

13 CYKLISTICKÁ DOPRAVA

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

Zapojení se do této Asociace umožňuje:

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

Přínosy pro členy sdružení obecně:

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

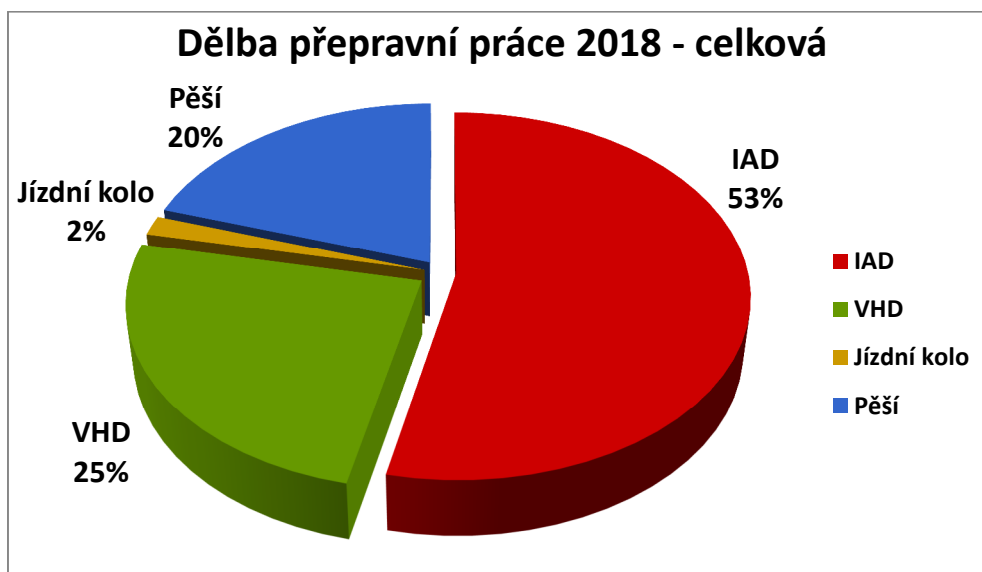
13.1 CYKLISTICKÁ DOPRAVA – DOPRAVNÍ FUNKCE

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

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

13.1.1 Dělbá přepravní práce

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



Obrázek 39 Dělbá přepravní práce ve městě Děčín

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

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

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

13.1.2 Profilový průzkum na křižovatkách

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

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

Stanoviště průzkumu jsou znázorněna na [Obrázek 40](#).



Obrázek 40 Mapa stanovišť průzkumu cyklistické dopravy

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

Výsledky průzkumu za sledované křižovatky jsou uvedeny v [Tabulka 48](#). Z ní je zřejmé, že nejvíce cyklistů jezdí přes křižovatku Labské nábřeží x Tyršův most.

Tabulka 48 Výsledky průzkumu cyklistické dopravy

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

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

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

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

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

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

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

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

13.1.3 Stávající opatření pro jízdu na kole v Děčíně

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

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

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

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

- **Zklidněné komunikace a zóny** jsou omezeny pouze na obytné a pěší zóny. Pro cyklisty jsou určeny jednosměrné úseky v obytné zóně na Masarykově náměstí a okolí (Lázeňská - Myslbekova). Další obytné zóny jsou v Novém Městě, v okolí ul. Dvořákova a v Boleticích, případně v dalších lokalitách. V ul. Křížová, kde se nachází pěší zóny, je také umožněn provoz jízdních kol.

- **Integrační opatření pro cyklisty:**

- *cyklopruh* – v Děčíně se kromě krátkého úseku před křižovatkou Labské nábřeží x Tyršova (cca 30 m) nenachází žádné cyklopruhy ani vyhrazené jízdní pruhy
- *cykloobousměrky* – několik úseků jednosměrných komunikací s obousměrným provozem jízdních kol. Toto opatření se nachází hlavně na logických přejezdech zastavěným územím (např. ul. U Plovárny, Labská, ulice Práce ad.)
- *piktogramový koridor pro cyklisty* – v současnosti je opatření provedeno na Tyršově mostě při jeho jižní straně, na místních komunikacích v návaznosti na pravobřežní nábřežní stezku a také před Libverdou při krátkém průjezdu po Krokově ulici na Ploučnické cyklostezce.

- **Vybavení** - ve městě se nacházejí infopanely, stojany na kola, sezení a odpočívky, zejména v souvislosti s páteční trasou č. 2 - Labská stezka. Další infopanely se nacházejí na největších náměstích a podél trasy č. 15.

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

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

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

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

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

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

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

V plánu je poté realizace těchto projektů:

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

13.1.4 Lávka Děčín – Podmokly

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

13.1.5 Železniční trať „Kozí dráha“

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

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

Koncepce cyklistické infrastruktury v Děčíně tento projekt popisuje slovy:

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

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

B+R (Bike and Ride)

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

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

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

Bike & Go (B+G)

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

Bikesharing

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

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

13.1.7 Bariéry

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

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

13.1.8 Nehody a nehodové lokality

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

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

Z celkového počtu 131 nehod cyklistů ve městě Děčín bylo:

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

Z prostorového uspořádání nehod cyklistů vyplývá soustředění nehod do míst:

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

Více o nehodách s účastí cyklistů obsahuje [kapitola 18 BEZPEČNOST DOPRAVY VE MĚSTĚ](#).

13.1.9 Poptávka po cyklistické dopravě

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

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

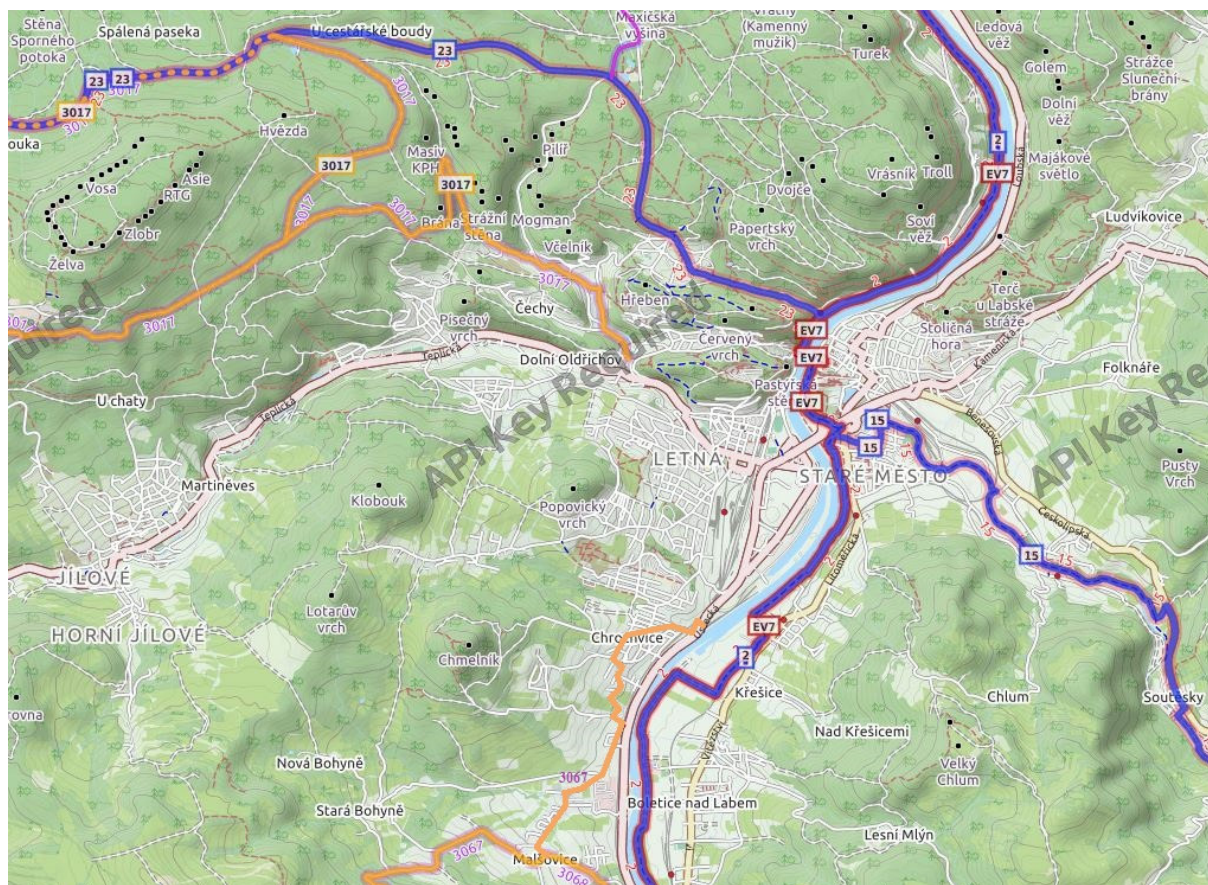
13.2 CYKLISTICKÁ DOPRAVA – REKREAČNÍ FUNKCE

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

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

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

Vedení cyklotras územím Děčína je znázorněno na mapě, která je součástí [Obrázek 41](#).



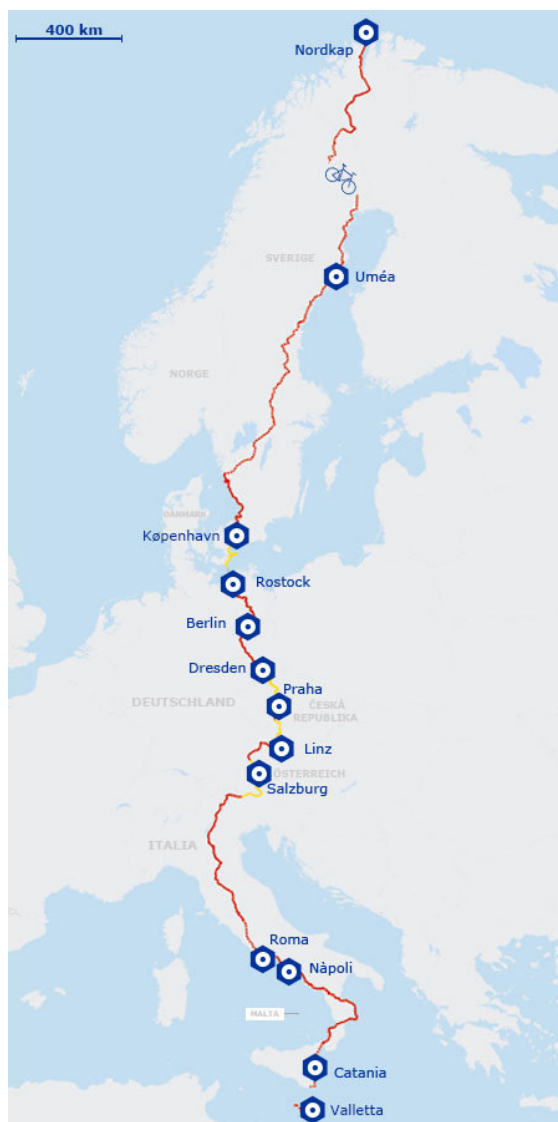
Obrázek 41 Cyklistické trasy v Děčíně (zdroj: mapy.hiking.sk)

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

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

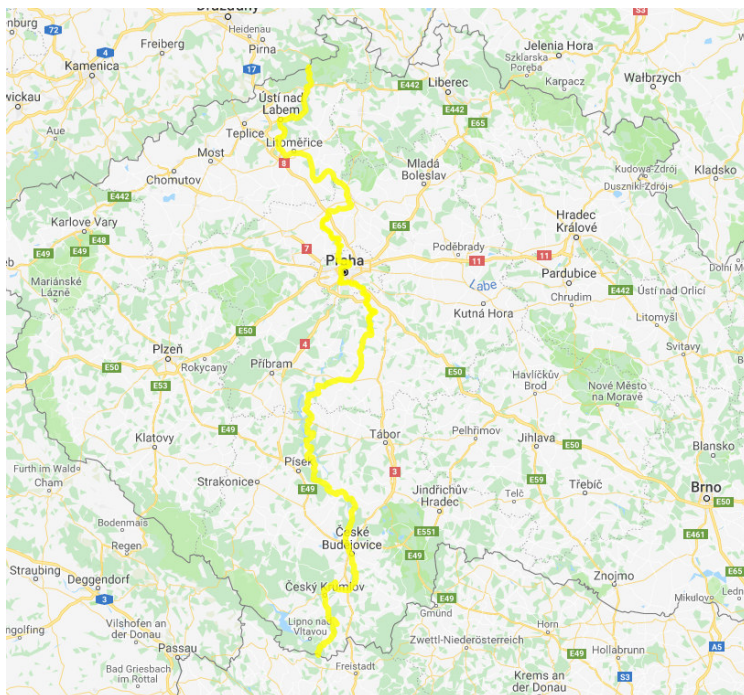
13.2.1 Popis cyklotras

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



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

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



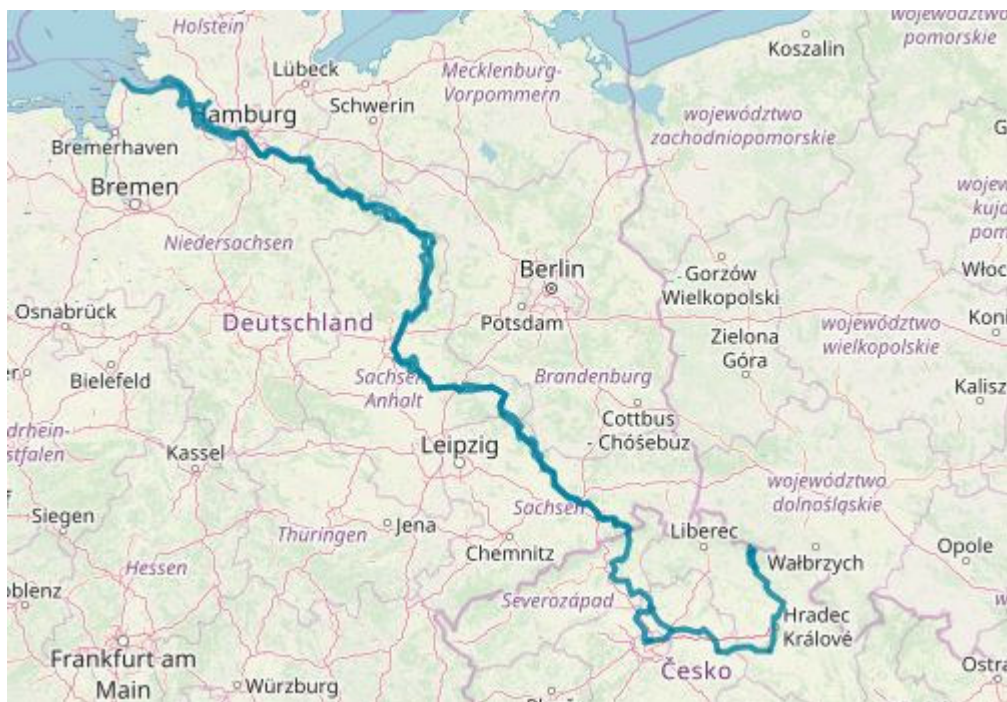
Obrázek 43 Vedení cyklotrasy EuroVelo přes Českou republiku (zdroj: eurovelo.com)

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

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



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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Základní zjištění z měření návštěvnosti jsou:

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

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

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

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

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

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

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

13.2.2 Přeprava jízdních kol v prostředcích VHD

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

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

Tabulka 50 Ceny jízdného a ceny přepravného v cyklobusu

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

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

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

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

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

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

13.2.3 Přívoz

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

13.2.4 Cyklopůjčovny, turistické informační centrum

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

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

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

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

13.3 VYJÁDŘENÍ OBYVATEL K CYKLISTICKÉ DOPRAVĚ VE MĚSTĚ

V rámci sociodopravního průzkumu mohli respondenti v otevřené otázce vyjádřit své názory, náměty či připomínky na jednotlivé druhy dopravy a s nimi spojenou infrastrukturu ve městě. Mimo jiné se také mohli vyjádřit k cyklistické dopravě. Následující kapitola se věnuje analýze nejčastěji zmiňovaných názorů, námětů, připomínek či požadavků. Konkrétní znění otázek vč. konkrétních odpovědí v jejich plném znění jsou uvedeny v [PŘÍLOHA Č. 9](#).

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

Problémy:

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

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

Výběr nejirelevantnějších požadavků/návrhů/názorů občanů:

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

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

13.4 SWOT ANALÝZA

SILNÉ STRÁNKY

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

SLABÉ STRÁNKY

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

PŘÍLEŽITOSTI

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

HROZBY

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