nenormovými délkami přechodů pro chodce. Komunikace zde plní několik dopravních funkcí, které mezi sebou nepříliš dobře koexistují.

Prostorové (šířkové) uspořádání přednádraží v současné podobě dovoluje v koordinaci s jeho zklidněním možnost realizace dopravního terminálu na ploše samotné komunikace Čsl. mládeže.



Obrázek 65 Přednádražní prostor před hlavním nádražím v Děčíně (zdroj: RHDHV)

Cílem je vytvořit jednotné přestupní místo pro všechny dopravní módy – železnici, linkovou dopravu, městskou dopravu, cyklistickou dopravu, pěší dopravu i automobilovou dopravu ve formě parkoviště a podpořit tak multimodální udržitelné dopravní chování, umožňující kombinaci jednotlivých dopravních módů na jednom místě. Přesunutím autobusového nádraží do prostoru přednádraží a vytvořením terminálu dojde ke značnému zpřehlednění

odjezdových stání jednotlivých linek MAD a DÚK, jejich koncentraci do jednoho místa a ke zkrácení přestupních vzdáleností mezi jednotlivými dopravními módy. Je zde vazba na několik dalších opatření z různých kategorií, zejména na **opatření A1, A24, A40, P/C13**).

S realizací se předpokládá navýšení počtu cestujících ve veřejné dopravě, zvýšení atraktivity a využitelnosti udržitelných dopravních módů a zvýšení podílů těchto módů na celkové dělbě přepravní práce.



Obrázek 66 Přednádražní prostor v Hradci Králové (Zdroj: maps.google.com)

Vazba na specifický cíl

- Řešení přestupních vazeb v dopravních uzlech

5.3.49 V49: Řešení vzájemných návazností jednotlivých linek MAD v dopravních uzlech či ve významných stykových zastávkách

Popis opatření

Ve významných dopravních uzlech či na významných zastávkách, kde se stýkají alespoň 2 linky MAD, je vhodné dodržovat návaznosti různých linek z různých směrů pro pohodlné přestupy cestujících bez zbytečných časových ztrát.

Vazba na specifický cíl

- Řešení přestupních vazeb v dopravních uzlech

5.3.50 V50: Řešení návazností jednotlivých linek MAD na spoje železniční dopravy a autobusové spoje DÚK v dopravním uzlu Hlavní nádraží

Popis opatření

V dopravním uzlu Hlavní nádraží, kde se v současné době stýkají spoje linek vlaků, autobusů DÚK a autobusů MAD je vhodné řešit i vzájemnou koordinaci odjezdů jednotlivých spojů uvedených linek. Vhodné je časově navazovat autobusové spoje k vlakovým spojům (a naopak) tak, aby například cestující po příjezdu vlakem mohl pohodlně a bez přiměřených časových ztrát přestoupit na návaznou autobusovou linku a pokračovat do cíle své cesty.

Zejména návaznosti na vlakové spoje jsou důležité pro eliminaci zbytných cest individuální dopravou do lokality hlavního nádraží. Cestující by měli mít možnost se dostat spoji MAD ke všem spojům drážní dopravy a zároveň by měla být zajištěna návaznost autobusů do významných směrů od všech spojů drážní dopravy (včetně spojů v okrajových částech dne – návozní spoje na první ranní vlaky a naopak rozvozní spoje od posledních večerních (nočních) vlaků).

Vazba na specifický cíl

- Řešení přestupních vazeb v dopravních uzlech

5.3.51 V51: Sjednocení nástupních míst pro linky MAD a DÚK jedoucích stejným směrem

Popis opatření

Pro zajištění lepší vzájemné využitelnosti linek MAD a DÚK jedoucích do stejných směrů, je důležité pro oba tyto systémy zajistit společná nástupiště. Vzájemná kombinace a využitelnost spojů MAD a DÚK je smyslem integrovaného dopravního systému. Cestujícímu je v ideálním případě umožněno cestovat z jedné zastávky jakýmkoli dopravním prostředkem jedoucím zamýšleným směrem. Sjednocení zastávek k jednomu nástupnímu místu je důležité i pro zlepšení přestupních vazeb mezi linkami MAD a DÚK.

Vazba na specifický cíl

- Řešení přestupních vazeb v dopravních uzlech

5.3.52 V52: Realizace dopravního terminálu u železniční stanice Děčín východ

Popis opatření

Lokalita děčínského východního nádraží má do budoucna velmi vysoký rozvojový potenciál a předpokládají se zde významné urbanistické změny. V návrhových obdobích je vhodné sledovat a připravovat možnou realizaci dopravního terminálu u železniční stanice Děčín východ, u které je navržena komplexní přeměna (redukce obvodu stanice, redukce kolejí,

rekonstrukce železniční stanice a přilehlých budov, viz samostatné opatření). Předpokládá se zároveň výstavba parkoviště P+R v návaznosti na tyto aktivity (vazba na **opatření A18**).

Cílem je vytvořit jednotné přestupní místo pro více dopravních módů – železnici, linkovou dopravu, městskou dopravu, cyklistickou dopravu i automobilovou dopravu ve formě parkoviště a podpořit tak multimodální udržitelné dopravní chování, umožňující kombinaci jednotlivých dopravních módů na jednom místě.

S realizací se předpokládá navýšení počtu cestujících ve veřejné dopravě, zvýšení atraktivity a využitelnosti udržitelných dopravních módů a zvýšení podílů těchto módů na celkové dělbě přepravní práce.

Vazba na specifický cíl

- Řešení přestupních vazeb v dopravních uzlech

5.3.53 V53: Realizace stanovišť "dopravy na zavolání"

Popis opatření

Opatření řeší realizaci infrastruktury potřebné k zavedení tzv. „dopravy na zavolání“ (vazba na **opatření V30**). V rámci možného zavedení této služby bude potřebné vyřešit zejména stání pro vozidla zajišťující tuto službu, nácestné zastávky na trase linky či obratiště.

Vazba na specifický cíl

- Řešení přestupních vazeb v dopravních uzlech

5.3.54 V54: Revitalizace okolí míst zastávek HD a železničních stanic

Popis opatření

Opatření zahrnuje aktivity řešící revitalizaci okolí míst zastávek HD a železničních stanic. Mezi aktivity lze zařadit zlepšení údržby a stavu prostor přestupních uzlů, zastávek, zastávkových hran a jejího mobiliáře, návrh a přijetí standardů souvisejících s údržbou, stanovení kompetencí zúčastněných stran v otázce údržby zastávek, přestupních uzlů, mobiliáře a přístupových cest, přijetí těchto standardů a zpětná kontrola jejich dodržování. Potřebné je vyčlenit dostatečné finanční prostředky na průběžnou realizaci těchto aktivit.

Vazba na specifický cíl

- Zvyšování atraktivity veřejného prostoru pro pěší, cyklisty a pro pobytovou funkci

5.3.55 V55: Rozšiřování inteligentních zastávek na zastávkách MAD

Popis opatření

V dnešní době je nezpochybnitelnou součástí každé moderně vybavené zastávky elektronická informační tabule, která zobrazuje informace o nejbližších odjezdech spojů linek MAD a zároveň informuje o reálné poloze vozidla v síti a reálném příjezdu vozidla do zastávky. Cestující má tak k dispozici informaci, kdy mu nejbližší spoj opravdu přijede. Systém inteligentních zastávek je založen na spolupráci elektronických tabulí s dopravním dispečinkem, který je zdrojem dat zobrazujících se na tabulích (vazba na **opatření A51**). Důležitý je také přístup do systému inteligentních zastávek ostatními dopravci, tabule by měla být schopna zobrazovat informace o všech odjezdech všech dopravců z dané zastávky. Kvalitní a přesné informace o provozu HD, systému, jízdních řádech, tarifu ad. jsou pro cestujícího velmi důležité.

V současnosti je elektronickými tabulemi osazeno několik označků na významných zastávkách v centru města. V návrhových obdobách je vhodné v osazování zastávek těmito prvky pokračovat. Cílem je vybavit elektronickými inteligentními prvky co nejvíce zastávek v rámci celé sítě MHD.

Vazba na specifický cíl

- *Realizace inteligentního dopravního systému*

5.3.56 V56: Využití vodíkové technologie jako pohon pro vozidla MAD, s nutností vybudování infrastruktury spojené s provozem, vč. nákupu nových vozidel (autobusů) na vodíkový pohon

Popis opatření

Využití vodíkových technologií v dopravě jako pohon dopravních prostředků má do budoucna velmi vysoký potenciál. Vodíková technologie se řadí mezi tzv. čisté mobility, je bezemisní technologií, při které je do ovzduší uvolňována pouze vodní pára, a je podporovaná na národní i nadnárodní úrovni. Využití vodíkové technologie pro silniční dopravu je mimo jiné zahrnuto i v Národním akčním plánu čisté mobility.

Technologie vodíkových pohonů je dostatečně zralá pro nasazení na trh. Evropskými lídry jsou Německo, Skandinávie, Velká Británie, ve veřejné dopravě jsou vodíkové autobusy zapojeny v Londýně, Hamburku, Miláně, Oslu a dalších městech, v celkovém počtu několika desítek vozidel. Zkušenosti s vodíkem v hromadné dopravě již má i Česká republika, v roce 2009 byl vyroben první prototyp českého vodíkového autobusu s názvem TriHyBus, který byl realizován konsorciem ÚJV Řež, a. s., Škodou Electric a společností Proton Motor. Autobus byl několik let v provozu na městské lince v Neratovicích.

Zahraniční zkušenosti s provozem vodíkových autobusů ve veřejné dopravě:

- *dojezd: více než 350 km*
- *tankovací časy: nižší než 10 minut*
- *průměrná spotřeba vodíku pro 12metrový autobus: 8 - 9 kg/100 km*
- *úspora oproti naftovým autobusům: cca. 26% (9 kg vodíku odpovídá cca. 30 l nafty, průměrná spotřeba u dieselových autobusů se uvádí asi 40,9 l/100 km)*
- *cena vodíku: 5-10 EUR/1 kg*

Zkušenosti s provozem vodíkové plnicí stanice Neratovice:

- *zásobník: 125 kg stlačeného plynného vodíku (40 bar)*
- *plnicí tlak: 400 bar*
- *doba plnění: cca. 10 min*
- *čistota vodíku: nutnost dočišťování vodíku (požadovaná čistota 99,999%)*

V souvislosti s dostupností vodíku na území Ústeckého kraje a jeho vnímáním jako udržitelného způsobu pohánění vozidel je velmi vhodné a zároveň žádoucí se vodíkové technologii začít věnovat již v současném období a postupně začít vyvíjet aktivity pro podporu a zavedení tohoto alternativního pohonu ve vozidlech MAD v Děčíně (v souvislosti s **opatřeními V27, V29 a V47**).

V případě přechodu na vodíkové palivo je nutné v první fázi zajistit výstavbu vodíkové plnicí stanice a zajistit její efektivní zásobování vodíkem. V druhé fázi je nutné zajistit nákupy vozidel společně s dobudováním infrastruktury spojené s provozem těchto vozidel vč. modernizace zázemí údržby, odstavných ploch ad. Jednotlivé fáze jsou detailněji popsány níže:

- Vybudování vodíkové plnicí stanice (důležité je vhodné umístění stanice, důraz na kvalitní parametry stanice – stlačení vodíku, požadovaná čistota, zajištění zásobování)
- Navázání spolupráce s chemickými závody v regionu (Spolchemie Ústí nad Labem, příp. další chemické závody) – možnosti odkupu vodíku, jeho cena, zajištění zásobování apod.
- Zahájení pilotního projektu – pořízení minimálního počtu vodíkových autobusů (minimum je 3 – 5 ks vozidel, aby měl projekt dopravní i ekonomický smysl), zasazení do strategického rámce obnovy vozidlového parku autobusů (tj. náhrada vozidel se vznětovými motory), s možností jejich nasazení na libovolnou autobusovou linku MHD.

- S případným pořízením autobusů s pohonem na vodík je nutné počítat také s vybavením a rekonstrukcí servisních prostorů, které musí splňovat přísná kritéria dle platné legislativy, dále s vybavením dílen servisním hardwarem a softwarem a s další nutnou doplňkovou infrastrukturou.
- Dalším důležitým aspektem je vybavení Stanic technické kontroly (STK) a měření emisí zařízení pro kontrolu vozidel s vodíkovým pohonem. Pro co nejhospodárnější provozování vozidel a ekonomickou efektivitu je důležité vybudování plnicích stanic, stanic měření emisí, STK apod. v co nejmenší dojezdové vzdálenosti od areálů DPMD.

Jako obecné požadavky pro rozvoj vodíkové mobility lze pak uvést nutnost silného PR a marketingu, protože musí dojít k povzbuzení poptávky po nových vodíkových autobusech, tj. musí být poptáváno signifikantně větší množství vozidel, aby u výrobců došlo k efektu rozpouštění fixních nákladů (zejména na výzkum a vývoj) a tím vytvoření prostoru pro výrazné snížení jejich ceny.

Vazba na specifický cíl

- *Podpora zavádění alternativních pohonů vozidel*

5.3.57 V57: Rozvoj elektromobility v MAD - nákup a provoz elektrobusů, vč. realizace související infrastruktury

Popis opatření

S ohledem na aktuální trendy v zajišťování dopravní obslužnosti, na vývoj dopravních prostředků a s ohledem na vliv na životní prostředí se do budoucna počítá s přechodem na alternativní druhy pohonů vozidel a úplné vymístění neekologických vozidel se vznětovými motory.

Jedním z typů do budoucna udržitelných pohonů pro vozidla hromadné dopravy je elektrický pohon. Bude proto vhodné jako jednu z možností pro obnovu vozidel MAD zvolit i tento způsob pohonu (v souvislosti s **opatřeními V27, V29 a V47**).

Opatření může zahrnovat aktivity související s pořízením samotných vozidel na elektrický pohon, tak aktivity související s pořízením a výstavbou související potřebné infrastruktury (vybavení zázemí, dobíjecí stanice, apod.).

Vazba na specifický cíl

- *Podpora zavádění alternativních pohonů vozidel*

5.3.58 V58: Podpora provozování vozidel na CNG

Popis opatření

S ohledem na aktuální trendy v zajišťování dopravní obslužnosti, na vývoj dopravních prostředků a s ohledem na vliv na životní prostředí se do budoucna počítá s přechodem na alternativní druhy pohonů vozidel a úplné vymístění neekologických vozidel se vznětovými motory.

Jedním z typů v současné době udržitelných pohonů pro vozidla hromadné dopravy je pohon na stlačený zemní plyn CNG. Bude proto vhodné jako jednu z možností pro obnovu vozidel MAD zvolit i tento způsob pohonu (v souvislosti s **opatřeními V27, V29 a V47**).

Vazba na specifický cíl

- Podpora zavádění alternativních pohonů vozidel

5.3.59 V59: Modernizace železničního svršku

Popis opatření

Opatření řeší realizaci dílčích kroků vedoucích k podpoře modernizace železničního svršku, která je vysokým zdrojem hlukové zátěže pro přiléhající lokality ve městě.

V návrhových obdobích bude potřebné podnikat dílčí kroky vedoucí ke snížení hlukové zátěže z železničního provozu. Na toto opatření však nemá zásadní vliv město, jelikož opatření bude v gesci zejména správce tratě, zde SŽDC. Město však může dílčími kroky prosazovat realizaci či aktivity spojené s tímto opatřením.

Vazba na specifický cíl

- Snížení negativních vlivů z motorové dopravy

5.3.60 V60: Zavedení služby typu "Seniorbus" či "svoz dětí na aktivity"

Popis opatření

Pro specifické skupiny obyvatelstva (senioři, zdravotně znevýhodnění obyvatelé, osoby se sníženou schopností pohybu a orientace apod.) může být služba MAD (či další systémy hromadné dopravy) zcela nedostupná. Ať již z hlediska fyzické kondice, bariér, tak z hlediska dostupnosti zastávek. Tyto skupiny obyvatelstva tak mohou být v tomto směru často znevýhodnění od ostatních skupin obyvatel, kteří mohou bez problému pro své cesty hromadnou dopravu využívat.

U těchto skupin je proto vhodné počítat s určitou alternativou k MAD hrazenou z městského rozpočtu. Mezi typové alternativní způsoby takové dopravy lze zařadit tzv. „seniorbus“,

službu „svoz dětí na aktivity“, „školní autobus“ apod. Každá ze služeb může být určena pro specifickou skupinu a pro specifický účel.

U „seniorbusů“ se často počítá s přepravou seniorů nad určitý věk nebo zdravotně znevýhodněných osob, jejichž jízdu si mohou zákazníci předem objednat z libovolného místa do libovolného místa na území města (typicky pro jízdu z trvalého bydliště k lékaři, na úřad, příp. na nákup, za kulturou apod. a za níž se platí paušální poplatek bez ohledu na ujetou vzdálenost. Zjednodušeně řečeno se jedná o tzv. městský taxík, který je dotovaný městskou samosprávou, a zákazník za jízdu obvykle platí podobnou sazbu jako za využití prostředku MHD.

U služeb typu „svoz dětí na aktivity“, „svoz dětí do/ze školy“ se jedná o podobný koncept služby, ta je však v tomto případě zaměřená na žáky či studenty, kterým je hromadně organizován odjezd do/ze školy či na jejich aktivity/kroužky apod. Služba má smysl již od dvou dětí, které pojedou společně.

Tyto služby mohou vhodně doplňovat systém hromadné dopravy na území města, zvyšovat mobilitu znevýhodněných skupin obyvatelstva a zároveň odlehčit dopravě ve městě od zbytných jízd individuální automobilovou dopravou. Zejména individuální cesty žáků automobily do školy a ze školy a z toho plynoucí dopravní situace před školami začínají být vážným a neúnosným problémem u všech typů škol v rámci celé republiky.

Vazba na specifický cíl

- *Dopravní obslužnost vybraných lokalit alternativními způsoby VHD*

5.3.61 V61: Výstavba a modernizace zázemí pro řidiče vozidel HD a další provozní personál (zejm. na konečných zastávkách)

Popis opatření

Pro bezproblémové zajištění dopravní obslužnosti území je nutné počítat i s modernizací stávajících provozních zázemí sloužících řidičům či dalším provozním pracovníkům nebo s výstavbou zcela nových. Jedná se zejména o provozní zázemí na konečných zastávkách, kde řidiči čerpají zákonné bezpečnostní přestávky, na střídacích místech, v garážích či sídle dopravce. Tato zázemí mohou tvořit místnosti pro odpočinek vč. vybavení, kuchyňky vč. vybavení, toalety vč. vybavení apod.

Vazba na specifický cíl

- *Modernizace a rozvoj infrastruktury pro VHD*

5.3.62 V62: Podpora zajištění dostatečné dopravní obslužnosti (vč. zajištění a navýšení finančních prostředků/kompenzací)

Popis opatření

Vyplácené kompenzace pro zajištění dopravní obslužnosti se odrážejí i v atraktivitě a kvalitě městské autobusové dopravy, zvýšení těchto atributů je významným předpokladem pro nastavení udržitelného dopravního systému ve městě. Jak již vyplynulo z předcházejících částí projektu, zajištění dopravní obslužnosti území města minimálně ve stávající míře by nepřineslo žádoucí efekt ve změně dopravního chování obyvatel. Proto bylo ve výše navržených opatřeních mimo jiné několik navrženo několik dílčích aktivit, které by měly dopravní obslužnost na území města (ať MAD, tak linek v systému DÚK) zlepšovat či rozvíjet. Navrženo bylo zejména rozšíření dopravní obslužnosti pomocí MAD do dalších lokalit ve městě s dlouhými docházkovými vzdálenostmi či tak, kdy tato služba doposud není zajišťována vůbec. Zřetel bude nutné do budoucna brát i na rozvojové lokality, kde se předpokládá rezidenční i komerční výstavba a i zde bude nutné zajišťovat dopravní obslužnost pomocí MAD.

V souvislosti s tím tak bude nutné myslet i na finanční prostředky nutné pro zajištění této služby. Ty bude nutné pro budoucí období navyšovat zejména ve formě vyplácených kompenzací dopravci tak, aby pokryly objednanou (a nově rozšířenou) službu. S ohledem na tyto fakta je tedy důležité již v rozpočtových návrzích počítat s postupným navyšováním kompenzací a příspěvků na provoz pro dopravce.

Opatření má vazbu na několik dalších **opatření**, zejména **V1, V2, V3, V4, V12, V13, V14, V15, V17, V31, V32, V33, V34, V35**).

Vazba na specifický cíl

- *Zvýšení a zlepšení dostupnosti území pomocí udržitelných forem dopravy*

5.3.63 V63: Modernizace odbavovacího systému

Popis opatření

V návrhovém období se předpokládá modernizace dosavadního odbavovacího systému ve vozidlech MAD. Současně používaný systém je již zastaralý, odbavení cestujících probíhá navíc několika různými způsoby (různé typy čipových karet, bezhotovostní platba, hotovostní platba). Potřebné je tak způsob odbavení sjednotit pro všechny skupiny cestujících a odbavení na zastávkách tak maximálně urychlit. Opatření má částečně vazbu na **opatření V8**.

Je také nutné dodržet kompatibilitu odbavovacích zařízení v rámci integrovaného dopravního systému DÚK.

Vazba na specifický cíl

- *Modernizace a rozvoj infrastruktury pro VHD*

5.3.64 V64: Modernizace, příp. rozšíření kapacit čerpacích stanic pro vozidla MAD

Popis opatření

V rámci předpokládané obnovy vozidlového parku (viz **opatření V29, V47**) dojde k navýšení počtu vozidel s pohonem na alternativní paliva (CNG, vodík, elektro). V této souvislosti bude nutné v určité míře navýšit kapacity čerpacích stanic na tyto paliva, případně modernizovat stávající. Konkrétní požadavky na typ a kapacitu čerpacích stanic bude upřesněna dle konkrétní obnovy vozidlového parku. Opatření veškeré související aktivity, tj. aktivity řešící výstavbu nových čerpacích stanic pro vozidla na vodík, výstavbu nových čerpacích stanic pro vozidla na CNG, modernizaci stávající čerpací stanice pro vozidla na CNG, výstavbu dobíjecí stanice pro vozidla na elektrický pohon apod.

Vazba na specifický cíl

- *Modernizace a rozvoj infrastruktury pro VHD*

5.4 NÁKLADNÍ DOPRAVA, CITYLOGISTIKA, SDÍLENÁ MOBILITA, MANAGEMENT MOBILITY

Poslední kategorie opatření patří zejména mezi tzv. měkká opatření, v rámci kterých se řeší problematika nákladní dopravy, citylogistiky, sdílené mobility a managementu mobility.

Nákladní doprava převážně v centrech města je hlavním zdrojem hluku a znečištění. Z toho důvodu je potřeba na území města nejen snižovat počet jejich cest, ale i optimalizovat jejich trasy. S nákladní dopravou souvisí problematika citylogistiky ve městě. Cílem citylogistiky je minimalizace pohybu zásobovacích vozidel v centru města a tím i minimalizace znečištění ovzduší díky přidané hodnotě služby, kterou je sdružení zásilek v místě překladiště a rozvoz těchto zásilek podle časových plánů.

Pro podporu udržitelné dopravy ve městě je důležitý rozvoj sdílené mobility. Zvýšením využívání služeb carsharing a carpooling dojde ke snížení intenzit dopravy na komunikační síti města. Pokles motorové dopravy podpoří také rozvoj a využívání bikesharingu.

V rámci managementu mobility se město pomocí regulačních opatření a osvětou mezi občany a zaměstnavateli snaží o snížení dopadu motorové dopravy na životní prostředí a zajištění udržitelné mobility ve městě.

5.4.1 M1: Zavedení kombinované jízdenky na MAD (DÚK) a P+R

Popis opatření

V současné době není na území města Děčín zavedena pro obyvatele a návštěvníky města služba, která by podporovala větší využívání městské autobusové dopravy a ostatních spojů veřejné hromadné dopravy. Jedním z možných řešení je zavedení kombinované jízdenky. Uživatelé by po zaplacení parkovného mohli využít zlevněného jízdného na prostředky veřejné hromadné dopravy nebo by jízdné bylo již zahrnuto v ceně parkovného. Cílem tohoto opatření je snížení intenzit dopravy individuální automobilové dopravy, emisí, hluku. Toto opatření je vhodné realizovat spolu s **opatřeními A14, A18, P/C34**.

Vazba na specifický cíl

- Podpora multimodality

5.4.2 M2: Zavedení kombinovaného předplatného na MAD (DÚK), P+R, bikesharing, příp. další související služby

Popis opatření

Na území města není v současné době zavedena služba, která by umožňovala využívat služeb MAD, P+R a bikesharingu za zvýhodněnou cenu. Jednou z možností je zavedení předplacené služby, která by umožňovala využívání zmíněných služeb za zvýhodněnou cenu. Realizací

tohoto kroku by došlo k podpoře snížení využívání IAD na území města a naopak k posílení využívání služeb veřejné dopravy a jízdy na sdílených kolech. Toto opatření bude mít vliv na zlepšení životního prostředí ve městě. Toto opatření je vhodné realizovat spolu s opatřeními A14, A18, P/C26, P/C34.

Vazba na specifický cíl

- Podpora multimodality

5.4.3 M3: Zvýhodnění parkování pro carsharingová (sdílená) vozidla

Popis opatření

V centrech místních částí Děčín I a Děčín IV je v současné době parkování na komunikacích zpoplatněno. V současné době se plánuje rozšíření placeného stání do dalších ulic části města Děčín I. Cílem placeného stání je snížení zbytné dopravy do center města. Jedním z kroků, jak snížit počet parkujících vozidel v těchto oblastech, je podpora sdílených vozidel, jejichž využívání se sníží poptávka po parkovacích místech. Z toho důvodu je možné pro podporu carsharingu zavést zvýhodněnou cenu za parkování pro tyto vozidla. Zvýšením zájmu obyvatel o sdílená vozidla může dojít k poklesu počtu motorových vozidel na území města.

Vazba na specifický cíl

- Podpora sdílené mobility

5.4.4 M4: Realizace motivačních aktivit pro využívání veřejného carsharingu privátními společnostmi

Popis opatření

Zejména finančním zvýhodněním je možné motivovat privátní společnosti k využívání veřejného carsharingu. Realizací opatření a správným nastavením fungování je možné docílit snížení počtu motorových vozidel ve městě a podpořit tak moderní udržitelné dopravní chování.

Vazba na specifický cíl

- Podpora sdílené mobility

5.4.5 M5: Realizace platformy pro sdílení informací o sdílené mobilitě ve městě

Popis opatření

Rozvoj a správnou funkci sdílených forem dopravy na území města je nutné podporovat také pomocí sdílených informací občanům. Informace o možnosti využívání jednotlivých prostředků sdílené mobility je potřeba mezi občany šířit médii, letáky, přes webové stránky, mobilní aplikace, informační tabule ad. Důležité jsou i sdílet informace např. o aktuálním stavu volných parkovacích kapacit, hustotě provozu na komunikační síti města, pravidelnosti provozu spojů MAD i DÚK, volných sdílených kolech, příp. další informace týkající se sdílené mobility a dopravní situace ve městě.

Vazba na specifický cíl

- Podpora sdílené mobility

5.4.6 M6: Realizace vyhrazených parkovacích stání pro carsharing ve vytipovaných lokalitách města

Popis opatření

Pro správné fungování služby carsharing je potřeba v prvním kroku vytipovat lokality, které budou vhodné pro tuto službu. Následně je možné v daných lokalitách vyhradit pro tato vozidla příslušný počet parkovacích míst, který by byl závislý na počtu využívaných vozidel. Opatření může podpořit zájem obyvatel o tuto službu a může dojít k poklesu počtu motorových vozidel na území města.

Vazba na specifický cíl

- Rozvoj stanovišť pro sdílenou mobilitu

5.4.7 M7: Realizace vyhrazených parkovacích stání pro carpooling ve vytipovaných lokalitách města

Popis opatření

Vyhrazená stání pro vozidla se sdílenými místy v rámci jedné jízdy je vhodné zřizovat v místech s velkou poptávkou po pracovních místech (velkých zaměstnavatelů) nebo u multimodálních přestupních uzlů. V takových to lokalitách je největší pravděpodobnost využití vyhrazených stání. Opatření může podpořit zájem obyvatel o tuto službu a může dojít k poklesu počtu motorových vozidel na území města.

Vazba na specifický cíl

- Rozvoj stanovišť pro sdílenou mobilitu

5.4.8 M8: Sdílení dopravních informací v zavedených platformách

Popis opatření

V rámci udržitelné mobility je mimo jiné nutné dbát na snižování intenzit vyvolané zbytnou dopravou. Jednou z možností, jak lze ovlivnit dopravní chování řidičů je využívání sdílených dopravních informací pomocí informačních tabulí, webových stránek nebo vhodných mobilních aplikací. Pokud bude mít řidič vozidla včas informaci o vhodných volných parkovacích kapacitách, sníží se tím zbytečné cesty po městě. Realizace opatření bude mít vliv nejen na intenzitu dopravy, ale i na životní prostředí.

Vazba na specifický cíl

- Realizace inteligentního dopravního systému

5.4.9 M9: Zpracování studie na optimalizaci zásobování v centrech města (časové omezení, omezení typu vozidla,...)

Popis opatření

Mezi další opatření, která mají vliv na dynamickou i statickou dopravu, je optimalizace zásobování jednotlivých obchodů a provozů, převážně v centrech města. Vhodný čas k zásobování a typ vozidla, kterým je prováděno zásobování mají dopad jak na dopravu, tak i na životní prostředí. Toto opatření má vazbu na **opatření A26, P/C19, M13**.

Vazba na specifický cíl

- Optimalizace citylogistiky

5.4.10 M10: Optimalizace tras nákladní dopravy do významných společností ve městě

Popis opatření

Vhodnou optimalizací tras nákladních vozidel, která zásobují významné společnosti na území města, nebo naopak z nich odváží hotové výrobky, se docílí toho, že tyto nákladní vozidla nebudou zpomalovat dopravu na komunikacích, která jsou již tak zatížená individuální dopravou. Realizace tohoto opatření bude mít pozitivní dopad na životní prostředí.

Vazba na specifický cíl

- Optimalizace citylogistiky

5.4.11 M11: Realizace parkovacích a odstavných ploch pro vozidla nákladní dopravy

Popis opatření

Na opatření optimalizace tras nákladní dopravy (viz **opatření M10**) navazuje realizace parkovacích a odstavných stání pro tato vozidla. Vybudováním těchto ploch ve vhodných lokalitách, jako například na okraji města, u velkých podniků nebo v rámci stávajícího brownfieldu, se vymístí nákladní vozidla z ploch, která k tomu nejsou vhodná a určená. Realizací tohoto opatření dojde ke snížení počtu zaparkovaných vozidel na komunikacích, která by mohla bránit plynulému provozu, a mohlo by docházet k nebezpečným dopravním situacím.

Vazba na specifický cíl

- *Optimalizace citylogistiky*

5.4.12 M12: Zlepšení a optimalizace napojení překladišť kombinované dopravy na komunikační síť města

Popis opatření

V rámci opatření je potřeba nalézt způsob nejen jak optimalizovat, ale především zlepšit napojení stávajících překladišť na komunikační síť. Komunikace, které budou spojovat kombinovaná překladiště s hlavními tahy do/z města by neměly být vedeny obytnou zástavbou. V případě, že by došlo ke vzniku překladiště v rozvojové zóně Děčín východ, mělo by být napojeno tak, aby byla doprava vedena mimo obytnou zástavbu.

Vazba na specifický cíl

- *Optimalizace citylogistiky*

5.4.13 M13: Omezení vjezdu nákladní dopravy do center města

Popis opatření

Z důvodu nárůstu dopravy a zhoršujícímu se ovzduší je vhodné omezení nákladní dopravy v centrech města. Z velkých nákladních vozidel „např. kamionů“ je nutné přeložení nákladu do menších vozidel, která budou mít menší negativní dopad na plynulost dopravy ve městě, a jejich provoz bude vůči životnímu prostředí šetrnější.

Vazba na specifický cíl

- *Redukce tranzitní dopravy*

5.4.14 M14: Omezení vjezdu tranzitní dopravy do center města

Popis opatření

Jedním ze způsobů, jak snížit objem dopravy v centrech města je přesměrování tranzitní dopravy na komunikace vyšší kategorie. Toto opatření je možné naplnit vhodným dopravním značením nebo staveními úpravami na komunikacích v jednotlivých místech. Pro řidiče, kteří konají tranzitní cestu přes město, pak bude časově i ekonomicky výhodnější zvolit trasu mimo centrum.

Vazba na specifický cíl

- Redukce tranzitní dopravy

5.4.15 M15: Realizace marketingových aktivit na podporu využívání páteřních cyklostezek

Popis opatření

Cílem tohoto opatření je systematickou marketingovou strategií získat co největší zájem obyvatel a návštěvníků města o využívání cyklostezek. Marketingové aktivity by měly být šířeny takovými kanály, aby se dostaly do podvědomí co nejširší veřejnosti. Jednou z možností jsou webové stránky nebo mobilní aplikace, kde jsou na různých cykloserverech či aplikacích vyznačeny mimo jiné cyklistické trasy vedené přes město. Další možností jsou tištěné letáčky v informačních centrech nebo tisku.

Vazba na specifický cíl

- Marketingová podpora udržitelné mobility města

5.4.16 M16: Realizace marketingových aktivit na podporu turistických cílů ve městě a okolí

Popis opatření

Na podporu většího povědomí o turistických cílech ve městě a jeho okolí je potřeba zvolit vhodné marketingové aktivity a distribuční kanály. Marketing v rámci tohoto opatření je zaměřen více na získání zájmu o město z řad návštěvníků. Proto by měl být marketing směřován na různé veletrhy a výstavy cestovního ruchu, webové portály nebo denní tisk.

Vazba na specifický cíl

- Marketingová podpora udržitelné mobility města

5.4.17 M17: Realizace marketingových aktivit na podporu cestovního ruchu s využitím udržitelných dopravních módů

Popis opatření

Marketingové aktivity na podporu cestovního ruchu s využitím udržitelných dopravních módů navazuje na předchozí **opatření M16**. V rámci marketingu je vhodné potencionální návštěvníky upozornit na výbornou dopravní dostupnost města a jeho okolí veřejnou hromadnou dopravou, případně poskytnout informace o záchytných parkovištích, která jsou dostupná na příjezdových komunikacích do města (vazba na **opatření A14, A18, A40**). Záchytná parkoviště jsou pak v docházkové vzdálenosti turistických cílů i návazné veřejné dopravy.

Vazba na specifický cíl

- *Marketingová podpora udržitelné mobility města*

5.4.18 M18: Zapojení města do aktivity Do práce na kole

Popis opatření

Marketingovým cílem je zapojení města do akce „Do práce na kole“. Město by mělo zapojit do této aktivity jak velké zaměstnavatele, tak i drobné zaměstnavatele a v neposlední řadě i zaměstnance veřejných institucí. Výsledkem by mělo být co největší zapojení obyvatel do této akce, kdy obyvatelé použijí pro svou cestu do/z práce jízdní kolo. Tento druh dopravy patří k nejšetrnějším způsobům dopravy po městě. Při jízdě na kole si obyvatelé zlepšují svoji kondici, zdraví a náladu. Realizací tohoto cíle podpoří město rozvoj udržitelné dopravy ve městě.

Vazba na specifický cíl

- *Marketingová podpora udržitelné mobility města*

5.4.19 M19: Zapojení města do aktivity Do školy pěšky

Popis opatření

Cílem kampaně „Pěšky do školy“ je zvýšit počet dětí, které se budou pravidelně dopravovat do školy pěšky, a tím snížit dopravní zátěž před školami. V současné době je dopravní situace v ranním období před začátkem vyučování u velké většiny školských zařízení již neúnosná a je třeba intenzivně řešit i tuto problematiku. Důležité je naučit děti, že normální je chodit do školy pěšky, jezdit na kole nebo veřejnou dopravou. Tuto problematiku řeší i projekt „Generace U“, který je vhodné podporovat i na území města Děčína.

Jako součást kampaní by měly být provedeny osvěty ve školách o každodenních cestách dětí a o jejich udržitelném dopravním chování.

Vazba na specifický cíl

- *Marketingová podpora udržitelné mobility města*

5.4.20 M20: Podpora destinační turistiky

Popis opatření

Vzhledem k velkému rozsahu turistických i historických památek na území města i v jeho přilehlém okolí je možné v rámci marketingu „lákat“ turisty na konkrétní cíle či realizované akce.

Vazba na specifický cíl

- *Marketingová podpora udržitelné mobility města*

5.4.21 M21: Zajištění prezentace města jako podporovatele udržitelných dopravních módů

Popis opatření

Město Děčín má rozvinutou síť linek MAD, leží na železničním koridoru Praha – Berlín, dvou významných cyklostezkách Labská a Ploučnice. Tyto ukazatele spolu s další podporou rozvoje veřejné a nemotorové dopravy předurčují město k širokému využívání udržitelných forem dopravy. Tyto aktivity je potřeba vhodně prezentovat v médiích, na webových stránkách či v mobilních aplikacích.

Vazba na specifický cíl

- *Marketingová podpora udržitelné mobility města*

5.4.22 M22: Průběžné vzdělávání a osvěta v otázce docházky dětí do školských zařízení

Popis opatření

V rámci přednášek a různých akcí pořádaných pro děti je potřeba provádět mezi dětmi osvětu o výhodách docházky do školy pěšky, na kole nebo dojíždění veřejnou dopravou. V současné době je dopravní situace v ranním období před začátkem vyučování u velké většiny školských zařízení již neúnosná a je třeba intenzivně řešit i tuto problematiku. Důležité je naučit děti, že normální je chodit do školy pěšky, jezdit na kole nebo veřejnou dopravou. Tuto problematiku řeší i projekt „Generace U“, který je vhodné podporovat i na území města Děčína. Vazba na **opatření M19**.

Vazba na specifický cíl

- *Poskytování informací o dopadech dopravy a mobilitě ve městě*

5.4.23 M23: Realizace vzdělávacích a výchovných aktivit k otázkám městské mobility

Popis opatření

Pro zvyšování povědomí k otázkám udržitelné městské mobility je vhodné pro občany pořádat vzdělávací semináře nebo výchovné akce, které poukáží na důležitost využívání všech módů dopravy, resp. prezentovat jim výhody plynoucí z udržitelného dopravního chování.

Vazba na specifický cíl

- *Poskytování informací o dopadech dopravy a mobility ve městě*

5.4.24 M24: Realizace participačních aktivit s veřejností a zjišťování zpětné vazby od občanů k otázkám městské mobility

Popis opatření

Participační aktivity jsou žádoucí pro zapojení občanů do řešení problematiky městské mobility. Aktivity fungují jako zpětná vazba pro politiky a úřad a pomáhají orientovat priority směrem ke skutečným potřebám obyvatel. Jednak se snaží přirozeně a nezprostředkovaně informovat obyvatele o řešených problémech a probíhajících projektech týkajících se městské mobility a dávají jim možnost se podílet na hledání řešení.

Vazba na specifický cíl

- *Participace s veřejností v otázkách mobility města*

5.4.25 M25: Realizace a podpora realizace firemních a institucionálních plánů mobility

Popis opatření

Na plánu udržitelné mobility ve městě je potřeba také úzce spolupracovat se zaměstnavateli na území města. Město se bude se zaměstnavateli a institucemi podílet na návrzích a realizaci motivačních opatření pro využívání udržitelných forem dopravy. Důležité je však také zpracování plánů mobility u jednotlivých zaměstnavatelů, aby i ti dokázali podpořit a motivovat své zaměstnance v otázce dojížděky do/ze zaměstnání udržitelnými dopravními módy. Motivace zaměstnanců k využívání udržitelných forem dopravy může probíhat příspěvkem na veřejnou dopravu, zřizováním stojanů na jízdní kola (vazba na **opatření P/C31**), míst pro vysprchování a převlečení apod.

Vazba na specifický cíl

- *Realizace a podpora plánů mobility pro významné subjekty a společnosti ve městě*

5.4.26 M26: Realizace motivačních opatření pro společnosti/investory/developery v otázce udržitelné městské mobility

Popis opatření

Zejména finančním zvýhodněním lze privátní společnosti, investory či developery motivovat v otázkách udržitelné městské mobility. I dojíždka do práce či přeprava po městě v rámci služebních cest a dalších povinností může probíhat v rámci udržitelného dopravního chování. Je tak velmi důležité podnikat kroky i tímto směrem.

Vazba na specifický cíl

- Realizace a podpora plánů mobility pro významné subjekty a společnosti ve městě

5.4.27 M27: Školení pracovníků magistrátu města

Popis opatření

Zajištění školení a účasti na konferencích týkající zavádění jednotlivých opatření do praxe. V rámci těchto aktivit budou pracovníci magistrátu školeni jak postupovat při naplňování úkolů daných plánem udržitelné mobility a dále jej rozvíjet.

Vazba na specifický cíl

- Podpora managementu mobility a uplatňování jejích principů ve veřejné správě

5.4.28 M28: Zajištění implementace opatření z PUMM

Popis opatření

V rámci projektu plánu udržitelné mobility byla navržena opatření, která při jejich plnění podpoří udržitelnou dopravu ve městě. Proto je potřeba průběžně zajišťovat implementaci jednotlivých opatření. Na jejich plnění by měli dohlížet zaměstnanci magistrátu, kteří byli pro tuto činnost proškoleni (vazba na **opatření M31**).

Vazba na specifický cíl

- Podpora managementu mobility a uplatňování jejích principů ve veřejné správě

5.4.29 M29: Zajištění pravidelné aktualizace PUMM

Popis opatření

Dle metodiky pro přípravu plánů udržitelné mobility měst České republiky by mělo město každý rok aktualizovat akční plán a každých 5 let celý plán udržitelné mobility. V rámci aktualizace provádět případné úpravy ve spolupráci s příslušnými organizacemi v závislosti na vývoji situace ve městě a případných neplánovaných situacích.

Vazba na specifický cíl

- Podpora managementu mobility a uplatňování jejích principů ve veřejné správě

5.4.30 M30: Zajištění realizace dalších projektů souvisejících s udržitelnou dopravou

Popis opatření

V průběhu naplňování cílů plánu udržitelné mobility mohou nastat situace, kdy je zapotřebí realizace projektů, které budou mít pozitivní dopady na dopravu ve městě, ale nejsou ve stávajícím zásobníku opatření. Návrhy je potřeba nejdříve prověřit a následně je realizovat.

Vazba na specifický cíl

- Podpora managementu mobility a uplatňování jejích principů ve veřejné správě

5.4.31 M31: Zřízení pozice městského koordinátora mobility

Popis opatření

Zřízením pozice koordinátora mobility získá město nástroj, jak dohlížet na realizaci navržených projektů a zároveň jejich koordinaci (vazba na **opatření M28**). Případně koordinátor ve spolupráci s dalšími zainteresovanými stranami začlení do realizace plánu udržitelné mobility další projekty, které se v průběhu naplňování udržitelné mobility objevily. Stará se také a pravidelné aktualizace PUMM (vazba na **opatření M29**).

Vazba na specifický cíl

- Podpora managementu mobility a uplatňování jejích principů ve veřejné správě

5.4.32 M32: Přísnější dohled Policie ČR a městské policie na dodržování pravidel silničního provozu

Popis opatření

V průběhu zpracování projektu udržitelné mobility byla navržena opatření vycházející z nadřazených a městských dokumentů, ze strany odborníků i široké veřejnosti. Aby byla tato opatření funkční, je také potřeba přísnější dohled Policie ČR a městské policie na dodržování pravidel silničního provozu. Pokud navržená opatření nebudou podpořena ze strany policie, bude plnění jejich cílů velmi obtížné.

Vazba na specifický cíl

- Podpora managementu mobility a uplatňování jejích principů ve veřejné správě

5.4.33 M33: Zajištění spolupráce mezi městskými a ostatními zainteresovanými subjekty v mobilitě

Popis opatření

V rámci zajištění správné implementace navržených opatření je potřeba, aby správně fungovala spolupráce mezi městskými a ostatními zainteresovanými subjekty. Jednotlivé subjekty by se měly pravidelně informovat o stavu mobility ve městě a případně organizovat setkání, na kterých by řešili návrhy a opatření vedoucí k naplnění cílů udržitelné mobility.

Vazba na specifický cíl

- Podpora managementu mobility

5.4.34 M34: Realizace věrnostních programů pro obyvatele využívající udržitelné formy dopravy po městě

Popis opatření

Udržitelnou dopravu ve městě je vhodné podpořit i věrnostními programy pro obyvatele. Může se jednat o formy slev na akce pořádané městem, sleva na veřejnou dopravu, zlevněný vstup do turistických cílů, na zámek nebo jiných zařízení.

Vazba na specifický cíl

- Podpora multimodality