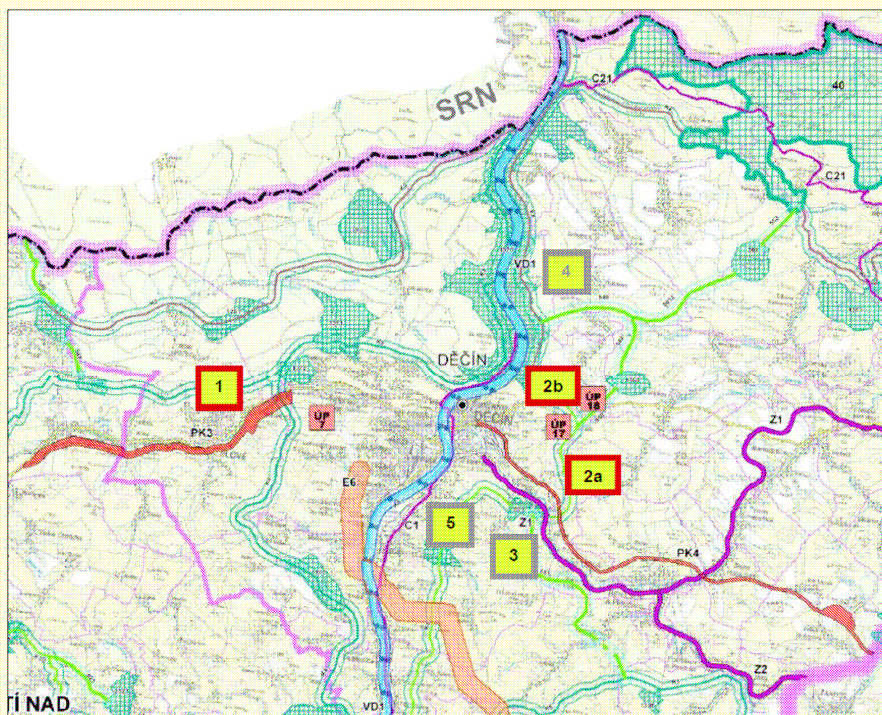


C.2. DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Širší vztahy - dopravní infrastruktura v ZÚR ÚK



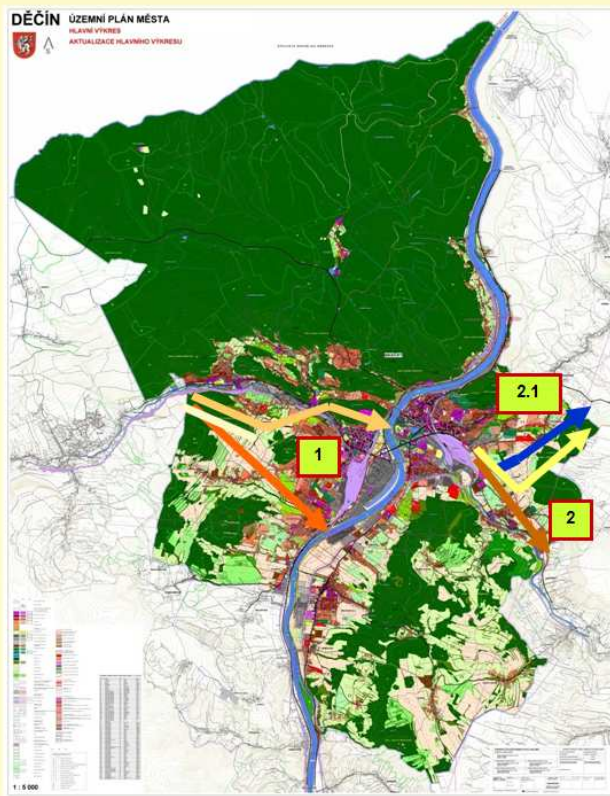
- 1 – PK3 přeložka silnice I/13 D8 – Děčín, hranice města
ÚP7 – úkol uložený v ZÚR; vymezení koridoru v ÚP
- 2a – PK4 přeložka silnice I/13 Děčín - směr Liberec; přesměrování do údolí Ploučnice
- 2b – přeložka silnice I/13 Děčín, Folknář; ÚP16 – úkol uložený v ZÚR; vymezení koridoru v ÚP
- 3 – Z1 optimalizace a dílčí zkapacitnění tratě č. 081 Děčín, východ - Benešov nad Ploučnicí - Rybníště – Rumburk – Varnsdorf – CR/SRN
- 4 – VD1 zlepšení plavebních podmínek Labe v úseku Střekov – hranice SRN
- 5 – C1 Labská cyklostezka Prostřední Žleb – Velké Březno

1. Koridor pro přeložku silnice I/13 v úseku D8 – správní hranice města Děčín je v ZÚR ÚK stabilizovaný. Pro navazující úsek přeložky silnice I/13 na levém břehu Labe na území města Děčína, který je vymezen jako součást koridoru kapacitní silnice S11 D8 – Česká Lípa - Liberec v PÚR ČR 2008, je v ZÚR ÚK uloženo v součinnosti s dotčenými orgány prověřit a územně vymezit koridor přeložky I/13 jako veřejně prospěšnou stavbu v rámci ÚP Děčín (ÚP7). Tento úkol ZÚR ÚK ukládají i pro přeložku silnice I/13 na pravém břehu Labe v prostoru Děčín, Folknář (ÚP16), mimo správní území města pak i pro navazující úsek v ÚP Ludvíkovice (ÚP17).
2. a) Koridor pro přeložku silnice I/13 Děčín – (Česká Lípa – Svor – Bílý Kostel – Liberec) – dle PÚR ČR 2008 součást S11, je v ZÚR ÚK stabilizovaný. Názor na reálnost této historicky sledované trasy nového přesměrování republikově významné silnice I/13 do údolí Ploučnice na straně ŘSD ČR v současné době doznává zásadní změny.
b) Jako reálné se ukazuje ponechání silnice I/13 v úseku Děčín – Svor – Liberec v původní stopě silnice I/13 s přestavbou dílčích úseků na území města Děčín a dále s obchvaty vybraných sídel ve směru na Českou Kamenici – Nový Bor – Svor (I/35).

V této koncepci získává na důležitosti prioritní stabilizace přeložky silnice I/13 v prostoru Děčín, Folknářská spojka, jejíž zpřesnění a územní vymezení ukládá ZÚR ÚK jako úkol pro ÚP Děčín s označením ÚP17. Dle stavebního zákona, který vyžaduje soulad ÚP s nadřazenou územně plánovací dokumentací, se případná koncepční změna s vypuštěním přeložky I/13 údolím Ploučnice do doby aktualizace v ZÚR ÚK do ÚP Děčín nepromítne. Aktuální pohled na reálnost záměru PK4 bude obsažen pouze v části Odůvodnění tak, aby mohl být podkladem pro případný podnět města Děčín uplatněný v zadání aktualizace ZÚR ÚK.

3. Koridor Z1 pro optimalizaci a dílčí zkapacitnění tratě č. 081 bude v ÚP zpřesněn v souladu se záměry SŽDC. Územní nároky umístění záměru v ÚP nevyvolávají zásadnější územní dopady.
4. Plocha a koridor VD1 – zlepšení plavebních podmínek Labe v úseku Střekov – hranice ČR/SRN budou v ÚP zpřesněny v součinnosti s MD ČR a ŘVC a v koordinaci se zpracovanou dokumentací plavebního stupně Děčín.
5. Koridor C1 Labská cyklostezka bude v ÚP zpřesněn v souladu s aktuálním stavem rozestavěnosti a územní průchodnosti.

Problémový výkres – doprava silniční



Nadmístní záměry

- **1** – Přeložka silnice I/13 na území města
 - Var. Chrochvické údolí
 - Var. Pastýřská stěna
- **2** – Přeložka silnice I/13 Děčín - směr Liberec; přesměrování do údolí Ploučnice
- **2.1** – Přeložka silnice I/13 Děčín - směr Liberec; Folknářská spojka – zachování historické stopy
 - Varianta 1 – rozděluje zástavbu MČ Folknáře
 - Varianta 2 – oddálená; zachovává kompaktnost zástavby MČ Folknářů;

1. Podkladem pro vymezení koridoru I/13 ve směru od D8 v úseku od hranice správního území po napojení na I/62 je zpracovaná studie „ Přeložka silnice I/13 Děčín - Knínice (VALBEK, spol. s r.o., 08/2010), která v počátečním úseku od silnice I/62 po prostor jižně od místní části Horní Oldřichov prověřila přeložku silnice I/13 ve dvou variantách:

- **var. Chrochvické údolí** (délka tunelu mezi Krásným Studencem a Horním Oldřichovem – 800 m, galerie v koncovém úseku v průchodu mezi obytnou zástavbou v blízkosti napojení na I/62, demolice 4 objektů v místě křížení s ulicí Želenickou)
- **var. Pastýřská stěna** (délka tunelu pod Pastýřskou stěnou – 1150 m, demolice 3 objektů u vstupního portálu na levém břehu Labe).

Navazující úsek ve směru na Modrou je řešen již invariantně s průchodem mezi železnicí a Jílovským potokem, umožňujícím minimalizaci zásahů do CHKO České středohoří. Přeložka silnice je v obou variantách sledována v kategorii dvoupruhové silnice S11,5/70.

Pro navrhované záměry bylo zpracováno Oznámení podle přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů (EIA SERVIS s.r.o., 11/2012) s doporučením zpracování dokumentace podle Přílohy č. 4 zákona č. 100/2006 Sb. (Hodnocení vlivů stavby na životní prostředí, tzv. EIA).

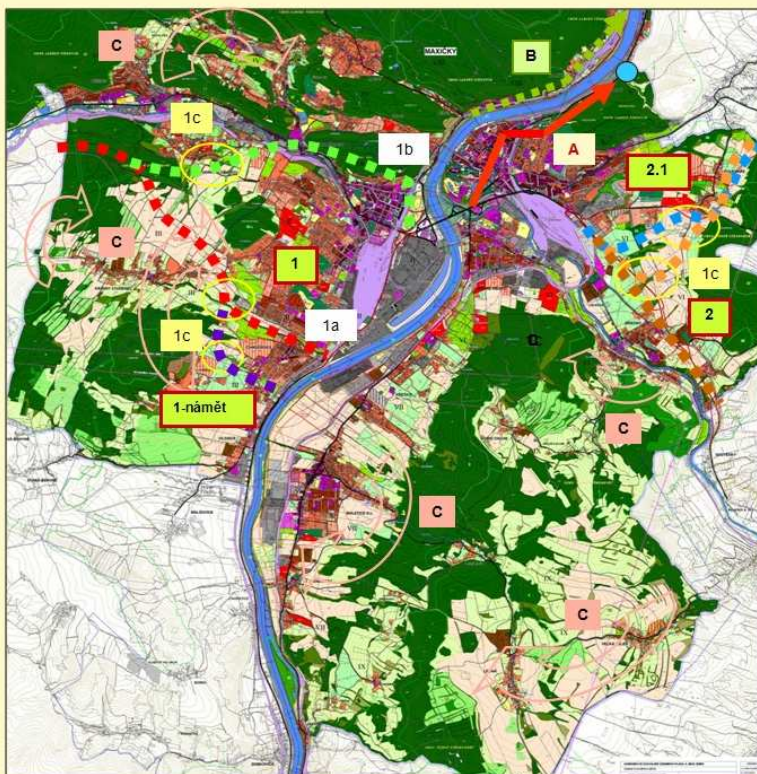
2. Podkladem pro zpřesnění koridoru I/13 Děčín – (Česká Lípa – Svor – Liberec) v nové trase údolím Ploučnice je koridor vymezený v ZÚR ÚK a studie zpracovaná v roce 1982 (VALBEK, Liberec). Tato koncepce je investorem ŘSD ČR hodnocena jako již překonaná s doporučením záměr opustit. S ohledem na nezbytný soulad se stavebním zákonem bude koridor územně respektován, v části Odůvodnění s komentářem, který posoudí její potřebnost či nepotřebnost pro město Děčín v širších vazbách a souvislostech.

2.1. Ve zpracované studii Přeložka silnice I/13, Děčín – Ludvíkovice, Folknářská spojka (VALBEK, spol. s r.o., 05/2010) jsou sledovány dvě varianty možného vedení:

- **var. 1** – západní; od silnice II/262 a OK Benešovská se odpojuje a prochází územím mezi hřbitovem a místní částí Folknáře, zástavbu míjí západně a dále směřuje k Ludvíkovicím, kde se napojuje na stávající I/13,
- **var. 2** – východní; vedená ze společného začátku úseku v oddálené trase s východním obchvatem místní části Folknáře po okraji lesního komplexu.

Obě varianty navržené ve studii projednalo Zastupitelstvo města Děčín v září 2010 jako podklad pro 11. Změnu ÚP. Rada města projednala dne 24.08.2010 obě varianty a Usnesením č. RM10143601 doporučila zastupitelstvu schválit variantu 2 v oddálené poloze východně od místní části Folknáře. Tato trasa se vyhýbá zastavěnému území místní části Folknáře, nenarušuje stávající zástavbu, nepřetíná rozsáhlé pozemky mezi Děčínem a místní částí Folknáře, je vedena po hranici lesního komplexu mimo zástavbu v hlubokém zářezu – minimalizace hlukové zátěže. V návrhu ÚP k projednání s dotčenými orgány budou i přes zmíněné usnesení zpracovány a prověřeny obě varianty a komplexně vyhodnoceny z hlediska udržitelného rozvoje území s doporučením projektanta k výběru výsledné varianty.

Problémový výkres - doprava silniční



- **1** – přeložka I/13 D8 - Děčín na území města; nestabilizovaná trasa - nejednotné názory;
- **1a** – šířkově omezený koridor - zastavěné území
- **1b** – Pastýřská stěna; nepříznivá poloha portálu (narušení skalní dominanty města, nežádoucí koncentrace dopravy, blízkost zámku)
- **1-námět** – oddálení koncového úseku a místa napojení na I/62 – Vilsnice
- **1c** – kolize variant přeložky I/13 s rozvojovými plochami
- **2 + 2.1** – přeložka I/13 Děčín - směr Liberec; koncepční varianty – Folknářská spojka x údolí Ploučnice; kolize s rozvojovými plochami
- **A** – kolizní průtah I/62 centrem; problém pro výraznější rozvoj přístavu Loubí
- **B** – omezené komunikační napojení MČ Prostřední a Dolní Žleb – limit pro umístění rozvojových ploch
- **C** – nevyhovující síť MK ve výše položených částech města – limit pro zpřístupnění rozvojových ploch

1. V návrhu ÚP pro projednání s dotčenými orgány bude vymezen koridor přeložky silnice I/13 v obou variantách navrhovaných ve zmíněné studii s komplexním vyhodnocením dopadů do území a doporučením projektanta k výběru výsledné varianty. Na základě provedené analýzy a terénního šetření se jako jednoznačně příznivější jeví varianta Chrochvické údolí. Názor projektanta koresponduje s názorem města, který doporučuje sledovat variantu Chrochvické údolí. Pro tuto variantu je dlouhodobě sledována územní ochrana a vymezen koridor v platném ÚP Děčína. Tento názor ze strany zástupců města zazněl i na jednání vyvolaném ŘSD ČR v listopadu 2013.

Na základě výsledků zmíněné studie, investiční náročnosti a výsledků vyhodnocení variant ve Zjišťovacím řízení pořizovaném ŘSD ČR, investor preferuje dále sledovat variantu Pastýřská stěna. Rozdílnost názorů města a investora klade zvýšené nároky na komplexní vyhodnocení obou variant a podrobné odůvodnění doporučené varianty v návrhu ÚP v etapě projednání s dotčenými orgány.

- 1a. Územním limitem pro přeložku I/13 ve variantě Chrochvické údolí je průchod obytným územím v koncovém úseku mezi místními částmi Václavov a Chrochvice s přechodem koridorové tratě a napojením na silnici I/62. Šířka průchodu v souběhu s Chrochvickým potokem je pouhých cca 30 m, v severní přilehlé části s bytovými domy. V návrhu studie je tento úsek řešen galerií, což naznačuje potřebu zastřešení, zmiřující nepříznivé pohledové, hlukové i bezpečnostní rizika a potenciální střety. Podrobně může být řešeno až v navazující projektové dokumentaci. Bude žádoucí,

aby návrh ÚP s přihlédnutím k výsledkům vyhodnocení udržitelného rozvoje specifikoval základní principy a podmínky průchodnosti této varianty dotčeným územím.

- 1b. Zásadním negativem pro přeložku silnice I/13 ve variantě Pastýřská stěna je přesunutí významného dopravního uzlu na dálkovém tahu silnice I/13 do tohoto centrálního prostoru v kontaktu s oběma dominantami města (zámek, Pastýřská skála). To lze mimo jiné hodnotit jako nepříznivé i z hlediska z hlediska omezených prostorových podmínek (koridorová trať, silnice III. třídy, sportoviště, nábřeží apod.), přepravních vztahů, požadavků na zajištění bezkolizní průjezdnosti na mezikrajském tahu republikového významu, návazností na silnici I/62 a komunikační síť nižšího řádu, koordinace městských funkcí včetně úpravy břehových partií ve funkci městského nábřeží apod.

Tato poloha ani výhledově neumožňuje alternativy pro případné zklidnění vnitřního města s možností nového přemostění v oddálené poloze od centra města s výhodnějším napojením rozvíjející se výrobní a průmyslové zóny v místní části Rozbělesy. Tato lokalita se mimo jiné současně nabízí jako potenciál pro případné přemístění přístavu Loubí po výstavbě vodního stupně Děčín a posílení vodní dopravy jako rovnocenné součásti přepravních systémů pro nákladní dopravu – nároky na bezkolizní zpřístupnění a vazbu na dálniční přivaděč.

- 1-námět V rámci analýzy byly prověřovány územní podmínky možného alternativního průchodu přeložky silnice I/13 v poloze oddálenější od souvislé obytné zástavby. Jako využitelná se jevila proluka mezi souvislou a již rozptýlenou zástavbou v místní části Vilsnice. Tento námět vyplynul jak z potřeby projektanta ověřit si, zda na území města Děčína skutečně není možnost vymezit méně problematické vedení přeložky silnice I/13 s napojením na I/62, tak z návrhů sledovaných v minulosti, které předpokládaly vedení přeložky silnice I/13 z prostoru Jílového v jižní poloze s napojením na I/62 v prostoru Malšovic (mimo území města Děčín). Pro podrobném terénním průzkumu a prověření projektant došel k závěru, že případný průchod přeložky I/13 tímto prostorem by způsobil výrazně nepříznivější dopady do území než varianta Chrochvické údolí. Za pádné důvody lze považovat následující:

- současná rozptýlená zástavba se rozkládá relativně vysoko po úbočí vrchu Chmelník, a vyžadovala by vedení přeložky silnice z prostoru mezi Krásným Studencem a Václavovem v relativně dlouhém úseku vysoko po úbočí Chmelníku, následně s prudkým klesáním do prostoru přemostění železniční tratě (výrazná pohledová hrana trasy na úbočí vrchu Chmelník, kolize s ochranou přírody, nežádoucí prodloužení trasy, nepříznivé hlukové zatížení rozptýlené obytné zástavby, narušení rozvojových ploch apod.)
- omezené prostorové možnosti mezi koridorovou tratí, stávající I/62 a tokem Labe pro přemostění železnice, silnice a rozvinutí křižovatky včetně všech souvisejících staveb,
- prostor bez historicky respektované územní ochrany pro průchod dopravní trasy republikového významu.

- 2+2.1 Přeložka I/13 Děčín – Liberec bude na základě zjištěných skutečností sledována prioritně ve stávajícím tahu I/13 s vymezením variantního koridoru přeložky silnice

I/13, Folknářská spojka - var. 1 (západní) rozdělující zástavbu místní části Folknáře a var. 2 (východní) - vedená východně od zástavby místní části Folknáře po hranici lesního komplexu. Koridory obou variant budou vymezeny v souladu s uvedenou studií a komplexně vyhodnoceny. Obě varianty koridoru přeložky I/13, Folknářská spojka vyvolají potřebu přehodnocení dotčených rozvojových ploch pro bydlení v k.ú. Děčín, Březiny a Folknáře.

- A. Silnice I/62 v úseku Děčín – Hřensko – hranice ČR/SRN, vedená po pravém břehu Labe přes centrum města, je pro průjezdnou dopravu a výraznější dopravní zátěž zvláště pro nákladní dopravu a nadrozměrnější náklad zcela nevyhovující. Silnice je kromě širších návazností jedinou přístupovou komunikací k přístavu Loubí. Předpoklady pro možnou přeložku o převedení mimo centrum města je z hlediska územních podmínek zcela vyloučené. Tato skutečnost výrazně omezuje rozvojové podmínky stávajícího přístavu Loubí po zlepšení plavebních podmínek na Labi realizací vodního stupně Děčín. Nabízí se prověřit možnosti výhledového přemístění přístavu do prostoru dnešního zimního přístavu v Rozbělesích (přímá vazba na průmyslovou a výrobní zónu), případně na pravý břeh do prostoru dnešních loděnic. Tato varianta by v případě reálného rozvoje vodní dopravy vyvolávala i potřebu zvážit možnosti nového přemostění v návaznosti na přeložku I/13, vedenou Chrochvickým údolím. Přemístění přístavu na pravý břeh a jeho přímé napojení na silniční síť a železniční trať pro kombinovanou dopravu by vytvářelo velmi příznivé podmínky pro možný rozvoj regionálně významného s logistickým terminálem, obsluhujícím širší prostor části Ústeckého a Libereckého kraje.
- B. Nevyhovující komunikační napojení místní části Prostřední a Dolní Žleb s úseky v záplavovém území, ve společném prostoru s cyklistickou dopravou (mezinárodní Labská cyklostezka) vyžaduje prověřit a vymezit koridor pro alternativní spojení mimo záplavové území a cyklistickou stezku. Jako potenciálně využitelný se jeví průsek stávající lesní cesty, který vyžaduje rozšíření na minimálně jednopruhovou obousměrnou komunikaci s výhybnami a zpevněním.
- C. Nevyhovující páteřní síť místních komunikací pro stávající potřeby a zajištění komunikačního zpřístupnění obytného území vyžaduje prioritně rozšíření a dílčí přestavbu, stejně jako navazující síť v problematických úsecích, tj. především v okrajových územích a vyšších polohách. Ve vybraných lokalitách bude žádoucí prověřit možnosti nových komunikačních propojení, využívajících historické, dnes neudržované lesní či hospodářské cesty. Současný stav sítě je v řadě úseků zásadním omezením pro bezkolizní zpřístupnění stávajícího obytného území a limitem pro množné umístění rozvojových ploch. Nevyhovující úseky místních komunikací jsou vymezeny v grafické části dokumentace.

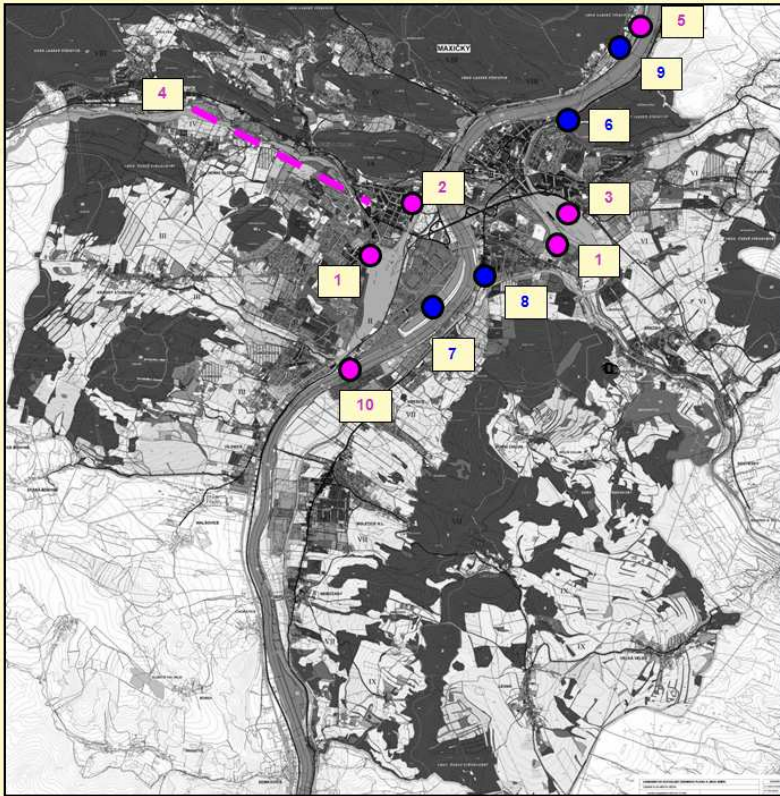
Přeložka silnice I/13 - tunel Pastýřská + nábreží



Ukázka jedné z variant komplexního řešení přeložky silnice I/13 ve var. Pastýřská stěna v prostoru východního tunelového portálu s napojením na silnici I/62 v předmostí Nového mostu.

Studie „Přeložka silnice I/13 Děčín - Knínice (VALBEK, spol. s r.o., 08/2010), předkládá 3 varianty možného uspořádání prostoru mezi tunelovým portálem a Novým mostem. Ve všech třech variantách dochází k významnému narušení sportovně rekreačního prostoru ve směru ke starému mostu a Pastýřské skále. Kromě toho nový dopravní uzel zasahuje do záplavového území a vyžaduje samostatnou protipovodňovou ochranu.

Problémový výkres – železniční, vodní a hromadná doprava



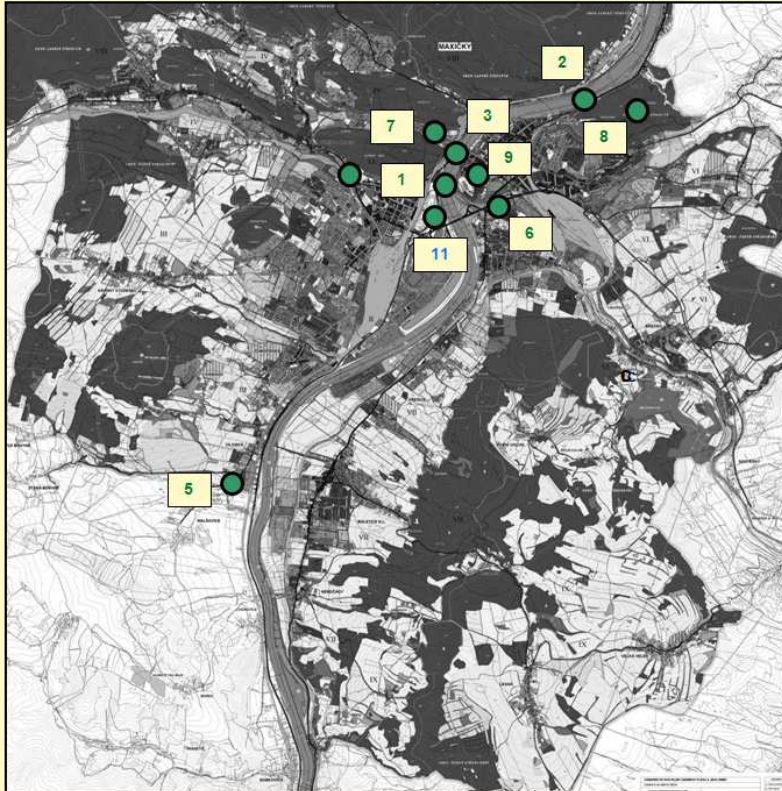
- 1-Transformace drážních ploch (žst Západ+Východ)
- 2-Jednotný přestupní bod pro IDS před hl.n. ->ÚS Podmokly
- 3-Žst. Východ: Reko žst., reko přednádraží, propojení na obvod III,
- 4-“Kozí“ dráha
- 5-Zlepšení žst., zast. Žleby
- 6-Přístav Loubí; rozvoj + napojení na I/62
- 7-Možnost rozšíření zimního přístavu na hlavní přístav?
- 8-Městská marína
- 9-Marína Dolní Žleb včetně tábořiště?
- 10-Nové přívozy v jižní části města (cik-cak)

Stručný text vysvětlující grafiku:

1. V Děčíně se nachází velké množství ploch drážní infrastruktury, které jsou nevyužité, velkou část z nich lze transformovat na plochy jiného využití a vhodněji je tak zakomponovat do města
2. V roce 2015 má být spuštěn IDS Ústeckého kraje, pro který je velmi důležité uplatňování moderních systémových přístupů v dopravě, jedním takovýmto přístupem je zřízení jednotného přestupního terminálu, který podporuje integraci všech dopravních módů do synergického celku. Vznik jednotného přestupního terminálu je nezbytné koordinovat s Územní studií Podmokel, návrhem rozsahu autobusových linek v IDS a ČSN 73 6425
3. Žst. Děčín-východ včetně přednádraží je v současné době v dopravně-technickém stavu, který neodpovídá současným požadavkům na moderní dopravní uzel. Úkolem nového územního plánu by mělo být vytvoření podmínek pro rekonstrukci této železniční stanice včetně zlepšení návazných pěších relací při respektování směrnice SŽDC č. 32/2007 Zásady rekonstrukce regionálních drah a ČSN 73 6425
4. Nový územní plán by měl vytvořit podmínky pro revitalizaci regionální tratě č. 132 Děčín - Oldřichov u Duchcova v režimu sezónního provozu. Tento cíl je v názorovém souladu jak s městem Děčín, tak s Krajským úřadem Ústeckého kraje.

5. V severní části správního území Děčína se nachází několik prostorově odloučených a dopravně špatně přístupných lokalit, vzhledem ke geomorfologii terénu a ekonomické rentabilitě investice je však nemožné a také nevhodné zásadně rozšiřovat stávající silniční síť, základem dopravní obslužnosti jsou proto v těchto lokalitách stávající železniční stanice a zastávky Děčín - Prostřední Žleb, Děčín - Čertova Voda, Děčín - Dolní Žleb zastávka a Děčín - Dolní Žleb. Nový územní plán by měl vytvořit takové podmínky, aby se veškerá tato místa zastavení vlaku stala co možná nejlépe přístupná z co nejširšího okolí tak, aby se obyvatelům usnadnila každodenní dojíždka.
6. Přístav Loubí je velice dobře napojen na tranzitní koridor nákladní železniční dopravy dle dohody AGTC C-E61 (železniční trať číslo 073), v oblasti silniční dopravy je však napojení na silnici I/62 značně problematické, neboť silnice I/62 vede přímo přes centrum Děčína. Úkolem územního plánu by mělo být zkoordinovat záměry ŘVC po zprovoznění plavebního stupně Děčín tak, aby se vodní doprava i město mohlo adekvátně rozvíjet bez významnějších negativních důsledků na sebe navzájem.
7. Prostor zimního kotviště je stále méně využíván, je proto nezbytné koordinovat záměry ŘVC po zprovoznění plavebního stupně Děčín a zamyslet se nad budoucím využitím tohoto přístavu. Možný je další rozvoj tohoto přístavu, neboť je možné zřídit jak kolejové, tak silniční napojení. Silniční napojení tohoto přístavu by po zprovoznění přeložky silnice I/13 bylo pro město přijatelnější než silniční napojení přístavu Loubí na silnici I/62. Možná je i konzervace současného stavu včetně nalezení nového využití nevyužívaných ploch, například pravého břehu přístavního bazénu.
8. Přestože plavební hloubka Labe není příliš stálá, omezuje především velké nákladní lodě, pro rozvoj turistického ruchu je však nezbytné vymezit plochu pro marínu (městský přístav) v blízkosti centra města. Vyhledání lokality proběhne v koordinaci s projektem ŘVC na městský přístav.
9. Městská část Děčín XIV - Dolní Žleb je turisticky velmi atraktivní lokalitou a zároveň velmi klidnou lokalitou z hlediska rezidenčního. Územní plán by měl stanovit podmínky pro přiměřený rozvoj této lokality tak aby se vedle sebe mohl nerušeně rozvíjet turistický ruch při zachování rezidenční atraktivity. Součástí nových ploch by mohly být plochy pro vybudování přístaviště lodí či tábořiště.
10. Geomorfologická poloha města Děčín je velice složitá, pro usnadnění každodenního překonávání přírodní bariéry řeky Labe by měl územní plán vytvořit podmínky pro zřízení přívozu tam, kde jsou potřeba. Je nezbytné se zamyslet i nad více než dvěma zastávkami jedné linky přívozu z důvodu minimalizace potřeby plavidel.

Problémový výkres - nemotorová a statická doprava



- 1-Železniční most jih
- 2-Železniční most sever
- 3-CS levý břeh
- 4-CS a CP v centru
- 5-CS Malšovice a žlutá KČT
- 6-CS propojení CT č.2 a 15
- 7-Propojení CT 3017 s 2,15,23
- 8-Singltrek
- 9-Klettersteig a klettergarten

- 10-Parkovací domy v centru a na sídlištích
- 11-P+R, B+R
- 12-P v turisticky významných místech

Stručný text vysvětlující grafiku:

1. V souladu s udržitelným rozvojem je nezbytné umožnit co největší prostupnost města pro pěší a cyklisty, k čemuž by mohl sloužit železniční most v jižní části města, jehož konstrukce je na lávku pro pěší a cyklisty připravena
2. V souladu s udržitelným rozvojem je nezbytné umožnit co největší prostupnost města pro pěší a cyklisty, k čemuž by mohl sloužit železniční most v severní části města, v budoucnosti bude nezbytná rekonstrukce mostu, která by měla s lávkou pro pěší a cyklisty počítat, pravděpodobně je však již dnes možné stávající most vzhledem k rozsahu spodní stavby mostu doplnit souběžnou lávkou
3. Vzhledem ke geomorfologickým poměrům na břehu Labe je možné zřídit stezku pro pěší a cyklisty na levém břehu pro doplnění vnitroměstských cyklotras. Levý břeh Labe je rovněž velice esteticky hodnotné území s výhledy na zámek.
4. Nový územní plán by měl umožnit doplnit stávající městské cyklostezky a cyklotrasy pro zlepšení podmínek pro každodenní využití jízdního kola jako plnohodnotného dopravního prostředku tam, kde je to možné.
5. V jižní části území citelně chybí napojení obce Malšovice na systém cyklotras města. Je nezbytné najít bezpečnou a komfortní trasu pro cyklisty. Součástí řešení by mělo být rovněž přetrasování žluté značky KČT, která však slouží ryze turistickým účelům. Nové napojení žluté značky KČT by mělo lépe reflektovat zdroje a cíle cest turistů.

6. Je nezbytné dále pokračovat v propojení v mezinárodním a národním kontextu důležitých cyklotras komfortní a bezpečnou cyklistickou infrastrukturou
7. Je nezbytné dále pokračovat v propojení v mezinárodním, národním a regionálním kontextu důležitých cyklotras komfortní a bezpečnou cyklistickou infrastrukturou
8. Územní plán se ve spolupráci s odborem rozvoje města a sportovními oddíly pokusí najít lokalitu vhodnou pro vybudování singltrekové trasy. Součástí takové trasy musí být i plochy pro doprovodnou vybavenost a zároveň trasa nesmí narušit přírodně cenné lokality. Singltrek je určen především pro rozvoj turistického ruchu
9. Děčín je svou polohou předurčen k rozvoji skalního lezení. Územní plán se ve spolupráci s odborem rozvoje města a sportovními oddíly pokusí nalézt lokality vhodné pro vybudování klettersteig a klettergarten. Klettersteig a klettergarten slouží především pro rozvoj turistického ruchu
10. V lokalitách s vyšší hustotou osídlení je nedostatek parkovacích míst, nezbytné je proto vytvořit podmínky pro nová parkoviště či parkovací domy. Parkovací domy jsou šetrnější z hlediska využití zastavěných ploch.
11. V roce 2015 má být spuštěn IDS Ústeckého kraje, pro který je velmi důležité uplatňování moderních systémových přístupů v dopravě, jedním takovýmto přístupem je zřízení parkovišť typu P+R a B+R, která podporují integraci IAD a dopravy cyklistické do synergického celku.
12. Je nezbytné vyřešit parkování v turisticky významných lokalitách tam, kde tomu dosud tak není. Zároveň je nezbytné brát ohled na limity okolního území tak, aby se do lokalit naopak zbytná motorová doprava nezatahovala.