

9 PARTICIPACE

Na základě komunikační strategie, která byla pro projekt vypracována samostatně a je jednou z nedílných součástí Plánu udržitelné městské mobility Děčín, byly v průběhu zpracovávání projektu realizovány různé druhy jednání, workshopů a brainstormingů s rozličnými skupinami zapojených stakeholderů. Participační aktivity byly ve všech fázích zpracovávaného dokumentu realizovány v souladu s platnou metodikou. Participační aktivity byly vždy postaveny na oboustranné komunikaci zpracovatelů a zapojených stakeholderů. Ti byli při každé aktivitě aktivně zapojováni a vyzýváni k vyjádření svých názorů, podnětů a připomínek k představovaným částem. Tímto přístupem se povedlo docílit co největší míry projednání všech částí projektu s různými zainteresovanými skupinami, které se ve výsledku dokázali se zpracovaným plánem ztotožnit.

V následující kapitole jsou popsány ty nejdůležitější z pohledu projednávání projektu s Řídicí skupinou, odbornou veřejností a veřejností.

✓ **Aktivity realizované k analytické části projektu**

- Identifikace subjektivních problémů, představení PUMM
 - Odborná veřejnost
 - Veřejnost
- Představení analytické části
 - Řídicí skupina
 - Odborná veřejnost
 - Veřejnost
- Tvorba společné vize mobility, vizionářský workshop
 - Odborná veřejnost
 - Veřejnost

✓ **Aktivity realizované k návrhové části projektu**

- Představení společné vize mobility města Děčín
 - Řídicí skupina
 - Odborná veřejnost
 - Veřejnost
- Workshop pro hodnocení opatření
 - Odborná veřejnost
 - Veřejnost
- Představení výsledných scénářů s opatřeními a s prioritizací přínosů scénářů
 - Řídicí skupina
 - Odborná veřejnost
 - Veřejnost

- Veřejné projednání návrhové části projektu
 - Veřejnost

Kromě výše zmíněných realizovaných akcí měly všechny zainteresované skupiny možnost vyjádřit se či připomínkovat rozpracovaný projekt v průběhu celého období, kdy se projekt zpracovával.

Řídící skupina se scházela pravidelně, a to minimálně 1 × měsíčně, po celou dobu zpracovávání projektu. Na schůzkách zhotovitel představoval aktuální rozpracovanost a společně se členy řídicí skupiny řešil aktuální problematiku v dotčených oblastech.

Projekt byl komunikován různými komunikačními kanály, které na základě zkušeností města vymezila Komunikační strategie. Jednalo se mimo jiné o tyto komunikační kanály: webové stránky projektu, facebook města, letáčky, vývěsky a poutače v MHD, články v děčínských periodikách, ad.

Odborná veřejnost dostávala, mimo realizovaných workshopů, také pravidelně aktuální informace v elektronické podobě na email. Společně se širokou veřejností pak měla možnost sledovat aktuální dění v průběhu zpracování projektu pomocí webových stránek www.mobilitadecin.cz. Na webových stránkách bylo možné nalézt aktuální informace o stavu projektu, harmonogram sestavování dokumentu a další informace. Také zde bylo možné stáhnout jednotlivé části dokumentu vždy po jejich zpracování, tj. analytickou, později návrhovou část a akční plán, sestavenou vizi mobility, scénáře, navržená opatření, ad., které bylo možné připomínkovat pomocí zasílání podnětů prostřednictvím kontaktního online formuláře, a to až do finálního zpracování všech částí dokumentu PUMM.

Zpracovatel se každou přijatou připomínkou, požadavkem, námětem či dotazem separátně zabýval, a po společném projednání a dohodě s Řídící skupinou relevantní z nich do dokumentu zapracoval.

9.1 ODBORNÝ BRAINSTORMING K TVORBĚ VIZE

Na odborný brainstorming k tvorbě vize byli pozváni členové Řídící skupiny a pracovní skupiny Odborná veřejnost. Brainstorming se konal ve středu 3. 4. 2019 v dopoledních hodinách a byl rozdělen na dvě části.

V první části zpracovatel PUMM představil formou prezentace přítomným strukturu analytické části, postup jejího zpracování, výsledky uskutečněných dopravních a sociodopravních průzkumů a zjištěné výsledky, výstupy a závěry z analytické části, vč. SWOT analýz k jednotlivým dopravním módům. Následovala krátká diskuse k představeným výstupům a upřesňující dotazy k analytické části PUMM. Zpracovatel si zpětně ověřil prezentované skutečnosti u přítomných formou diskuse. Analytická část PUMM

byla následně všem členům poskytnuta v elektronické podobě pro možnost připomínkování či zaslání případných dalších podnětů.

Druhá část setkání byla věnována samotnému brainstormingu k tvorbě vize mobility pro návrhová období. Přítomní byli seznámeni s cíli samotného brainstormingu, s výchozími podklady, nadřazenými a sektorovými dokumenty relevantními pro tvorbu vize, zhotovitel popsal její tvorbu a její smysl pro PUMM, včetně příkladů z jiných měst a představil znovu hlavní body SWOT analýzy vzešlé z analytické části projektu jako podklad pro tvorbu vize. Poté následoval samotný brainstorming ve formě diskuse u kulatého stolu. Přítomní u kulatého stolu měli za úkol odpovědět na několik otázek a diskutovat na dané téma.

Otázky položené přítomným:

1. Na co je dnes Děčín hrdý (obecně), jaké jsou dnes silné stránky dopravy?
2. Čím bude Děčín známý na národní/mezinárodní úrovni v r. 2030 (2050)?
3. Čím bude Děčín lákat nové obyvatele?
4. Jak může doprava přispět k vyšší kvalitě života?
5. Jakou roli by měly v r. 2030 (2050) hrát jednotlivé druhy dopravy?

Ke každé otázce přítomní vyjádřili svůj názor a vzájemně diskutovali svoje odpovědi. Široká škála odpovědí a názorů posloužila zpracovateli jako podklad pro tvorbu vize, příp. i scénářů mobility a samotných cílů v rámci návrhové části projektu PUMM.

Zestručněný přehled odpovědí, které u kulatého stolu zazněly, je shrnut níže.

Otázka 1. Na co je dnes Děčín hrdý (obecně), jaké jsou dnes silné stránky dopravy?

- ✘ v Děčíně to žije
- ✘ poloha blízko národního parku, příroda
- ✘ potenciál Labe a jeho existence
- ✘ okolí řeky, památky, centrum města
- ✘ fungující DP a zajištění doprava do všech místních částí
- ✘ Velká šance v rozmanitosti druhů dopravy, jejich snadná volba a nezávislost
- ✘ existence Fakulty dopravní ČVUT v Praze
- ✘ exkluzivní turistické cíle v okolí Děčína
- ✘ 2 mosty přes Labe
- ✘ bezbariérová MAD
- ✘ mínusem je obchvat města vedený jeho středem (Vilnická spojka)
- ✘ mínusem je problém územního plánování (nejasné trasování infrastruktur)
- ✘ sdílená mobilita je problém – v současné době a podobě nefunguje
- ✘ u cyklo dopravy problém zimního období, nedostatečné infrastruktury, projet městem na jízdním kole je „o život“, je nutné počítat s rozvoje infrastruktury (i z pohledu rozmachu elektrokol)
- ✘ velmi potřebná je lávka pro pěší a cyklisty přes Labe

Otázka 2. Čím bude Děčín známý na národní/mezinárodní úrovni v r. 2030 (2050)?

- ✘ Děčín nebude mít přivaděč na D8
- ✘ okolní přírodou
- ✘ turistickým potenciálem
- ✘ Děčín se může stát největším městem se sociálně vyloučenými lokalitami
- ✘ nedostatečnou vybaveností pro turisty (ubytování, služby, apod.)
- ✘ degradujícím bytovým fondem
- ✘ polohou v blízkosti národního parku

Otázka 3. Čím bude Děčín lákat nové obyvatele?

- ✘ na opravené ulice a ostatní infrastrukturu
- ✘ revitalizované místní části
- ✘ bezbariérové město
- ✘ polohu blízko přírody
- ✘ snadnou dostupností Německa, krajského města Ústeckého kraje i hlavního města ČR
- ✘ problémem je nedostatek pracovních příležitostí ve městě a jeho okolí

Otázka 4. Jak může doprava přispět k vyšší kvalitě života?

- ✘ tím, že IAD nebude naváděna do města
- ✘ Co by se stalo, kdyby byla MAD zadarmo?
- ✘ plaťme za parkování, neplaťme za MAD a IAD omezme v jejich trasách
- ✘ omezením parkování a vytvořením parkovacích domů
- ✘ vytvořením P+R na vhodných místech a nabídnutím alternativního způsobu přemístění

Otázka 5. Jakou roli by měly v r. 2030 (2050) hrát jednotlivé druhy dopravy?

- ✘ emisní normy – auta se stanou méně dostupnými
- ✘ lidé budou preferovat pěší a cyklistickou dopravu na úkor automobilové
- ✘ nebo také ne, auta budou dostupnější a s alternativními pohony, modal split se nezmění
- ✘ mohl by nastat odklon od IAD, pokud se rozšíří služby veřejné dopravy a sdílené mobility (carsharing, carpooling, autobusy na zavolání, apod.)
- ✘ mobilita by měla být služba

9.2 PRVNÍ WORKSHOP S VEŘEJNOSTÍ

Setkání s veřejností se konalo ve středu 3. 4. 2019 v odpoledních hodinách a bylo rozděleno na několik částí. V první části zhotovitel seznámil přítomné s programem setkání, vysvětlil úlohu a význam PUMM a představil komunikační a participační aktivity k projektu. Následně přítomným představil formou prezentace zpracovanou analytickou část projektu PUMM Děčín. Zhotovitel představil přítomným strukturu analytické části, postup jejího zpracování, výsledky uskutečněných dopravních a sociodopravních průzkumů, hlavní výstupy a závěry z analytické části, vč. SWOT analýz k jednotlivým dopravním módům. Následovala diskuse k představeným výstupům a vypořádání upřesňujících odpovědí na dotazy účastníků k analytické části PUMM. Zpracovatel si zpětně ověřil prezentované skutečnosti u přítomných formou diskuse. Analytickou část PUMM mohla následně veřejnost připomínkovat zasláním podnětu pomocí kontaktního formuláře na webových stránkách projektu, kde byla analytická část volně ke stažení.

Druhá část setkání zahrnovala aktivitu s veřejností – workshop k současnému stavu dopravy a mobility ve městě. Zpracovatel přítomné seznámil s průběhem, úkoly a cíli workshopu. Přítomní byli vyzváni k vyjádření svého názoru pomocí kladů a záporů k předem definovaným tématům věnujícím se současnému stavu mobility v Děčíně. Jednalo se o témata:

- ✓ Pěší doprava, cyklistická doprava, veřejný prostor
- ✓ Automobilová doprava, parkování, tranzit, citylogistika
- ✓ Veřejná hromadná doprava, sdílená mobilita

Každý přítomný měl možnost heslovitě napsat na post-it papírek libovolný počet svých názorů – kladů, resp. záporů k nabízeným tématům. Každý z kladů a záporů následně nalepil na poster. Ve druhé polovině této aktivity proběhlo hlasování o preferenci kladů a záporů u každého z tématu. Každý účastník obdržel ke každému ze tří témat (posterů) tři značkovací samolepící kolečka, přičemž nalepením kolečka k vybraným názorům vyjádřil těmto názorům preferenci. Každý účastník mohl dát jednu až tři preference k vybranému kladu či záporu, dle vlastní preference významu. Výstupem aktivity bylo nalezení kladů a záporů k daným tématům a jejich hodnota. Nejvíce hodnocené klady a nejvíce hodnocené záporny byly na závěr shrnuty a porovnány s klady a záporny ve zpracované SWOT analýze analytické části projektu.

Soubor získaných názorů, vč. jejich hodnocení, byl zpracovatelem použit pro další participační aktivity, pro potvrzení závěrů z analytické části projektu a pro práci v dalších navazujících částech SUMP (zejména v návrhové části).



Obrázek 91 Pracovní postery s názory veřejnosti při prvním workshopu (zdroj: RHDHV)

Soubor získaných názorů vč. jejich hodnocení (v závorce) je součástí následujícího souhrnu.

Veřejná hromadná doprava, sdílená mobilita	
klady	zápory
<ul style="list-style-type: none"> ✘ autobusy MAD na CNG (2) ✘ relativně hustá síť MAD a frekvence spojů přes den ✘ chytré zastávky 	<ul style="list-style-type: none"> ✘ diskomfort na zastávkách VHD – málo mobiliáře (5) ✘ dlouhé přestupy na Hlavním nádraží (4) ✘ chybějící zastávky u škol – Vojanova ul. (2) ✘ málo večerních spojů na MAD – chybí návaznost na poslední vlak z Prahy (2) ✘ nástup předními dveřmi do MAD (2) ✘ málo spojů spojujících průmyslovou oblast s centrem města(1) ✘ absence „rozjezdů“ nočních spojů z centrální zastávky ✘ nástupní prostory zastávek

Pěší doprava, cyklistická doprava, veřejný prostor	
klady	zápory
<ul style="list-style-type: none"> ✘ dostatečný prostor pro potenciální promenády – Jílovský potok, nábřeží (1) ✘ cyklostezka podél Labe (1) 	<ul style="list-style-type: none"> ✘ absence lávky pro pěší a cyklisty podél železničního mostu (10) ✘ špatná dostupnost centra města z Bynova pro cyklistu (3) ✘ málo přechodů pro chodce, špatné vodorovné značení (3) ✘ „neviditelný“ městský cyklokoordinátor (2) ✘ ve srovnání s jinými městy Děčín čerpá minimum dotačních titulů na cyklistickou infrastrukturu – příp. ani dotační tituly ani nevyužívá (2) ✘ neoddělené plochy pro pěší – smog, prašnost (2) ✘ vedení města se nechová jako vedení města, které je členem Asociace cykloměst ČR (2) ✘ prostor před Hlavním nádražím (2) ✘ obnovení pěších zón – Křížová ul., ul. Prokopa Holého (1) ✘ chybějící chodník do okrajové části Březiny

Automobilová doprava	
klady	zápory
	<ul style="list-style-type: none"> ✘ příliš prostoru pro automobilovou dopravu v centru města (6) ✘ nedostatek parkovacích domů (3) ✘ chybí důležitá komunikační infrastruktura pro automobily – ochvat, přivaděč, tunel (3) ✘ vytěšňovat automobilový provoz z centra města, stavět odstavná parkoviště (3) ✘ vysoká rychlost IAD v centru města (2) ✘ nedostatek parkovacích míst na sídlištích (1) ✘ parkování u ZŠ, MŠ (1) ✘ při revitalizacích je upřednostňována automobilová doprava na úkor pěších a obytného prostoru

Třetí částí setkání byl brainstorming s veřejností k tvorbě vize ve formě diskuse u kulatého stolu. Zpracovatel přítomným představil program brainstormingu. V krátkosti seznámil přítomné s jeho průběhem, úkoly a cíli, popsal tvorbu vize a její smysl pro SUMP. Přítomní byli vyzváni k sesednutí ke kulatému stolu. Zpracovatel společně se zadavatelem zajistili sadu několika desítek různých fotografií.

V prvním kole byly na stůl rozprostřeny fotografie zobrazující veřejný prostor v Děčíně a fotografie zobrazující revitalizovaný veřejný prostor jiných evropských měst. Přítomní měli za úkol vybrat si z každé kategorie vybrat jednu fotografii, které jim byly nejbližší. První z nich měla být taková, aby účastníkovi nejvíce připomínala to, jak Děčín zná ze současnosti, nebo zobrazuje situaci, která je mu blízká apod. Cílem bylo sesbírat hodnoty veřejného prostoru, které by chtěli účastníci zachovat, nebo dále rozvíjet. Druhá fotografie měla zobrazovat něco, co by účastník v budoucnu v Děčíně rád měl, viděl, používal. Cílem bylo zaznamenat podněty, co by účastníci rádi změnili ve veřejném prostoru města na základě inspirací z dobré praxe ze zahraničních měst. Po vybrání fotografií facilitátor začal s představením sebe sama a postupně představil obě fotografie a řekl, proč si tyto fotografie vybral. Následně facilitátor postupně vyzval všechny účastníky o totéž. Druhý facilitátor bodově zaznamenával na post-it papírky klíčová slova pro každou vybranou fotografii a ty následně lepil na poster. Na závěr kolečka facilitátor shrnul bodově to, co zaznělo a pokusil se najít souvislosti či shody ve vyřčených názorech.

V druhém kole byly na stůl rozprostřeny fotografie týkající se dopravy a mobility – zobrazující momentky zachycující různé dopravní módy, dopravní situace ve městě, dopravní chování, mobility jak z Děčína, tak inovativní dopravní prostředky a příklady dopravních řešení z jiných evropských měst. Úkol byl stejný, účastník si měl vybrat dvě fotografie, první z nich měla připomínat současnou dopravní situaci ve městě, druhá z nich měla zobrazovat dopravní prostředek či situaci, kterou by účastník v Děčíně rád měl, viděl, používal. Facilitátor opět bodově zaznamenával na post-it papírky klíčová slova z popisování fotografie účastníkem a ty následně lepil na poster. Na závěr kolečka facilitátor shrnul bodově to, co zaznělo a pokusil se najít souvislosti či shody ve vyřčených názorech.

Některá vyřčená témata či názory byly také současně diskutovány ostatními účastníky kulatého stolu.

Soubor získaných názorů a poznatků byl použit pro další participační aktivity a pro práci v dalších navazujících částech SUMP, zejména při tvorbě vize.

Na závěr setkání proběhla diskuse nad různými dopravními módy v Děčíně a nad dopravní situací ve městě.

Vize pro veřejný prostor

- ✘ zvelebení Křížové ulice (vrátit charakter pěší zóny, vyzdvihnout méně známé památky)
- ✘ větší zviditelnění cenných historických památek (i těch méně známých)
- ✘ turistický potenciál města
- ✘ více veřejného prostoru (náměstíčka, služby, terasy), ideální začít u Křížové ul.
- ✘ rekonstruovat ulice (kvalitní rekonstrukce, kvalitní materiály, udržitelnost, snadná údržba)
- ✘ rekultivace prostředí a veřejných prostor, zvýšení jejich potenciálu, doplnění mobiliáře a doplňkové infrastruktury
- ✘ více zeleně ve městě (zelené střechy, budovy)
- ✘ oživení a rozvoj nábřeží Labe
- ✘ rozvoj pěších a klidových zón
- ✘ zjednodušení dopravních uzlů, zkrácení přestupních zón

Vize pro dopravu

- ✘ velmi velký potenciál pro cyklo dopravu, pro rozvoj infrastruktury, parkovišť a parkovacích domů pro kola a mobiliáře, podpora půjčoven
- ✘ řešení nedostatku parkovacích míst na vybraných místech ve městě (centrum, zoo, ad.), vč. možného vytěsnění IAD z centra města
- ✘ rozvoj „chytrých“ zastávek
- ✘ soustředit se na účelné řešení uličního prostoru (zakomponování více účelů, uživatelská přívětivost)
- ✘
- ✘ zvýšení bezpečnosti na křižovatkách, okružních křižovatkách, přechodech pro chodce
- ✘ řešení turistické dopravy (vláček, autobus, apod.) k památkám a cílům po městě
- ✘ podpora a rozvoj VHD, zabezpečení konkurenceschopnosti k IAD, řešení dopravních uzlů
- ✘ potenciál vodní dopravy po Labi, více přívozů
- ✘ soustředit se na detailní urbanizaci prostoru, účelné řešení uličního prostoru

9.3 ODBORNÝ BRAINSTORMING K HODNOCENÍ PŘÍNOSŮ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ, OVĚŘENÍ S VIZÍ A JEJICH DOPLNĚNÍ

Dne 12. 6. 2019 se uskutečnilo další setkání se členy Řídící skupiny a skupiny Odborná veřejnost.

Cílem první části setkání bylo představení sestavené vize mobility pro návrhové období 2030+, strategických a specifických cílů PUMM Děčín. Prezentovány byly také příklady realizace opatření z jiných měst, tzv. příklady dobré praxe. V prezentaci byly dále shrnuty základní výstupy z provedených dopravních průzkumů. Přítomní měli možnost se k prezentovaným záležitostem vyjádřit a sdělit zpracovateli PUMM podnět k doplnění prezentovaných výstupů.

Druhou částí setkání byl odborný workshop k hodnocení přínosů navržených opatření, ověření s vizí a jejich doplnění. Workshop byl realizován formou kulatých stolů. Přítomní byli rozděleni na dvě skupiny a u kulatých stolů bylo jejich úkolem zhodnotit přínosy navržených opatření. Opatření byla předem rozdělena do čtyř okruhů – 1. okruh Individuální automobilová doprava a parkování; 2. okruh Veřejná doprava; 3. okruh Pěší a cyklistická doprava; 4. okruh Sdílená mobilita, Nákladní doprava, citylogistika a management mobility.

Pro každé opatření bylo za úkol zhodnotit jeho možné přínosy v rámci čtyř kategorií – Doprava a urbanismus, Životní prostředí, Realizovatelnost a Ekonomické a společenské dopady. V každé kategorii měli přítomní jako pomůcku uvedeno několik kritérií, která by mohla mít na navržené opatření vliv. Pokud přítomný člen shledal, že alespoň jedno kritérium z dané kategorie je u opatření splněno, zaškrtl následně v připravených tabulkách přínos. Hodnocené kategorie u každého opatření, vč. uvedených kritérií je součástí následujícího přehledu.

DOPRAVA A URBANISMUS

- ZLEPŠENÍ DOSTUPNOSTI A CELISTVOSTI SÍŤ
- ZVYŠOVÁNÍ PROPOJENOSTI RŮZNÝCH DRUHŮ DOPRAVY, INTERMODALITY A JEJICH EFEKTIVNOSTI
- REDUKCE DOPRAVNÍ ZÁTĚŽE V MĚSTSKÉ ZÁSTAVBĚ
- REVITALIZACE A ZATRAKTIVNĚNÍ VEŘEJNÉHO PROSTORU
- VYTVOŘENÍ ALTERNATIV K CESTOVÁNÍ AUTOMOBILEM
- ZKRÁCENÍ CESTOVNÍCH ČASŮ
- VLIV NA ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI V DOPRAVĚ

ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

- VLIV NA SNÍŽENÍ EMISÍ
- SNÍŽENÍ HLUKOVÉ ZÁTĚŽE
- ZLEPŠENÍ KVALITY OVZDUŠÍ A ZDRAVÍ OBYVATEL

REALIZOVATELNOST

- EFEKTIVITA VYNALOŽENÝCH NÁKLADŮ
- ČASOVÁ NÁROČNOST REALIZACE (USKUTEČNITELNOST DO ROKU 2030)
- POKROČILOST PŘÍPRAVY
- SOULAD S PLÁNOVACÍ DOKUMENTACÍ

EKONOMICKÉ A SPOLEČENSKÉ DOPADY

- VLIV NA KVALITU ŽIVOTA
- SOCIÁLNÍ DOPADY
- ZLEPŠOVÁNÍ POVĚDOMÍ, SPOLUPRÁCE A INFORMOVANOSTI
- PŘIJETÍ VEŘEJNOSTÍ A POLITICKÁ PODPORA
- ZVÝŠENÍ ATRAKTIVITY ÚZEMÍ PRO INVESTICE
- RŮST HODNOTY NEMOVITOSTÍ
- PODPORA TURISMU
- SNÍŽENÍ VÝDAJŮ VEŘEJNÉHO SEKTORU
- FINANČNÍ NÁKLADNOST REALIZACE

V průběhu workshopu facilitátor vždy přečetl opatření, příp. ho podrobněji vysvětlil a přítomní měli možnost prodiskutovat jeho přínosy. Po krátké diskusi každý účastník sám za sebe u daného opatření zaznamenal do připraveného formuláře svůj názor, zda má opatření přínos pouze v některých nebo v každé ze 4 kategorií, či nemá žádný přínos (účastník ponechal řádek u opatření bez ohodnocení).



Obrázek 92 Hodnocení přínosů navržených opatření při brainstormingu s odbornou veřejností (zdroj: RHDHV)

Po vyhodnocení všech opatření v daném okruhu měli přítomní možnost doplnit opatření, která jim v představeném zásobníku chyběla.

Doplňovaná opatření byla všem členům Řídící skupiny i Odborné veřejnosti zaslána zadavatelem elektronickou formou k doplňujícímu ohodnocení.

Stejně tak byly formuláře se všemi opatřeními zaslány elektronickou formou dalším členům Řídící skupiny i Odborné veřejnosti, kteří se tohoto workshopu neúčastnili.

Data byla získána od celkem 15 členů z Řídící skupiny a Odborné veřejnosti.

V následující kapitole je uvedeno TOP 10 opatření z každé kategorie, které získaly nejvyšší počet ohodnocení. V tabulkách opatření je uveden vždy jeho název a počet přiřazených přínosů v každé z kategorií.

- sloupec ΣD značí celkový počet přiřazených přínosů v kategorii Doprava a urbanismus
- sloupec $\Sigma \text{Ž}$ značí celkový počet přiřazených přínosů v kategorii Životní prostředí
- sloupec ΣR značí celkový počet přiřazených přínosů v kategorii Realizovatelnost
- sloupec ΣE značí celkový počet přiřazených přínosů v kategorii Ekonomické a společenské dopady
- sloupec Σ značí celkový součet všech přiřazených přínosů za všechny kategorie

Kompletní souhrnné výsledky z hodnocení přínosů navržených opatření odbornou veřejností jsou součástí **PŘÍLOHY č. 1**.

Tabulka 26 TOP 10 hodnocených opatření v rámci brainstormingu s odbornou veřejností v kategorii Automobilová doprava

AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA

NÁZEV OPATŘENÍ	ΣD	ΣŽ	ΣR	ΣE	Σ
Realizace dynamického řízení provozu na křižovatkách vybavených SSZ	14	13	11	13	51
Modernizace řídicích jednotek křižovatek vybavených SSZ, jejich vzájemná koordinace	14	13	10	12	49
Úprava Podmokelské ulice a zvýšení její plynulosti	14	10	11	13	48
Realizace Folknářské spojky	15	12	8	12	47
Rekonstrukce/modernizace vybraných křižovatek na komunikační síti za účelem zvýšení jejich bezpečnosti	14	8	10	13	45
Řešení kritických míst na komunikační síti s velkou nehodovostí za účelem zvýšení bezpečnosti	14	7	11	13	45
Rozvoj a realizace inteligentních navigačních prvků pro parkování	12	10	11	12	45
Realizace a modernizace vybraných místních a obslužných komunikací	13	8	12	11	44
Výstavba kapacitního parkoviště P+R u autobusového nádraží	13	9	9	13	44
Rozvoj a realizace inteligentních navigačních prvků na komunikační síti, vč. proměnného dopravního značení	14	8	10	11	43

Tabulka 27 TOP 10 hodnocených opatření v rámci brainstormingu s odbornou veřejností v kategorii Pěší a cyklistická doprava

PĚŠÍ A CYKLISTICKÁ DOPRAVA

NÁZEV OPATŘENÍ	ΣD	ΣŽ	ΣR	ΣE	Σ
Dobudování stávající páteřní cyklostezky č. 2 - Labská stezka	15	12	14	15	56
Dobudování stávající páteřní cyklotrasy č. 15 - Ploučnická stezka	15	12	14	15	56
Realizace lávky Děčín - Podmokly (pro pěší a cyklisty)	14	12	14	14	54
Realizace bezbariérových úprav na stávající pěší infrastruktuře (průběžně)	14	7	13	15	49
Rozvoj městských páteřních cyklotras	12	11	12	13	48
Revitalizace nábřeží řeky Labe, vytvoření pobytového prostoru a komunikačních propojení	13	11	9	13	46
Modernizace komunikací pro pěší	11	9	12	14	46
Revitalizace a obnova zeleně, parků a parčíků	8	12	12	14	46
Realizace/modernizace komunikací pro pěší do okrajových lokalit	13	9	11	12	45
Modernizace stávajících cyklotras	12	10	11	12	45

Tabulka 28 TOP 10 hodnocených opatření v rámci brainstormingu s odbornou veřejností v kategorii Veřejná doprava

VEŘEJNÁ DOPRAVA

NÁZEV OPATŘENÍ	ΣD	ΣŽ	ΣR	ΣE	Σ
Snížení docházkových vzdáleností na linky MAD v místní části IX - Bynov - lokalita ul. Na Vyhlídce	13	8	10	13	44
Modernizace zastávek (nástupní hrany, prvky pro nevidomé a slabozraké, bezbariérový přístup)	13	5	12	14	44
Realizace bezbariérových úprav na stávajících zastávkách HD, vč. zajištění bezbariérového přístupu na zastávku	12	7	9	13	41
Modernizace a rozšíření doprovodné infrastruktury na zastávkách MAD a DÚK (zastávkové přístřešky, lavičky, koše)	12	5	11	13	41
Řešení návazností jednotlivých linek MAD na spoje železniční dopravy a autobusové spoje DÚK v dopravním uzlu Hlavní nádraží	11	8	10	11	40
Zkrácení intervalů na vybraných linkách MAD ve vytipovaných částech dne a týdne	12	5	8	12	37
Rozšiřování inteligentních zastávek na zastávkách MAD	10	5	9	12	36
Pořízení malokapacitních vozidel MAD	10	7	8	10	35
Řešení vzájemných návazností jednotlivých linek MAD v dopravních uzlech či ve významných stykových zastávkách	11	6	7	11	35
Revize spojů MAD, optimalizace nabídky, jejich vzájemná provázanost (realizace prokladů na společných úsecích)	10	7	7	10	34

Tabulka 29 TOP 10 hodnocených opatření v rámci brainstormingu s odbornou veřejností v kategorii Nákladní doprava, citylogistika, sdílená mobilita, management mobility

NÁKLADNÍ DOPRAVA, CITYLOGISTIKA, SDÍLENÁ MOBILITA, MANAGEMENT MOBILITY

NÁZEV OPATŘENÍ	ΣD	ΣŽ	ΣR	ΣE	Σ
Omezení vjezdu tranzitní dopravy do center města	14	13	8	14	49
Zajištění pravidelné aktualizace PUMM	11	9	10	12	42
Zajištění realizace dalších projektů souvisejících s udržitelnou dopravou	11	10	9	11	41
Realizace vzdělávacích a výchovných aktivit k otázkám městské mobility	10	9	10	11	40
Omezení vjezdu nákladní dopravy do center města	11	11	6	10	38
Realizace marketingových aktivit na podporu turistických cílů ve městě a okolí	10	7	9	12	38
Realizace motivačních opatření pro společnosti/investory/developery v otázce udržitelné městské mobility	10	9	7	12	38
Realizace věrnostních programů pro obyvatele využívající udržitelné formy dopravy po městě	9	10	8	11	38
Zapojení města do aktivity Do práce na kole	8	11	8	9	36
Zajištění implementace opatření z PUMM	10	7	8	11	36

9.4 DRUHÝ WORKSHOP S VEŘEJNOSTÍ

Druhý workshop s veřejností proběhl dne 12. 6. 2019 a byl zaměřen na představení sestavené vize mobility pro období 2030+, strategických a specifických cílů a na hodnocení přínosů navržených opatření.

V první části workshopu byla za pomoci prezentace představena zpracovaná a navržená společná Vize mobility pro rok 2030+, strategické cíle a specifické cíle. V rámci prezentace zazněla také rekapitulace průběhu zpracování PUMM, byl nastíněn současný stav rozpracovanosti projektu a prezentující doplnili informace o tvorbě návrhové části. Veřejnost byla následně vyzvána o vyjádření k doplnění či úpravě znění vize mobility.

V druhé části každý z přítomných obdržel od zpracovatelů tištěné podklady pro workshop. V podkladech byla obsažena vize a cíle, které bylo možné dle uvážení doplnit či se k nim písemně vyjádřit.

Poté facilitátor přešel k samotným opatřením. Opatření byla předem rozdělena do čtyř okruhů – 1. okruh Individuální automobilová doprava a parkování; 2. okruh Veřejná doprava; 3. okruh Pěší a cyklistická doprava; 4. okruh Sdílená mobilita, nákladní doprava, citylogistika a management mobility. Facilitátor vždy nejprve přečetl všechna opatření z okruhu. V případě nejasnosti k obsahu opatření jej facilitátor vysvětlil. Následně bylo úkolem přítomných vybrat v daném okruhu 5 až 10 opatření, jejichž realizace by dle nich měla největší přínos. Tento proces následoval ve všech okruzích opatření. V závěru měli přítomní možnost doplnit opatření, která jim v představeném zásobníku chyběla.



Obrázek 93 Hodnocení přínosů navržených opatření při workshopu s veřejností (zdroj: RHDHV)

V průběhu workshopu byly diskutovány jak problematiky jednotlivých opatření, tak problematiky týkající se dopravy ve městě, koncepce dopravy a související témata.

Výsledky hodnocení přínosů opatření jak za veřejnost, tak za odbornou veřejnost, byly po zpracování prezentovány na webových stránkách projektu.

Třetí částí setkání byla komentovaná vycházka s městským architektem. Zájemci společně s městským architektem měli možnost v rámci připravené trasy městem navštívit vybraná místa, kde jsou v rámci PUMM navržena opatření.

V následující kapitole je uvedeno TOP 5 opatření z každé kategorie, které získaly nejvyšší počet ohodnocení od veřejnosti.

Kompletní souhrnné výsledky z hodnocení přínosů navržených opatření jsou součástí **PŘÍLOHY č. 2.**

Tabulka 30 TOP 5 hodnocených opatření v rámci workshopu s veřejností v kategorii Automobilová doprava

AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA

NÁZEV OPATŘENÍ	CELKEM
Realizace vyhrazených míst pro krátkodobé zastavení typu K+R	7
Realizace Folknářské spojky	6
Realizace dálničního přivaděče na D8 (obchvat ul. Teplická)	5
Výstavba kapacitního parkoviště P+R u železniční stanice Děčín hl.n.	5
Úprava Podmokelské ulice a zvýšení její plynulosti	4

Tabulka 31 TOP 5 hodnocených opatření v rámci workshopu s veřejností v kategorii Pěší a cyklistická doprava

PĚŠÍ A CYKLISTICKÁ DOPRAVA

NÁZEV OPATŘENÍ	CELKEM
Realizace lávky Děčín - Podmokly (pro pěší a cyklisty)	10
Realizace pěšího a cyklistického tahu podél břehu Labe od navrhovaného přívozu v Rozbělesech po Tyršův most	7
Revitalizace nábřeží řeky Labe, vytvoření pobytového prostoru a komunikačních propojení	6
Rozvoj městských páteřních cyklotras	6
Realizace propojení obou center města vč. řešení návazností	6

Tabulka 32 TOP 5 hodnocených opatření v rámci workshopu s veřejností v kategorii Veřejná doprava

VEŘEJNÁ DOPRAVA

NÁZEV OPATŘENÍ	CELKEM
Realizace dopravního terminálu u železniční stanice Děčín hl.n. (přesun autobusového nádraží)	4
Modernizace a realizace bezbariérových úprav na stávajících zastávkách HD, vč. zajištění bezbariérového přístupu na zastávku (nástupní hrany, prvky pro nevidomé a slabozraké)	4
Realizace přívozu Rozbělesy - Staré Město	4
Rekonstrukce železniční stanice a přestavba železničního uzlu Děčín východ	3
Realizace dopravního terminálu u železniční stanice Děčín východ	3

Tabulka 33 TOP 5 hodnocených opatření v rámci workshopu s veřejností v kategorii Nákladní doprava, citylogistika, sdílená mobilita, management mobility

NÁKLADNÍ DOPRAVA, CITYLOGISTIKA, SDÍLENÁ MOBILITA, MANAGEMENT MOBILITY

NÁZEV OPATŘENÍ	CELKEM
Realizace a podpora realizace firemních a institucionálních plánů mobility	6
Realizace participačních aktivit s veřejností a zjišťování zpětné vazby od občanů k otázkám městské mobility	5
Zřízení pozice městského koordinátora mobility	4
Realizace motivačních opatření pro společnosti/investory/developery v otázce udržitelné městské mobility	4
Zajištění spolupráce mezi městskými a ostatními zainteresovanými subjekty v mobilitě	3

9.5 PROJEDNÁNÍ NÁVRHOVÉ ČÁSTI PUMM

Dne 21. 10. 2019 se uskutečnilo další setkání s veřejností. Předmětem setkání bylo představení výsledné zpracované návrhové části PUMM a její projednání.

V první části byly představeny výsledky z červnových workshopů, kde bylo možné hodnotit přínosy navržených opatření vč. jejich doplnění. Bylo představeno TOP 10 nejvíce hodnocených opatření ze všech kategorií, a to jak od odborné, tak od širší veřejnosti. V rámci rekapitulace byla přítomným znovu představena dělba přepravní práce města Děčína v roce 2018 a její porovnání s ostatními městy ČR i v zahraničí.

V další části byly představeny navržené scénáře mobility vč. přiřazených opatření. Zástupci zpracovatele postupně představili tři navrhované scénáře vývoje dopravního chování. Úkolem přítomných bylo u každého scénáře vyjádření svých názorů o daném scénáři, v diskusi měli vyzdvihnout přínosy a nedostatky daného scénáře. Ty jsou uvedeny v následujícím přehledu.

Scénář 1 – zachování stávajících podmínek	
přínosy	nedostatky
<ul style="list-style-type: none"> ✘ finanční úspora a šetrnost oproti dalším scénářům ✘ umožňuje rychlou přepravu automobilem po městě ✘ politicky průchodné řešení ✘ dochází k rekonstrukcím stávající infrastruktury 	<ul style="list-style-type: none"> ✘ zvýšení dopravní zátěže IAD na stávajících komunikacích a růst podílu IAD ✘ scénář má negativní vliv na životní prostředí ✘ neřeší současné problémy s intenzitou dopravy ✘ nepodporuje nárůst a rozvoj VHD ✘ nerozvíjí všechny dopravní módy (řeší jen IAD) ✘ nemotivuje k užívání VHD a dalším udržitelným módům ✘ bezpečnost na komunikacích města slábne vlivem vyššího provozu IAD

Scénář 2 – s aktivní politikou zaměřený na podporu využívání všech módů bez cyklistické dopravy	
přínosy	nedostatky
<ul style="list-style-type: none"> ✘ vyhne se obtížným řešením v oblasti cyklo dopravy ✘ navýšení ploch pro parkování (místa v parkovacích domech) ✘ rychlé naplnění vize města v oblasti dopravy ✘ finančně šetrnější než scénář 3 	<ul style="list-style-type: none"> ✘ nerozvíjí cyklo dopravy ✘ chybí cyklistické propojení obou center města ✘ bezpečnost na komunikacích města je pro všechny uživatele nízká ✘ nemotivuje k užívání VHD a dalším udržitelným módům ✘ bezpečnost na komunikacích města slábne vlivem vyššího provozu IAD

Scénář 3 – s aktivní politikou zaměřený na podporu využívání všech módů dopravy (se zahrnutím opatření i pro IAD)	
přínosy	nedostatky
<ul style="list-style-type: none"> ✘ pokles intenzit IAD ✘ nárůst počtu cest v rámci VHD (výhledový modal split) ✘ nárůst počtu uživatelů v cyklo dopravě (výhledový modal split) ✘ vznik a rozvoj systému P+R ✘ revitalizace Kozí dráhy na cyklostezku ✘ zahrnuje úpravu přednádražního prostoru pro multimodální využití v dopravě 	<ul style="list-style-type: none"> ✘ investiční zátěž v případě naplnění scénáře

Z debaty s přítomnými vyplynulo, že nejpřínosnějším scénářem je scénář řešící všechny módy dopravy tzn. IAD, veřejnou, pěší a cyklistickou dopravu. Jedná se o scénář č. 3. Na závěr debaty byly představeny dopady navrženého scénáře a zahrnutých opatření. Zároveň byla veřejnost seznámena s vytvořeným dopravním modelem a vysvětlena jeho úloha v rámci PUMM. Pomocí výřezu kartogramu dopravního modelu byl prezentován rozdíl dopravy mezi výhledovým stavem v roce 2050 a stávajícím stavem v roce 2018. Na závěr prezentace byl shrnut celý proces tvorby dokumentu PUMM a připomenuty jednotlivé nejdůležitější milníky ve zpracování a rekapitulace částí PUMM. Veřejnost měla možnost se k prezentovaným výsledkům návrhové části vyjádřit a vzájemně ji se zpracovateli prodiskutovat. Vznešené relevantní připomínky byly zapracovány do konečné podoby dokumentu PUMM.



Obrázek 94 Veřejné projednání návrhové části PUMM 21. 10. 2019