

# Studie řešení dopravy v klidu ve městě Děčín



## ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

srpen 2008



Vypracovali: Ing. Petr Musílek  
Bc. Martin Kňákal  
Jan Martínek  
Ing. Zdeněk Pliška

## OBSAH

OBSAH .....	2
SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK.....	4
1 Obecné informace .....	5
1.1 Základní údaje zakázky .....	5
1.2 Vstupní podklady .....	5
1.3 Koordinační schůzky.....	6
1.4 Cíle zakázky.....	7
2 Řešení dopravy v klidu – centrum města .....	7
2.1 Současná organizace dopravy v klidu v centru.....	8
2.2 Legislativní předpisy zavádějící režim ZPS v Děčíně .....	8
2.3 Metodika průzkumů center.....	14
2.3.1 Pasportizace center .....	14
2.3.2 Průzkumy .....	14
2.3.3 Zpracování dat z průzkumů .....	15
2.4 1D_Děčín .....	18
2.4.1 Popis řešené oblasti .....	18
2.4.2 Analýza současného stavu v centru .....	27
2.4.3 Návrhy optimalizace zóny v centru .....	28
2.5 Děčín IV - Podmokly .....	32
2.5.1 Popis řešené oblasti .....	32
2.5.2 Analýza současného stavu v centru .....	40
2.5.3 Návrhy optimalizace zóny v centru .....	41
2.6 Návrhy úprav dopravního značení v ZPS .....	45
2.7 Doporučení změn organizace dopravy v ZPS .....	45

3	Řešení dopravy v klidu – sídliště.....	50
3.1	3SM_Staré město .....	52
3.2	4K_Kamenická .....	71
3.2.1	Analýza současného stavu .....	82
3.2.2	Návrh řešení .....	83
3.3	5BR_Březiny .....	88
3.3.1	Analýza současného stavu .....	91
3.3.2	Návrh řešení .....	91
3.4	6BO_Boletice .....	101
3.4.1	Analýza současného stavu .....	106
3.4.2	Návrh řešení .....	106
3.5	7BY_Bynov .....	113
3.5.1	Analýza současného stavu .....	119
3.5.2	Návrh řešení .....	120
3.6	8Z_Želenice .....	124
3.6.1	Analýza současného stavu .....	129
3.6.2	Návrh řešení .....	130
3.7	Vzorové příčné řezy .....	140
4	Plochy pro odstavování vozidel.....	142
5	Závěrečné zhodnocení.....	142

## SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

ČD	– České dráhy
ČVUT	– České vysoké učení technické
IZS	– integrovaný záchranný systém
MHD	– městská hromadná doprava
MP	– městská policie
PA	– parkovací automat
PČR	– Policie České republiky
RZ	– registrační značka
SDZ	– svislé dopravní značení
SPZ	– státní poznávací značka
SSZ	– světelné signalizační zařízení
VDZ	– vodorovné dopravní značení
ZPS	– zóna placeného parkování



# 1 Obecné informace

## 1.1 Základní údaje zakázky

Název: **DOPRAVA V KLIDU VE MĚSTĚ DĚČÍN – STUDIE ŘEŠENÍ**

Objednatel:

**Statutární město Děčín**

Magistrát města Děčín

Mírové náměstí 1175/5, 405 38 Děčín IV

Zhotovitel:

**ELTODO EG, a.s.**

1930 Technický rozvoj

Novodvorská 1010/14, 142 01 Praha 4

Termín konceptu:

**7. září 2008**

Termín čistopisu:

**30. září 2008**

Koordinátor projektu:

**Ing. Dušan Krajčír, DiS.**

[krajcirD@eltodo.cz](mailto:krajcirD@eltodo.cz)

+420 602 220 093

Koordinátor ve věcech obchodně právních vztahů:

**Ing. Zdeněk Pliška**

[pliska@eltodo.cz](mailto:pliska@eltodo.cz)

+420 724 339 693

## 1.2 Vstupní podklady

Vstupními podklady použitými v rámci zpracování této zakázky byly zejména:

Studie – Duchcovská ulice-parkovací místa Děčín I (EMSTAV s.r.o.)

Vyhledávací studie na rozšíření parkovacích míst pro osobní automobily v lokalitě Březiny v Děčíně (STAVOPROJEKT 91, s.r.o.)

Vyhledávací studie na rozšíření parkovacích míst pro osobní automobily v lokalitě Bynov v Děčíně (STAVOPROJEKT 91, s.r.o.)

Vyhledávací studie na rozšíření parkovacích míst pro osobní automobily v lokalitě Boletice nad Labem v Děčíně (STAVOPROJEKT 91, s.r.o.)

Vyhledávací studie na rozšíření parkovacích míst pro osobní automobily v lokalitě Staré město v Děčíně (STAVOPROJEKT 91, s.r.o.)

Vyhledávací studie na rozšíření parkovacích míst pro osobní automobily v lokalitě Želenice v Děčíně (STAVOPROJEKT 91, s.r.o.)

Platná legislativa města Děčína (vyhlášky a nařízení města)

Mapové podklady GIS

Další informace od objednatele získané v písemné a ústní formě

### **1.3 Koordinační schůzky**

#### Vstupní výbor – záznam z jednání, 15.4.2008

Proběhlo projednání postupu zástupců zhotovitele (Ing. Pliška, Ing. Krajčír, Bc. Kňákal) prací na zakázce se zástupci objednatele (Ing. Jančová). Detailně projednány vstupní podklady, poskytnuty mapové podklady i vyhledávací studie.

#### Pracovní výbor – záznam z jednání, 24.7.2008

Prezentace výstupů analýz a průzkumů doprav v klidu v centrech a na sídlištích. Zhotovitel prezentoval zástupcům města grafické a tabulkové výstupy zjištění vyplývajících z místních šetření.

## 1.4 Cíle zakázky

Cílem tohoto projektu je zpracovat a předat objednateli dílo „Studie řešení dopravy v klidu ve městě Děčín“ v členění na následující části:

1. Provedení analýzy současného stavu parkování na celém území města
2. Vytipování problémových lokalit, tj. lokalit, kde je poptávka po parkovacích místech vyšší než počet parkovacích míst.
3. Návrhy řešení v problémových lokalitách (zkapacitnění).
4. Stanovení variant a konkrétních kroků ve vybraných lokalitách.
5. Návrhy na provozování parkovacího systému – parkovací automaty, umístění, počty, výše parkovného.
6. Návrh lokalit pro záchytná parkoviště.
7. Možnosti parkování obyvatel s bydlištěm v zóně placeného parkování (rezidentů).

## 2 Řešení dopravy v klidu – centrum města

Tato kapitola popisuje detailně výstupy rozsáhlého šetření centra Děčína, které je z pohledu dopravy v klidu jednou z nejvytíženějších částí města. Z tohoto důvodu se řešitel soustředil na detailní zmapování a analýzu parkování v centrech Děčín I a Děčín IV – Podmokly. Přičemž tyto městské části byly řešeny samostatně jako dvě oblasti:

Děčín I jako oblast: 1D\_Děčín

Děčín IV – Podmokly jako oblast: 2P\_Podmokly

Další průzkumy a analýzy jsou zaměřeny na problematiku vybraných sídlišť, což však řeší jiné kapitoly této dokumentace.

Jiné oblasti řešitel posoudil a vyhodnotil jako přijatelné z hlediska parkování a odstavování vozidel a nezabýval se jimi.

## 2.1 Současná organizace dopravy v klidu v centru

Současná organizace dopravy v klidu v centrech Děčína (Děčín I a Děčín IV) je významně ovlivněna opatřením, které se využívá pro regulaci dopravy v klidu v centrech, tzv. zónou placeného stání vozidel (dále ZPS).

Tato zóna zavádí placený režim pro vozidla parkující ve vybrané oblasti města, v definovaných cenových relacích a s režimem pro abonenty i rezidenty. Detailní popis a specifikace tohoto systému je dána vyhláškou města Děčín a aktualizována nařízeními města, což je plně v souladu se současnou právní úpravou zabývající se možnostmi zpoplatnění pozemních komunikací.

Zpoplatněnou oblast lze rozdělit na dvě části:

- Děčín I
- Děčín IV – Podmokly

Obě tyto části jsou striktně definovány ve vyhlášce formou zpoplatněných celých ulic nebo vyznačených úseků. Příloha 2D této dokumentace znázorňuje současné zpoplatněné oblasti města.

Popis současných režimů organizace parkování je uveden v následující kapitole.

## 2.2 Legislativní předpisy zavádějící režim ZPS v Děčíně

Na základě obecně závazné vyhlášky města Děčín č. 3/2000 o placeném stání silničních motorových vozidel na místních komunikacích nebo jejich úsecích je zpoplatněno parkování ve vybraných oblastech města Děčína. Vyhláška byla postupně aktualizována a doplněna o nařízení města Děčín č. 4/2001, č. 1/2004 a č. 1/2008.

Ve výše zmíněné vyhlášce a následných nařízeních jsou vymezeny oblasti placeného stání, dále pak možnosti a podmínky užití parkovacích míst v těchto oblastech, včetně tarifních ustanovení a rozdělení na oblasti s omezenou dobou stání (max. 24hod) a na oblasti s časově neomezeným stáním.

V současnosti jsou zpoplatněna parkovací stání v oblasti městské části Děčín I a Děčín IV.

Celá oblast ZPS je vymezena dvěma svislými dopravními značkami:

- Začátek zóny placeného parkování
- Konec zóny placeného parkování.



*Začátek zóny s DZ IP 25a*

Seznam zpoplatněných místních komunikací nebo jejich úseků:**Děčín I**

Masarykovo náměstí, ve vyznačeném úseku

Lázeňská, ve vyznačeném úseku

Řetězová, v celém úseku

K. Čapka, v celém úseku

Plavební, v celém úseku

Tyršova, ve vyznačeném úseku

**Děčín IV-Podmokly**

Bezručova, v celém úseku

Čs. legií, v celém úseku

Čs. mládeže-parkoviště, u OD Korál celé

Divišova, v celém úseku

Husovo náměstí, ve vyznačeném úseku

Jeronýmova, ve vyznačeném úseku

Jungmannova, v celém úseku

Máchovo náměstí, v celém úseku

Mírové náměstí, celé

Palackého, v celém úseku

Plzeňská, v celém úseku



Prokopa Holého, ve vyznačeném úseku

Raisova, v celém úseku

Ruská, ve vyznačeném úseku

Teplická, ve vyznačeném úseku

Thomayerova, v celém úseku

Tržní, ve vyznačeném úseku

Zbojnická, ve vyznačeném úseku

Zpoplatněná stání na místních komunikacích nebo jejich úsecích výše uvedených lze užít k stání silničních motorových vozidel při zaplacení částky sjednané podle tarifních předpisů. Zaplacení parkovného se prokazuje parkovacím lístkem nebo parkovací kartou. Ceny jsou dle zjištěných materiálů řešitele od vydání vyhlášky č. 3/2000 neměnné.

Výše poplatku za stání uhrazeného prostřednictvím parkovacího automatu činí (informace z platné legislativy přístupné na web stránkách města):

- 1/2 hodiny ... 5,- Kč pro oblast Děčín I i IV,
- hodina ... 10,- Kč pro oblast Děčín I i IV,
- a každá další hodina ... 10,- Kč pro oblast Děčín I, 15,- Kč pro oblast Děčín IV,
- noční sazba (18:00 – 20:00) ... 2,- Kč pro oblast Děčín I i IV,
- od soboty 14,00 hodin do pondělí 6,00 hodin je stání bezplatné.

Při místních šetřeních byly rozpoznány následující ceníky zveřejněné na sloupkách parkovacích automatů:

#### Děčín I

30 min 5Kč, 1.hodina 10Kč, 2.hodina 20Kč, každá další 15Kč

#### Děčín IV

30 min 5Kč, 1.hodina 10Kč, 2.hodina 25Kč, každá další 15Kč

Držitelem parkovací karty může být osoba s bydlištěm ve vymezeném úseku trvale zde hlášena k pobytu, která je držitelem nebo z důvodů zvláštního zřetele hodných uživatelem silničního motorového vozidla, dále pak osoba s bydlištěm ve vymezeném úseku trvale zde hlášena k pobytu, která užívá na základě smlouvy služební silniční motorové vozidlo k soukromým účelům. Držitelem parkovací karty se může stát také právnická nebo fyzická osoba - podnikatel, pokud má ve vymezeném úseku sídlo provozovny, místo podnikání nebo místo výkonu činnosti, jakož i zaměstnanci takové osoby, a také kterákoliv fyzická či právnická osoba, která požádá o vydání karty.



Parkovací karty pro placené stání na pozemních komunikacích jsou vydávány na služebně Městské Policie v Děčíně IV po splnění níže uvedených podmínek a zaplacení částky sjednané podle tarifních předpisů:

- pro obyvatele s trvalým bydlištěm v místě ZPS je cena parkovací karty 900,- Kč na jeden rok (trvalý pobyt musí žadatel doložit OP nebo nájemní smlouvou),
- pro právnickou či fyzickou osobu zde podnikající či která zde má sídlo provozovny 1.500,- Kč na jeden rok,
- pro ostatní, kdo požádá o vydání karty 3.000,- Kč na jeden rok,
- provozovatel je oprávněn ve výjimečných případech vydat parkovací kartu bezplatně, a to výhradně na základě písemné žádosti schválené městskou radou,
- ke zhotovení parkovací karty je potřeba předložit platný OP a OTP od vozidla, u zaměstnanců doklad o zaměstnání (pracovní smlouva).

Každé osobě splňující podmínky je vydána jedna parkovací karta vázaná ke konkrétnímu silničnímu motorovému vozidlu. Vydání dalších parkovacích karet je možné v případě dostatečné kapacity míst k stání ve vymezeném úseku.

Parkovací karta je vydávána vždy na jeden kalendářní rok. V případě vydání parkovací karty v průběhu kalendářního roku, jakož i v případě vrácení parkovací karty v průběhu kalendářního roku, se roční sazba snižuje o poměrnou část z roční sazby, odpovídající počtu celých měsíců, po které není užívána.

Provozovatelem parkovacího systému je Město Děčín. Dodržování podmínek stanovených vyhláškou a nařízeními kontrolují Policie ČR, Městská Policie Děčín a osoby pověřené Městským úřadem Děčín.

## 2.3 Metodika průzkumů center

Než byly provedeny samotné průzkumy, bylo nutné nejprve pasportizovat oblast centra – obou dvou částí.

### 2.3.1 Pasportizace center

Při pasportizaci bylo zjišťováno:

- počty parkovacích stání v jednotlivých lokalitách (po ulicích nebo funkčních blokách) + způsob parkování (podélné, šikmé, kolmé)
- stávající svislé dopravní značení (dle vyhlášky č. 30/2001 Sb.), týkající se parkování
- oblasti placeného stání
- umístění a počty parkovacích automatů
- vyhrazená stání
- křižovatky řízené pomocí SSZ

Po zpracování pasportů bylo přistoupeno k navržení funkčních bloků, stěžejních pro provádění průzkumů. Tyto bloky dělí lokalitu na menší části, mající podobný charakter a jejichž rozsah odpovídá maximální docházkové vzdálenosti 2,5 minuty. Při volbě rozsahu jednotlivých bloků bylo také přihlášeno k zajištění určité jednotnosti účelu odstavení vozidel pro každý blok.

### 2.3.2 Průzkumy

Proběhly v termínech:

Děčín I : 26.5. a 29.5.2008

Podmokly: 2.6. a 5.6.2008

Tyto termíny byly vybrány pro co nejlepší zmapování poptávky po parkovacích stáních. V každé oblasti vždy pondělí a čtvrtek jednoho týdne. Tím bylo zajištěno, že získaná data budou obsahovat vlivy týdenní variace dopravy i změnu poptávky po parkování v důsledku úředních hodin institucí na území města. Každý ze čtyř průzkumů v centru probíhal od 7:00 do 19:00 a zajišťovali ho proškolení pracovníci firmy ELTODO EG, a.s., dále jen sčítači. Sčítači obcházeli po přidělené trase a zaznamenávali data o dopravě v klidu. Trasy a počty sčítačů byly v každé oblasti optimalizovány pro interval jedné hodiny.

Sbíraná data:

- posledních pět znaků RZ (SPZ) každého vozidla zaparkovaného na trase sčítače
- typ jeho parkování (podélné, kolmé, šikmé, ohrazená plocha)
- parkování v rozporu s platnými předpisy (vyjma nedodržení minimální průjezdné šířky komunikace)

Na každý denní průzkum navazoval noční průzkum, který probíhal od 20:00 do 24:00. Sčítači obešli celou oblast a opět zaznamenali posledních 5 znaků RZ (SPZ) všech parkujících vozidel.

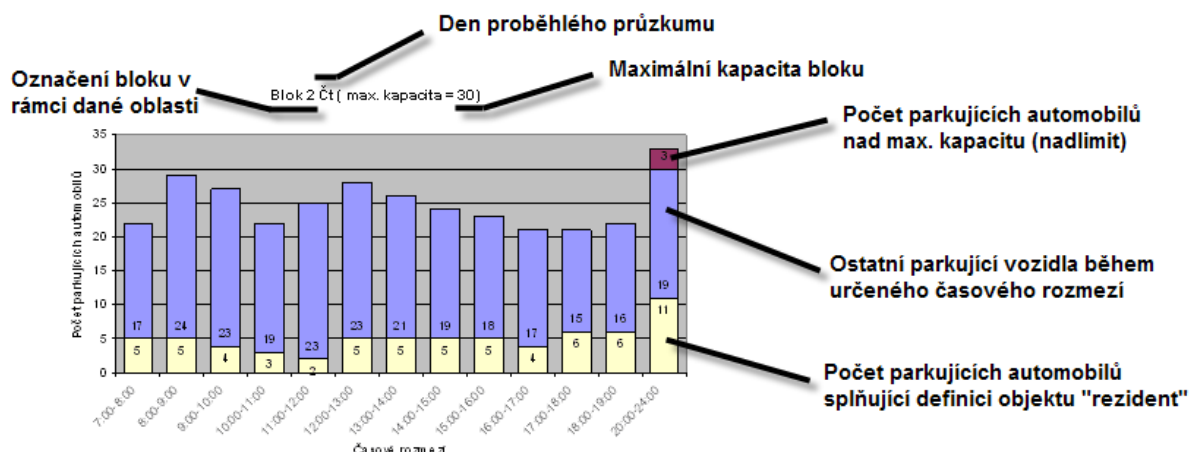
### 2.3.3 Zpracování dat z průzkumů

Pro zpracování dat z proběhlých průzkumů (viz. výše) byl použit tabulkový procesor (Microsoft Excel), kde pomocí maker probíhalo zpracování jednotlivých bloků dle níže popsaných zákonitostí a pravidel. Výstupy jsou v přílohách 2A\_\*

Pro potřeby zpracování dat bylo nutné zavést definice objektu s názvem „rezident“:

Objekt „rezident“ je pro potřeby průzkumů dopravy v klidu ve městě Děčíně uvažován jako takové vozidlo, jehož posledních pět znaků registrační značky (SPZ) se nachází v soupisu průzkumu v části od 20:00 do 24:00 a to po oba dny průzkumu, nebo se nachází bez výjimky v celém časovém rozmezí od 7:00 do 24:00 alespoň jeden den průzkumu.

Tyto objekty dle výše popsané definice jsou v přílohách grafických a tabulkových výstupů značeny žlutou barvou. Modrou barvou jsou značeny objekty (vozidla), která nesplňují definici objektu „rezident“. Při překročení kapacity vzešlé z pasportizace parkovacích míst jsou tyto nadlimitní objekty (vozidla) značeny barvou červenou.



V přílohách tabulkových a grafických výstupů je dále pro každý zpracovávaný blok v dané oblasti uvedena přehledová tabulka, jejíž popis je uveden na následujícím obrázku. Jednotlivé popisy průměrovaných veličin jsou popsány dále v textu.

**Označení oblasti**

**Označení bloku v rámci dané oblasti**

**Maximální kapacita bloku**

**Počty vozidel dle typu stání:**

**P - podélné**  
**S - šikmé**  
**K - kolmé**  
**VRsP - v rozporu s platnými předpisy**

**Upřesňující informace daného bloku**

**ve formátu: Po/Čt**

1 D	Blok 2		30
Průměrná doba stání	173 [min]		
Průměrná obsazenost (Den)	87 [%]		
Průměrná obsazenost (Noc)	103 [%]		
Stání	P	S	K VRsP
Počet	135/98	0/2	0/0 0/0
Popis: ul. Čsl. armády (úsek mezi ul. Dobrovského a ul. 28. října)			

Průměrná doba stání:

→ vyjadřuje podíl celkové doby stání během proběhlých průzkumů na celkovém počtu všech vozidel zahrnutých do průzkumu. [min]

Průměrná obsazenost (Den):

→ vyjadřuje podíl všech vozidel parkujících v daném bloku v denních hodinách (7:00 - 19:00) v sumaci za oba dny průzkumu na kapacitě zkoumaného bloku vynásobené počtem časových úseků v sumaci za oba dny průzkumu. [%]



Průměrná obsazenost (Noc):

- vyjadřuje podíl všech vozidel parkujících v daném bloku v nočních hodinách (20:00 - 24:00) v sumaci za oba dny průzkumu na kapacitě zkoumaného bloku vynásobené počtem časových úseků v sumaci za oba dny průzkumu. [%]

Pro názornost je u každého zkoumaného bloku uveden graf obrátkovosti, který ukazuje počty vozidel se stejnou dobou stání (klasifikováno po jednotlivých hodinách). Tento graf zobrazuje výsledky za oba dny průzkumu dohromady bez rozdílu nočních a denních režimů parkování.

## 2.4 1D\_Děčín

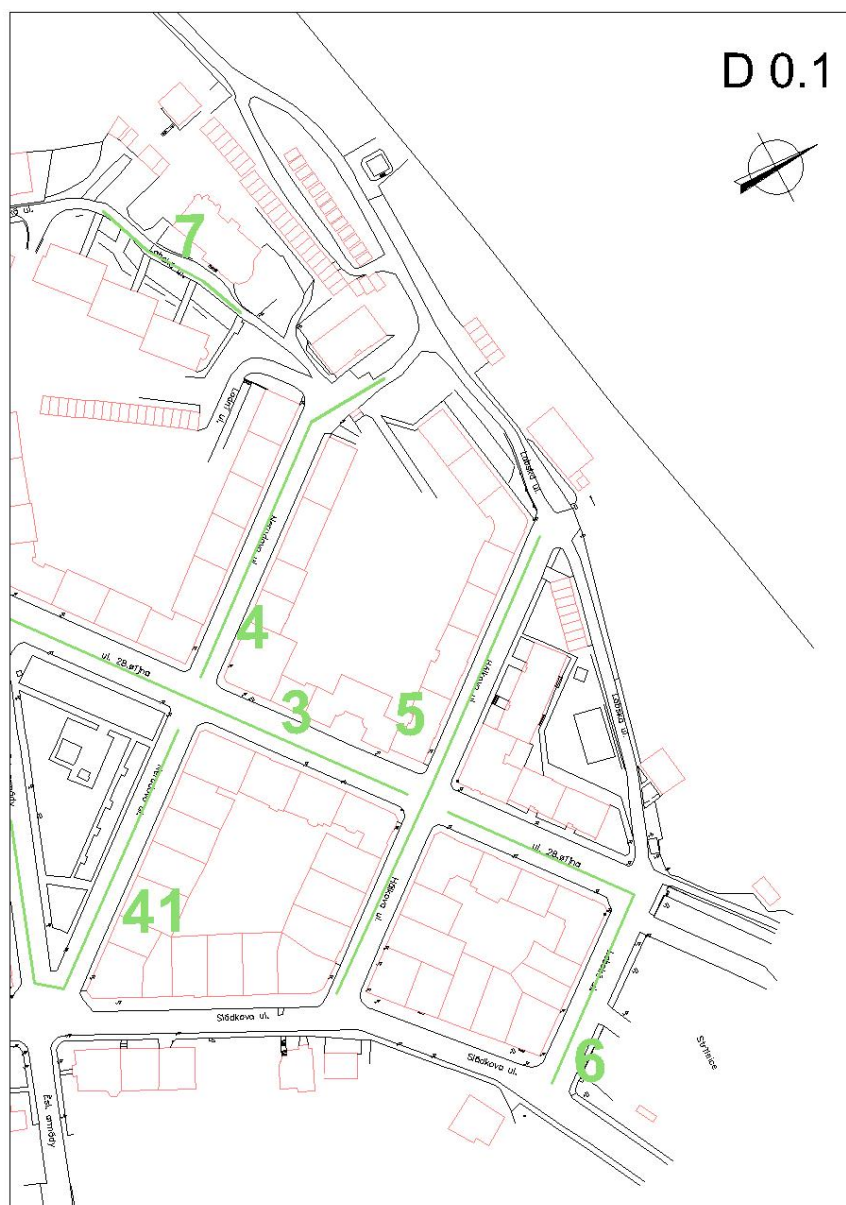
### 2.4.1 Popis řešené oblasti

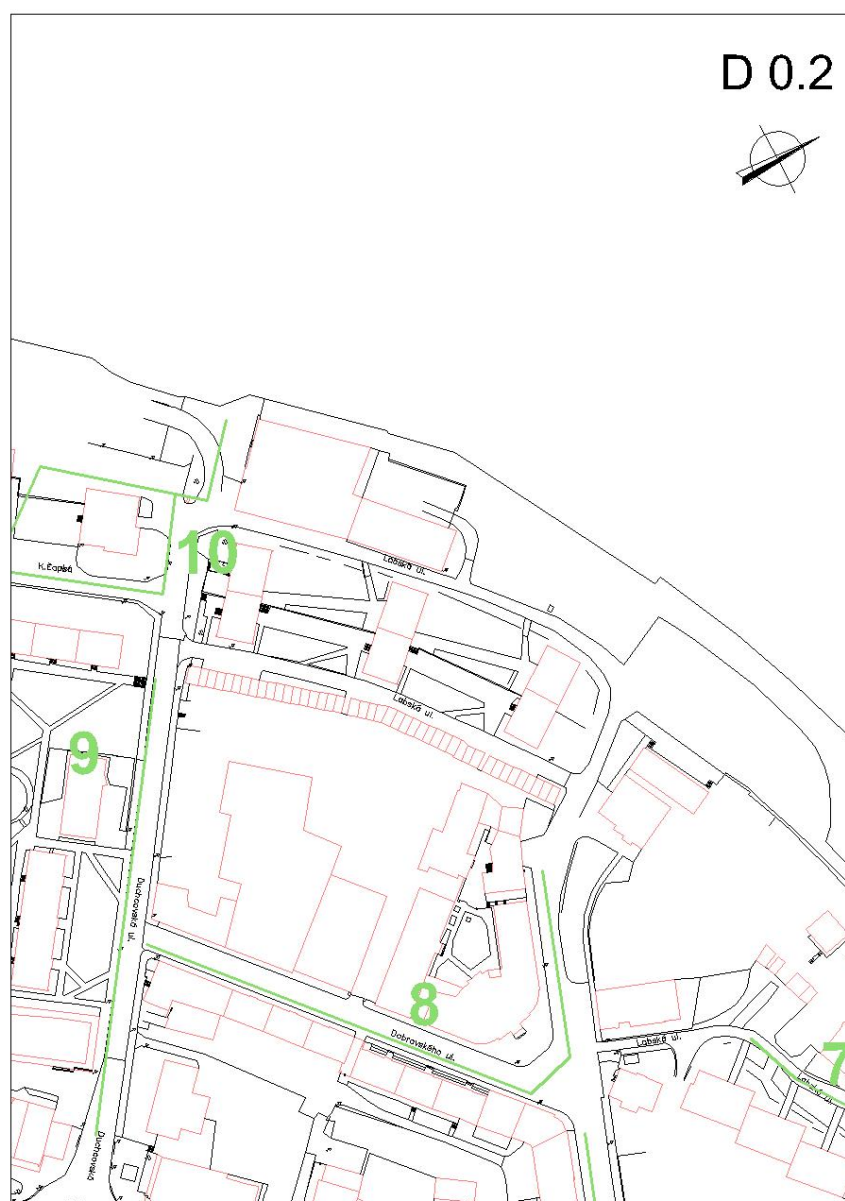
Centrum je ze severu a západu ohraničeno tokem Labe, z jihu tokem Ploučnice a z východu železniční tratí 073 mezi stanicemi Děčín východ a Prostřední Žleb.

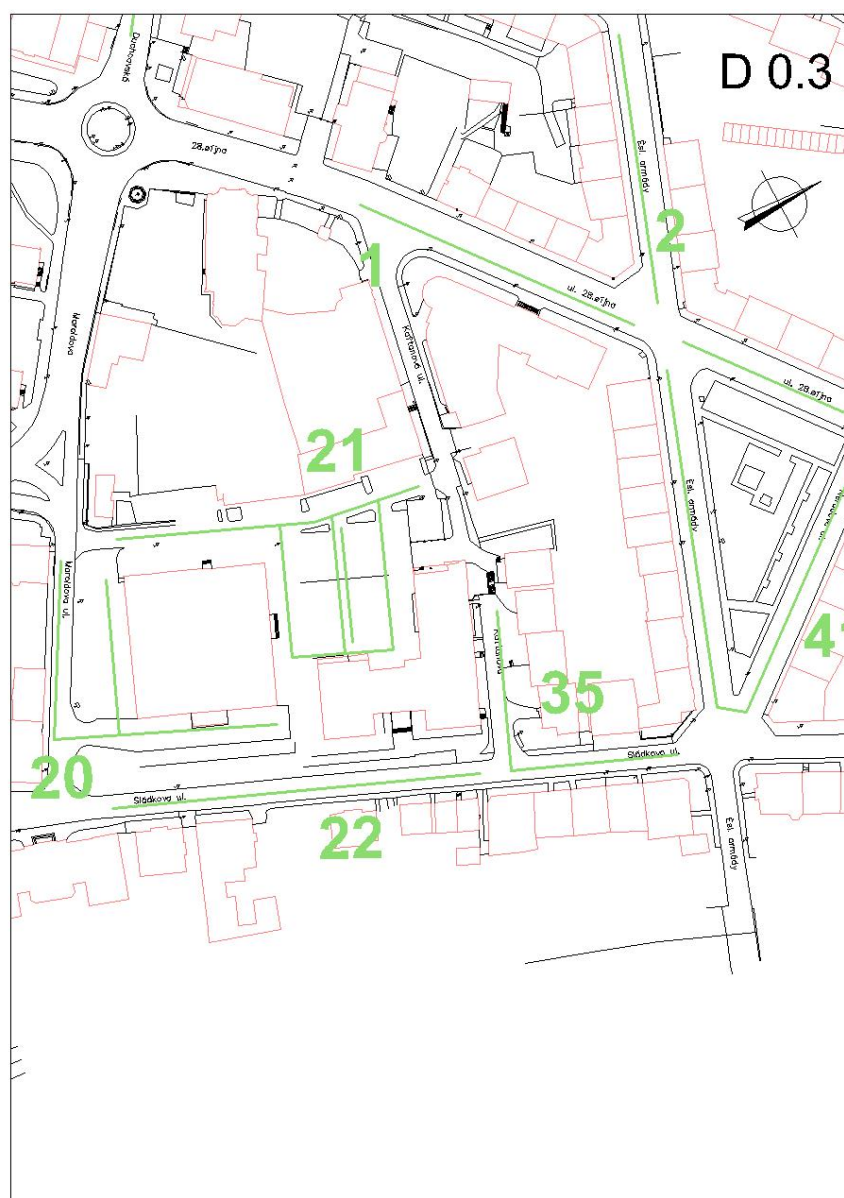
Nachází se zde celkem 2 572 bytů, z toho je 2 435 trvale obydlených. Trvalý pobyt zde má hlášeno 5510 obyvatel.

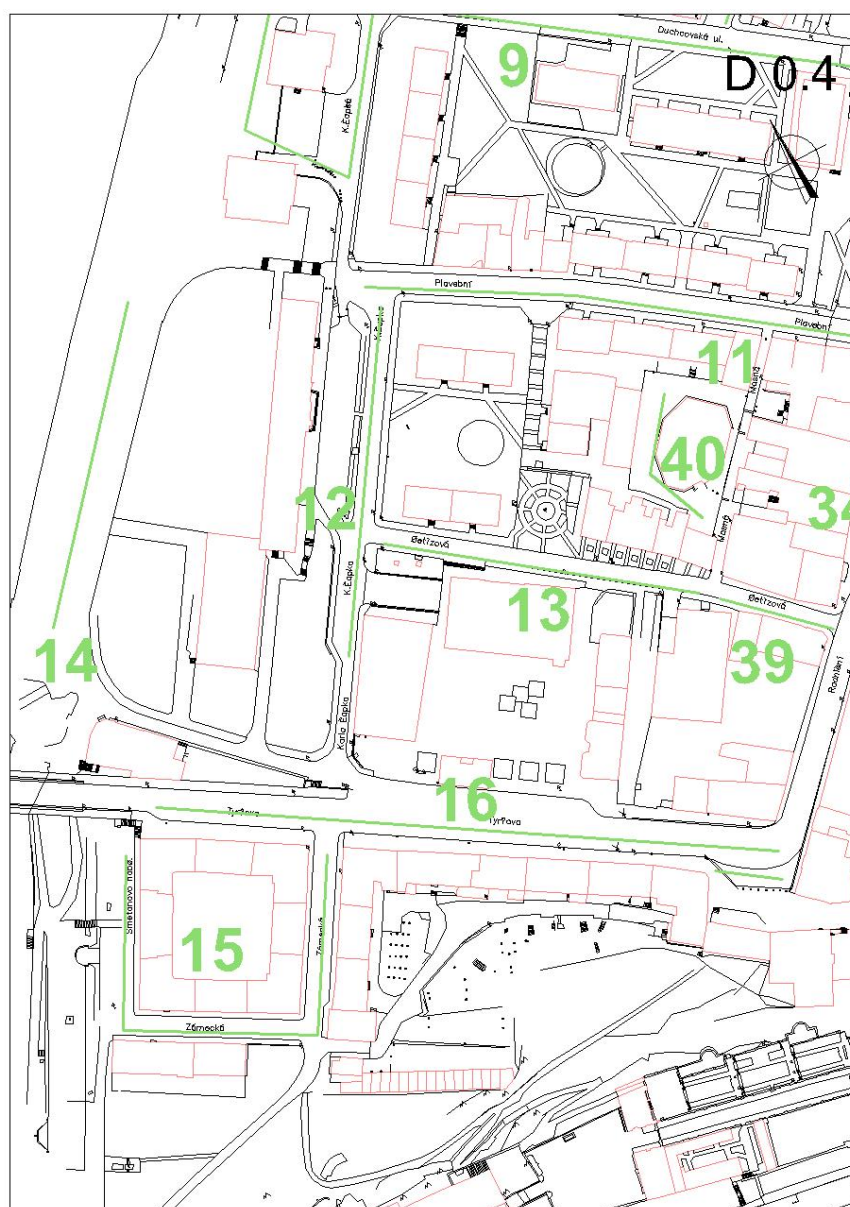
V oblasti je instalováno celkem 7 parkovacích automatů.

Následující mapa zobrazuje značení bloků, do kterých je celá oblast rozdělena. Jedná se o klad listů z mapy D 0.1 – D 0.9.

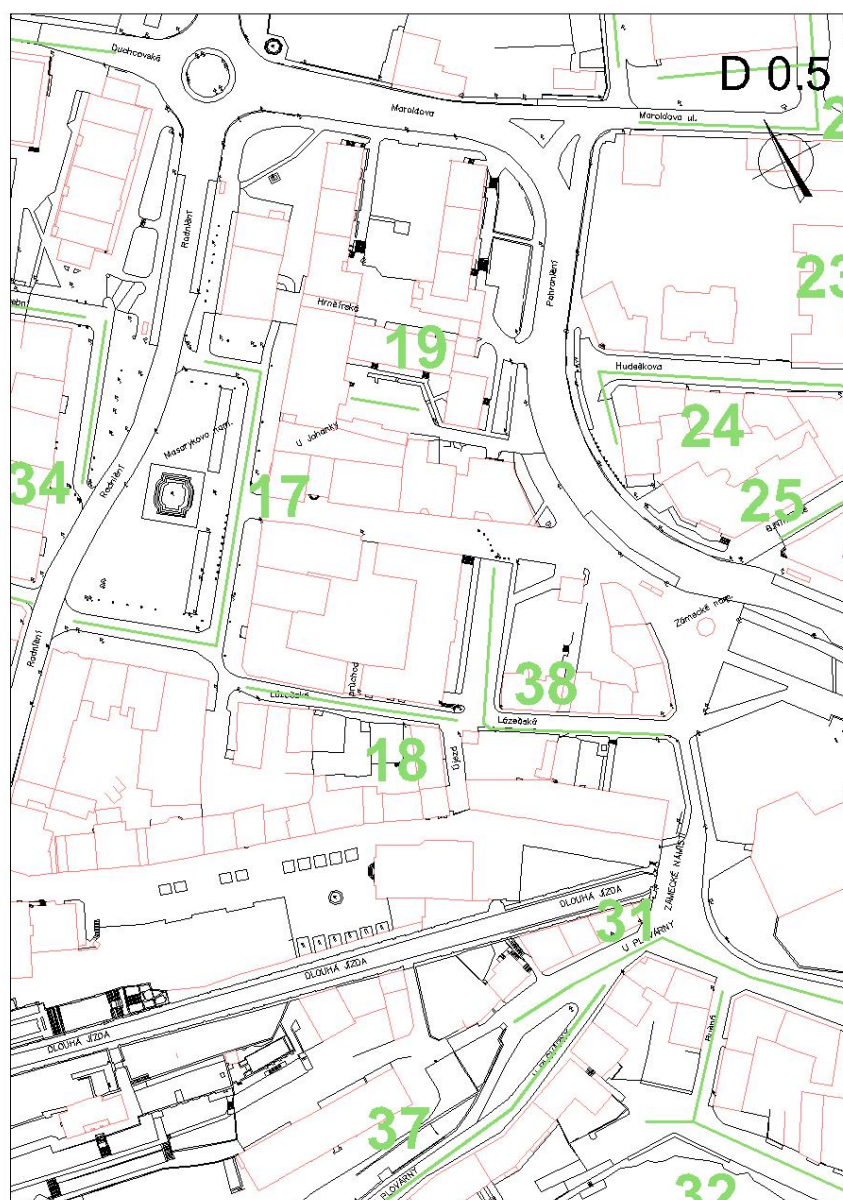


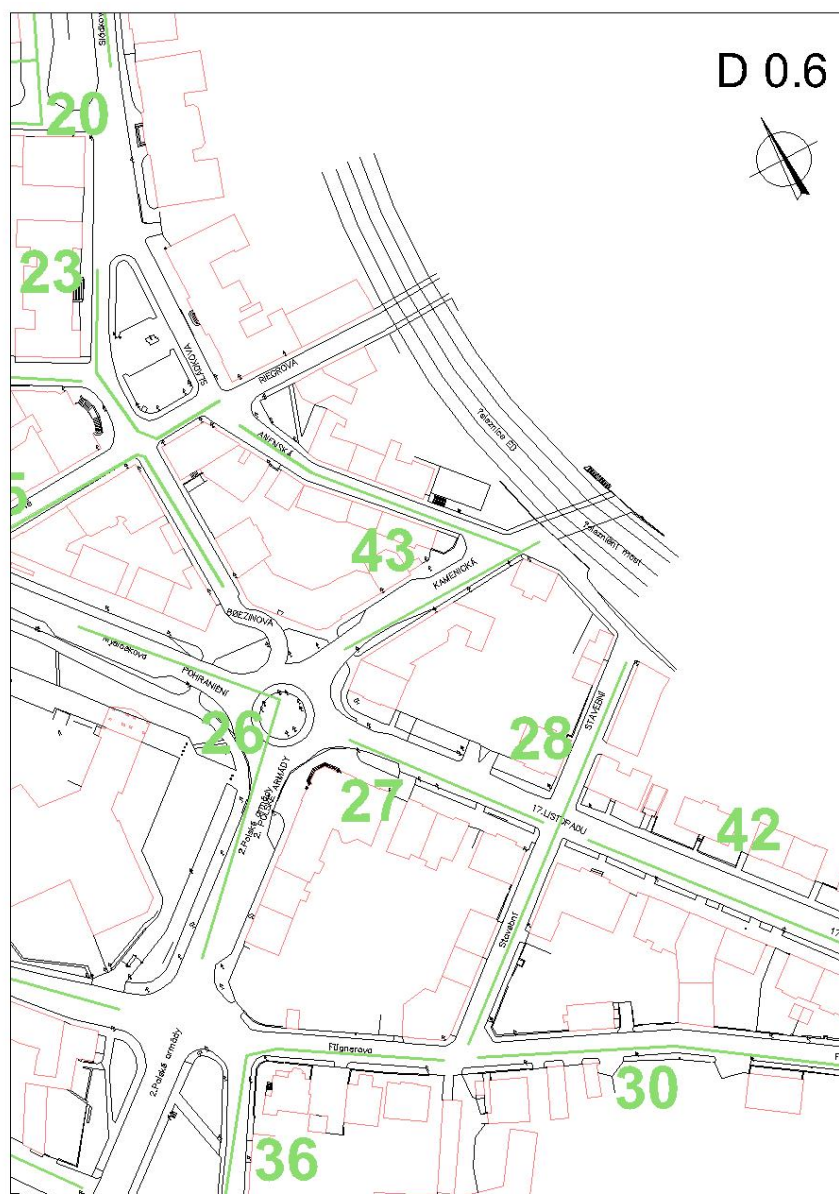


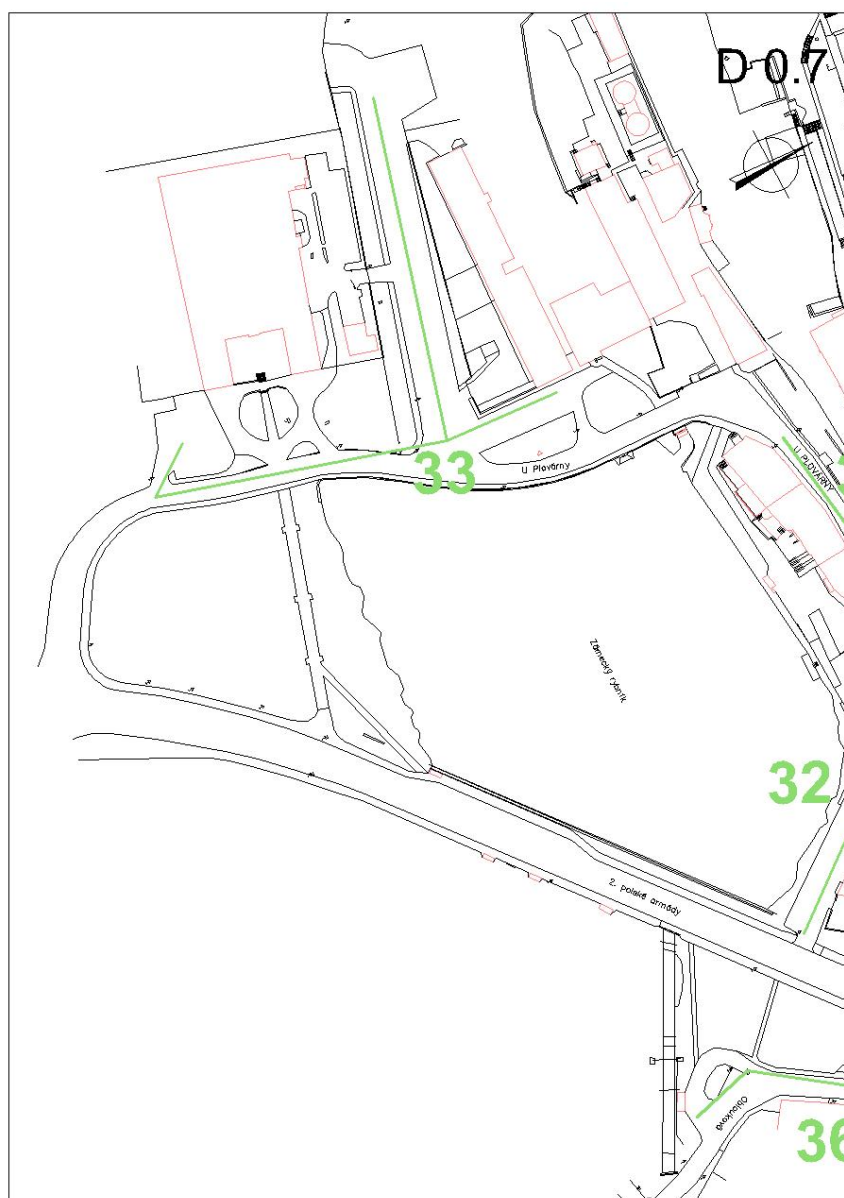


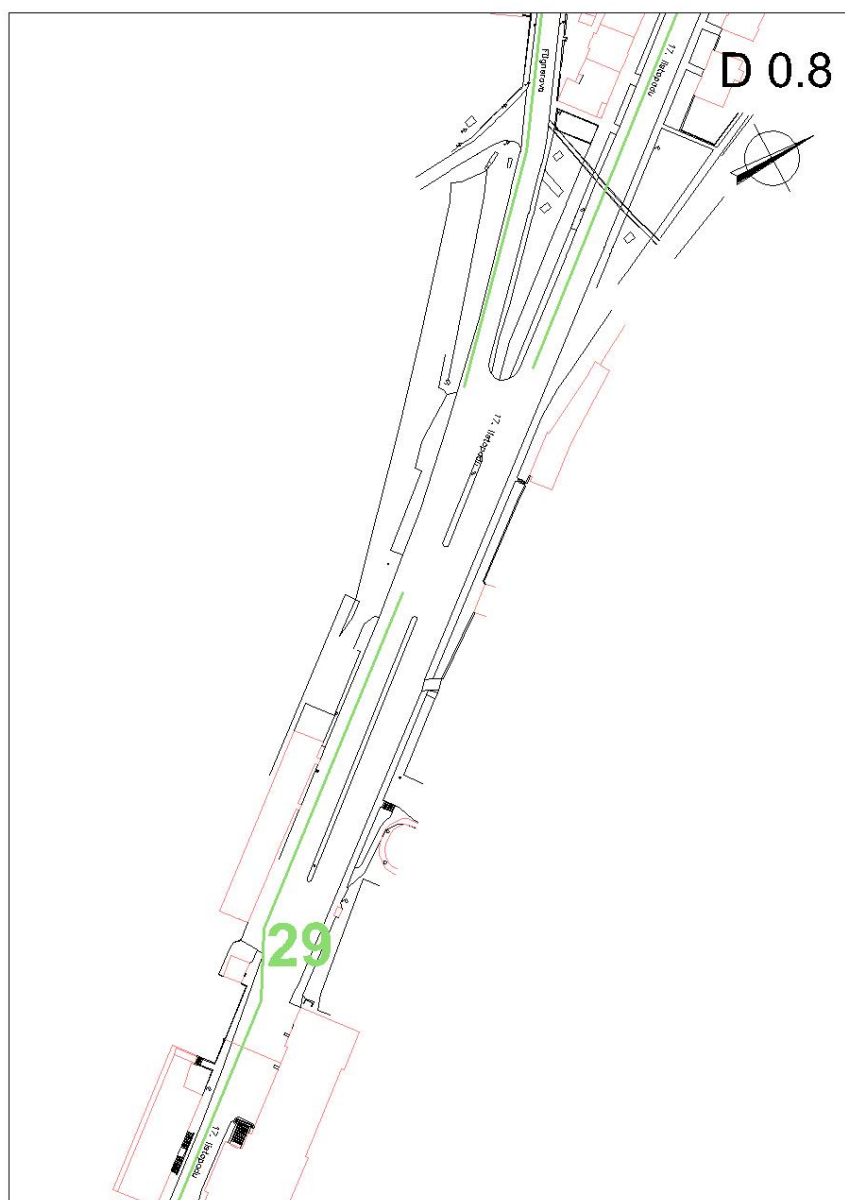


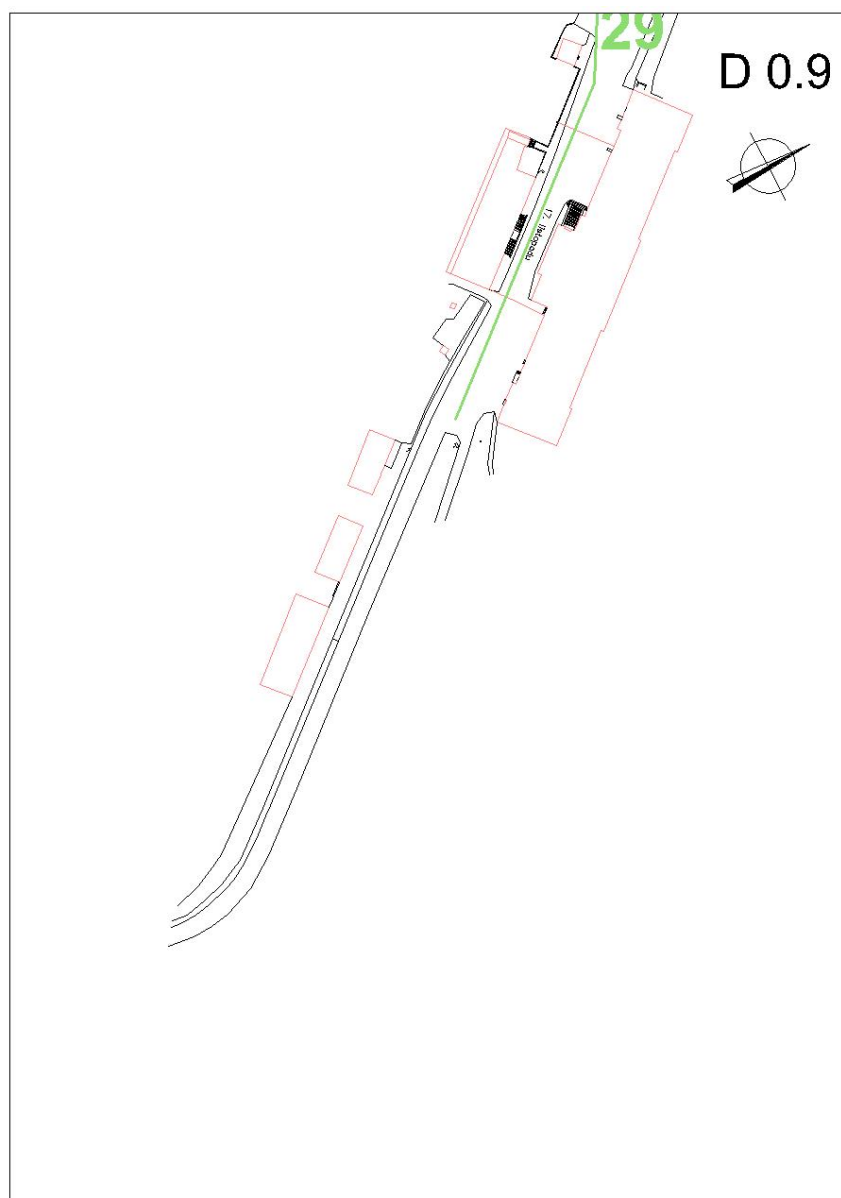












### 2.4.2 Analýza současného stavu v Děčíně I

Současná legislativní úprava je tvořena v souladu se zákonem č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů. Detaily úprav některých pasáží vyhlášky a aktuálních nařízení města řeší jiné kapitoly této dokumentace.

Na základě provedených průzkumů parkování v oblasti Děčín I, které zahrnovaly širší území i mimo současnou ZPS, řešitel dospěl k závěru, že rozsah a nastavení ZPS jsou v současném stavu nesystémové. Průzkumy dokládají vysokou obrátkovost nerezidentských stání za hranicemi stávající ZPS.

## 2.4.3 Návrhy optimalizace zóny v centru – Děčín I

### Zpoplatněná oblast města – Děčín I

Na základě provedených průzkumů parkování v oblasti Děčín I, která zahrnovala širší území i mimo současnou ZPS, doporučuje řešitel studie rozšíření stávající zpoplatněné oblasti k 8/2008. Toto řešení se doporučuje z následujících důvodů:

1. Za hranicemi ZPS byl zjištěn vysoký podíl nerezidentských vozidel s relativně vysokou obrátkovostí během dne;
2. Průzkum prokázal fakt, že oblasti zpoplatnění nejsou optimálně nastaveny a velká část vozidel parkuje za hranicemi ZPS, která je umístěna tak, že umožňuje dosažení centra z nezpoptatněné části krátkou docházkovou vzdáleností;
3. Neoptimálně řešené zpoplatnění oblasti má za následek poměrně vysoké zatížení oblastí parkujícími vozidly vně zpoplatněných zón, což může způsobovat komplikace rezidentskému parkování, složkám IZS, zásobování i dopravě v pohybu.

Z výše uvedených důvodů doporučuje řešitel významné rozšíření zóny zpoplatnění do dalších částí centrální oblasti města. Mapa s doporučeným rozšířením zóny je znázorněna v příloze 2F\_1D.

Vzhledem k možnosti parkování většího počtu vozidel v lokalitách Labská a u sportovního klubu Děčín doporučuje řešitel zřízení hlídaných placených kapacitních stání s možností dlouhodobějšího parkování. Přínosem bude zvýšení bezpečnosti parkujících vozidel na takto zabezpečených plochách a maximálně efektivní výběr poplatků za parkování. Zároveň budou tyto plochy motivovat finančně i kvalitativně uživatele vozidel k parkování na okrajích centra a předpokládá se tak alespoň částečné snížení zatížení v centrální části města. Z hlediska technologie doporučuje řešitel automatický bezobslužný závorový systém s automatickou pokladnou pro akceptaci bankovek i platebních karet, detailní specifikace je uvedena v kapitole technologie zpoplatnění.

Dopravní řešení celé navrhované oblasti, změny organizace parkování, úpravy dopravního značení, jsou uvedeny v příloze 2F\_1D.

Z hlediska dopravního značení zóny zpoplatnění si realizace rozšíření zóny vyžádá posunutí stávajícího dopravního značení v podobě úpravy hranic zpoplatněné oblasti a instalaci nových parkovacích automatů.



Řešitel doporučuje na základě optimalizace počtů parkovacích automatů instalaci dalších celkem 24 nových zařízení, technická specifikace je předmětem dalších kapitol.

Celkový počet automatů v nové zóně dosáhne celkem 31.

#### **2.4.4 Návrh zkapacitnění parkovacích ploch v Děčíně I**

Následující kapitola poskytuje popis k navrženým rozšířením parkovacích stání v oblasti Podmokel. Přesné polohy návrhů, organizace dopravy a širší okolí je zobrazeno v příloze 2F\_1D.

##### **D1**

Parkování je navrženo v ulici 28. Října, jako šikmé pod úhlem 75°. Návrh předpokládá vybudování 11 nových parkovacích míst při zachování odstupů od křižovatky, přechodu, a zachování rozhledových poměrů. Pro realizaci je nutné vysunutí chodníku o 5,5 m po obou stranách celku navržených parkovacích míst. Na jižním kraji vedle kruhového objezdu se toto vysunutí použije i pro zkrácení přechodu pro chodce, čímž se zvýší jejich bezpečnost v bezprostřední blízkosti kruhové křižovatky.

Finanční náročnost je přiměřená počtu získaných parkovacích míst.

S realizací návrhu parkovacích stání bude dotčena parcela číslo 2872 ve vlastnictví Statutárního města Děčín

##### **D2**

Parkování je navrženo v ulici 28. Října, mezi křižovakou s ulicí Kaštanovou a Čsl. Armády, jako podélné stání. Návrh předpokládá 16 nových parkovacích míst při zachování odstupů od křižovatky, přechodu, a zachování rozhledových poměrů. Pro realizaci je nutné vysunutí chodníku o 2 m u křižovatky s ulicí Čsl. Armády a v místě přechodu pro chodce vedle křižovatky s ulicí Kaštanovou. Jedná se hlavně o zklidnění oblasti a realizaci architektonického prvku v podobě parkovacího zálivu naproti budově Magistrátu města Děčín.

S realizací návrhu parkovacích stání bude dotčena parcela číslo 2872 ve vlastnictví Statutárního města Děčín

### D3

Parkování je navrženo v ulici 28. Října, mezi křižovatkou s ulicí Kaštanovou a Čsl. Armády, na straně Magistrátu města Děčín, jako šikmé stání pod úhlem 75°. Návrh předpokládá 24 nových parkovacích míst při zachování odstupů od křižovatky, přechodu, a zachování rozhledových poměrů. Pro realizaci je nutné vysunutí chodníku o 5,5 m u křižovatky s ulicí Čsl. Armády a u křižovatky s ulicí Kaštanovou. Realizací vznikne 12 nových parkovacích míst na této straně ulice

Finanční náročnost je přiměřená počtu získaných parkovacích míst.

S realizací návrhu parkovacích stání bude dotčena parcela číslo 2872 ve vlastnictví Statutárního města Děčín

### D4

Parkování je navrženo v ulici Čsl. armády, od křižovatky s ulicí Dobrovského po křižovatku s ulicí 28. Října. Řešitel navrhuje tento úsek ulice zjednosměrnit ve směru k ulici 28. Října. Díky tomu mohou být na jedné straně ulice navržena šikmá parkovací stání. Návrh počítá s podélnými místy po pravé straně a šikmými pod úhlem 75° po straně levé. jako šikmé stání pod úhlem 75°. Návrh předpokládá 54 nových parkovacích míst při zachování odstupů od křižovatky, přechodu, a zachování rozhledových poměrů. Pro realizaci je nutné vysunutí chodníku o 5,5 m u křižovatky s ulicí 28. října z levé strany a o 2m z pravé strany. Realizací vznikne 54 parkovacích míst místo stávajících 32.

Finanční náročnost je přiměřená počtu získaných parkovacích míst.

S realizací návrhu parkovacích stání bude dotčena parcela číslo 2882 ve vlastnictví Statutárního města Děčín.

### D5

Parkování je navrženo v ulici 28. Října, mezi křižovatkou s ulicí Čsl. Armády a křižovatkou s ulicí Nerudovou. Návrh počítá s podélným stáním ve směru od centra a se šikmým stáním pod úhlem 75° ve směru do centra. Návrh předpokládá 33 nových parkovacích míst při zachování odstupů od křižovatky, přechodu, a zachování rozhledových poměrů. Pro realizaci je nutné vysunutí chodníku o 5,5 m ve směru do centra u křižovatky s ulicí Čsl. Armády a u křižovatky s ulicí Nerudovou. Vysunutí o 2 m je nutné ve směru u křižovatky s Čsl. Armády

ve směru od centra.. Realizací vznikne 33 nových parkovacích míst na obou stranách ulice. Současný stav je 20 míst.

Finanční náročnost je přiměřená počtu získaných parkovacích míst.

S realizací návrhu parkovacích stání bude dotčena parcela číslo 2872 ve vlastnictví Statutárního města Děčín

## D6

Parkování je navrženo v ulici 28. Října, mezi křižovatkou s ulicí Nerudovou a křižovatkou s ulicí Hálkovou. Návrh počítá s podélným stáním ve směru od centra a se šikmým stáním pod úhlem 75° ve směru do centra. Návrh předpokládá 35 nových parkovacích míst při zachování odstupů od křižovatky, přechodu, a zachování rozhledových poměrů. Pro realizaci je nutné vysunutí chodníku o 5,5 m ve směru do centra u křižovatky s ulicí Čsl. Armády a u křižovatky s ulicí Hálkovou. Vysunutí o 2 m je nutné ve směru u křižovatky s Nerudovou ulicí ve směru od centra.. Realizací vznikne 35 nových parkovacích míst na obou stranách ulice. Současný stav je 22 míst.

Finanční náročnost je přiměřená počtu získaných parkovacích míst.

S realizací návrhu parkovacích stání bude dotčena parcela číslo 2872 ve vlastnictví Statutárního města Děčín

## D7

Oblast vhodná pro stavbu montovaného garážového domu. Realizací stavby by reagovala na poptávku místních obyvatel po garážovém stání, kterou řešitel v oblasti zaznamenal. Jedná se o areál bývalé DESTY, dnes v majetku SILISAN, spol. sro. , Ústecká 464/93, Děčín, Děčín V-Rozbělesy, 405 02.

Rozšíření počtu parkovacích míst v ulici 28. Října díky prostřídání šikmých a podélných parkovacích zkracuje vzdálenost rozhledu řidičů a i zúžení prostoru funguje jako psychologická brzda. Kompletní realizace by neměla za výsledek pouze navýšení parkovacích kapacit, ale i významné zklidnění dopravy v této části města.

## **2.5 Děčín IV - Podmokly**

### **2.5.1 Popis řešené oblasti**

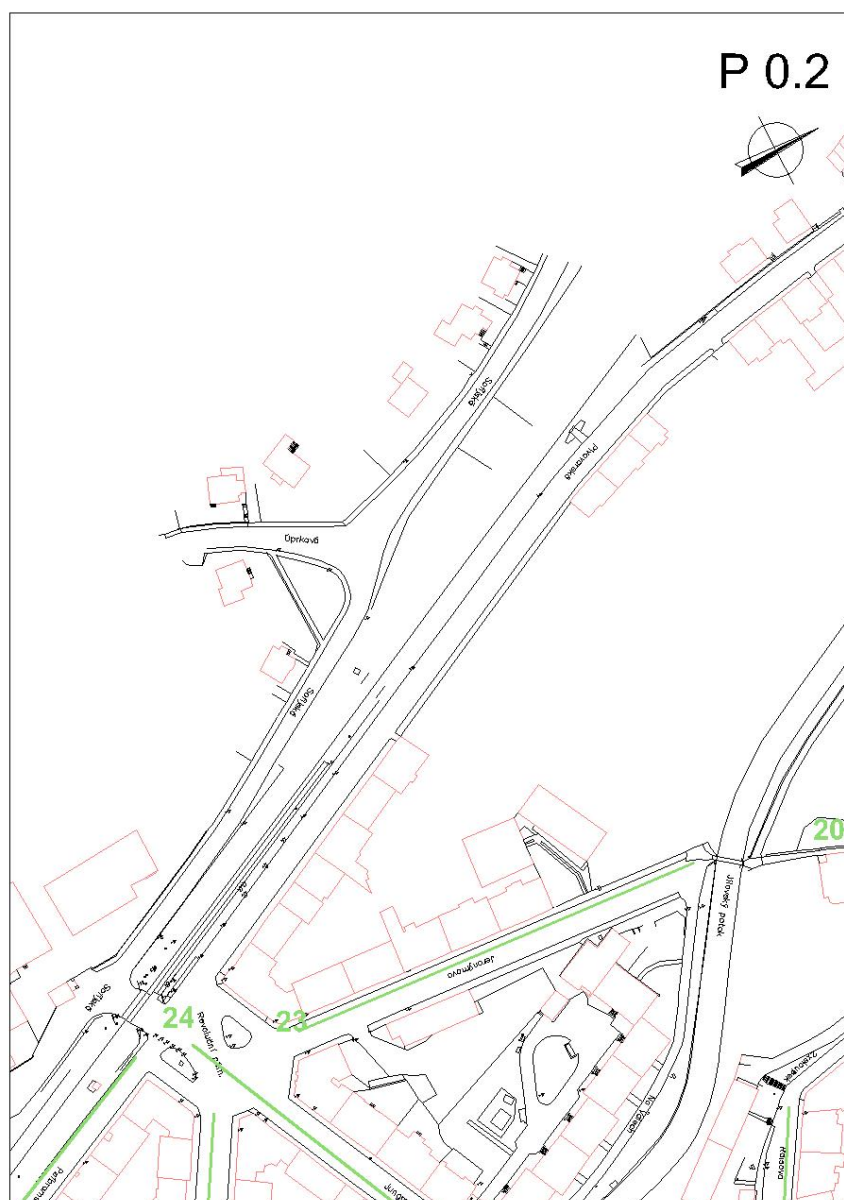
Centrum je ze severu ohraničeno masivem Pastýřské stěny, z východu tokem Jílovského potoka a z jihu a západu železniční tratí 098 a tratí 132.

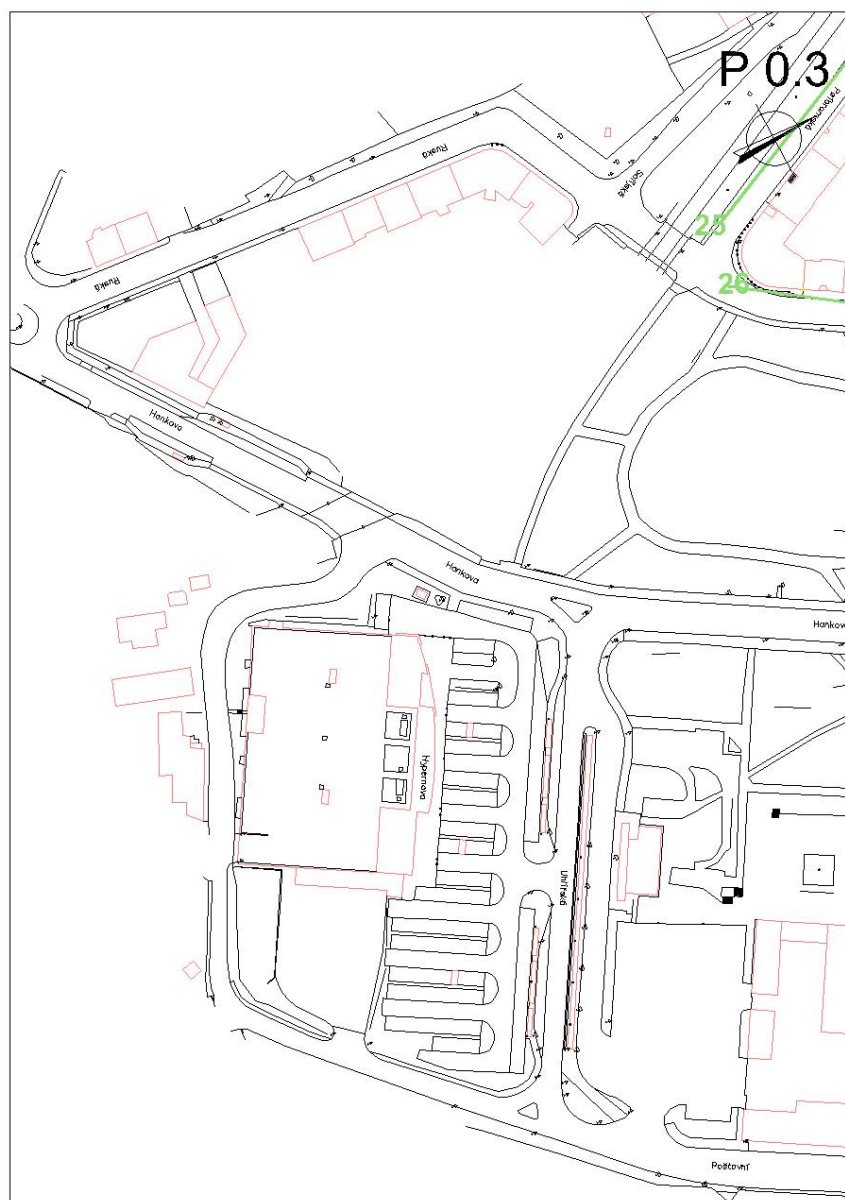
Nachází se zde celkem 2 423 bytů, z toho je 2 278 trvale obydlených. Trvalý pobyt zde má hlášeno 5669 obyvatel.

V oblasti je instalováno celkem 18 parkovacích automatů.

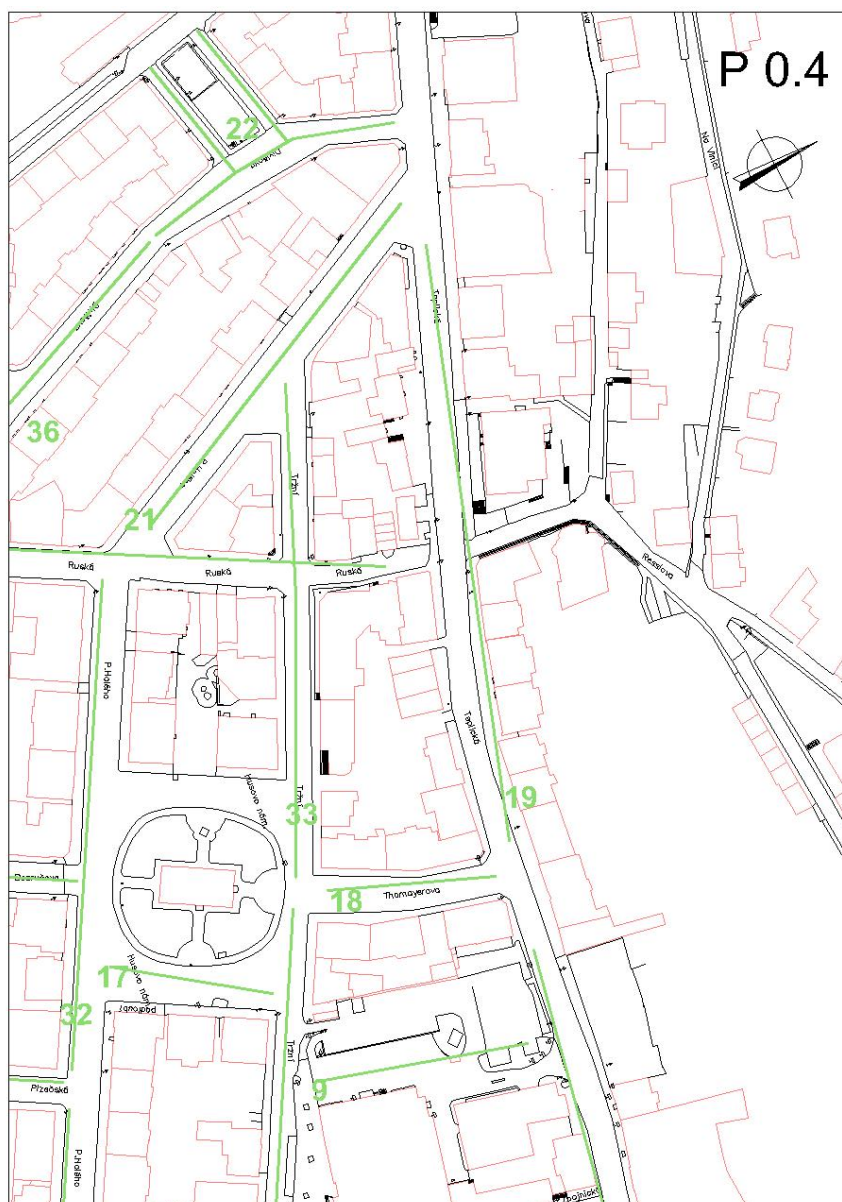
Následující mapa zobrazuje značení bloků, do kterých je celá oblast rozdělena. Mapy jsou kladeny v listech P 0.1 – P.0.8.









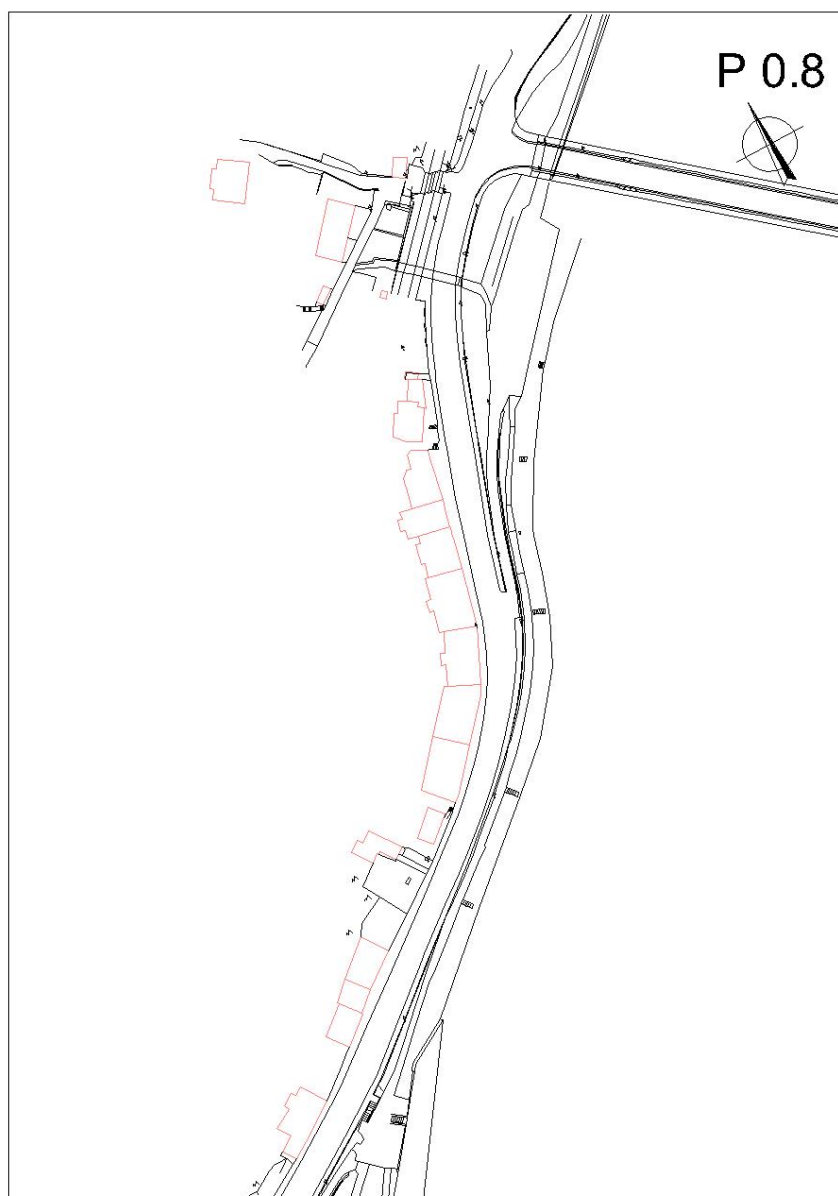












### 2.5.2 Analýza současného stavu v Podmoklech

Současná legislativní úprava je tvořena v souladu se zákonem č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů. Detaily úprav některých pasáží vyhlášky a aktuálních nařízení města řeší jiné kapitoly této dokumentace.

Na základě provedených průzkumů parkování v oblasti Děčín I, které zahrnovaly širší území i mimo současnou ZPS, řešitel dospěl k závěru, že rozsah a nastavení ZPS jsou

v současném stavu nesystémové. Průzkumy dokládají vysokou obrátkovost nerezidentských stání za hranicemi stávající ZPS

### 2.5.3 Návrhy optimalizace zóny v Podmoklech

Současná legislativní úprava je tvořena v souladu se zákonem č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů. Detaily úprav některých pasáží vyhlášky a aktuálních nařízení města řeší kapitoly této části dokumentace.

#### Zpoplatněná oblast města – Děčín IV, Podmokly

Současná zpoplatněná oblast zahrnuje nejvytíženější části centra Děčína IV, avšak z důvodů vysokého kapacitního vytížení a obrátkovosti vozidel parkujících vně zpoplatněné oblasti s krátkou docházkovou vzdáleností do centra, která využívají parkování vně ZPS, doporučuje optimalizaci zóny jejím rozšířením na pozemní komunikace znázorněné na mapě v příloze 2F\_2P této dokumentace.

Toto rozšíření si vyžádá změny dopravního značení v podobě úpravy hranic zpoplatněné oblasti a instalaci nových parkovacích automatů (příloha 2F\_2P).

Řešitel doporučuje na základě optimalizace počtů parkovacích automatů instalaci dalších celkem 21 nových zařízení, technická specifikace je předmětem dalších kapitol.

Celkový počet automatů v nové zóně dosáhne celkem 39.

V oblasti u nádraží ČD převažuje dlouhodobé parkování, které je způsobené zejména vozidly cestujících ČD. Z tohoto důvodu je navržen režim P+R užívaný ve větších městech se zvýhodněním cestujících veřejnou dopravou, kteří zde mají možnost odstavení vozidla pro účel přestupu na dráhu. V rámci tohoto řešení se doporučuje v ulici Práce instalace automatů umožňující čtení karet užívaných zákazníky ČD (v současné době se rozšiřuje řešení s čipovou kartou IN KARTA). Na základě tohoto řešení bude možné finančně zvýhodnit držitele těchto karet využívajících hromadné přepravy osob a nabídnout jim výhodnější tarif parkování (viz kapitola sazebníku). Pro řidiče bez IN KARTY zůstává tarif jako pro návštěvníky města.

Je nezbytné zmínit, že snížení výnosů ze systému ve prospěch ČD je nutné řešit vzájemnými dohodami mezi městem a ČD o kompenzacích. Toto je však již mimo předmět a rozsah této dokumentace.

#### **2.5.4 Návrh zkapacitnění parkovacích ploch v Podmoklech**

Následující kapitola poskytuje popis k navrženým rozšířením parkovacích stání v oblasti Podmokel. Přesné polohy návrhů, organizace dopravy a širší okolí je zobrazeno v příloze 2F\_2P.

##### **P1:**

Parkování je navrženo na východním konci ulice Teplická, u křižovatky s ulicí Zbrojnickou.. Jedná se v podstatě o organizaci stávajícího stavu. Je zde navrženo 10 parkovacích míst, která splňují normované podmínky pro jejich zřízení. Realizací této úpravy dojde ke zrušení současného stavu parkování, který ale může být více kapacitní.

Návrh uvažuje s realizací 10 kolmých parkovacích stání, k nimž by byl příjezd z ulice Zbrojnické. Místa jsou směřována kolmo k ulici Teplické, návrh počítá s jejich fyzickým oddělením od hlavního dopravního prostoru betonovými citybloky. Pro tuto úpravu jsou uvažované stavební úpravy ve zřízení chodníku podél domu na straně k ulici Teplické, instalace citybloků a zřízení ostrůvku, na kterém bude umístěn parkovací automat. Bude nutné vyměnit SDZ IP11b za IP11a. Návrh počítá i s jejím přemístěním.

S návrhem parkovacích stání bude dotčena parcela číslo 803/1 ve vlastnictví Statutárního města Děčín.

##### **P2:**

Parkování je navrženo po levé straně jednosměrné ulice Na Skřivance, za křižovatkou s ulicí Teplickou. Toto rozšíření parkovacích stání zahrnuje 8 parkovacích míst, z čehož nárůst jsou 4 místa. Pro realizaci je nutné přesunutí cca 25m obrubníku a doplnění živичného povrchu. Nová parkovací stánání doporučujeme označit SDZ IP11c na levé straně vozovky.

Pro zachování průjezdných šířek komunikací je nutné prodloužit jednosměrnost ulice Na Skřivance až k ulici Teplická.

Finanční náročnost tohoto opatření je přiměřená vůči zřízení normovaných parkovacích míst.

S návrhem parkovacích stání bude dotčena parcela číslo 806 ve vlastnictví Statutárního města Děčín.

### **P3**

Parkování je navrženo v ulici Čsl. Mládeže, pod tělesem železniční trati. Návrh počítá s vyznačením parkovacích stání pomocí VDZ, na jižním konci 2 podélných, dále 17 šikmých a 23 kolmých. Mezi šikmými a kolmými stáními je ponechán prostor pro PA, řešitel doporučuje pro zvýšení bezpečnosti PA tento prostor stavebně odlišit od okolní plochy, například obrubníkem nebo citybloky.

Finanční náročnost je velmi nízká. Návrh pouze organizuje současný stav a zajišťuje maximální využitelnost dané plochy.

S návrhem parkovacích stání bude dotčena parcela číslo 799 ve vlastnictví Statutárního města Děčín.

### **P4:**

Parkování je navrženo v ulici Práce, v její severní části. Jedná se o vyznačení parkovacích míst pomocí VDZ a SDZ. Návrh počítá s vyznačením 24 parkovacích míst.

S návrhem parkovacích stání bude dotčena parcela číslo 3711/1 ve vlastnictví Statutárního města Děčín.

### **P5:**

Parkování je navrženo jako šikmé, pod úhlem 75° v prostřední části ulice Práce, na sever od vchodu do podchodu ČD. Návrh počítá se zjednosměrněním ulice v této části, přičemž průjezdný směr by byl na jih, směrem k prodejně Lidl. Realizace těchto parkovacích míst kromě změny organizace dopravy vyžaduje také stavební úpravy, a to posunutí obrubníku v délce cca 65 m od 0 po 1 m.

Touto úpravou spolu s novým VDZ dojde k vybudování 39 parkovacích míst, místo stávajících 17 na stejné délce ulice.



S realizací návrhu parkovacích stání bude dotčena parcela číslo 3711/1 ve vlastnictví Statutárního města Děčín.

**P6:**

Parkování je navrženo jako šikmé, pod úhlem 75° v jižní části ulice Práce, na jih od vchodu do podchodu ČD. Návrh počítá se zjednosměrněním ulice v této části, přičemž průjezdný směr by byl na jih, směrem k prodejně Lidl. Realizace těchto parkovacích míst kromě změny organizace dopravy vyžaduje také stavební úpravy, a to posunutí obrubníku v délce cca 50 m od 0,7 až 1 m.

Touto úpravou spolu s novým VDZ dojde k vybudování 19 parkovacích míst, místo stávajících 8 na stejné délce ulice.

S realizací návrhu parkovacích stání bude dotčena parcela číslo 3711/1 ve vlastnictví Statutárního města Děčín.

**P7:**

Parkování je navrženo v ulici Plzeňská, jako podélné. Jedná se o instalaci SDZ IP11c a vyznačení 5 parkovacích.

S realizací návrhu parkovacích stání bude dotčena parcela číslo 970 ve vlastnictví Statutárního města Děčín.



## 2.6 Návrhy úprav dopravního značení v ZPS

### Doporučení úprav SDZ a VDZ ve zpoplatněné části města

Přílohy této dokumentaci obsahují rovněž návrhy změn a úprav svislého a vodorovného dopravního značení. Jedná se zejména o změny v souvislosti s rozšířením ZPS, úpravou způsobu parkování, apod.

## 2.7 Doporučení změn organizace dopravy v ZPS

### Posouzení informačního systému v ZPS

V současné době je informace o zpoplatněné oblasti podávána vizuálně umístěnými svislými dopravními značkami Zóna s parkovacími automaty IP25a „Začátek zóny“ a IP25b „Konec zóny“. Princip tohoto značení je dostatečný, nedoporučujeme ho měnit, avšak pro lepší informovanost návštěvníků města o režimu placeného stání se jeví jako vhodné řešení rozšíření informace o údaj o době provozu zóny placeného parkování, tzn. „Platí pro motorová vozidla od Po 6,00 hod do So 14,00 hodin“.

S rozšířením ZPS bude nezbytné demontovat a znovu instalovat svislé DZ označující začátek a konec ZPS na vstupních místech do oblasti, viz přílohy 2F\_1D a 2F\_2P.

Pro zvýšení informovanosti a přehlednosti doporučuje řešitel barevné značení parkovacích automatů dle tarifů zpoplatnění, tarif I (oranžová), tarif II (zelená).

### Doporučení úprav režimu vydávání karet a rezidentských parkování

V současné době má oprávnění získat kartu pro právo parkování v kterékoliv ZPS ve městě:

1. Fyzická osoba s trvalým pobytem v zpoplatněné oblasti s vlastním vozidlem či služebním vozidlem pro soukromé užití;
2. Právnická či fyzická osoba mající sídlo firmy či provozovnu v oblasti a také zaměstnanci takovéto osoby;
3. Kdokoliv, kdo o kartu požádá.

Řešitel doporučuje omezení pravidel pro vydávání karet. Toto doporučení souvisí s cílem celého projektu, regulovat individuální dopravu v centru a snahu o zvýšení podílu cestujících využívajících veřejné dopravy.

Z těchto důvodů doporučujeme úpravu vydávání karet pouze pro tyto účely:

1. Důsledně oddělit karty pro oblast Děčín I a Děčín IV, tzn. 2 typy karet, např. karta A a karta B (důsledkem bude eliminace vnitřních jízd ve městě);
2. Ponechat vydávání karet fyzickým osobám, ale jen přímo bydlícím v dané oblasti, tzn. v Děčíně I (karta A) nebo Děčíně IV (karta B),
3. Omezit vydávání karet abonentům, tzn. pouze právnickým či fyzickým osobám se sídlem či provozovnou v oblasti (opět karta A nebo karta B), zrušit vydávání karet jejím zaměstnancům (pouze zástupce firmy sám bude moci nakoupit požadovaný počet abonentských karet v rozsahu odpovídajícím velikosti společnosti, výhodou pro něj je, že mohou být přenosné a může je využívat pro parkování svých hostů, zde je však nutné důsledně limitovat počet takto vydávaných karet, např. limit max. 5 karet u malých společností a max. 10 karet u velkých);
4. Zrušit vydávání karet komukoliv dalšímu, pokud se nebude jednat o specifické případy, např. invalidé, vozidla vykonávající obslužné činnosti v oblasti.

Řešitel doporučuje ponechat režim parkování držitelů karet kdekoliv v oblasti, ale striktně dodržet území platnosti karet, tzn. karta A pro Děčín I, karta B pro Děčín IV.

Vzhledem ke snížení administrativní náročnosti vydávání karet a placení poplatků v jednotné období a z důvodu zjednodušení účtování plateb za karty doporučuje řešitel zavést platnost karet na 12 měsíců od data vydání, tzn., nedojde k problémům odečítání alikvotní částky při žádosti o kartu či nedostatkům kapacit při vydávání karet v jednotném datu konce jejich platnosti.

#### Návrh úprav cenových tarifů v ZPS

Vzhledem k regulaci poptávky po parkování v centrech města s přihlédnutím k stávajícímu stavu parkování a výstupů a z hlediska navrhovaných rozšíření placených zón, doporučuje řešitel úpravu cenových tarifů.

Cílem zóny má být motivace uživatelů vozidel využít co nejvíce veřejné dopravy a minimalizovat počty jízd ve městě. Zároveň dbát na dodržení zásady co nejvyšší obrátkovosti vozidel v exponovaných částech města. Principy vedoucí k těmto cílům jsou založeny zejména na finanční motivaci.

Řešitel doporučuje vyčlenění oblastí v exponovaných částech města s Tarifem I a oblastí na hranicích zpoplatněné oblasti vhodných pro dlouhodobější parkování vozidel tak, aby

nedošlo k zahlcení centra města dlouhodobě parkujícími vozidly, zavedením Tarifu II. Dále řešitel doporučuje menší vybrané úseky vyčlenit pouze pro parkování rezidentů – s platnou kartou pro danou oblast. Rozdělení ZPS podle tarifů (oranžová / zelená) je vyznačeno v přílohách 2G\_1D a 2G\_2P.

Následující tabulka znázorňuje doporučené úpravy tarifů, které jsou pouze návrhem pro další diskusi zástupců města.

TARIF I		TARIF II	
30 min	10,-Kč	Jednotná sazba	15,-Kč/hod
1. hodina	30,-		
2. a další hodina	40,-Kč/hod		

Doporučuje se ponechání poplatků v době platnosti ZPS přes noc z důvodů eliminace parkování nerezidentských vozidel.

TARIF P+R	
1 hodina	2,-Kč

Řešitel dále doporučuje zachování stávajících poplatků pro rezidentské karty, doporučuje však navýšení ročních poplatků za abonentské karty, a to v následujícím schématu.

Dále se doporučuje vzhledem k stále trvajícimu nárůstu počtu vozidel provést regulaci a motivovat řidiče k eliminaci počtu vozidel registrovaných na jednoho uživatele způsobem nárůstu poplatků za druhé a další vozidlo na jednoho uživatele.

Rezidentské parkování 1.vozidlo	900,-Kč
Rezidentské parkování 2.vozidlo a další	2500,-Kč/vozidlo
Abonentské parkování	3000,-Kč/vozidlo

Bezplatné vydávání karet v ojedinělých případech (např. invalidé, služby města, úřady) je v plné gesci úřadu města.

#### Vyhrazená stání v ZPS

Se zavedením zón placeného stání souvisí rovněž nutnost eliminace existujících vyhrazených stání pro právnické či fyzické osoby. Tento systém není systémový a v ZPS

není akceptovatelný. Vyhrazená stání se naopak doporučuje zavést pro následující účely následovně:

- Vyhrazené stání pro zásobování (v ulicích s touto potřebou alespoň 1 stání v ulici, SDZ B29 „Zákaz stání“ s E1 „mimo zásobování max. 20 min.“);
- Vyhrazené stání pro ZTP s IP12 s E1 „ZTP“, doporučuje se na jednu ulici 1 stání, vyznačené rovněž vodorovným DZ;
- Vyhrazená stání pro další subjekty (PČR, MP, TAXI, vozidla magistrátu Děčín, apod.) dle rozhodnutí úřadu.

Detailní řešení dopravních značení musí být předmět projektu dopravního řešení a není součástí této dokumentace.

#### Technické požadavky na technologii zpoplatnění, parkovací automaty

Při místních šetření bylo zjištěno, že řada parkovacích automatů již fyzicky ani technologicky nevyhovuje současným požadavkům na moderní parkovací systém. Z tohoto důvodu řešitel doporučuje výměnu zastaralých stávajících automatů za nové a doporučuje při výběru vhodné technologie postupovat dle následujících specifikací:

1. Napájení se solárním řešením pro eliminaci problémů s realizací a pro minimalizaci provozních nákladů;
2. Platební akceptace mincí v měně CZK a EURO, akceptace čipových karet pro budoucí možnost využití integrované městské karty;
3. Umožnění dálkového bezdrátového monitorování stavu automatu.

Parkovací automaty umístěné v oblasti s režimem P+R musí být vybaveny čtečkou čipových karet schopné akceptovat karty typu IN KARTA v rámci provozu Českých drah.

Vzhledem k plánu realizace placených hromadných kapacit navrhuje řešitel následující technologické vybavení:

- Bezobslužný závorový systém;
- Výdejní automat dokladů, čárový či magnetický pruh;
- Bezobslužný pokladní automat (akceptace mincí, bankovek, čipových karet).

Pro zajištění bezpečnosti vozidel i technologie se doporučuje instalace bezpečnostních kamer s přenosem na dispečink městské policie.

#### Posouzení akceptovatelnosti zón placeného stání

Míra akceptace zóny placeného stání závisí zejména na efektivitě a účinnosti represivních opatření a kontrol ze strany policie (obecní i státní).

Během místních šetření řešitel zjistil nerovnoměrnosti v míře neplatících řidičů. V Děčíně IV byla zjištěna vysoká míra (odhadem až 50%) neplatících vozidel na ulici Teplická a na Husově náměstí. V ostatních částech i v Děčíně IV nebyla zjištěna takto vysoká míra neplatících vozidel.

Znovu je však nutné zmínit nezbytnost zajištění pravidelných kontrol platících vozidel v obou ZPS v Děčíně ze strany MP a PČR.

### 3 Řešení dopravy v klidu – sídliště

Tato kapitola popisuje detailně výstupy rozsáhlého šetření šesti sídlišť Děčína, která jsou hlavně ve večerních a nočních hodinách, z pohledu dopravy v klidu, velmi vytiženými částmi města. Z tohoto důvodu se řešitel soustředil na detailní zmapování a analýzu parkování na sídlištích Děčín III – Staré město, Děčín II – Nové město, Děčín VI – Želenice, Děčín IX – Bynov, Děčín XXVII – Březiny, Děčín XXXII – Boletice. Přičemž tyto sídliště byly řešeny samostatně:

Děčín III – Staré město jako oblast:	3SM_Staré město
Děčín II – Nové město jako oblast:	4K_Kamenická
Děčín XXVII – Březiny jako oblast:	5BR_Březiny
Děčín XXXII – Boletice jako oblast:	6BO_Boletice
Děčín IX – Bynov jako oblast:	7BY_Bynov
Děčín VI – Želenice jako oblast:	8Z_Želenice

#### 3.1 Metodika průzkumů sídlišť

Než byly provedeny samotné průzkumy, bylo nutné nejprve pasportizovat oblasti sídlišť.

##### 3.1.1 Pasportizace sídlišť

Při pasportizaci bylo zjišťováno:

- počty parkovacích stání v jednotlivých lokalitách (po ulicích nebo funkčních blokách) + způsob parkování (podélné, šikmé, kolmé)
- stávající svislé dopravní značení (dle vyhlášky č. 30/2001 Sb.), týkající se parkování
- vyhrazená stání

Po zpracování pasportů bylo přistoupeno k navržení funkčních bloků, stěžejních pro provádění průzkumů. Tyto bloky dělí lokalitu na menší části, mající podobný charakter a jejichž rozsah odpovídá maximální docházkové vzdálenosti 2,5 minuty. Při volbě rozsahu jednotlivých bloků bylo také přihlíženo k zajištění určité jednotnosti účelu odstavení vozidel pro každý blok.

### 3.1.2 Průzkumy sídlišť

Průzkumy proběhly od 1.6. do 11.6., ve všední dny kromě pátku.

Sčítači obešli mezi 8:00 a 11:00 hodinou celou oblast a zaznamenali data o dopravě v klidu.

Sbíraná data:

- posledních pět znaků RZ (SPZ) každého vozidla zaparkovaného na trase sčítače
- typ jeho parkování (podélné, kolmé, šikmé, ohrazená plocha)
- parkování v rozporu s platnými předpisy (vyjma nedodržení minimální průjezdné šířky komunikace)

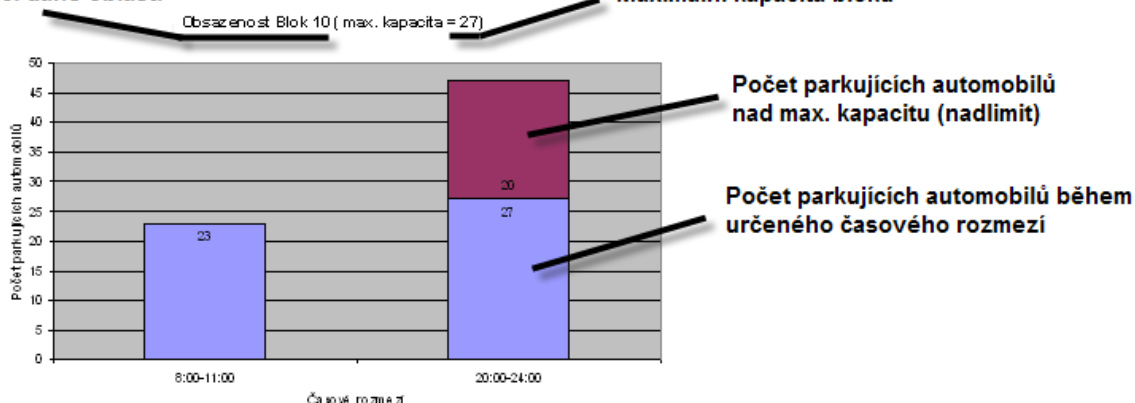
Stejný den mezi 20:00 a 24:00 obešli danou oblast znovu a opět zaznamenali data o dopravě v klidu.

### 3.1.3 Zpracování dat z průzkumů sídlišť

Pro zpracování dat z proběhlých průzkumů (viz. výše) byl použit tabulkový procesor (Microsoft Excel), kde pomocí maker probíhalo zpracování jednotlivých bloků dle níže popsanych zákonitostí a pravidel. Výstupy jsou v přílohách 3A\_\*

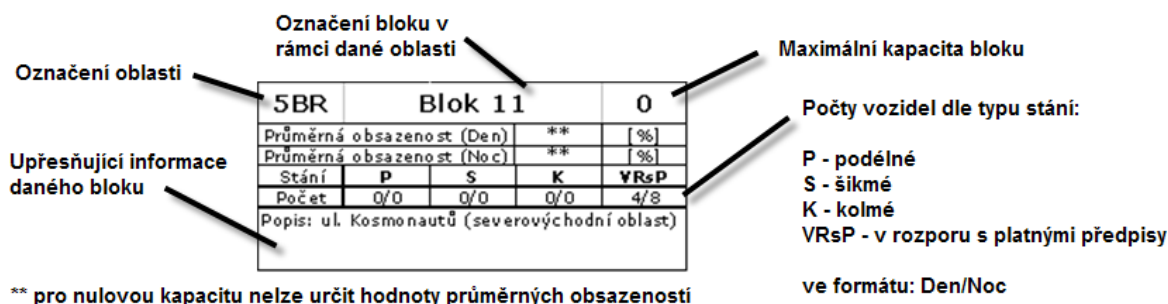
V přílohách grafických a tabulkových výstupů jsou uvedeny grafické výstupy pro jednotlivé bloky dle zpracovávaných oblastí. Modrou barvou jsou značeny všechny objekty (vozidla), která v se době průzkumu nacházela ve zpracovávaném bloku. Při překročení kapacity vzešlé z pasportizace parkovacích míst jsou tyto nadlimitní objekty (vozidla) značeny barvou červenou.

**Označení bloku v rámci dané oblasti**





V přílohách tabulkových a grafických výstupů je dále pro každý zpracovávaný blok v dané oblasti uvedena přehledová tabulka, jejíž popis je uveden na následujícím obrázku. Jednotlivé popisy průměrovaných veličin jsou popsány dále v textu.



<b>Označení oblasti</b>	<b>Označení bloku v rámci dané oblasti</b>	<b>Maximální kapacita bloku</b>
5BR	Blok 11	0
<b>Upřesňující informace daného bloku</b>	Průměrná obsazenost (Den)	** (%)
	Průměrná obsazenost (Noc)	** (%)
	Stání	P S K VRsP
	Počet	0/0 0/0 0/0 4/8
	Popis: ul. Kosmonautů (severovýchodní oblast)	

**Počty vozidel dle typu stání:**  
P - podélné  
S - šikmé  
K - kolmé  
VRsP - v rozporu s platnými předpisy  
ve formátu: Den/Noc

**\*\* pro nulovou kapacitu nelze určit hodnoty průměrných obsazeností**

Průměrná obsazenost (Den):

→ vyjadřuje podíl všech vozidel parkujících v daném bloku v denních hodinách (8:00 - 11:00) na kapacitě zkoumaného bloku. [%]

Průměrná obsazenost (Noc):

→ vyjadřuje podíl všech vozidel parkujících v daném bloku v nočních hodinách (20:00 - 24:00) na kapacitě zkoumaného bloku [%]

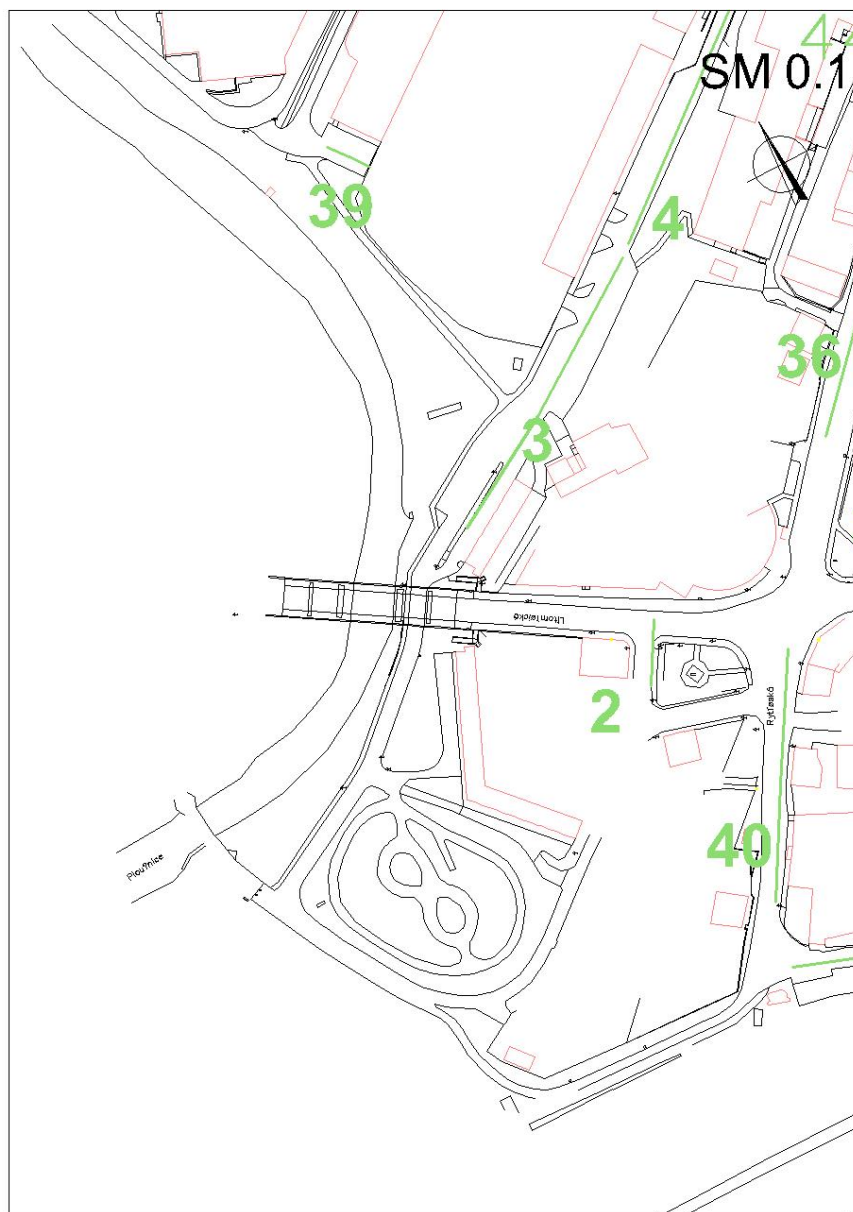
## 3.2 3SM\_Staré město

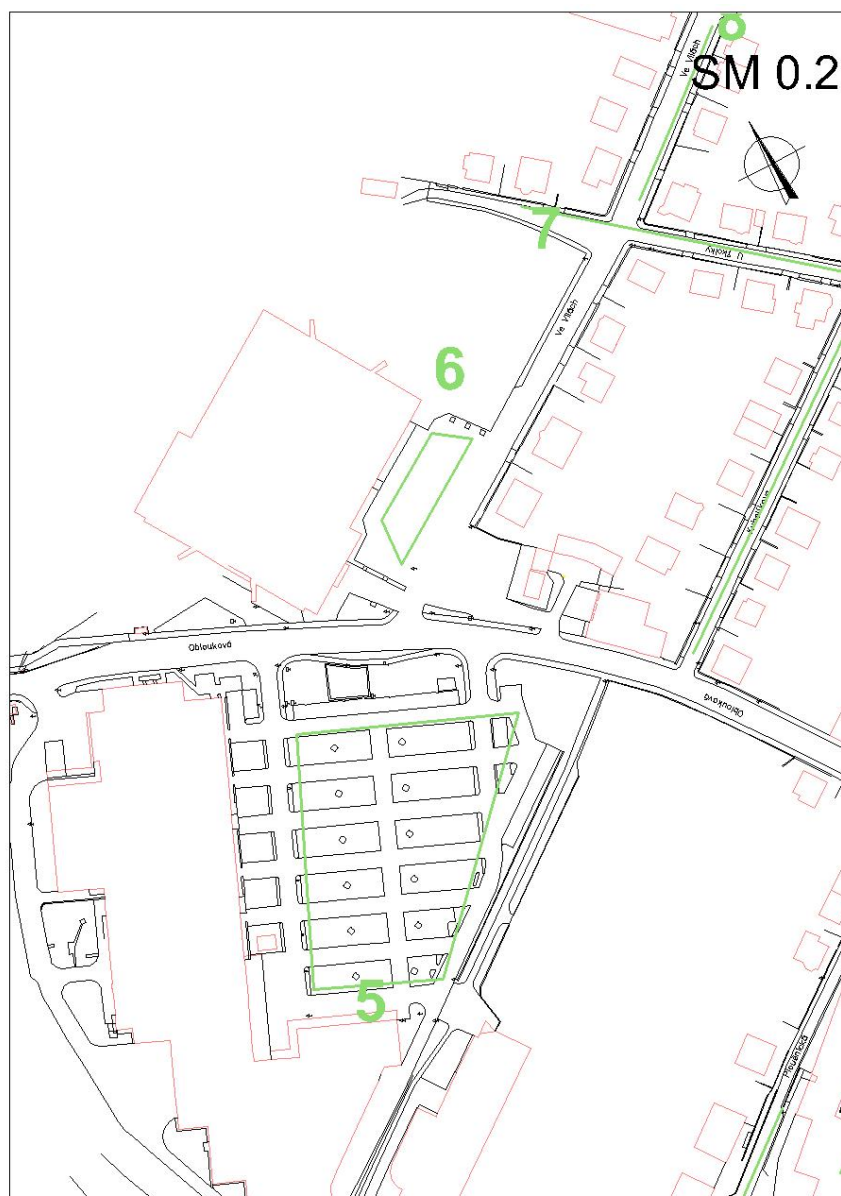
Oblast sídliště Staré Město se nachází v městské části Děčín III-Staré Město a je situována na pravém břehu řeky Labe. Staré Město se rozkládá na 295,13 ha a jeho území se nachází na relativně rovinném území. Podle sčítání obyvatel z roku 2001 žilo v této městské části 4368 obyvatel.

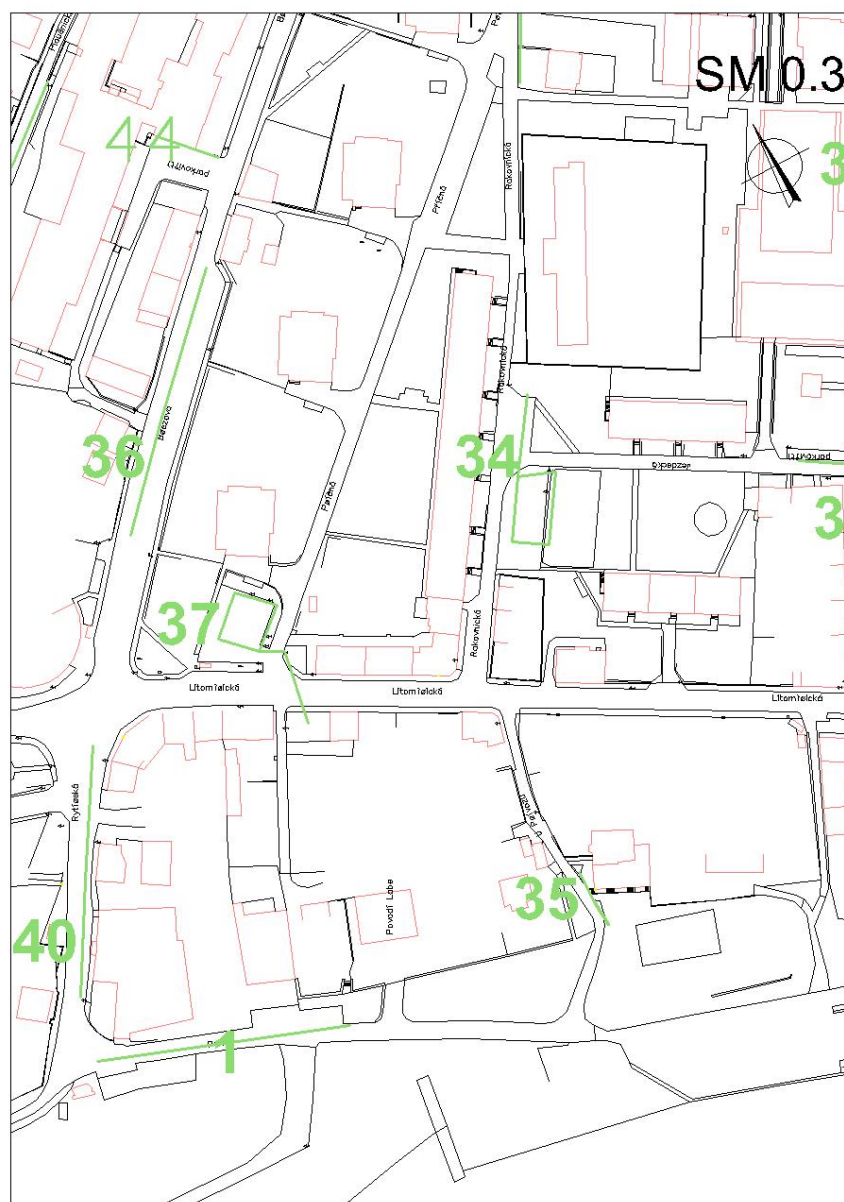
V oblasti se nachází jak zástavba sídlištního charakteru s panelovými domy vybudovanými v 60. - 80. letech 20. století, tak i zástavba bytových, řadových a rodinných domů. V místě je i dobrá občanská vybavenost.

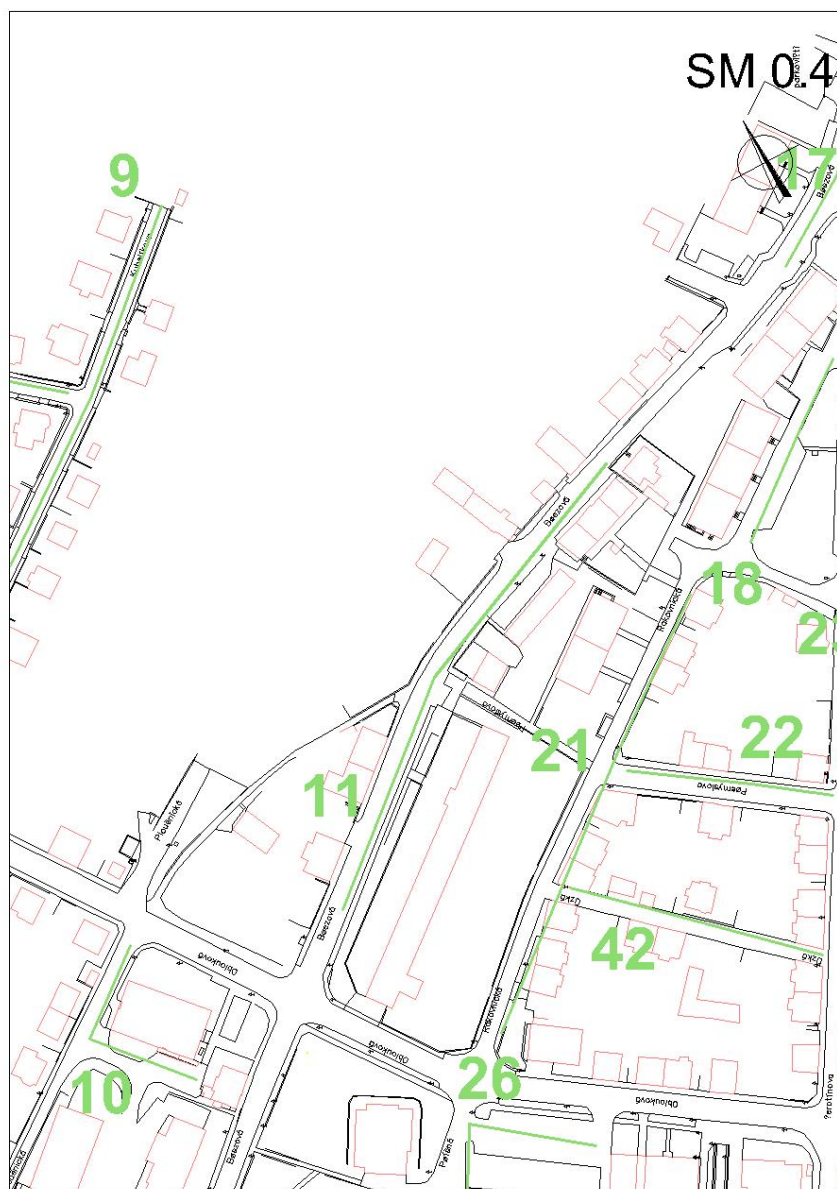
Dopravní spojení se zbytkem Děčína je zajišťováno autobusy Dopravního podniku města Děčína, linkami 2, 8, 9.

Následující mapové listy znázorňují členění jednotlivých ulic do bloků.



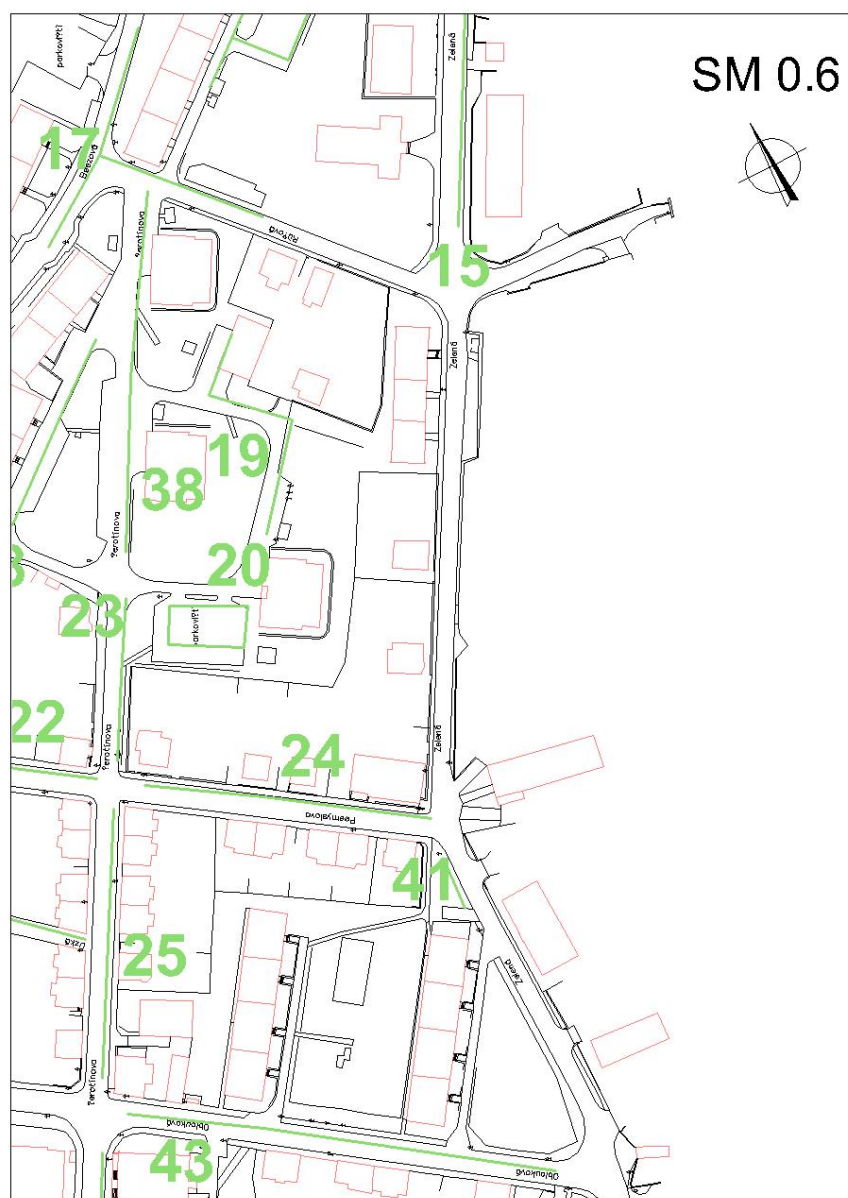




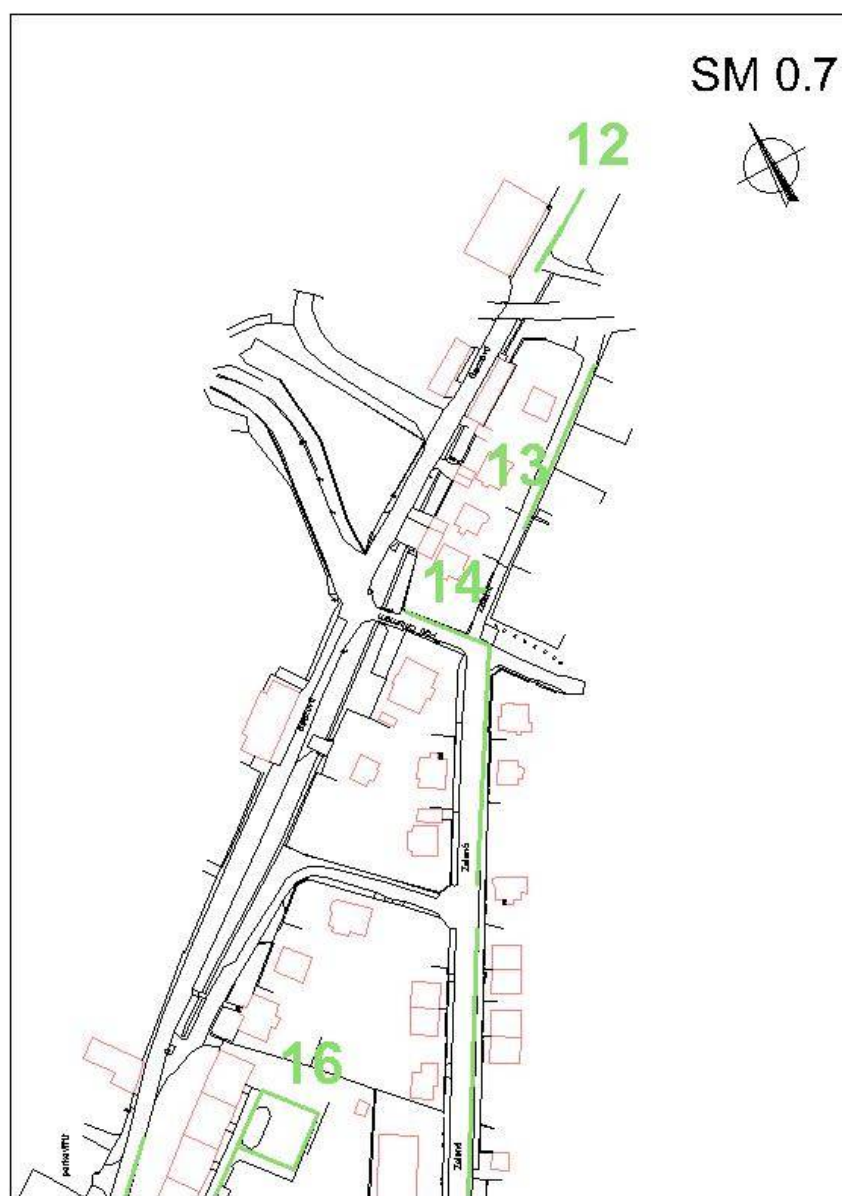












### 3.2.1 Analýza současného stavu

Průzkumem lokality byla zjištěna nedostatečná kapacita parkovacích stání v oblasti sídlištní zástavby v blízkosti křižovatky ul. Rakovnická, ul. Žerotínova a ul. Růžová, dále pak v západní části sledované oblasti, tzn. v ul. Jezdecká a jejím okolí a v blízkosti křižovatky ulice Rakovnická a ul. Jezdecká. Problematická situace je vždy vázána na počet obyvatel v dané mikrooblasti, což souvisí především s bytovými domy a malými parkovacími plochami v jejich okolí.

Výsledky dopravního průzkumu jsou v grafické a tabulkové podobě uvedeny v příloze 3A\_4K.

### 3.2.2 Návrh řešení

Částečně se dá situace řešit pomocí systému jednosměrek, čímž se zlegalizuje stávající parkování v ulicích, ale zásadním způsobem neřeší parkování v oblasti. Parkovací domy nejsou efektivní investicí i vzhledem ke kapacitě a docházkové vzdálenosti. Nejefektivnější řešení se jeví zkapacitnění současných parkovacích ploch v bezprostředním okolí bytových domů. Současně se takovým způsobem řeší zklidnění průjezdu těmito částmi sídliště. Jako doplňkové řešení je vhodné uvažovat s posílením vazby na prostředky MHD, které pak mění finanční efektivitu vlastnictví vozidla v jeho neprospěch.

Jednotlivá řešení vychází z provedeného průzkumu obsazenosti a vytížení parkovacích ploch a ze znalosti místních poměrů. Stavební řešení vychází ze standardních řešení. Je kladen důraz na bezpečný pohyb pěších ve vztahu k navrhovaným parkovacím plochám a přístup tělesně postižených. Při návrhu je zohledněn požadavek normy na zřízení 5% stání pro tělesně postižené. Návrhy vychází především z normových předpisů ČSN 736110, ČSN 736056 a ČSN 736102 a zákona 360/200Sb. o provozu na silničních komunikacích. Stavební řešení bude upřesněno v dalších stupních PD, vzorové řezy řešení parkovacích stání a chodníkových pásů jsou součástí kapitoly 3.7

Tato kapitola podrobně popisuje návrhy zkapacitnění parkovacích ploch a návrhy řešení legalizace stání vozidel v oblasti. Jednotlivé návrhy mají společný způsob řešení a tak vytváří funkční oddíly, které jsou označeny SM1 – SM11. Přesná poloha je zobrazena v příloze 3E\_3SM.

#### **SM1:**

Parkování je v této oblasti navrženo na nezpevněné zatravněné ploše přiléhající k průjezdné komunikaci ulice Zelené v místě před napojením ulice Přemyslova ve směru k ulici Růžová. Plocha se nachází v blízkosti bytových domů. Jedná se o stavební úpravu, která zavádí nová parkovací stání s odlišným povrchem červené zámkové dlažby s niveletou +20mm nad výškovou úrovní průjezdné komunikace. Plocha bude vyznačena pouze stavebními úpravami, resp. betonovými obrubami, které odděluje prostor pro vozidla od ostatních zatravněných nebo pochozích ploch. V rámci stavebního řešení je navržen také chodníkový pás pro zajištění průchodnosti pěších kolem těchto stání a současně pro snadný přístup tělesně postižených.

Zřízením této parkovací plochy dojde k rozšíření parkovacích stání v oblasti o 9 stání pro osobní vozidla a zároveň nedojde k úbytku stávajících parkovacích stání. V rámci návrhu je zde navrženo jedno stání pro tělesně postižené, které je označeno pomocí DZ IP 12. Navrhovanou realizací fakticky dojde k úbytku zeleně v prostoru navrhovaných parkovacích stání.

Navrhovaná parkovací stání se nachází na parcele:

604/4

Detailní informace o parcelách viz. příloha s označením: 3F\_3SM.

Finanční náročnost navrhované úpravy je relativně nízká vzhledem k dobrým majetkoprávním vztahům pozemků a objemu stavebních prací. Plochu nenavrhujeme označit pomocí VDZ, neboť jednotlivá stání uvažujeme oddělit barvenou úpravou zámkové dlažby, čímž se sníží výdaje za správu a údržbu.

## **SM2:**

Parkování je navrženo na nezpevněné zatravněné ploše přiléhající k průjezdné komunikaci ulice Růžové v místě před napojením ulice Zelená ve směru od ulice Žerotínova. Plocha se nachází v blízkosti bytových domů. Jedná se o stavební úpravu, která zavádí nová parkovací stání s odlišným povrchem červené zámkové dlažby s niveletou +20mm nad výškovou úrovní průjezdné komunikace. Plocha bude vyznačena pouze stavebními úpravami bez označení svislým DZ, resp. betonovými obrubami, které odděluje prostor pro vozidla od ostatních zatravněných nebo pochozích ploch. V rámci stavebního řešení je navržen také chodníkový pás pro zajištění průchodnosti pěších kolem těchto stání a současně pro snadný přístup tělesně postižených.

Zřízením této parkovací plochy dojde k rozšíření parkovacích stání v oblasti o 23 stání pro osobní vozidla a zároveň nedojde k úbytku stávajících parkovacích stání. V rámci návrhu je zde navrženo jedno stání pro tělesně postižené, které je označeno pomocí DZ IP 12. Navrhovanou realizací fakticky dojde k úbytku zeleně v prostoru navrhovaných parkovacích stání.

Stavebními úpravami v souvislosti s návrhem parkovacích stání budou dotčeny parcely:

409/1

Detailní informace o parcelách viz. příloha s označením: 3F\_3SM.

Finanční náročnost navrhované úpravy je relativně nízká vzhledem k počtu získaných parkovacích stání a dobrým majetkoprávním vztahům pozemků. Plochu nenavrhujeme označit pomocí VDZ, neboť jednotlivá stání uvažujeme oddělit barvenou úpravou zámkové dlažby, čímž se sníží výdaje za správu a údržbu.

**SM3:**

Tato plocha je navržena jako kolmé stání podél průjezdné komunikace na ulici Žerotínova před křižovatkou s ulicí Růžová a před napojením obou na ulici Březová mezi bytovými domy. Plocha je navržena na stávajícím zatravněném prostoru výběžku tvořícího křižovátku. Na ploše se nachází také některé středně vzrostlé dřeviny. Na komunikaci se v současnosti parkuje podélně při pravé straně vozovky. Tato stání navrhujeme úpravou organizace dopravy a zřízením navrhovaných stání odstranit. Parkovací stání jsou navržena realizovat pomocí stavebních úprav bez označení pomocí DZ. Povrchovou úpravu navrhujeme jako červenou zámkovou dlažbu s niveletou +20mm nad úrovní současné komunikace. Dřeviny na stávajícím prostoru navrhujeme ponechat a kolmá stání realizovat pouze mezi těmito dřevinami tak, aby byly zachovány bezpečnostní odstupy podle ČSN 73 5056. Současně s úpravami parkování navrhuje realizovat nový chodník pro pěší a řidiče vozidel podél kolmých stání.

Zřízením těchto parkovacích ploch se zvýší počet stání pro osobní vozidla rezidentních obyvatel o 7. Dojde ke zrušení 5-ti podélných parkovacích stání při okraji vozovky a dojde k záboru zeleně – trávníku. Současně je v ploše navrženo 1 parkovacích stání pro vozíčkáře, resp. tělesně postižené označené pomocí DZ IP 12.

Stavebními úpravami v souvislosti s návrhem parkovacích stání budou dotčeny parcely:

427/2

427/1

Detailní informace o parcelách viz. příloha s označením: 3F\_3SM.

Finanční náročnost zřízení těchto parkovacích ploch je relativně přiměřená vzhledem k objemu stavebních prací, počtu získaných stání a především uvolnění prostoru v křižovatce, kde se nelegálně parkuje. Majetkoprávní vztahy, předpokládáme, nebudou řešení komplikovat.

#### **SM4:**

Tyto nově navrhované parkovací plochy jsou umístěny podél průjezdné komunikace ulice Březová v blízkosti bytového domu. V tomto prostoru navrhujeme realizovat parkovací plochu na volném zatravněném pozemku na boku bytového domu, kde uvažujeme o zřízení 2 řad kolmých stání s příjezdovou komunikací o šířce 6m situovaných tak, že výjezd z ploch je směřován kolmo na průjezdnou ulici Březovou. V zadní části se z důvodu otáčení vozidel zřizuje jedno nevyužité místo, které bude sloužit jako obratiště, stání na něm je zamezeno stavební úpravou. Celá tato plocha je označena pomocí DZ IP 11a. Na ploše před bytovým domem navrhujeme kolmá parkovací stání situovaná podélně s ulicí Březovou a bytovým domem. Vjezd na parkovací stání je navrhován přímo z průjezdné komunikace. Tuto plochu nenavrhujeme označovat pomocí DZ, předpokládáme pouze označení stání pomocí barevného odlišení zámkové dlažby. Parkovací stání na novém parkovišti i podél komunikace navrhujeme realizovat v odlišné povrchové úpravě, např. červené zámkové dlažbě ve výškové úrovni +20mm nad niveletou vozovky. Od okolního terénu navrhujeme oddělit stání zvýšenou obrubou. Současně se zřízením parkovacích stání navrhujeme zajistit průchod pro pěší a řidičům vozidel příchod k vozidlům návrhem chodníku podél kolmých stání až k navrhovanému parkovišti.

Zřízením těchto parkovacích ploch dojde ke zvýšení počtu stání pro osobní vozidla o 24, což vzhledem k tomu, že nedochází k rušení žádných stávajících parkování, představuje významné zvýšení bez změny ve stávajícím režimu parkování a organizace dopravy. Stavební úpravou však dojde k záboru zatravněné plochy zeleně. Jedná se o zeleň, která není využívána pro pobyt a odpočinek obyvatel. Součástí parkovacích ploch je návrh umístění 2 stání pro tělesně postižené, která jsou označena pomocí DZ IP 12.

Stavebními úpravami v souvislosti s návrhem parkovacích stání budou dotčeny parcely:

427/2

Detailní informace o parcelách viz. příloha s označením: 3F\_3SM.

Finanční náročnost zřízení těchto parkovacích ploch je přiměřená vzhledem ke zvýšení počtu parkovacích stání a náročnosti stavebních úprav i jednání s vlastníky pozemků.

**SM5:**

Parkování je navrženo v ulici Rakovnická před křižovatkou s ulicí Žerotínova, kde se nachází zatravněný prostor se vzrostlými dřevinami. Parkovací stání navrhujeme zřídit v prostoru, kde se nyní podélně parkuje podél zatravněného prostoru vymezeného ulicemi Žerotínova a Rakovnická pomocí záboru části zeleně a případně i drobnějších dřevin. Parkování navrhujeme realizovat kolmo k průjezdné komunikaci ulice Rakovnická pomocí stavebního řešení – vytvoření stání z červené zámkové dlažby s výškovou úrovní +20mm nad niveletou průjezdné komunikace. Od ostatního zatravněného prostoru předpokládáme stání oddělit betonovou obrubou. Parkovací plochu nenavrhujeme označovat pomocí DZ, neboť toto navržené parkování uvažujeme oddělovat pomocí barevných dlažebních prvků. Navržené stání pro tělesně postižené navrhujeme označit pomocí DZ IP 12.

Zřízením této parkovací plochy dojde k rozšíření parkovacích stání v oblasti o 5 stání pro osobní vozidla, neboť při zřízení 9 stání zároveň dojde k úbytku 4 podélných parkovacích stání, které jsou v rozporu se zákonnými ustanoveními. Nedojde však k narušení současného režimu parkování v ulici. Navrhovanou realizací dojde k úbytku zeleně v rozsahu necelých 30m<sup>2</sup>.

Plocha, která je navržena pro parkování se nachází na parcele:

427/3

Detailní informace o parcelách viz. příloha s označením: 3F\_3SM.

Finanční náročnost navrhované úpravy je relativně nízká, protože vyžaduje přiměřené stavební zásahy a majetkoprávní vztahy nevyžadují složitá jednání.

**SM6:**

Tato plocha je navržena pro kolmá stání vozidel podél průjezdné účelové komunikace podél bytového domu při ulici Růžová před křižovatkou s ulicí Žerotínova a před napojením obou

na ulici Březová. Plocha je navržena na stávajícím zatravněném prostoru před vchody do bytového domu. Na ploše se nachází také některé nízké dřeviny, převážně keře. Na komunikaci se v současnosti parkuje podélně při pravé straně vozovky. Tato stání navrhujeme úpravou organizace dopravy a zřízením navrhovaných stání odstranit. Stání jsou navržena realizovat pomocí stavebních úprav bez označení pomocí DZ. Povrchovou úpravu navrhujeme jako červenou zámkovou dlažbu s niveletou +20mm nad úrovní současné komunikace. Středně vzrostlé dřeviny na stávajícím prostoru navrhujeme ponechat a kolmá stání realizovat mimo ně. Přístup pěších k vozidlům je zajištěn po stávající zpevněné ploše před vchody do bytového domu.

Zřízením těchto parkovacích ploch se zvýší počet stání pro osobní vozidla rezidentních obyvatel o 6. Dojde ke zrušení 2 nelegálních podélných parkovacích stání při okraji vozovky a dojde k záboru zeleně – především trávníku, případně keřů. Současně je v ploše navrženo 1 parkovacích stání pro vozíčkáře, resp. tělesně postižené označené pomocí DZ IP 12.

Stavebními úpravami v souvislosti s návrhem parkovacích stání budou dotčeny parcely:

409/1

409/8

Detailní informace o parcelách viz. příloha s označením: 3F\_3SM.

Finanční náročnost zřízení těchto parkovacích ploch v bezprostřední blízkosti bytových domů je přiměřená vzhledem k objemu stavebních úprav a snadnému majetkoprávnímu řízení.

#### **SM7:**

Parkování je navrženo v ploše současné zeleně, kde se nachází zatravněná plocha s výsadbou středních a vyšších dřevin. Prostor je lemován keřovitými dřevinami. Na okraji této zatravněné plochy v bezprostřední blízkosti bytového domu navrhujeme zřídit 2 parkovací plochy vždy podél průjezdné komunikace. Jedná se o ulici Žerotínova a její odbočující větev k dalšímu bytovému domu. Obě komunikace lemují zmíněný zatravněný prostor. Parkovací stání navrhujeme realizovat pomocí stavebních úprav jako kolmá stání s odlišnou úpravou povrchu, předpokládáme červenou zámkovou dlažbu s lemováním betonovými obrubami.



Niveletu stání uvažujeme umístit do úrovně +20mm nad úroveň vozovky. Jednotlivá stání budou od sebe oddělena pomocí barevného řešení dlažebních prvků. Pro snadný přístup pěších/řidičů a tělesně postižených uvažuje návrh s realizací nového chodníkového pásu, který je veden podél obou parkovacích ploch, které jsou vzájemně k sobě situovány kolmo. Chodník propojuje oba bytové domy s navrženými parkovacími plochami. Na styku se silniční komunikací uvažujeme se snížením nivelety na úroveň +20mm.

Zřízením těchto parkovacích ploch se významně zvýší počet stání pro osobní vozidla rezidentních obyvatel v této oblasti. Zároveň dojde ke zrušení pouze 4 podélných parkovacích stání při okraji vozovky ulice Žerotínova, které jsou v současnosti proti zákonu č.361/2000 Sb. Počet nových parkovacích stání je návrhem stanoven na 17. Celkově se tedy v oblasti zvýší počet parkovacích stání o 13. Z toho jsou navržena 2 parkovací stání pro tělesně postižené s označením pomocí DZ IP 12. Návrhem dojde k částečnému záboru zeleně – trávniku a drobných keřovitých dřevin. Vzrostlé dřeviny středního a vyššího věku navrhujeme ponechat.

Stavebními úpravami v souvislosti s návrhem parkovacích stání budou dotčeny parcely:

427/5

Detailní informace o parcelách viz. příloha s označením: 3F\_3SM.

Finanční náročnost zřízení těchto parkovacích ploch je relativně nízká vzhledem k objemu stavebních prací a počtu získaných parkovacích stání, stejně jako k předpokládanému snadnému majetkovému vyrovnání.

#### **SM8:**

Parkování je navrženo na zpevněné ploše při ulici Příčná v místě, kde se nachází zatravněný klín tvořený právě ulicí Příčná a Rakovnická. Ze strany ulice Příčná v současnosti u této zatravněné plochy existuje parkovací prostor, který však z důvodu DZ B 1 + E 12 „MIMO ZÁSOBOVÁNÍ“ na začátku ulice není zcela využíván. Navrhujeme proto odsunout toto DZ až za zmíněný parkovací prostor a ten vyznačit pomocí VDZ pro kolmá parkovací stání osobních vozidel. Jako alternativní řešení v případě opakovaného obsazování těchto parkovacích stání vozidly nerezidentních obyvatel, doporučujeme změnu textu podtabulky E 12 na „MIMO DOPRAVNÍ OBSLUHY“. Na navrhované parkovací ploše

doporučujeme zřídit 2 stání pro tělesně postižené a označit je DZ IP 12. Úprava tedy obsahuje pouze změnu organizace dopravy SDZ.

Zřízením/zprovozněním této parkovací plochy dojde k rozšíření parkovacích stání v oblasti o 2 stání. Plochu navrhujeme vyznačit pouze pomocí VDZ, stání pro tělesně postižené pomocí DZ IP 12. Realizací nedojde k záboru zeleně.

Navrhované parkoviště se nachází na parcele:

462

461

Detailní informace o parcelách viz. příloha s označením: 3F\_3SM.

Finanční náročnost navrhované úpravy je velmi nízká vzhledem k počtu získaných míst bez nutnosti řešit majetkoprávní vztah pozemků. Navrhované VDZ vyžaduje pravidelnou obnovu po zhruba 3 letech podle stavu.

#### **SM9:**

Navrhovaná nová plocha pro parkování vozidel rezidentních obyvatel bytových domů při ulici Jezdecká je umístěna u krajního bytového domu poblíž křižovatky s ulicí Roudnická. Je navržena před vchody do bytového domu na zatravněné ploše, kde se v současnosti nachází nepoužívané a neudržované konstrukce pro sušení prádla. Na stejné ploše se nachází také hřiště pro děti, které navrhujeme ponechat ve stávajícím stavu beze změny, nová parkovací stání se budou nacházet rovnoběžně s podélnou osou bytového domu kolmo k ulici Jezdecká před zmíněným dětským hřištěm. Budou realizována pomocí stavebních úprav z červené zámkové dlažby s barevným odlišením jednotlivých parkovacích stání ve výškové úrovni +20mm nad niveletou stávající komunikace před bytovým domem. Tato příjezdová komunikace má v současnosti malou šířku pro bezproblémové najetí vozidel stejně jako pro obousměrný provoz na této slepé komunikaci. Proto navrhujeme její rozšíření na šířku 6m, včetně rekonstrukce stávající komunikace v rozsahu předepsaném dalšími stupni PD. Přístup k parkovací ploše bude zajištěn po nově realizované příjezdové komunikaci, která je není označena pomocí DZ C 7a jako stezka pro pěší. Toto DZ navrhujeme odstranit a nahradit DZ B 1 + E 12 „MIMO DOPRAVNÍ OBSLUHY“.

Zřízením těchto parkovacích ploch dojde ke zřízení 10-ti nových parkovacích stání, přičemž nebude zrušeno žádné současné stání. Navrhovanými stavebními úpravami dojde k záboru zeleně – trávniku v prostoru dotčeném navrhovanými úpravami silnice a parkovacích stání. Na parkovací ploše je navrženo 1 stání pro tělesně postižené označené pomocí DZ IP 12.

Stavebními úpravami v souvislosti s návrhem parkovacích stání budou dotčeny parcely:

697/1

Detailní informace o parcelách viz. příloha s označením: 3F\_3SM.

Finanční náročnost zřízení těchto parkovacích ploch je přiměřená vzhledem ke stavebním úpravám, resp. jejich objemu a počtu získaných parkovacích stání. Neočekávají se komplikace při řešení majetkoprávních vztahů pozemků.

#### **SM10:**

Takto označená plocha se nachází podél komunikace ulice Jezdecká po levé straně ve směru jízdy (jednosměrná komunikace) a pak po pravé straně mezi dvěma bytovými domy v zatravněném čtvercovém prostoru, který je v současnosti lemován vzrostlými dřevinami a zděnou zídou z betonových průhledových tvárnic. Navrhujeme označit současnou obousměrnou komunikaci ulice Jezdecká vzhledem ke snaze eliminovat vysoký počet nelegálně stojících vozidel jako jednosměrnou pomocí DZ IP 4b a B 2 a v souvislosti s touto úpravou také osadit DZ B 24a/b, P 4, P 2, C 2b/c a odstranit DZ B 28, B 1 + E 12 podle výkresové přílohy označené 3E\_3SM. Podél takto přeorganizované ulice navrhujeme zřídit šikmá stání ve sklonu 45° po levé straně ve směru jízdy až za hranicí současné obruby. Tato úprava vyžaduje stavební zásahy a částečný zábor zeleně. Parkovací stání navrhujeme realizovat z červené zámkové dlažby s barevným odlišením jednotlivých stání, ve výškové úrovni +20mm nad niveletou průjezdné komunikace ulice Jezdecká. Po pravé straně za hranicí současné obruby mezi bytovými domy navrhujeme zřídit nová kolmá parkovací stání a nové parkoviště s kolmými stáními podle výkresové přílohy 3E\_3SM. V současnosti se podél ulice Jezdecká v tomto prostoru kolmo již parkuje, ale není zde zachován průjezdný prostor 6m, čímž je tato situace vyřešena. Parkoviště v prostoru lemovaným stromy a zídou je navrhováno s asfaltovým povrchem a parkovací stání situovaná kolmo k ulici Jezdecká navrhujeme z červené zámkové dlažby v úrovni +20mm nad niveletou asfaltové příjezdové

komunikace ve stejné úrovni jako ulice Jezdecká. Výjezd z parkoviště navrhujeme označit pomocí DZ P 4 a C 2b.

Zřízením těchto parkovacích ploch se zvýší počet stání pro osobní vozidla rezidentních obyvatel o 47 a dojde ke zrušení některých kolmých nelegálních parkovacích stání při okraji vozovky v počtu 6. Stavebními úpravami dojde k záboru zeleně – trávniku. Současně jsou v ploše navržena 2 parkovací stání pro vozíčkáře, resp. tělesně postižené, která budou označena pomocí DZ IP 12.

Stavebními úpravami v souvislosti s návrhem parkovacích stání budou dotčeny parcely:

687/1

677/1

677/2

677/3

Detailní informace o parcelách viz. příloha s označením: 3F\_3SM.

Finanční náročnost zřízení těchto parkovacích ploch je relativně přiměřená vzhledem k objemu stavebních prací a počtu získaných stání a pravděpodobným snadným majetkoprávním řešením. Alternativním řešením, které by pouze zlegalizovalo stávající stání v ulici může být pouhé zjednosměrnění, doporučujeme však přistoupit i ke stavebním úpravám.

#### **SM11:**

Nově navrhovaná parkovací plocha je umístěna v blízkosti křižovatky Rakovnická a Jezdecká, kde se v současnosti nachází středně velké parkoviště a několik bytových domů, pro něž tato plocha nedostačuje. Na zatravněné ploše u boku jednoho z bytových domů proto navrhujeme další parkovací plochu s vjezdem z ulice Rakovnická. Jedná se o parkoviště se dvěma řadami kolmých parkovacích stání, mezi nimiž je navržena příjezdová komunikace. Parkovací stání navrhujeme realizovat z červené zámkové dlažby ve výškové úrovni +20mm nad niveletou příjezdové komunikace, která bude provedena s asfaltovým povrchem. Na konci parkovací plochy je jedno místo vynecháno pro možnost otočení

vozidla, současně zde navrhujeme stavební geometrickou úpravu parkoviště v tomto místě tak, aby bylo znemožněno parkování vozidel na tomto „obratišti“. V souvislosti s výstavbou těchto nových parkovacích stání navrhujeme rovněž výstavbu nového chodníkového pásu pro příchod řidičů na parkovací plochu přes zbylý zatravněný prostor. Chodník bude současně sloužit pro přístup tělesně postižených. Celou parkovací plochu navrhujeme označit pomocí DZ IP 11a a navržená 2 parkovací stání pro tělesně postižené pomocí DZ IP 12.

Zřízením této parkovací plochy dojde ke zvýšení počtu stání pro osobní vozidla o 17, což vzhledem k tomu, že nedochází k rušení žádných stávajících parkování, představuje podstatné zvýšení bez změny ve stávajícím režimu parkování a organizace dopravy. Stavební úpravou dojde k záboru zatravněné plochy zeleně, která není využívána pro rekreační a oddychové účely, naopak se zde nachází vyšlapaná pěšina, která zeleň znehodnocuje.

Stavebními úpravami v souvislosti s návrhem parkovacích stání budou dotčeny parcely:

495/4

Detailní informace o parcelách viz. příloha s označením: 3F\_3SM.

Finanční náročnost zřízení těchto parkovacích ploch je přiměřená vzhledem ke zvýšení počtu parkovacích stání a náročnosti stavebních úprav i jednání s vlastníky pozemků.

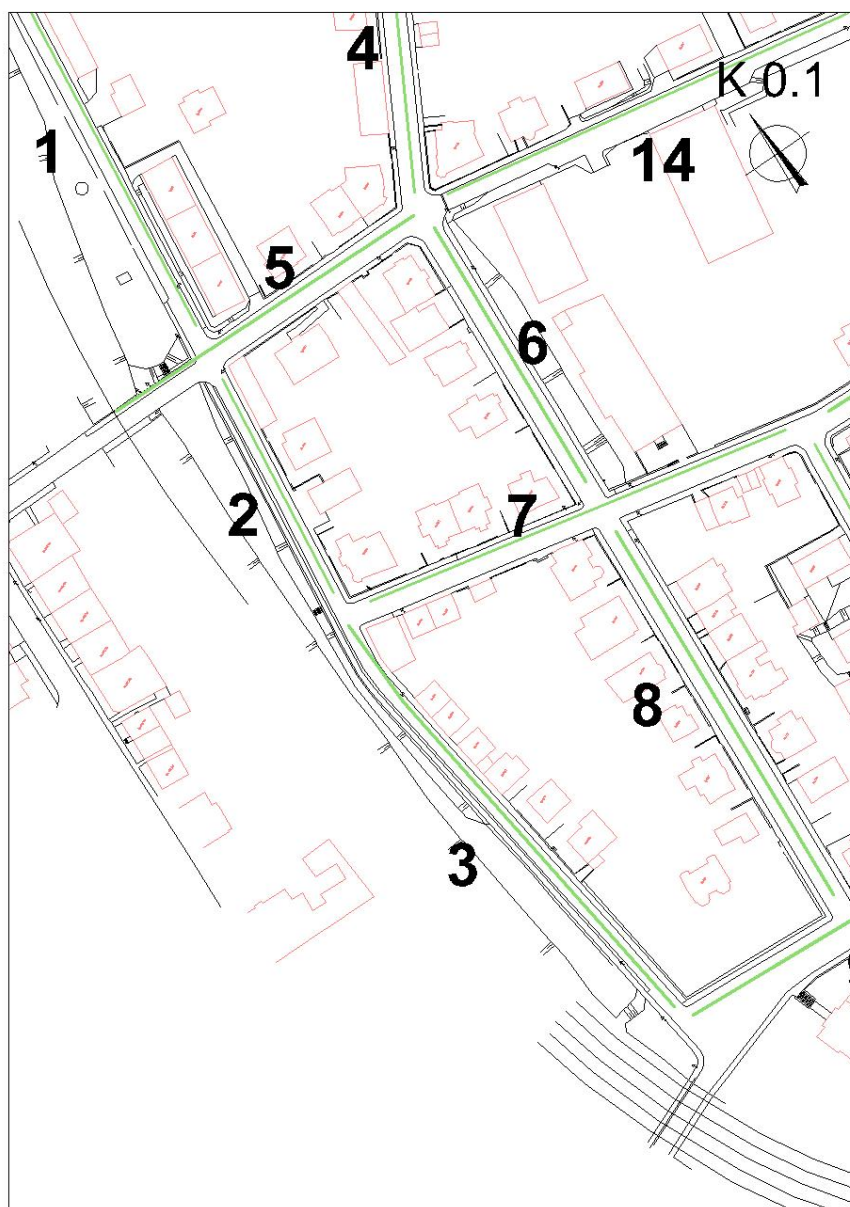
### 3.3 4K\_Kamenická

Oblast Kamenická se nachází v městské části Děčín II-Nové Město a je situována na pravém břehu řeky Labe, do území ohraničeného na severu Děčínskou výšinou, na západě železniční tratí 073, na jihu Benešovskou ulicí a na východě městskou částí Folknáře. Nové Město se rozkládá na 461,83 ha a jeho území je poměrně členité. Podle sčítání obyvatel z roku 2001 žilo v této městské části 7143 obyvatel.

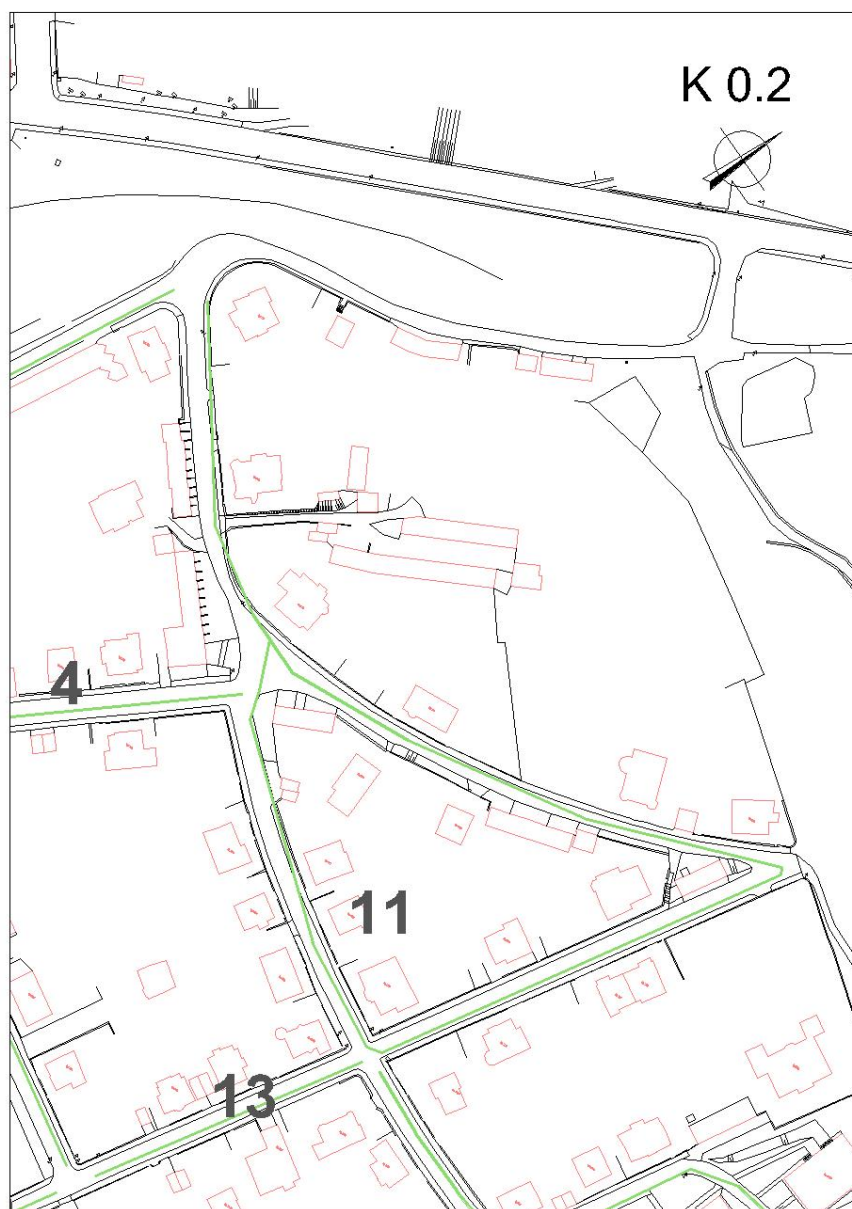
V oblasti se nachází jak zástavba sídlištního charakteru s panelákovými domy vybudovanými v 60. - 80. letech 20. století, tak i zástavba bytových a rodinných domů. V místě je i rozsáhlá občanská vybavenost, včetně nemocnice, základních škol a mateřských škol.

Dopravní spojení se zbytkem Děčína je zajišťováno autobusy Dopravního podniku města Děčína, linkami 1, 7, 21, 33 a 37.

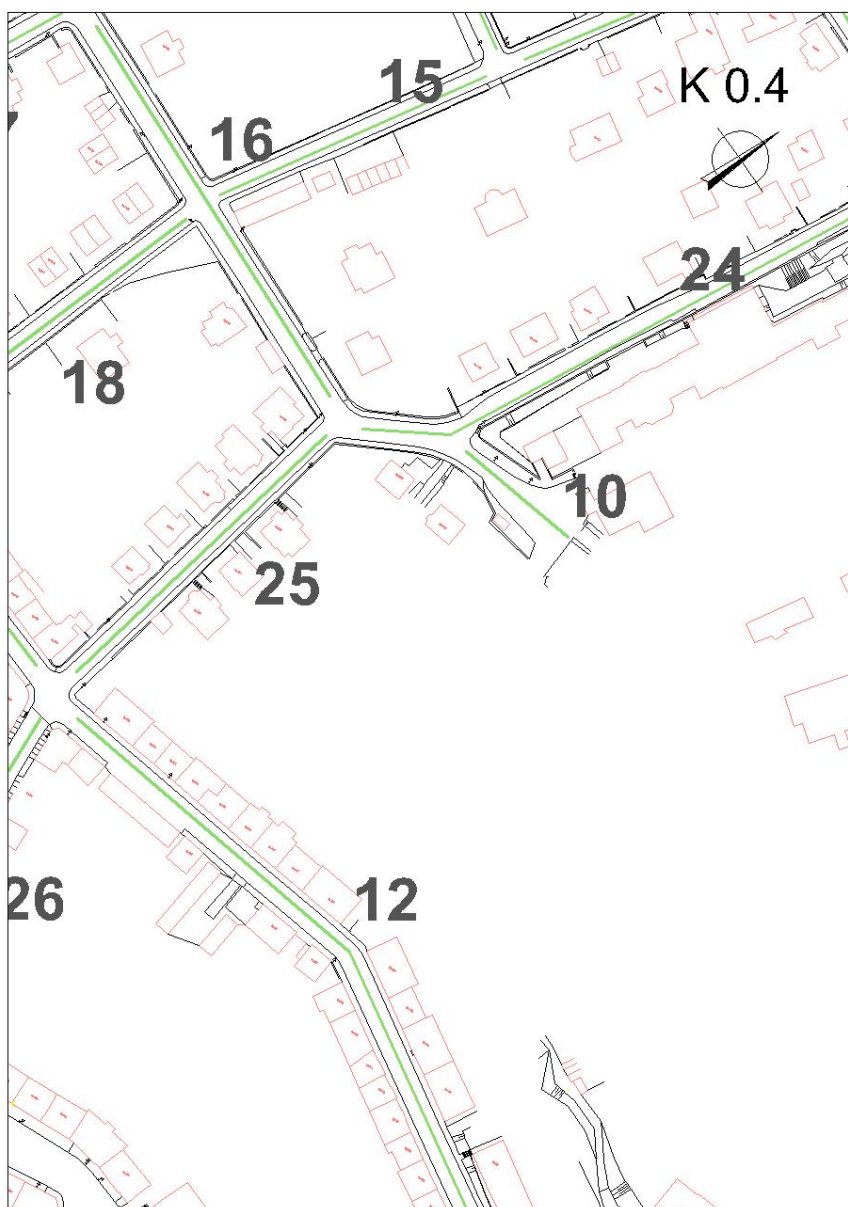
Následující mapové listy znázorňují členění jednotlivých ulic do bloků.

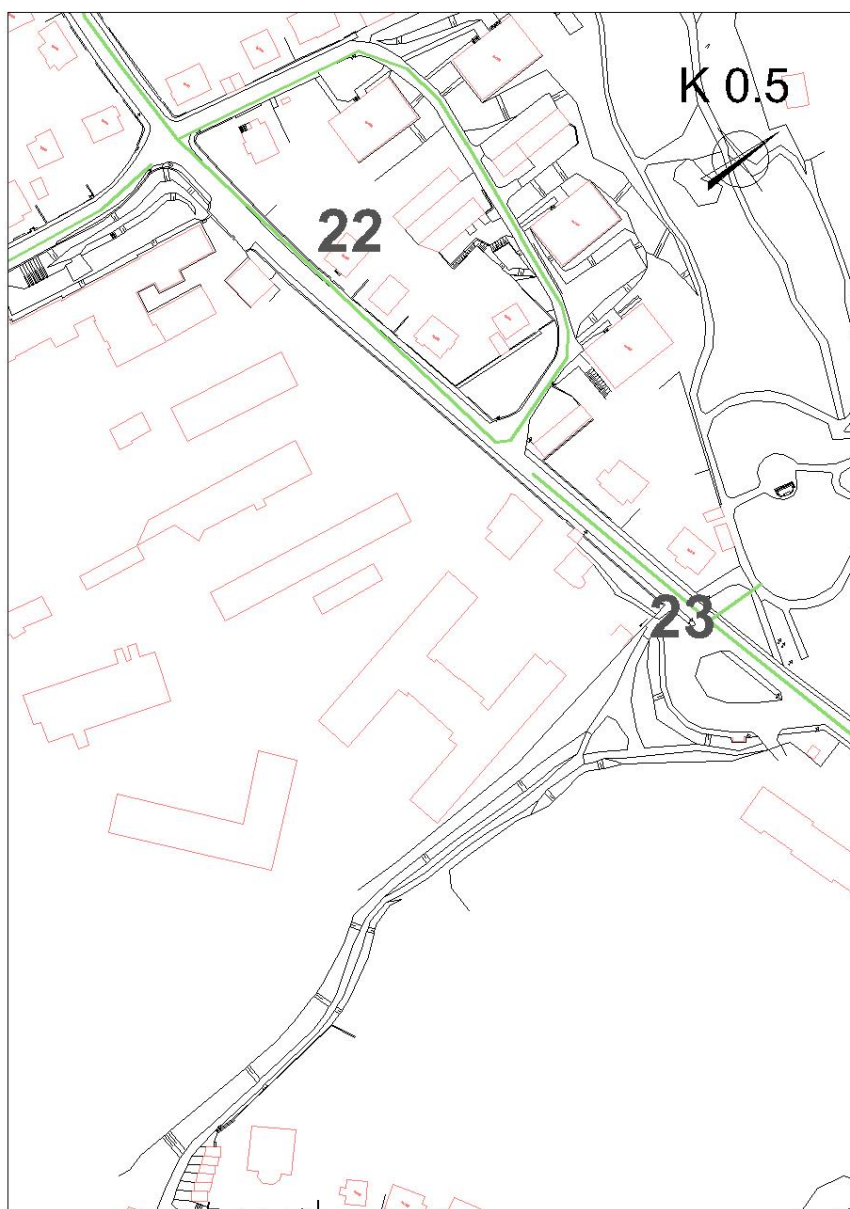




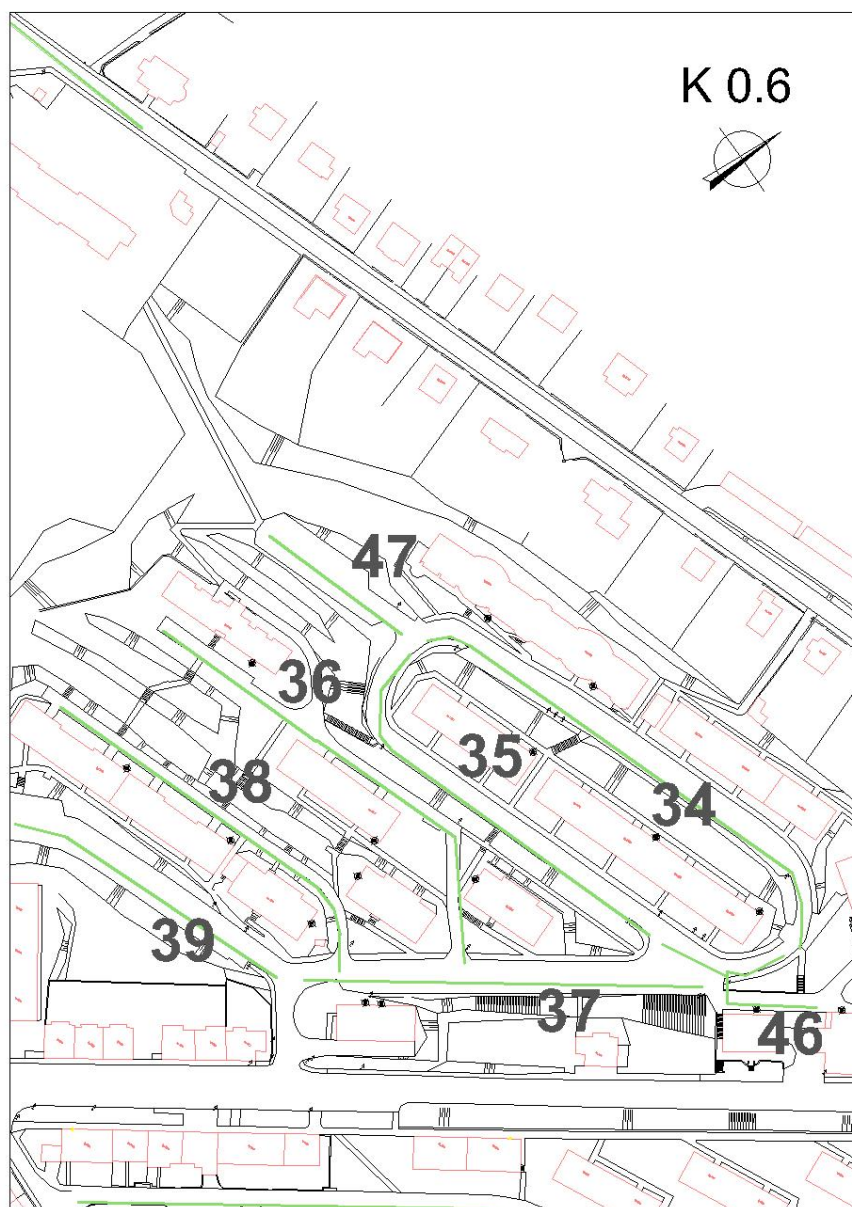


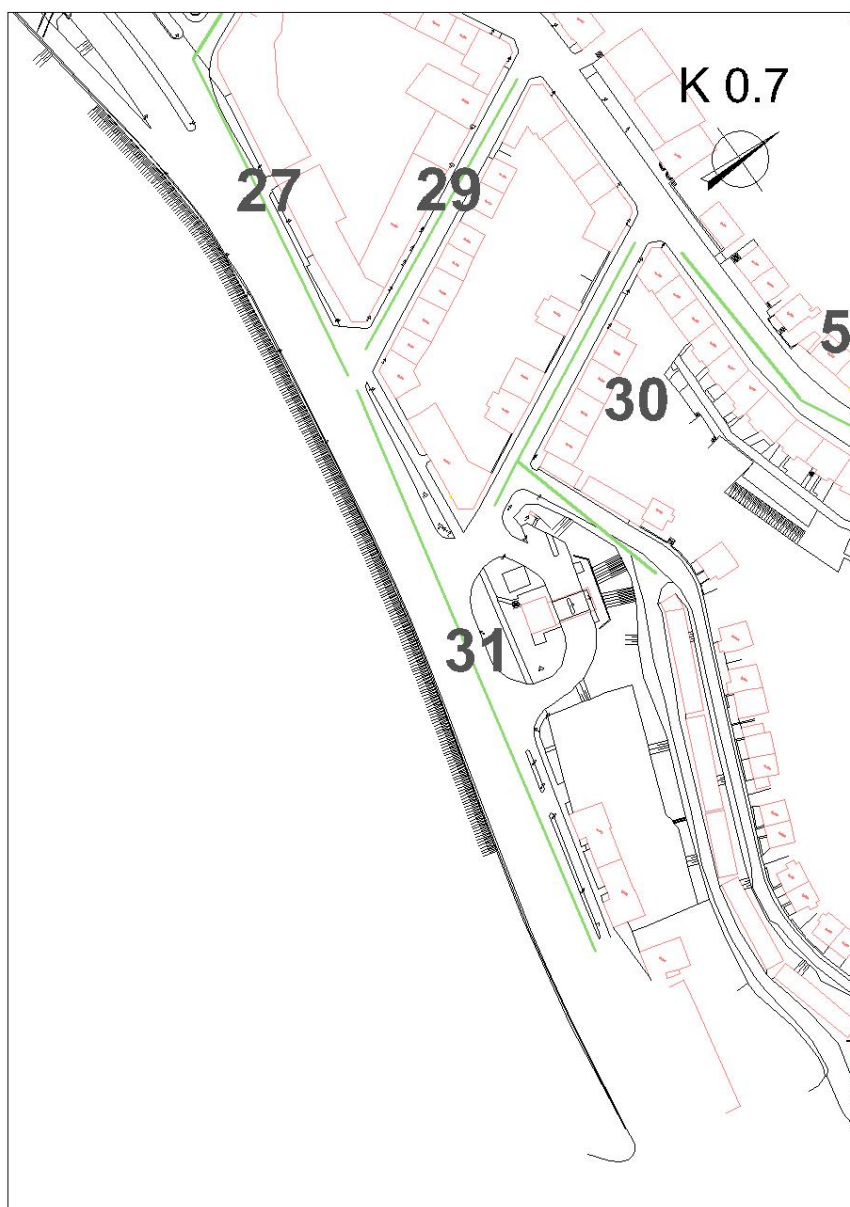


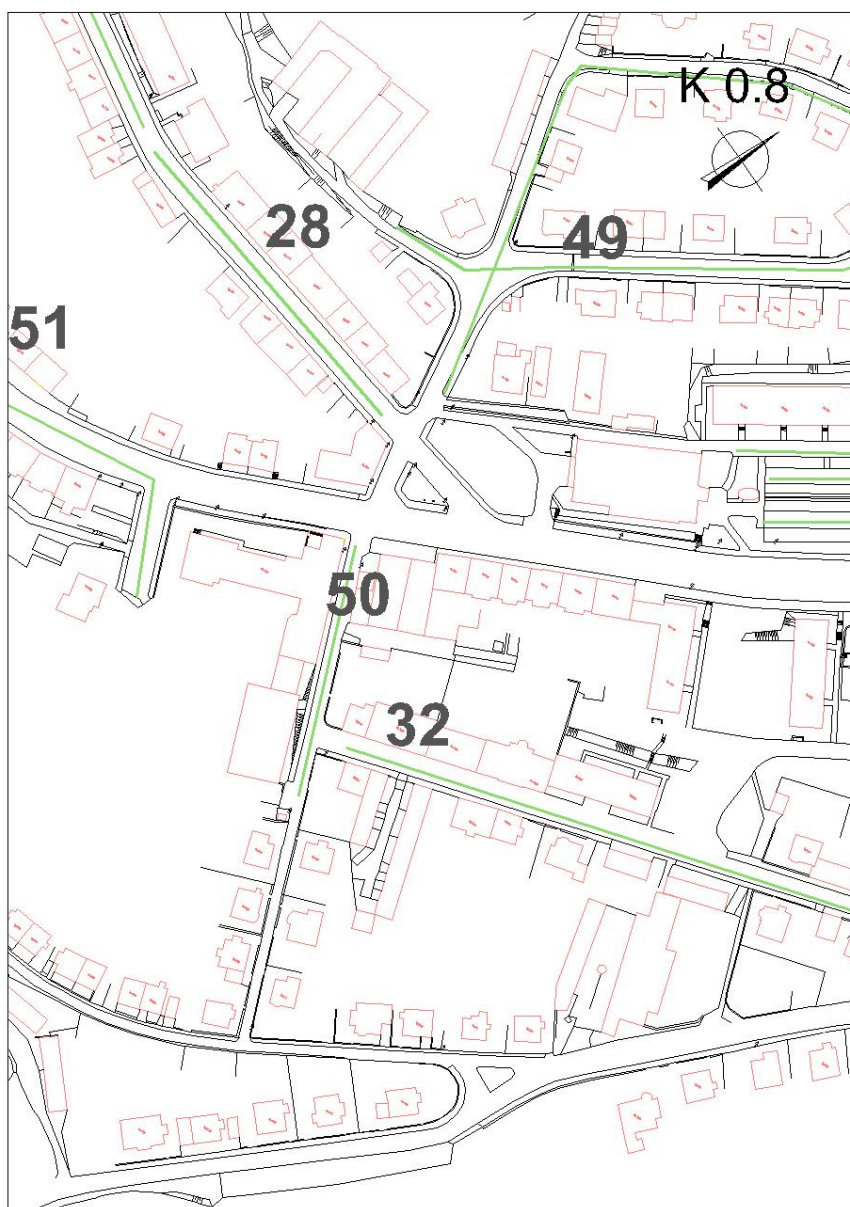




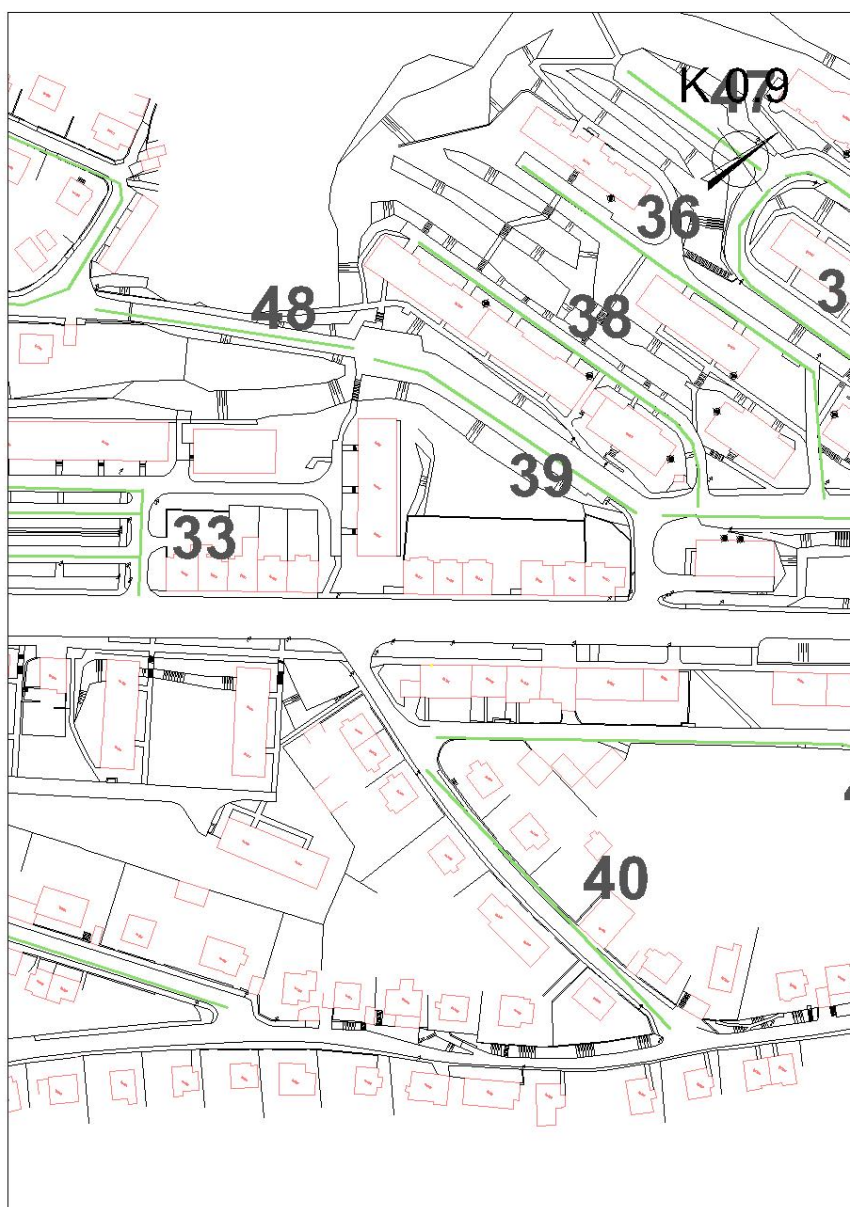


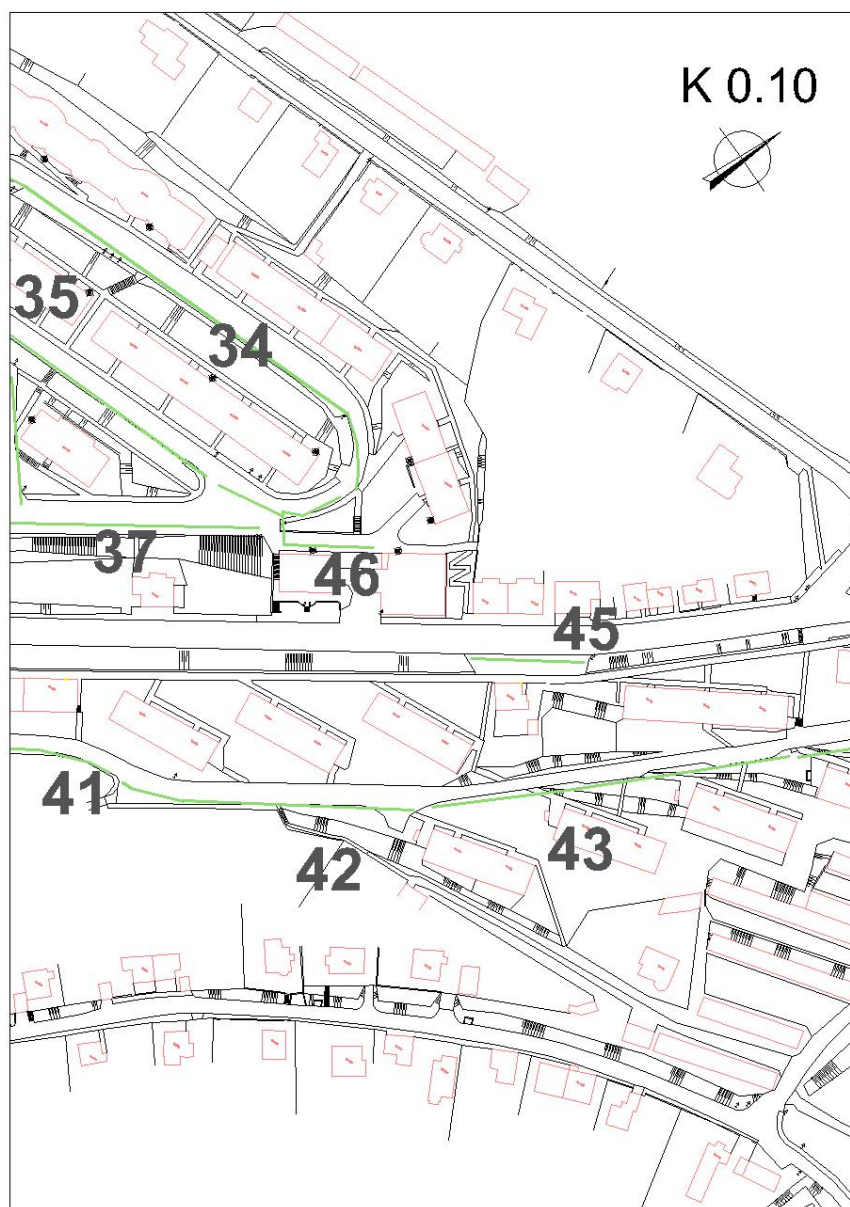


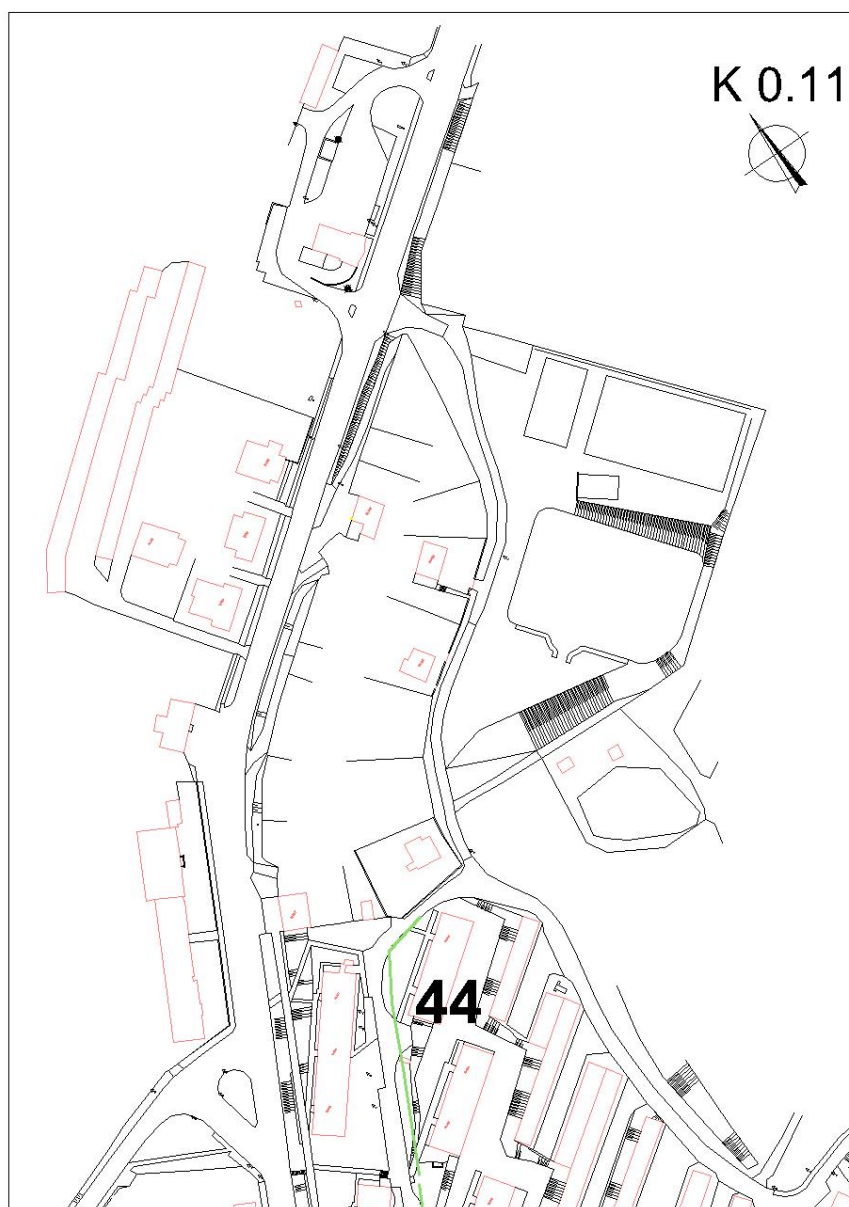












### 3.3.1 Analýza současného stavu

Průzkumem lokality byla zjištěna nedostatečná kapacita parkovacích stání v oblasti sídlištní zástavby v ul. B. Martinů a ul. Dvořákova, dále pak v západní části sledované oblasti, tzn. v ul. Tylově a jejím okolí. Další oblast s nedostatečnou nabídkou parkovacích stání se nachází v ul. Turkyňově a ul. Stoliční. Problematická situace je také v ul. Liliové v oblasti zástavby bytových domů. V současnosti se v lokalitě Kamenická téměř nevyskytují zasmyčkované oblasti s jednosměrným provozem, přestože se jejich zřízení v lokalitě jeví vhodným, především z důvodů zklidnění dopravy v oblasti a vytvoření parkovacích stání.

Výsledky dopravního průzkumu jsou v grafické a tabulkové podobě uvedeny v příloze 3A\_4K.

### 3.3.2 Návrh řešení

Částečně se dá situace řešit pomocí systému jednosměrek, čímž se zlegalizuje stávající parkování v ulicích, ale zásadním způsobem neřeší parkování v oblasti. Parkovací domy nejsou efektivní investicí i vzhledem ke kapacitě a docházkové vzdálenosti. Nejefektivnější řešení se jeví zkapacitnění současných parkovacích ploch v bezprostředním okolí bytových domů. Současně se takovým způsobem řeší zklidnění průjezdu těmito částmi sídliště. Jako doplňkové řešení je vhodné uvažovat s posílením vazby na prostředky MHD, které pak mění finanční efektivitu vlastnictví vozidla v jeho neprospěch.

Jednotlivá řešení vychází z provedeného průzkumu obsazenosti a vytížení parkovacích ploch a ze znalosti místních poměrů. Stavební řešení vychází ze standardních řešení. Je kladen důraz na bezpečný pohyb pěších ve vztahu k navrhovaným parkovacím plochám a přístup tělesně postižených. Při návrhu je zohledněn požadavek normy na zřízení 5% stání pro tělesně postižené. Návrhy vychází především z normových předpisů ČSN 736110, ČSN 736056 a ČSN 736102 a zákona 360/200Sb. o provozu na silničních komunikacích. Stavební řešení bude upřesněno v dalších stupních PD, vzorové řezy řešení parkovacích stání a chodníkových pásů jsou součástí kapitoly 3.7

Tato kapitola podrobně popisuje návrhy zkapacitnění parkovacích ploch a návrhy řešení legalizace stání vozidel v oblasti. Jednotlivé návrhy mají společný způsob řešení a tak vytváří funkční oddíly, které jsou označeny K1 – K8. Přesná poloha je zobrazena v příloze 3E\_4K.

#### K1:

Oblast se nachází v ul. B. Martinů, pro účely dopravního průzkumu *Blok 47*. V této oblasti navrhujeme prodloužení současné komunikace a zřízení 5 nových podélných parkovacích stání, která spolu se současnými 32 kolmými parkovacími místy vytvoří blok 37 kolmých parkovacích stání. Stání vzniknou rozšířením komunikace do stávající zeleně. K vyznačení parkovacích stání doporučujeme VDZ, v případě rezervovaného stání doporučujeme doplnění o svislé dopravní značení.

Stavebními úpravami v souvislosti s návrhem parkovacích stání budou dotčeny parcely:

1250/1

1250/73

1250/75

Detailní informace o parcelách viz. příloha s označením: 3F\_4K.

Příznivé terénní poměry a nevelký objem stavebních prací je předpokladem nízké finanční náročnosti tohoto rozšíření.

**K2:**

Oblast se nachází v ul. Dvořákova, pro účely dopravního průzkumu *Blok 36*. Vzhledem k poptávce po parkovacích stáních převyšující jejich nabídku a prostorovým možnostem oblasti navrhujeme 12 nových kolmých parkovacích stání a to jako rozšíření bloku 11 stávajících kolmých parkovacích stání. Stání vzniknou rozšířením komunikace do stávající zeleně a to jak směrem na východ tak i na západ od současného bloku parkovacích stání. K vyznačení parkovacích stání doporučujeme VDZ, v případě rezervovaného stání doporučujeme doplnění o svislé dopravní značení.

Stavebními úpravami v souvislosti s návrhem parkovacích stání budou dotčeny parcely:

1250/60

1250/97

1250/28

Detailní informace o parcelách viz. příloha s označením: 3F\_4K.

U 4 nových západních stání je vzhledem k příznivým terénním poměrům a nevelkému objemu stavebních prací předpokládána spíše nižší finanční náročnost tohoto rozšíření. 8 nových východních stání je situováno do oblouku a do terénu s větším podélným i příčným sklonem, proto je zde třeba počítat s větším objemem zemních prací a tím pádem i s vyšší finanční náročností zřízení těchto stání.

**K3:**

Oblast se nachází v ul. Dvořákova, pro účely dopravního průzkumu *Blok 38*. V této oblasti navrhujeme rozšíření bloku kolmých parkovacích stání na západním okraji současného bloku kolmých parkovacích stání. Rozšíření přinese zvýšení kapacity ze současných 12 stání na



15, tzn. nárůst o 3 kolmá parkovací stání. Realizace rozšíření znamená zábor zeleně. K vyznačení parkovacích stání doporučujeme VDZ, v případě rezervovaného stání doporučujeme doplnění o svislé dopravní značení.

Stavebními úpravami v souvislosti s návrhem parkovacích stání budou dotčeny parcely:  
1250/60

Detailní informace o parcelách viz. příloha s označením: 3F\_4K.

Příznivé terénní poměry a nevelký objem stavebních prací je předpokladem nízké finanční náročnosti tohoto rozšíření.

V případě vyšší investice a záboru větší plochy stávající zeleně se jeví jako přijatelná také varianta zřízení dvou bloků kolmých stání po stranách příjezdové komunikace. Maximální kapacita tohoto řešení je 16 kolmých parkovacích stání, tzn. 8 v každém bloku.

#### **K4:**

Oblast se nachází v ul. Dvořákova, pro účely dopravního průzkumu *Blok 1*. Dva bloky kolmých parkovacích stání navrhujeme před a za obloukem v ulici Dvořákova, jižně od restaurace U Kelta. Navrhovaná kolmá parkovací stání navazují na blok stávajících podélných parkovacích stání, přičemž rozšířením budou zrušena 2 nejvýchodnější stání. První(západní) blok kolmých parkovacích stání má kapacitu 6 míst. Druhý, situovaný východněji, má kapacitu 5 míst. Stání (až na výjimku) vzniknou rozšířením komunikace do stávající zeleně. Výjimku tvoří stání vzniklá rozšířením komunikace v místě stávajících podélných stání. K vyznačení parkovacích stání doporučujeme VDZ, v případě rezervovaného stání doporučujeme doplnění o svislé dopravní značení.

Stavebními úpravami v souvislosti s návrhem parkovacích stání budou dotčeny parcely:  
1250/55

Detailní informace o parcelách viz. příloha s označením: 3F\_4K.

Finanční náročnost rozšíření se předpokládá spíše nižší vzhledem příznivým terénním podmínkám. Stavební práce zahrnují úpravu dvou podélných stání.

**K5:**

Oblast se nachází v ul. Kamenická, pro účely dopravního průzkumu *Blok 41*. Pro vytvoření 31 nových podélných parkovacích stání je nutné zjednosměrnění komunikace v ulici Kamenická. Směr provozu po zjednosměrnění je navrhnout od východu k západu.

Stavebními úpravami v souvislosti s návrhem parkovacích stání budou dotčeny parcely:

1536

2972

Detailní informace o parcelách viz. příloha s označením: 3F\_4K.

Finanční náročnost vzniku těchto 31 parkovacích stání je minimální, neboť zde nejsou zapotřebí žádné stavební úpravy, pouze bude doplněno svislé dopravní značení upravující směr provozu a VDZ označující parkovací stání.

**K6:**

Oblast se nachází v ul. Purkyňova a ul. Stoliční, pro účely dopravního průzkumu *Blok 22*. 21 nových podélných parkovacích stání je navrženo v zjednosměrněné komunikaci vedoucí ulicemi Purkyňova, Stoliční a V Sadech. Směr provozu po zjednosměrnění je navržen od ulice Purkyňova k ulici V Sadech.

Stavebními úpravami v souvislosti s návrhem parkovacích stání budou dotčeny parcely:

3003

1062/6

Detailní informace o parcelách viz. příloha s označením: 3F\_4K.

Finanční náročnost vzniku těchto 21 parkovacích stání je minimální, neboť zde nejsou zapotřebí žádné stavební úpravy, pouze bude doplněno svislé dopravní značení upravující směr provozu a VDZ označující parkovací stání.

**K7:**



Oblast se nachází v ul. Vokolkova a ul. Tylova, pro účely dopravního průzkumu *Blok 6 a Blok 14*. V oblasti navrhujeme zjednosměrnění komunikace v ul. Vokolkova (úsek mezi ul. El. Krásnohorské a ul. Tylovou) a dále komunikace v ul. Tylova (úsek mezi ul. Vrchlického a ul. Vokolkova). Tím získáme prostor pro 28 nových podélných parkovacích stání. Navrhovaný směr provozu po zjednosměrnění je od ul. El. Krásnohorské k ul. Vrchlického. Křížení ulic Vokolkova a Tylova navrhujeme jako jednosměrné s levým odbočením. Úhlopříčku křižovatky doporučujeme opatřit ostrůvkem (příp. sloupky) k zamezení možnosti průjezdu vozidel přímým směrem.

Stavebními úpravami v souvislosti s návrhem parkovacích stání budou dotčeny parcely:

2992

2998

Detailní informace o parcelách viz. příloha s označením: 3F\_4K.

Finanční náročnost vzniku těchto 28 parkovacích stání se předpokládá spíše nižší. Stavební úpravy spočívají pouze ve vytvoření zábran průjezdu vozidel výše zmíněnou křižovatkou a doplnění svislého dopravního značení upravující směr provozu a VZD označující parkovací stání.

#### **K8:**

Oblast se nachází v ul. Vokolkova, ul. Tylova, ul. Lužická a ul. Wolkerova, pro účely dopravního průzkumu *Blok 1, Blok 4, Blok 5 a Blok 13*. Vzhledem ke zvýšené poptávce po parkovacích stáních v oblasti ulic Vokolkova, Tylova, Lužická a Wolkerova navrhujeme zjednosměrnění příslušných komunikací tak, že bude vytvořena jednosměrná smyčka. Tím získáme prostor pro 61 nových podélných parkovacích stání. Navrhovaný směr provozu po zjednosměrnění je levotočivý. Křížení ulic Vokolkova a Tylova navrhujeme jako jednosměrné s levým odbočením. Úhlopříčku křižovatky doporučujeme opatřit ostrůvkem (příp. sloupky) k zamezení možnosti průjezdu vozidel přímým směrem.

Stavebními úpravami v souvislosti s návrhem parkovacích stání budou dotčeny parcely:

2976

2991

2992

2999

Detailní informace o parcelách viz. příloha s označením: 3F\_4K.

Finanční náročnost vzniku těchto 61 parkovacích stání se předpokládá spíše nižší. Stavební úpravy spočívají pouze ve vytvoření zábran průjezdu vozidel výše zmíněnou křižovatkou a doplnění svislého dopravního značení upravující směr provozu a VDZ označující parkovací stání.

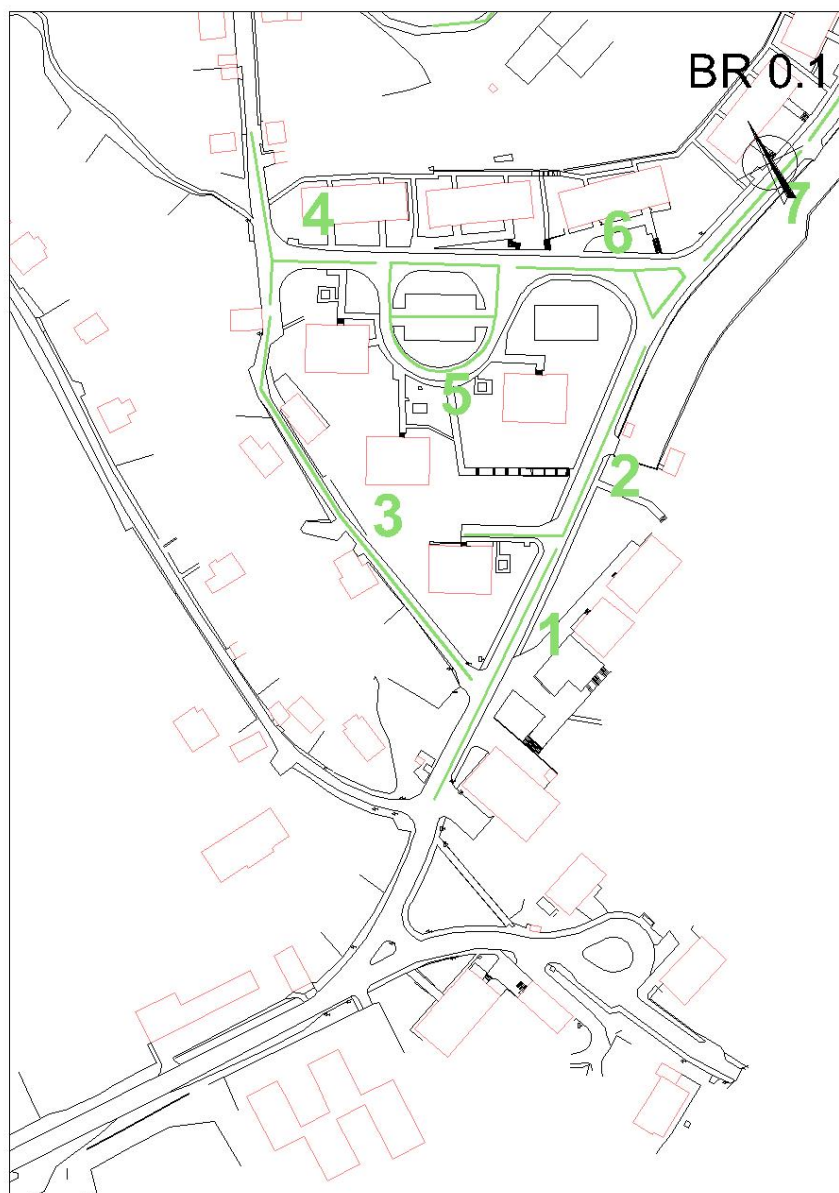
### 3.4 5BR\_Březiny

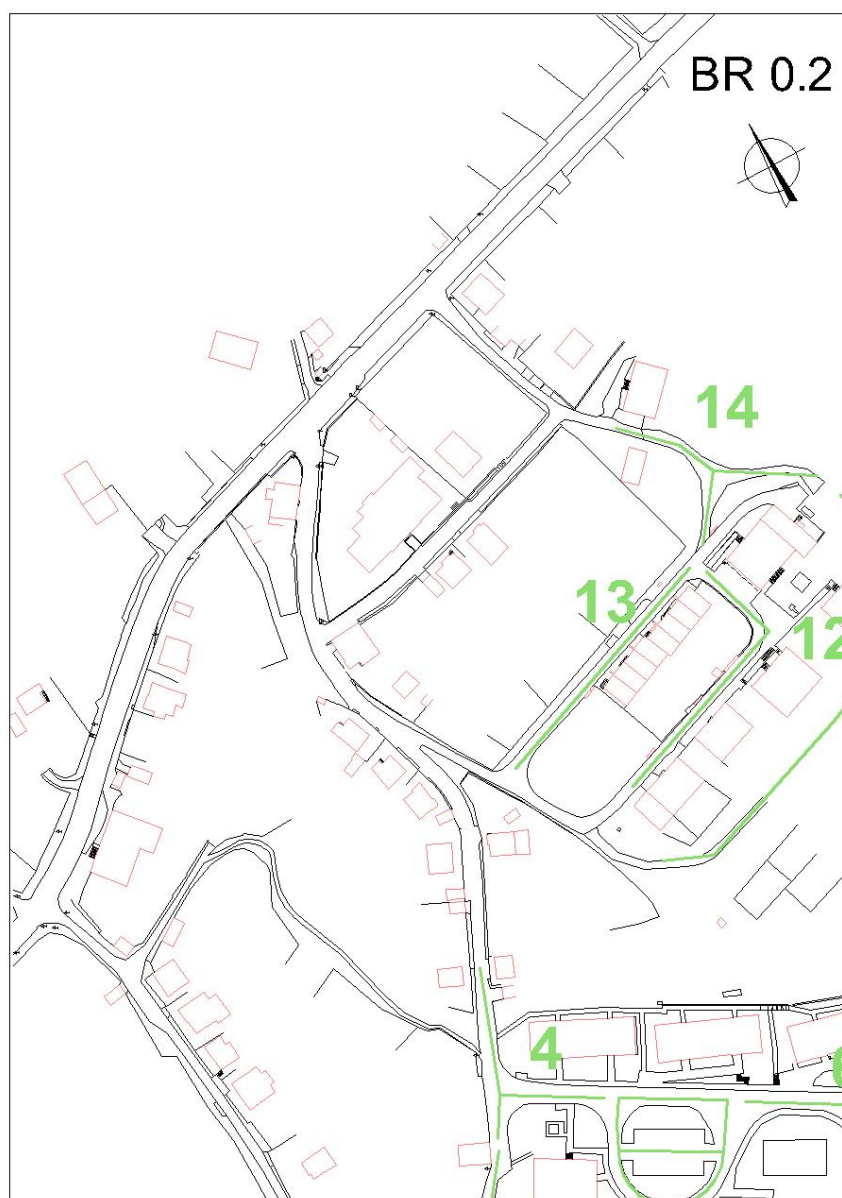
Oblast sídliště Březiny se nachází v městské části Děčín XXVII-Březiny a je situována na pravém břehu řeky Labe v údolí řeky Ploučnice a rozkládá se na pravém svahu na 434,40 ha. Území se nachází ve svažitém poměrně příkrém terénu, kde je zástavba situována na terasovitě tvarovaném území. Podle sčítání obyvatel z roku 2001 žilo v této městské části 2212 obyvatel.

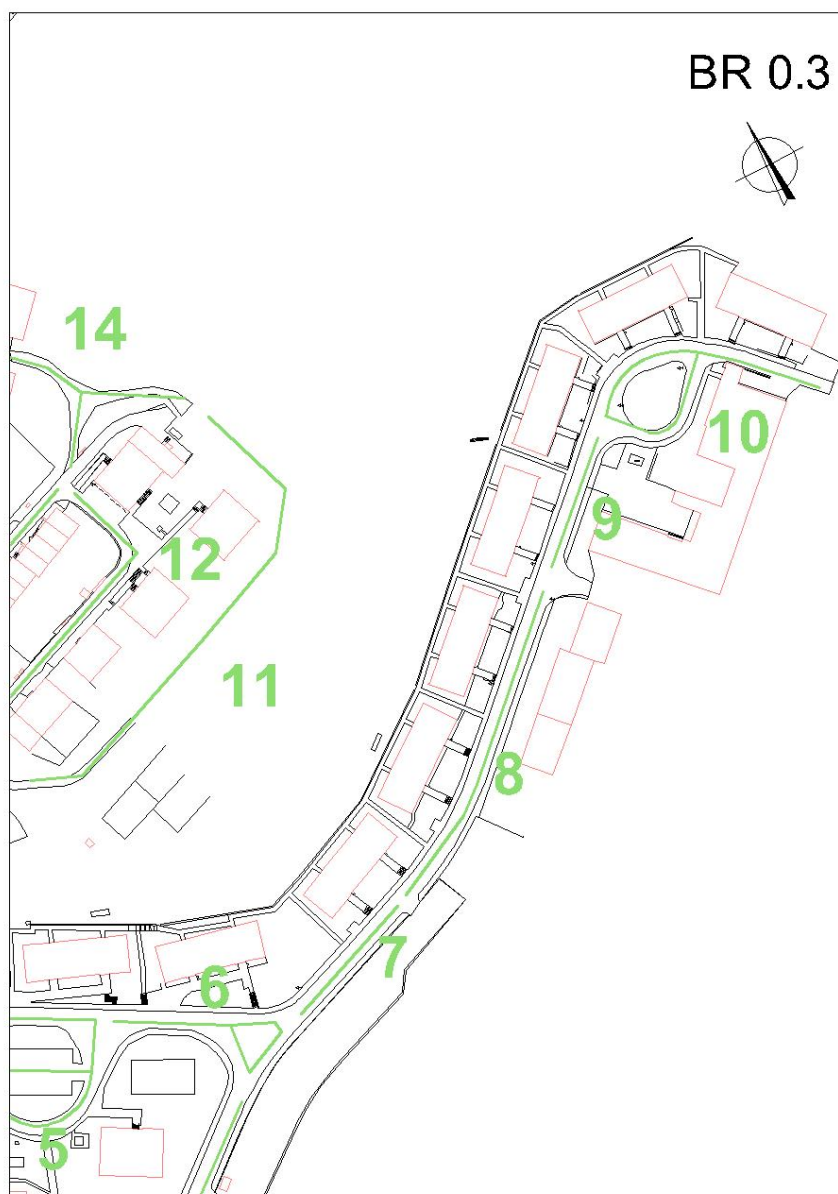
V oblasti se nachází převážně zástavba sídlištního charakteru s panelovými domy vybudovanými v 60. - 80. letech 20. století, částečně i zástavba bytových, řadových a rodinných domů. V místě je i malá občanská vybavenost, především základní škola a obchody smíšeného zboží..

Dopravní spojení se zbytkem Děčína je zajišťováno pouze autobusy Dopravního podniku města Děčína, linkami č. 4, příp. vzdálenější linka č. 6. Zajištění přepravy MHD je, jak vyplývá z uvedeného zcela nevyhovující vzhledem k počtu obyvatel a vzdálenosti sídliště od centra města, resp. zájmových oblastí obyvatel, především zaměstnání.

Následující mapové listy znázorňují členění jednotlivých ulic do bloků.







### 3.4.1 Analýza současného stavu

Průzkumem lokality byla zjištěna nedostatečná kapacita parkovacích stání v oblasti sídlištní zástavby na ul. Kamenická na konci ulice v blízkém okolí nepoužívané smyčky MHD a v celém průběhu ulice od komerčního hlídaného parkoviště. Další problematickou oblastí jsou bytové panelové domy na horní terase ve svahu, kde se nachází také řadové a rodinné domy. Problematická situace je vždy vázána na počet obyvatel v dané mikrooblasti, což souvisí především s bytovými domy a malými parkovacími plochami v jejich okolí, jak dokazují výsledky průzkumu.

Výsledky dopravního průzkumu jsou v grafické a tabulkové podobě uvedeny v příloze 3A\_4K.

### 3.4.2 Návrh řešení

Částečně se dá situace řešit pomocí systému jednosměrek, čímž se zlegalizuje stávající parkování v ulicích, ale zásadním způsobem neřeší parkování v oblasti. Parkovací domy nejsou efektivní investicí i vzhledem ke kapacitě a docházkové vzdálenosti. Nejefektivnější řešení se jeví zkapacitnění současných parkovacích ploch v bezprostředním okolí bytových domů. Současně se takovým způsobem řeší zklidnění průjezdu těmito částmi sídliště. Jako doplňkové řešení je vhodné uvažovat s posílením vazby na prostředky MHD, které pak mění finanční efektivitu vlastnictví vozidla v jeho neprospěch.

Jednotlivá řešení vychází z provedeného průzkumu obsazenosti a vytížení parkovacích ploch a ze znalosti místních poměrů. Stavební řešení vychází ze standardních řešení. Je kladen důraz na bezpečný pohyb pěších ve vztahu k navrhovaným parkovacím plochám a přístup tělesně postižených. Při návrhu je zohledněn požadavek normy na zřízení 5% stání pro tělesně postižené. Návrhy vychází především z normových předpisů ČSN 736110, ČSN 736056 a ČSN 736102 a zákona 360/200Sb. o provozu na silničních komunikacích. Stavební řešení bude upřesněno v dalších stupních PD, vzorové řezy řešení parkovacích stání a chodníkových pásů jsou součástí kapitoly 3.7

Tato kapitola podrobně popisuje návrhy zkapacitnění parkovacích ploch a návrhy řešení legalizace stání vozidel v oblasti. Jednotlivé návrhy mají společný způsob řešení a tak vytváří funkční oddíly, které jsou označeny BR1 – BR10. Přesná poloha je zobrazena v příloze 3E\_5BR.

#### **BR1:**

Parkování je navrženo v ulici Kosmonautů na stávající asfaltové ploše před vchodem do ZŠ a přilehlé tělocvičny. Plocha je asfaltová a je v současnosti využívána pro zásobování. Vjezd na tuto plochu je umožněn přes průběžný chodník pomocí sklopeného obrubníku. Na ploše jsou navržena stání dle výkresové přílohy. Parkovací stání jsou navržena vyznačit pouze pomocí VDZ. Součástí úpravy této plochy je změna organizace vjezdu nahrazením současného DZ označením celé plochy jako parkoviště pomocí DZ IP 11a. Stavební úpravy nejsou navrženy.



Zřízením této parkovací plochy dojde k rozšíření parkovacích stání v oblasti o 14 stání pro osobní vozidla, zároveň nedojde k úbytku jiných parkovacích stání ani narušení současného režimu parkování v ulici. Navrhovanou realizací nedojde k úbytku zeleně.

Plocha, která je navržena pro parkování se nachází na parcele:

276/78

Detailní informace o parcelách viz. příloha s označením: 3F\_5BR.

Finanční náročnost navrhované úpravy je velmi nízká, protože nevyžaduje stavební zásahy. Vyžaduje pouze pravidelnou obnovu VDZ po zhruba 3 letech podle stavu.

## **BR2:**

Navrhované nové plochy pro parkování vozidel rezidentních obyvatel sídliště na ulici Kosmonautů jsou situovány do nejbližšího okolí smyčky MHD, která není v současnosti využívána pro provoz vozidel MHD. Komunikace/větev smyčky je označena DZ IP 4b a B 2 jako jednosměrná. Parkování je navrženo jako kolmé stání k této komunikaci v oblouku na vnější i vnitřní straně. U vnějšího okraje tak dojde k záboru současného chodníku, který navrhujeme nahradit novým odsazeným chodníkem šířky 1,5m těsně za nově zřízenými parkovacími plochami u vnějšího okraje komunikace. Nově navrhovaný chodník navazuje na stávající pochozí plochy. Místa pro parkování návrh uvažuje zhotovit pomocí stavebních úprav v úrovni současné komunikace a s odlišným povrchem, nejlépe červeně zabarvenou zámkovou dlažbou. U vnitřního okraje jsou kolmá stání navržena ve středovém ostrůvku, který je osázen vzrostlou zelení – listnatými stromy nižšího až středního vzrůstu. Tuto vegetaci navrhujeme ponechat ve stávajícím stavu. Zábor pozemku pro parkovací stání se tak bude týkat pouze zeleně mezi stromy – trávniku. V dalších stupních PD bude současně nutné posoudit realizaci těchto parkovacích ploch z hlediska inženýrských sítí. V prostoru středového ostrůvku se nachází kanalizační vpusti a revizní šachty. Povrchovou úpravu navrhujeme opět červenou zámkovou dlažbu v úrovni současné silniční komunikace.

Zřízením těchto parkovacích ploch dojde ke zřízení 20-ti nových parkovacích stání, přičemž bude zrušeno současné nelegální podélné parkování zhruba 12-ti vozidel. Dojde tak k rozšíření parkovacích stání v oblasti o 8 stání a změně současné organizace dopravy v klidu. Navrhovanými stavebními úpravami dojde k záboru části zeleně – trávniku po obou stranách obloukové komunikace.



Stavebními úpravami v souvislosti s návrhem parkovacích stání budou dotčeny parcely:

276/78

276/84

Detailní informace o parcelách viz. příloha s označením: 3F\_5BR.

Finanční náročnost zřízení těchto parkovacích ploch je poměrně vysoká vzhledem ke stavebním úpravám a očekávanou kolizí s vedením inženýrských sítí a případné následné přeložky.

### **BR3:**

Tato plocha je navržena jako několik vzájemně oddělených parkovacích ploch podél celé ulice Kosmonautů. Jedná se o stavební úpravy prostoru přilehlého k současné silniční komunikaci, kde se nachází chodník. Úprava spočívá ve vytvoření parkovacích ploch pro kolmé stání osobních vozidel vždy mezi vyústěním chodníků od jednotlivých vchodů panelových bytových domů a chodníků, které prochází mezi panelovými domy směrem do ulice Kosmonautů. Parkovací stání návrh uvažuje ve stejné úrovni se stávající komunikací ulice Kosmonautů a s odlišným povrchem, např. červená zámková dlažba. Stávající chodník, který bude stavebními úpravami zrušen, je navržen nahradit novým na plochách přilehlých k průčelí panelových domů. Zde se nachází zatravněné plochy a vzrostlé dřeviny. Nový chodník navrhujeme zřídit tak, aby nedošlo ke zbytečnému odstranění stromů, stromků a keřů a tedy jako soustavu vzájemně na sebe navazujících protisměrných oblouků různých poloměrů (viz. výkresová příloha s označením: 3E\_5BR). Přesné trasování bude upřesněno v dalších stupních PD.

Zřízením těchto parkovacích ploch se významně zvýší počet stání pro osobní vozidla rezidentních obyvatel. Dojde ke zrušení 54 podélných parkovacích stání při okraji vozovky, které je v současnosti proti zákonu č.361/2000 Sb. Počet nových parkovacích stání je návrhem stanoven na 111. Celkově se tedy v oblasti zvýší počet parkovacích stání o 57. Z toho je navrženo 10 parkovacích stání pro vozíčkáře, resp. tělesně postižené. Stání jsou označena symbolem O1 na vozovce a DZ IP 12 se symbolem O1, jsou navrhována v místech, kde z pohledu normových rozměrů standardního stání nevychází 2 místa a jedno stání naopak splňuje normové rozměry pro tělesně postižené. Počet navržených stání pro tělesně postižené splňuje normové požadavky pro celou oblast sídliště Březiny – část ulice Kosmonautů. Všechna stání jsou uspořádána tak, aby stání pro tělesně postiženého bylo co

nejblíže ke vchodu do panelového domu. Navrhovanými stavebními úpravami dojde k záboru části zeleně, především trávníků, výjimečně i odstranění dřevin. Odstraněné dřeviny navrhujeme nahradit výsadbou nových mladých stromků. Vzhledem k topologii terénu bude nutné posoudit a případně navrhnout zabezpečení svahu v čele navržených parkovacích stání.

Stavebními úpravami v souvislosti s návrhem parkovacích stání budou dotčeny parcely:

276/113

276/51

276/52

276/53

276/54

276/55

276/56

276/57

276/58

Detailní informace o parcelách viz. příloha s označením: 3F\_5BR.

Finanční náročnost zřízení těchto parkovacích ploch je poměrně vysoká vzhledem k objemu stavebních prací, pravděpodobnému složitému řešení majetkového vyrovnání a očekávané nutnosti řešení stabilizací svahu, případně svahováním a následnou revitalizací. Kolize s vedením inženýrských sítí se nepředpokládá.

#### **BR4:**

Nově navrhovaná parkovací plocha pro 10 osobních vozidel je navržena v prostoru mezi oploceným pozemkem ZŠ a hlídaným zpoplatněným parkovištěm. Plocha je v současnosti zatravněna, bez vzrostlých dřevin. Je od komunikace oddělena chodníkem, který není v tomto případě ekonomické odsouvat až za prostor parkovacích stání, navrhujeme proto ponechat chodník ve stávajícím trasování a snížit jeho niveletu na výšku +20mm nad niveletou komunikace. Současně navrhujeme oddělit chodník od komunikace i od parkovací plochy obrubou v již zmíněné výšce a povrchovou úpravu chodníku změnit na zámkovou dlažbu šedé barvy se dvěma řádky červené dlažby při hraně u průjezdné komunikace. Tuto úpravu návrh předpokládá v celé délce navržené parkovací plochy. Tu navrhujeme ponechat ve stejné niveletě s niveletou komunikace s povrchovou úpravou z červené zámkové dlažby

a označit pomocí DZ IP 11b. Od zbývajících prostoru zeleně bude parkoviště odděleno zvýšenou obrubou.

Zřízení této parkovací plochy představuje zvýšení počtu parkovacích stání o 10 bez změny ve stávajícím režimu parkování a organizace dopravy. Stavební úpravou dojde k záboru zatravněné plochy zeleně v rozsahu zhruba 50m<sup>2</sup>.

Stavebními úpravami v souvislosti s návrhem parkovacích stání budou dotčeny parcely:

276/82

276/84

Detailní informace o parcelách viz. příloha s označením: 3F\_5BR.

Finanční náročnost zřízení těchto parkovacích ploch je přiměřená vzhledem ke zvýšení počtu parkovacích stání a náročnosti stavebních úprav i jednání s vlastníky pozemků.

#### **BR5:**

Tato parkovací plocha je navržena v prostoru současné třiramenné křižovatky na ulici Kosmonautů. Plocha vznikne stavební úpravou (alternativně se dá uvažovat i o vymezení prostoru pro parkování pomocí VDZ V 4, V 13 a V 10) změnou vedení obruby (parametry oblouku a ostatní rozměry budou upřesněny v dalších stupních PD) vozovky a úpravou povrchu pro parkovací stání. Vhodné je zhotovit parkovací stání v úrovni se současnou komunikací a s odlišným povrchem, např. červeně zbarvená zámková dlažba. Ostatní prostor, který vznikne přisunutím vedení obruby ke středu křižovatky navrhujeme zřídit ve stejné niveletě jako jsou navazující chodníkové plochy. Tento vyvýšený prostor bude sloužit jako vstupní místo do křižovatky při přecházení jednoho ze dvou ramen křižovatky. Navrhujeme proto opatřit tento prostor reliéfní dlažbou pro nevidomé dle příslušné ČSN a snížit obrubu v místě přecházení do výšky +20mm nad niveletou komunikace. Stejným způsobem doporučujeme snížit obrubu i na protějších hranách obou ramen křižovatky, aby byl umožněn plnohodnotný přechod přes silnici i pro tělesně postižené.

Zřízením této parkovací plochy včetně přidruženého prostoru pro pohyb chodců se vytvoří 4 nová parkovací stání a křižovatka se stane kompaktnější, čímž bude vytvářet psychologický tlak na zvýšení pozornosti řidiče a bude tak lépe odpovídat charakteru obytného území, kde

se pohybují děti. V současné době v křižovatce nelegálně parkují 2 až tři osobní vozidla. Stavebními úpravami nedojde k zásahu do zeleně v okolí.

Stavebními úpravami v souvislosti s návrhem parkovacích stání budou dotčeny parcely:  
276/84

Detailní informace o parcelách viz. příloha s označením: 3F\_5BR.

Finanční náročnost zřízení těchto parkovacích ploch je přiměřená vzhledem ke zvýšení bezpečnosti chodců při přecházení ulice v prostoru křižovatky a vzniku, resp. legalizaci parkovacích stání.

#### **BR6:**

Parkovací plocha je navržena částečně v prostoru křižovatky, kterou tvoří výjezd od stávajícího parkoviště a částečně podél průjezdné komunikace podél bytového domu. Nově navržená kolmá parkovací stání zabírají částečně zatravněnou plochu a jsou navržena ve stejné výškové úrovni s niveletou průjezdné komunikace s odlišným povrchem, např. červená zámková dlažba. Pro bezpečný příchod řidičů k vozidlům je současně navržen chodník podle výkresové přílohy 3E\_5BR. Při křížení pěší trasy se silniční komunikací navrhujeme snížit obrubu na výšku +20mm nad niveletu vozovky.

Zřízením této parkovací plochy včetně přidruženého prostoru pro pohyb chodců/řidičů se vytvoří 13 nových parkovacích stání. V současné době v křižovatce na výjezdu od parkoviště nelegálně parkuje až 5 vozidel. Realizací návrhu nedojde k jiným změnám v organizaci parkování v oblasti, dojde k úpravě parametrů křižovatky a záboru části zeleně, resp. zatravněné plochy podél průjezdné komunikace. Stavebními úpravami dojde k mimo vytvoření nových stání také k zajištění bezpečnosti pohybu chodců.

Stavebními úpravami v souvislosti s návrhem parkovacích stání budou dotčeny parcely:  
276/73  
276/84

Detailní informace o parcelách viz. příloha s označením: 3F\_5BR.

Finanční náročnost zřízení těchto parkovacích ploch je přiměřená vzhledem k výslednému stavu organizace dopravy v oblasti a legalizaci parkovacích stání v prostoru křižovatky.

**BR7:**

Tato parkovací plocha je navržena v prostoru nelegálního parkování v křižovatce a podélného parkování na ramenech křižovatky. V souvislosti se stavební úpravou, která vytváří nová parkovací stání jsou navrženy také přístupové pochozí plochy – chodníky a dochází ke změně organizace dopravy v křižovatce. Stavební úprava mění parametrické uspořádání křižovatky a je tak nutné vyznačit hlavní a vedlejší komunikaci a upravit přednosti v jízdě. Navrhujeme označit křižovatku pomocí DZ P 2 + E 2b a P 4 + C 2a. Parkovací stání návrh uvažuje vyznačit pomocí odlišné povrchové úpravy ve stejné niveletě jako průjezdná komunikace. Část parkování je navržena jako podélné stání a část jako kolmé stání v prostoru křižovatky.

Celkem je navrženo 5 nových parkovacích stání s přístupovými chodníkovými plochami pro řidiče. Návrh uvažuje s částečným zábohem zeleně, resp. zatravněné plochy, především při realizaci chodníků. V prostoru křižovatky dochází v současné době k nelegálnímu parkování zhruba 7 vozidel. Reálně tak dochází ke snížení počtu parkovacích stání, avšak dochází k legalizaci parkování.

Stavebními úpravami v souvislosti s návrhem parkovacích stání budou dotčeny parcely:

276/86

276/84

Detailní informace o parcelách viz. příloha s označením: 3F\_5BR.

Finanční náročnost zřízení těchto parkovacích ploch je relativně vysoká vzhledem k malému počtu získaných parkovacích stání. Návrh je však opodstatněný vzhledem k současnému nevyhovujícímu nelegálnímu stání. Z hlediska reálného počtu stání není tato úprava zcela efektivní.

**BR8:**

Parkování označené BR8 je významné pro obyvatele části sídliště „Březiny“ na terase ve svahu, kde jsou vzhledem k topologii a stávající výstavbě, která byla řešena v její souvislosti, velmi omezené možnosti zřízení nových parkovacích ploch a to i vzhledem k vlastnickým

poměrům. Toto parkoviště v případě realizace může řešit současnou dopravní situaci v celé této oblasti, neboť docházková vzdálenost i určitá „vizuální kontrola“ vozidla ze strany majitelů je dostatečná pro většinu obyvatel. Tato parkovací plocha je navržena v prostoru zatravněné části terasy jižně od bytových domů. V současnosti se zde nachází drobná až středně vzrostlá zeleň a dřeviny. Na ploše se v současnosti parkuje podél nebezpečné cesty. Návrh uvažuje s výstavbou nové komunikace šířky 6,0m a přístupovými chodníčky od hlavních vchodů do bytových domů mezi dřevinami, tak aby nedošlo k jejich odstranění. Parkovací stání jsou navržena podél nové komunikace s živoucí povrchovou vrstvou jako kolmá ve stejné niveletě jako navrhovaná komunikace a s odlišnou povrchovou úpravou, např. červená zámková dlažba. Nově navrhovaná komunikace spojuje stávající zaslepené části komunikace a vytváří tak kolem bytových domů okružní komunikaci, která by mohla být upravena jako jednosměrná. V takovém případě by šířka části komunikace, kde není navrženo parkování mohla poklesnout na 3,5m. V místě kolmého parkování musí zůstat komunikace 6-ti metrová, proto tuto úpravu ve výkresové části nenavrhujeme.

Celkem je navrženo 60 nových parkovacích stání s přístupovými chodníkovými plochami pro řidiče. Návrh uvažuje s částečným zábořem zeleně částečně také odstranění některých dřevin. Na ploše navrhujeme 3 parkovací stání pro tělesně postižené, pro něž navrhujeme také sklopit obrubu pro snadný vjezd na chodník vždy vstřícně naproti realizovaným parkovacím stáním.

Stavebními úpravami v souvislosti s návrhem parkovacích stání budou dotčeny parcely:

276/33

276/34

276/18

Detailní informace o parcelách viz. příloha s označením: 3F\_5BR.

Finanční náročnost zřízení této velké parkovací plochy je vysoká vzhledem k objemu stavebních prací a předpokládanému majetkovému vypořádání, ale přiměřená vzhledem k získanému počtu parkovacích stání a uvolnění současných prostorů pro parkování k realizaci jiných investičních akcí. Sekundárně tak může být i finančně velmi výhodný.

**BR9:**

Tato parkovací plocha je navržena rovněž v části sídliště „Březiny“ na terase ve svahu. Je navržena vzhledem ke skutečnosti, že v současnosti se na této ploše parkuje. Jedná se o zatravněný prostor mezi vzrostlými dřevinami v blízkosti nedalekých řadových domů jednoho z bytových domů. Plocha je navržena především pro účely parkování pro obyvatele řadových domů, kteří by mohli mít tato místa „předplacená“ nebo pouze rezervovaná. Místa jsou navržena realizovat pomocí stavebních úprav bez nutnosti přístupových chodníků pro pěší. Samotná stání navrhujeme realizovat pomocí odlišné povrchové úpravy, např. červená zámková dlažba ve stejné niveletě jako je navazující komunikace. Z důvodu sklonových poměrů komunikace bude v dalších stupních PD potřeba při řešení této plochy věnovat zvýšenou pozornost právě výškovému uspořádání.

Celkem je navrženo 8 nových parkovacích stání pro osobní vozidla, z toho je navrženo jedno parkovací stání pro tělesně postižené. Návrh uvažuje s částečným záborem zeleně, resp. zatravněné plochy a částečně také dřevin.

Stavebními úpravami v souvislosti s návrhem parkovacích stání budou dotčeny parcely:  
276/36

Detailní informace o parcelách viz. příloha s označením: 3F\_5BR.

Finanční náročnost zřízení těchto parkovacích ploch je relativně nízká neboť se jedná o malý objem stavebních prací. Náročnější se předpokládá majetkové vyrovnaní se stávajícími majiteli pozemků. Z hlediska reálného počtu získaných parkovacích stání patří tato úprava mezi efektivní.

#### **BR10:**

Tato parkovací plocha je navržena na příjezdu do sídliště „Březiny“ na samostatné stávající ploše poblíž komerčních objektů. Plocha leží mimo komunikaci a je s ní spojena sjezdem. Tuto plochu navrhujeme vyznačit na zpevněném povrchu pouze pomocí VDZ, které je pro zajištění organizace dopravy v klidu dostatečnou úpravou, a rozšířit také na plochu současné zeleně – trávníku, která je majetkem ČR. Vyznačená kolmá parkovací stání budou vybudována s dlážděným povrchem, nejlépe červená zámková dlažba. Na ploše navrhujeme současně vyznačit jedno parkovací stání pro tělesně postižené s označením DZ IP 12 dle výkresové přílohy 3E\_5BR.



Celkem je navrženo 11 nových parkovacích stání, neboť plocha není v současnosti využívána. Do budoucnosti se s využitím počítá, neboť probíhá rekonstrukce komerčních objektů v těsné blízkosti. Plocha již má zajištěn přístup pro pěší pomocí chodníků. Návrh uvažuje se zábořem zeleně na níže zmíněné parcele.

Stavební úpravy se budou týkat navrhovaných parkovacích stání umístěných na parcelách:  
276/46

Detailní informace o parcelách viz. příloha s označením: 3F\_5BR.

Finanční náročnost zřízení těchto parkovacích ploch je nízká, neboť jsou nutné stavební úpravy pouze v minimálním objemu a není nutné složité majetkové vyrovnání. Parkovací stání budou využita jako parkoviště pro obsluhu komerčních objektů pro parkování rezidentů je plocha téměř nevyužitelná vzhledem k docházkové vzdálenosti.

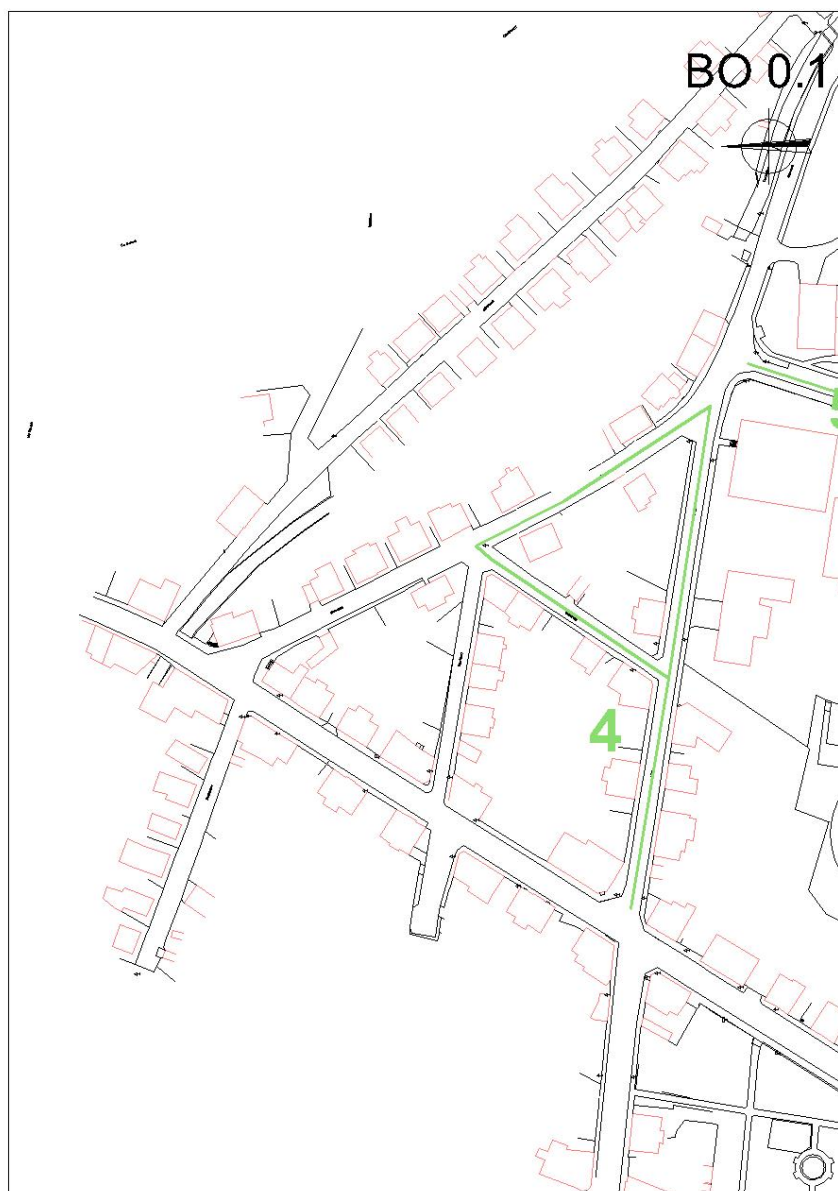
### 3.5 6BO\_Boletice

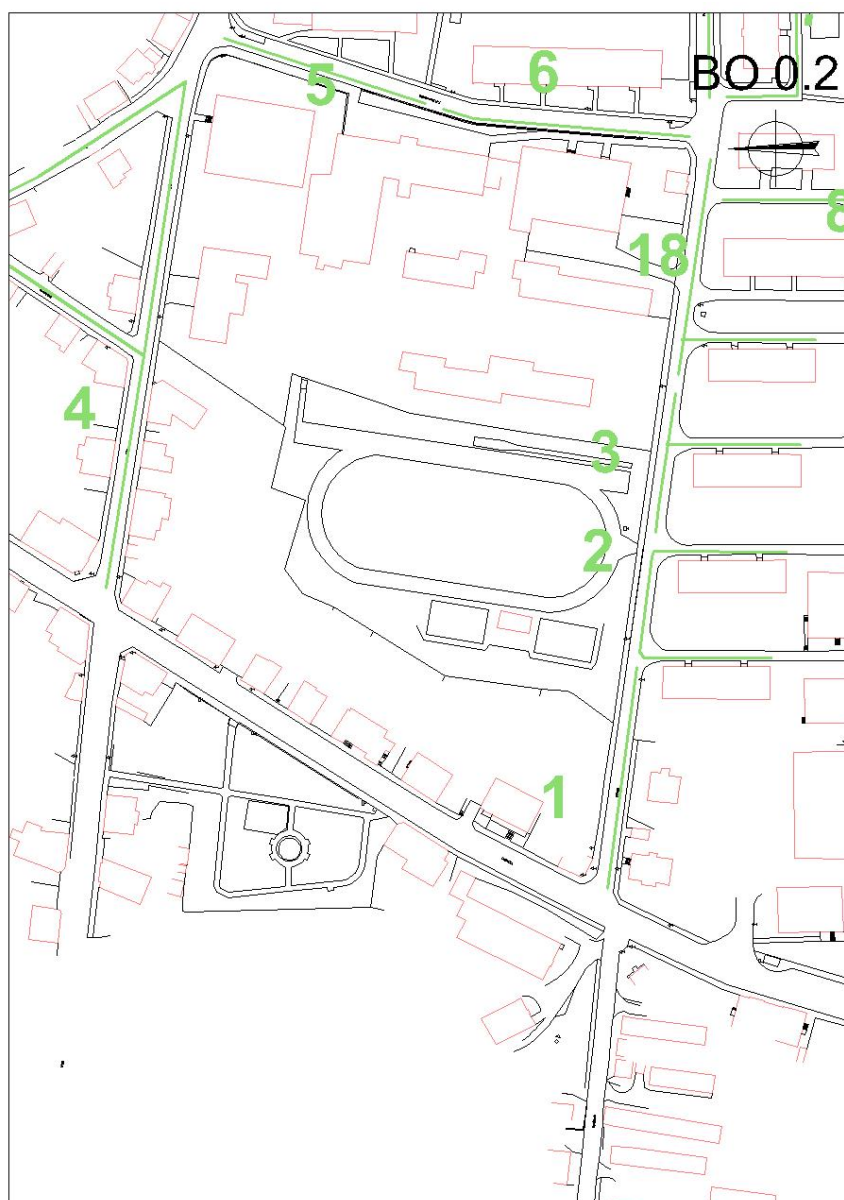
Oblast sídliště Boletice se nachází v městské části Děčín XXXII-Boletice nad Labem a jak již napovídá název je situována na pravém břehu řeky Labe v bezprostřední blízkosti. Totuobcí prochází také pravobřežní trasa do Ústí nad Labem. Boletice se rozkládají na 256,55 ha a jeho území se nachází na mírně až středně svažitém území labského údolí. Podle sčítání obyvatel z roku 2001 žilo v této městské části 5182 obyvatel.

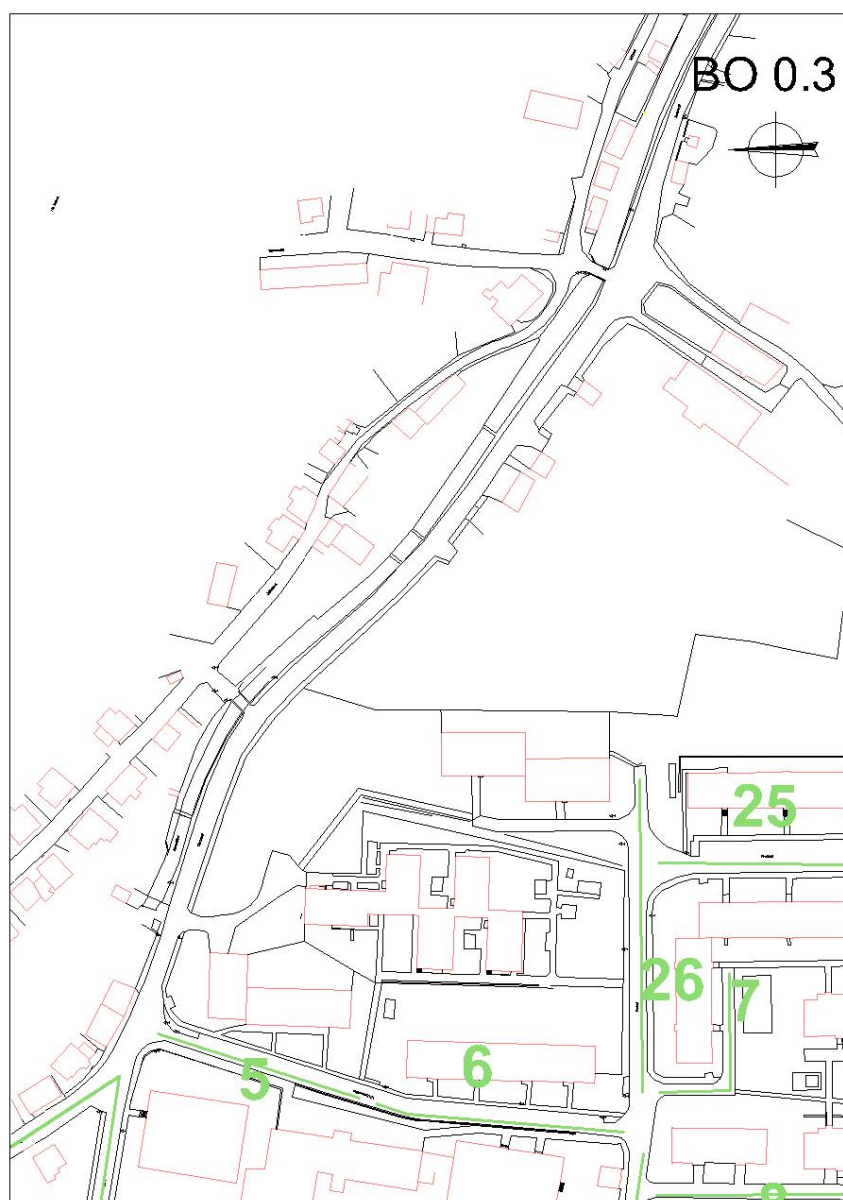
V oblasti se nachází především zástavba sídlištního charakteru s panelovými domy vybudovanými v 60. - 80. letech 20. století, tak i částečně zástavba bytových, řadových a rodinných domů. V místě je i velmi dobrá občanská vybavenost.

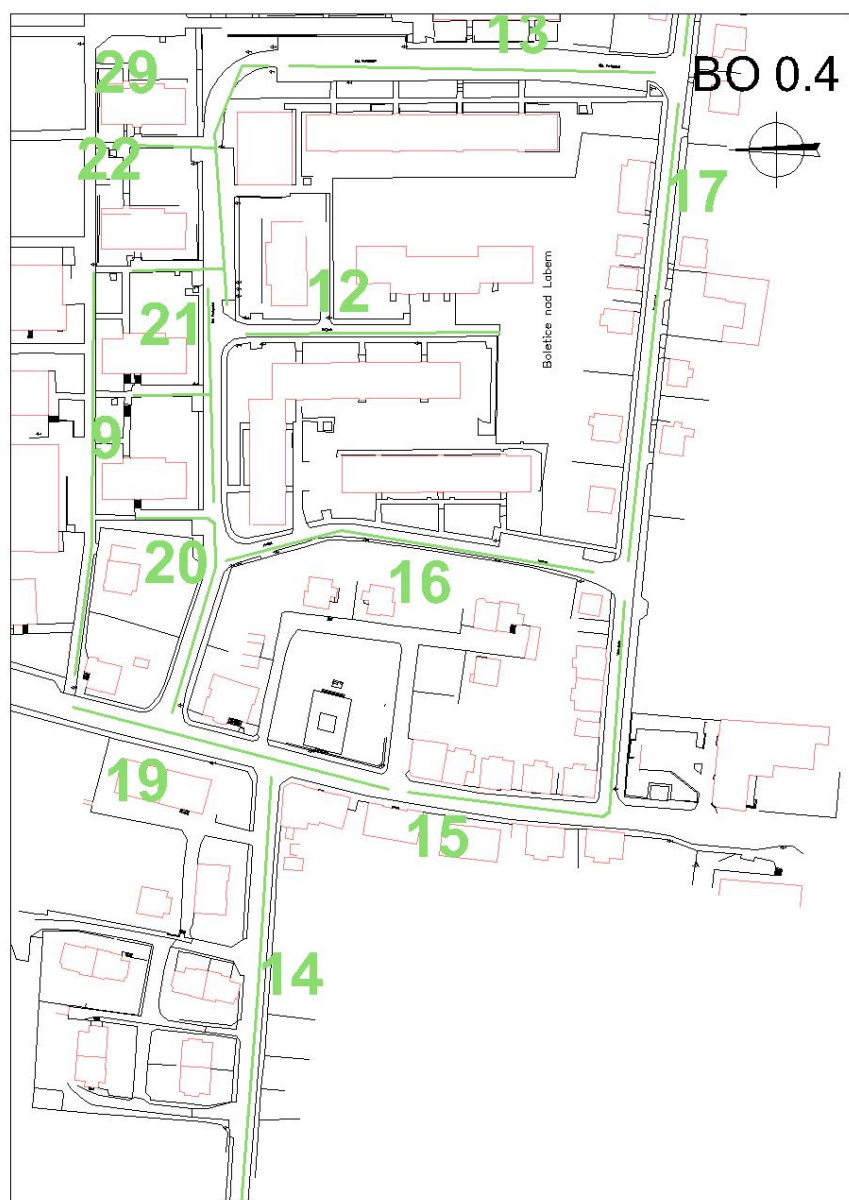
Dopravní spojení se zbytkem Děčína je zajišťováno autobusy Dopravního podniku města Děčína, linkami 9, 8. Dopravní spojení není zcela dostatečné, ale vzhledem k poloze sídliště a předpokládanému rozložení cílů obyvatel vyhovuje současnému stavu.

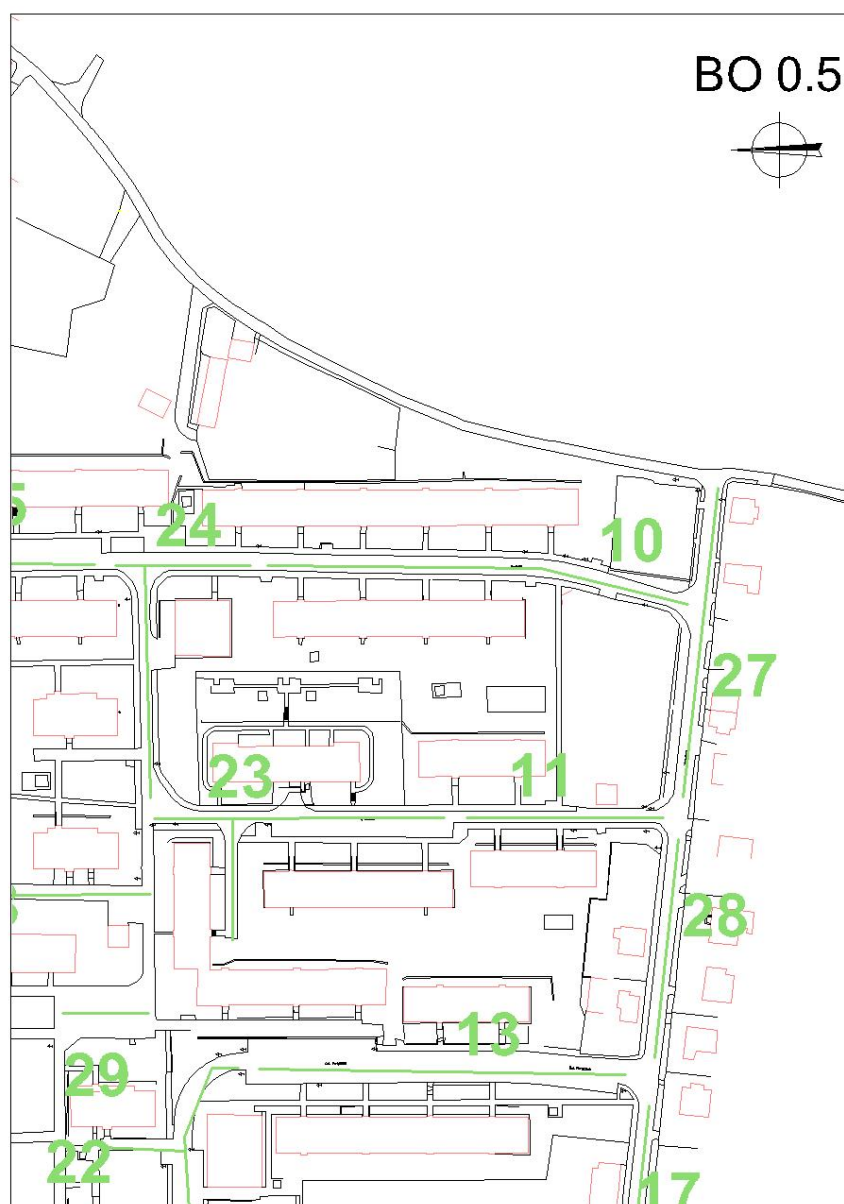
Následující mapové listy znázorňují členění jednotlivých ulic do bloků.











### 3.5.1 Analýza současného stavu

Průzkumem lokality byla zjištěna nedostatečná kapacita parkovacích stání v oblasti sídlištní zástavby především ve střední části sídliště, kde je velká koncentrace bytových panelových domů s velkým počtem obyvatel a nízký počet parkovacích stání. V okrajových částech je situace obdobná především na západní a severní straně. Na jižní je komerčně provozováno velké hlídané parkoviště, které poptávku částečně pokrývá a na východní jsou zřízeny samostatné garáže, které také částečně eliminují přetlak vozidel v oblasti. Problematická situace je vždy vázána na počet obyvatel v dané mikrooblasti, což souvisí především s bytovými domy a malými parkovacími plochami v jejich okolí, jak vyplývá z výsledků průzkumu.



Výsledky dopravního průzkumu jsou v grafické a tabulkové podobě uvedeny v příloze 3A\_4K.

### 3.5.2 Návrh řešení

Částečně se dá situace řešit pomocí systému jednosměrek, čímž se zlegalizuje stávající parkování v ulicích, ale zásadním způsobem neřeší parkování v oblasti. Parkovací domy nejsou efektivní investicí i vzhledem ke kapacitě a docházkové vzdálenosti. Nejefektivnější řešení se jeví zkapacitnění současných parkovacích ploch v bezprostředním okolí bytových domů. Současně se takovým způsobem řeší zklidnění průjezdu těmito částmi sídliště. Jako doplňkové řešení je vhodné uvažovat s posílením vazby na prostředky MHD, které pak mění finanční efektivitu vlastnictví vozidla v jeho neprospěch.

Jednotlivá řešení vychází z provedeného průzkumu obsazenosti a vytížení parkovacích ploch a ze znalosti místních poměrů. Stavební řešení vychází ze standardních řešení. Je kladen důraz na bezpečný pohyb pěších ve vztahu k navrhovaným parkovacím plochám a přístup tělesně postižených. Při návrhu je zohledněn požadavek normy na zřízení 5% stání pro tělesně postižené. Návrhy vychází především z normových předpisů ČSN 736110, ČSN 736056 a ČSN 736102 a zákona 360/200Sb. o provozu na silničních komunikacích. Stavební řešení bude upřesněno v dalších stupních PD, vzorové řezy řešení parkovacích stání a chodníkových pásů jsou součástí kapitoly 3.7

Tato kapitola podrobně popisuje návrhy zkapacitnění parkovacích ploch a návrhy řešení legalizace stání vozidel v oblasti. Jednotlivé návrhy mají společný způsob řešení a tak vytváří funkční oddíly, které jsou označeny BO1 – BO7. Přesná poloha je zobrazena v příloze 3E\_6BO.

#### **BO1:**

Parkování je navrženo na nezpevněné ploše při ulici Kamenná, v místě za napojením ulice Míru a v místě, kde se říčka kamenička dostává do zatrubněného úseku. Plocha se nachází vedle v blízkosti bytových panelových domů a v současnosti používané zpevněné a málo kapacitní parkovací plochy, kterou tak v návrhu rozšiřuje. Jedná se o stavební úpravu, která rozšíří stávající parkoviště o další např. asfaltem zpevněnou plochu. V současnosti se plocha používá k parkování a je částečně upravena pomocí šterku. V rámci stavebního řešení jsou navrženy také betonové obruby lemující celý vymezený prostor. Celá plocha je na svém vjezdu označena pomocí DZ IP 11a.

Zřízením této parkovací plochy dojde k rozšíření parkovacích stání v oblasti o 23 stání pro osobní vozidla, zároveň nedojde k úbytku stávajících parkovacích stání. V rámci návrhu je zde navrženo jedno stání pro tělesně postižené, které je označeno pomocí DZ IP 12. Navrhovanou realizací fakticky nedojde k úbytku zeleně, neboť je plocha v současnosti k parkování využívána a zezeň je tak zničena.

Navrhované parkoviště se nachází na parcele:

2832/1

Detailní informace o parcelách viz. příloha s označením: 3F\_6BO.

Finanční náročnost navrhované úpravy je relativně nízká vzhledem k počtu získaných míst a dobrým majetkoprávním vztahům pozemků. Plochu navrhujeme označit pomocí VDZ, která vyžaduje pravidelnou obnovu po zhruba 3 letech podle stavu.

## **B02:**

Navrhované nové plochy pro parkování vozidel rezidentních obyvatel sídliště jsou situovány na východní straně sídliště v prostoru za bytovými domy s příjezdem po ulici Kamenná odbočením vpravo ve směru jízdy od centra Děčína. Na začátku zatravněného prostoru se nachází objekt trafostanice, který nebude úpravou dotčen. Parkovací stání budou zřízena pomocí stavebních zásahů podél obou stran nově navrhované slepé komunikace rovnoběžně s bytovými domy. Komunikace je navržena s asfaltovým povrchem a kolmá stání podél vozovky s odlišným povrchem, např. červená zámková dlažba. Niveleta navržených stání bude v úrovni +20mm nad niveletou komunikace. Vzhledem k topologii území, kde jsou parkovací stání navržena ve vyšší úrovni než pata bytových domů (parkoviště je navrženo na terénní terase ve svahu), navrhujeme pro přístup pěších vybudovat rovněž chodník podél parkovacích stání a schodiště. Pro přístup tělesně postižených navrhujeme zřídit serpentinovitě stočenou komunikaci chodníku, která bude mít funkci rampy. Parkovací stání pro tělesně postižené jsou navržena nejbližší bytovému domu a navrhované rampě. Celá parkovací plocha včetně komunikace je na svém vjezdu označena pomocí DZ IP 11a a místa pro tělesně postižené jsou označena pomocí DZ IP 12.

Zřízením těchto parkovacích ploch dojde ke zřízení 56-ti nových parkovacích stání, přičemž nebude zrušeno žádné současné stání. Navrhovanými stavebními úpravami dojde k záboru

zeleně – trávníku v prostoru dotčeném navrhovanými úpravami chodníku, silnice a parkovacích stání.

Stavebními úpravami v souvislosti s návrhem parkovacích stání budou dotčeny parcely:

832/1

598/3

Detailní informace o parcelách viz. příloha s označením: 3F\_6BO.

Finanční náročnost zřízení těchto parkovacích ploch je poměrně vysoká vzhledem ke stavebním úpravám, resp. jejich objemu. Dají se očekávat komplikace při řešení majetkoprávních vztahů pozemků u navrhovaného vjezdu na parkoviště. V takovém případě je možné toto parkoviště ještě dále rozšířit směrem „k severu“.

### **BO3:**

Tato plocha je navržena jako kolmé stání podél jednosměrné komunikace mezi bytovými domy. Na komunikaci se v současnosti parkuje podélně při pravé straně vozovky. Tato stání navrhujeme ponechat a doplnit kolmým stáním po levé straně, resp. za levou obrubou, kde se v současnosti nachází zatravněná plocha s drobnými dřevinami. Mezi oběma typy stání musí zůstat dle normy průjezdný prostor 6,0m. Parkovací stání jsou navržena realizovat pomocí stavebních úprav. Plochu navrhujeme označit DZ IP 11b na začátku plochy při levém okraji jednosměrné komunikace, parkovací stání pro tělesně postižené navrhujeme označit DZ IP 12. Povrchovou úpravu navrhujeme jako červenou zámkovou dlažbu s niveletou +20mm nad úrovní současné komunikace.

Zřízením těchto parkovacích ploch se zvýší počet stání pro osobní vozidla rezidentních obyvatel o 13. Nedojde ke zrušení podélných parkovacích stání při okraji vozovky a dojde k záboru zeleně – trávníku. Současně je v ploše navrženo 1 parkovací stání pro vozíčkáře, resp. tělesně postižené.

Stavebními úpravami v souvislosti s návrhem parkovacích stání budou dotčeny parcely:

832/60

Detailní informace o parcelách viz. příloha s označením: 3F\_6BO.

Finanční náročnost zřízení těchto parkovacích ploch je relativně přiměřená vzhledem k objemu stavebních prací a počtu získaných stání a pravděpodobným snadným majetkoprávním řešením. Kolize s vedením inženýrských sítí se nepředpokládá.

#### **BO4:**

Nově navrhované parkovací plochy jsou umístěny podél slepé komunikace mezi bytovými domy, která vede k větší parkovací ploše pro 31 osobních vozidel. Podél komunikace, resp. za obrubami po obou stranách se nachází zatravněný prostor, který navrhujeme pomocí stavebních zásahů přeměnit na parkovací stání kolmá a na výjezdu z této části v blízkosti křižovatky také na podélná. Parkovací stání navrhujeme realizovat v odlišné povrchové úpravě, např. červené zámkové dlažbě ve výškové úrovni +20mm nad niveletou vozovky. Parkovací plochy jsou vždy na začátku navrženy označit pomocí DZ IP 11b (v případě kolmého stání) a DZ IP 11c (v případě podélného stání). Od okolního terénu navrhujeme oddělit stání zvýšenou obrubou. Tato parkovací stání navazují na ostatní parkovací plochy a přirozeně je doplňují, nabízí se pak označení celé slepé komunikace pomocí DZ IP 11a.

Zřízením těchto dílčích parkovacích ploch dojde ke zvýšení počtu stání pro osobní vozidla o 26, což vzhledem k tomu, že nedochází k rušení žádných stávajících parkování, představuje významné zvýšení bez změny ve stávajícím režimu parkování a organizace dopravy. Stavební úpravou dojde k záboru zatravněné plochy zeleně v přiměřeném rozsahu. Jedná se o zeleň, která není využívána pro pobyt a odpočinek obyvatel.

Stavebními úpravami v souvislosti s návrhem parkovacích stání budou dotčeny parcely:

832/51

832/82

Detailní informace o parcelách viz. příloha s označením: 3F\_6BO.

Finanční náročnost zřízení těchto parkovacích ploch je přiměřená vzhledem ke zvýšení počtu parkovacích stání a náročnosti stavebních úprav i jednání s vlastníky pozemků.

#### **BO5:**

Parkování je navrženo v ulici Čsl. Partyzánů na stávající zatravněné ploše přiléhající ke komunikaci v oblouku komunikace v blízkosti schodiště od bytových domů položených ve svahu výše. Jedná se o prostor, který není v současnosti využíván. Plocha má zhruba trojúhelníkový tvar, kde je na své „přeponě“ omezena právě obloukem vozovky a na svých „odvěsnách“ je omezena betonovými opěrnými stěnami. Návrh uvažuje se zřízením kolmých parkovacích stání na vnější straně oblouku pomocí stavebních úprav. Parkovací stání navrhujeme realizovat v odlišné povrchové úpravě, např. červené zámkové dlažby v úrovni +20mm nad niveletou asfaltové vozovky. od ostatního zatravněného prostoru předpokládáme oddělení betonovou obrubou. Parkovací plochu není nutné označovat pomocí DZ, neboť toto navržené parkování navazuje na současná kolmá stání v přímém úseku ulice a jsou již označena pomocí DZ. Vodorovné značení je samozřejmě vyjádřeno odlišnou barevnou dlažbou. Navržené stání pro tělesně postižené navrhujeme označit pomocí DZ IP 12.

Zřízením této parkovací plochy dojde k rozšíření parkovacích stání v oblasti o 11 stání pro osobní vozidla, zároveň dojde k úbytku 8-mi podélných parkovacích stání, které jsou v rozporu se zákonnými ustanoveními, nedojde však k narušení současného režimu parkování v ulici. Pro tělesně postižené navrhujeme zřídit na této ploše 1 parkovací stání. Navrhovanou realizací dojde k úbytku zeleně v rozsahu zhruba 30m<sup>2</sup>.

Plocha, která je navržena pro parkování se nachází na parcele:

877/62

Detailní informace o parcelách viz. příloha s označením: 3F\_6BO.

Finanční náročnost navrhované úpravy je relativně nízká, protože vyžaduje malé stavební zásahy a majetkoprávní vztahy nevyžadují složitá jednání.

## **BO6:**

Navrhované nové plochy pro parkování vozidel rezidentních obyvatel sídliště jsou situovány přímo před vchody do bytových domů do blízkosti komerčních objektů nedaleko. 3 parkovací plochy před bytovými domy mají stejný charakter. Jsou navrženy pomocí stavebních úprav v těsném sousedství příjezdové komunikace jako kolmá parkovací stání s odlišným povrchem a niveletou ve výšce +20mm nad vozovkou. U těchto navržených parkovacích stání je nutné uvažovat s obtížným vyjížděním vozidel nebo se společnou stavební úpravou –

vybudováním krátkého obratiště. V návrhu uvažujeme z důvodu bezpečnosti pohybujících se obyvatel/pěších se stavebním rozšířením a vytvořením krátkého obratiště označeného pomocí DZ B28. Další parkovací plochy se nachází v blízkosti komerčních objektů u komunikace určené pro zásobování a pro pohyb pěších, která je situována jako spádnice svahu. Navržená stání jsou opět jako kolmá parkovací stání realizovaná tak, že nezasahují do průjezdné asfaltové komunikace. I tato stání navrhujeme s odlišnou úpravou povrchu, např. červenou zámkovou dlažbu a niveletou +20mm nad niveletou průjezdné komunikace. Tato parkovací stání mohou přes den sloužit pro zásobování a pro parkování zákazníků obchodů a ve večerních a nočních hodinách jako parkoviště pro rezidentní obyvatele sídliště. Všechna navrhovaná parkovací stání uvažujeme označit pomocí DZ IP 11b a stání pro tělesně postižené pomocí DZ IP 12.

Zřízením těchto parkovacích ploch dojde ke zřízení 31 nových parkovacích stání, přičemž žádné stávající stání nebude rušeno. Pro tělesně postižené navrhujeme zřídit 2 parkovací stání, která jsou umístěna v součásti parkování před komerčními objekty. Navrhovanými stavebními úpravami dojde k záboru části zeleně – trávníku v místech zřízení parkování.

Stavebními úpravami v souvislosti s návrhem parkovacích stání budou dotčeny parcely:

877/36

877/37

877/39

877/46

877/30

877/44

Detailní informace o parcelách viz. příloha s označením: 3F\_6BO.

Finanční náročnost zřízení těchto parkovacích ploch je přiměřená vzhledem k objemu stavebních úprav a počtu získaných parkovacích stání v bezprostřední blízkosti bytových domů.

#### **B07:**

Parkování je navrženo podél obousměrné komunikace ulice Přímé, podél níž jsou téměř kolmo situovány 4 bytové domy. Parkovací stání jsou navržena mezi vjezdy komunikací procházejících rovnoběžně s osami bytových domů podél ulice Přímá. Návrh uvažuje s



realizací kolmých parkovacích stání označených pomocí DZ IP 11b, které navrhujeme umístit vždy na začátek parkovací plochy za křižovátku. Parkovací stání pro tělesně postižené navrhujeme označit pomocí DZ IP 12. Stavebními úpravami, které jsou pro zřízení těchto parkovacích ploch nutné, uvažujeme vytvořit kolmá stání s odlišnou úpravou povrchu, předpokládáme červenou zámkovou dlažbu s lemováním betonovými obrubami. Výškové uspořádání bude upřesněno v dalších stupních PD, navrhujeme však niveletu umístit +20mm nad úroveň vozovky.

Zřízením těchto parkovacích ploch se významně zvýší počet stání pro osobní vozidla rezidentních obyvatel. Zároveň dojde ke zrušení 3 podélných parkovacích stání při okraji vozovky, které jsou v současnosti proti zákonu č.361/2000 Sb. Počet nových parkovacích stání je návrhem stanoven na 43. Celkově se tedy v oblasti zvýší počet parkovacích stání o 40. Z toho jsou navržena 4 parkovací stání pro tělesně postižené. Situovány jsou vždy nejbližší k bytovému domu každé plochy. Návrhem dojde k částečnému záboru zeleně – trávniku.

Stavebními úpravami v souvislosti s návrhem parkovacích stání budou dotčeny parcely:

814/1

813/1

817/1

820/1

823/1

824/1

Detailní informace o parcelách viz. příloha s označením: 3F\_6BO.

Finanční náročnost zřízení těchto parkovacích ploch je relativně nízká vzhledem k objemu stavebních prací a počtu získaných parkovacích stání. Na části území se očekávají složitější majetkoprávní poměry a tedy stavební řízení.

### 3.6 7BY\_Bynov

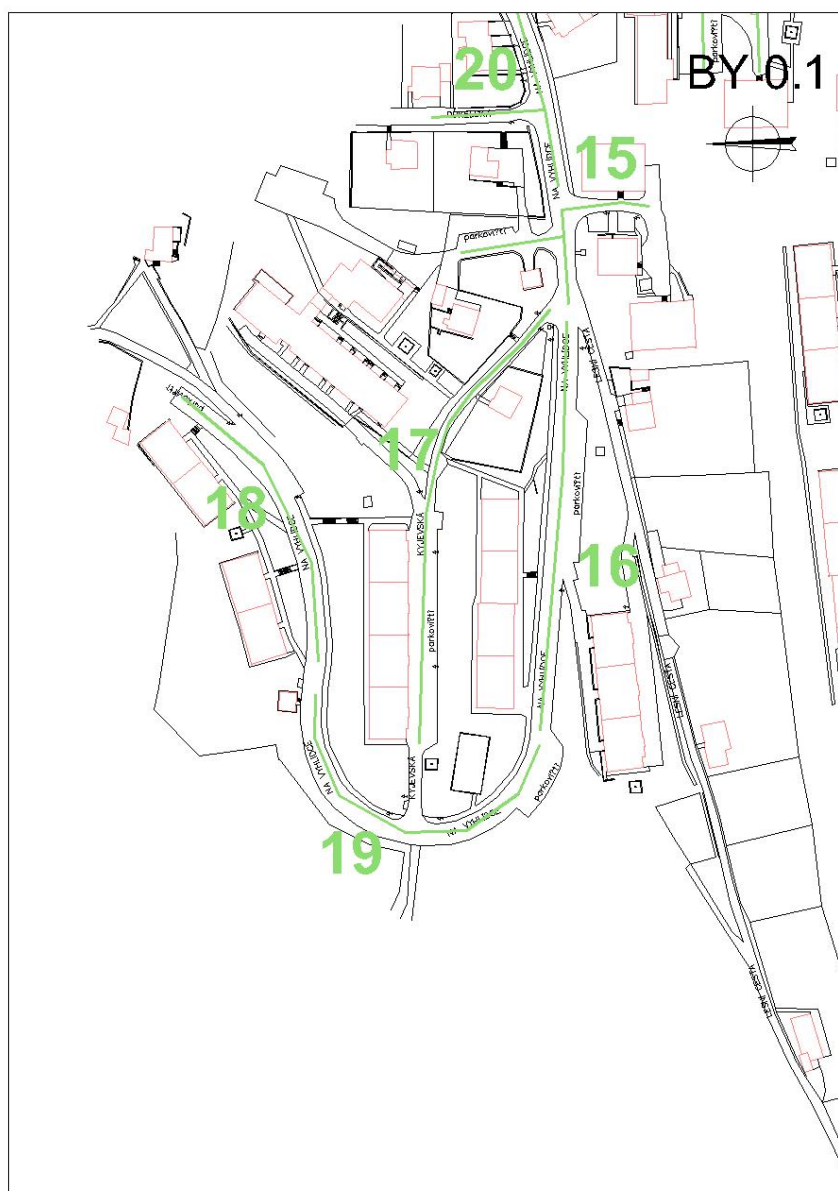
Obec Bynov byla připojena k Děčínu po válce v roce 1945. Městská část Děčín IX-Bynov je nejzápadněji položenou oblastí v Děčíně a je součástí IV. městského sektoru, Bynov – Oldřichov. Jeho území je ohraničeno Jílovským potokem na jihu, Novou Vsí na severu a Písečným vrchem z východu. Bynov se rozkládá na 1525,48 ha a jeho území je poměrně

členité. Nadmořská výška katastrálního území se mění od 143 metrů v místě Jílovského potoka až po 337 metrů na vrcholu Písečného vrchu. Podle sčítání obyvatel z roku 2001 žilo v této městské části 4476 obyvatel. Centrum Děčína je vzdáleno přibližně 5 km.

Bynov je městskou částí se sídlištním charakterem, nachází se zde panelákové domy i zástavba rodinných domů. Nachází se zde rozsáhlá občanská vybavenost, včetně základní školy, mateřských škol, zvláštní školy a domu s pečovatelskou službou.

Dopravní spojení s centrem Děčína je zajišťováno autobusy Dopravního podniku města Děčína, linkami 2 a 22. V Bynově se také nachází železniční stanice Děčín-Bynov.

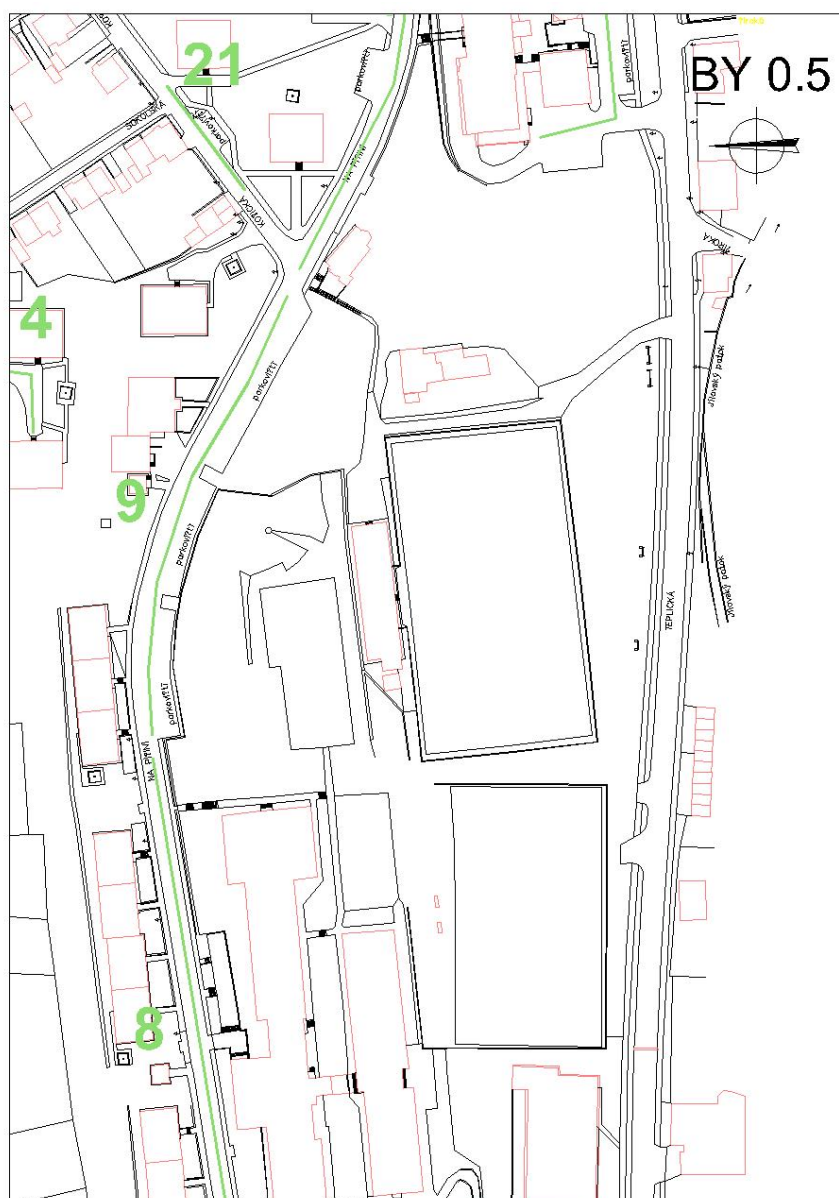
Následující mapové listy znázorní členění jednotlivých ulic do bloků.



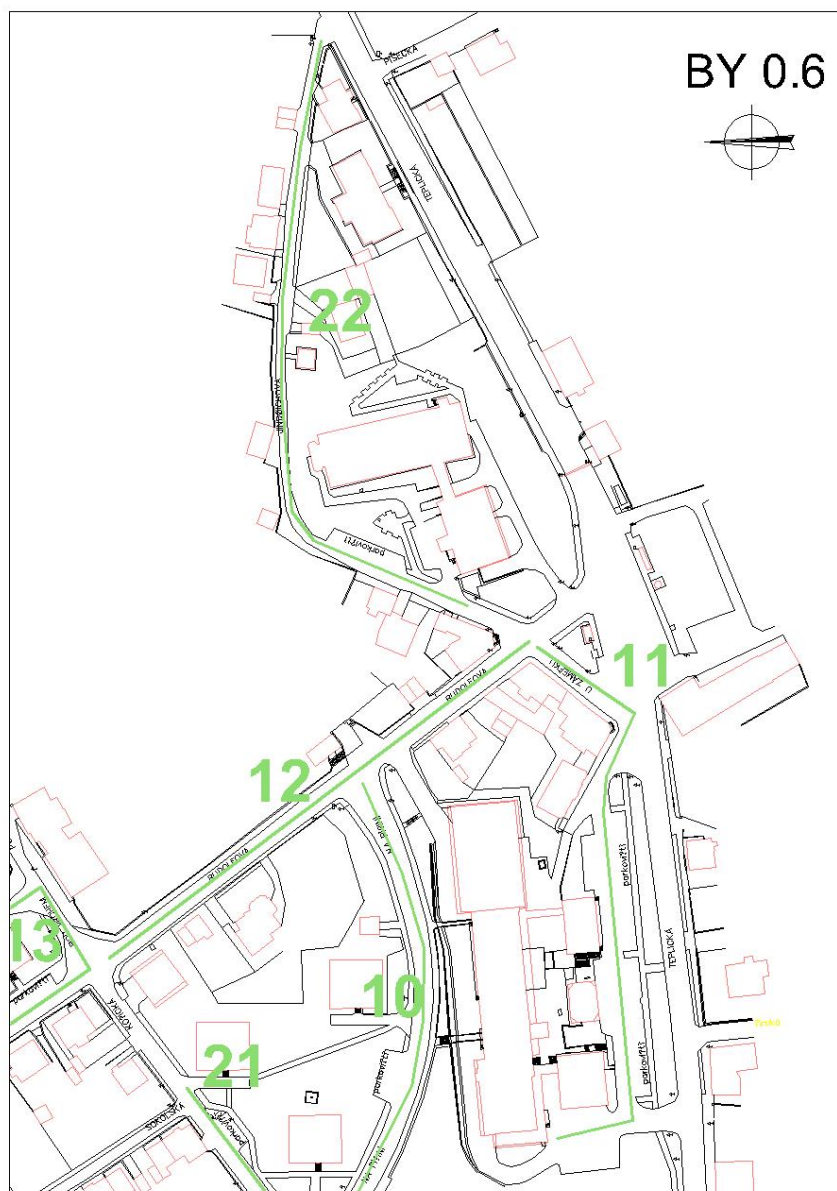












### 3.6.1 Analýza současného stavu

Průzkumem lokality byla zjištěna nedostatečná kapacita parkovacích stání v oblasti sídlištní zástavby v ul. Nálepkově a ul. Vítově v západní části Bynova. Neuspokojivá situace panuje také v oblasti panelových domů v ul. Kyjevské a ul. Na Vyhlídce v severní části sledované oblasti. Další oblast s nedostatečnou nabídkou parkovacích stání se nachází v ul. Na Pěšině. Problematická situace týkající se dopravy v klidu je také v ul. Pod Vrchem v oblasti zástavby panelových domů ve východní části Bynova. V současnosti se v Bynově téměř nevyskytují zasmyčkové oblasti s jednosměrným provozem, přestože se jejich zřízení v lokalitě jeví vhodným, především z důvodů zklidnění dopravy v oblasti a vytvoření parkovacích stání.



Výsledky dopravního průzkumu jsou v grafické a tabulkové podobě uvedeny v příloze 3A\_7BY.

### 3.6.2 Návrh řešení

Částečně se dá situace řešit pomocí systému jednosměrek, čímž se zlegalizuje stávající parkování v ulicích, ale zásadním způsobem neřeší parkování v oblasti. Parkovací domy nejsou efektivní investicí i vzhledem ke kapacitě a docházkové vzdálenosti. Nejefektivnější řešení se jeví zkapacitnění současných parkovacích ploch v bezprostředním okolí bytových domů. Současně se takovým způsobem řeší zklidnění průjezdu těmito částmi sídliště. Jako doplňkové řešení je vhodné uvažovat s posílením vazby na prostředky MHD, které pak mění finanční efektivitu vlastnictví vozidla v jeho neprospěch.

Jednotlivá řešení vychází z provedeného průzkumu obsazenosti a vytížení parkovacích ploch a ze znalosti místních poměrů. Stavební řešení vychází ze standardních řešení. Je kladen důraz na bezpečný pohyb pěších ve vztahu k navrhovaným parkovacím plochám a přístup tělesně postižených. Při návrhu je zohledněn požadavek normy na zřízení 5% stání pro tělesně postižené. Návrhy vychází především z normových předpisů ČSN 736110, ČSN 736056 a ČSN 736102 a zákona 360/200Sb. o provozu na silničních komunikacích. Stavební řešení bude upřesněno v dalších stupních PD, vzorové řezy řešení parkovacích stání a chodníkových pásů jsou součástí kapitoly 3.7

Tato kapitola podrobně popisuje návrhy zkapacitnění parkovacích ploch a návrhy řešení legalizace stání vozidel v oblasti. Jednotlivé návrhy mají společný způsob řešení a tak vytváří funkční oddíly, které jsou označeny BY1 – BY8. Přesná poloha je zobrazena v příloze 3E\_7BY.

#### BY1:

Oblast se nachází v ul. Nálepkova, pro účely dopravního průzkumu *Blok 24*. Vzhledem k poptávce po parkovacích stáních převyšující jejich nabídku a prostorovým možnostem oblasti navrhujeme zřízení 11 nových kolmých parkovacích stání. Nová parkovací místa jsou navržena v prostoru západního konce ulice Nálepkova. Místo je v současnosti nelegálně využíváno pro parkování vozidel. Realizace rozšíření znamená zábor zeleně a zpevnění krátké přístupové komunikace. K vyznačení parkovacích stání doporučujeme VZD, v případě rezervovaného stání doporučujeme doplnění o svislé dopravní značení.

Stavebními úpravami v souvislosti s návrhem parkovacích stání budou dotčeny parcely:

1076

Detailní informace o parcelách viz. příloha s označením: 3F\_7BY.

I přes příznivé terénní poměry je předpokládána spíše vyšší finanční náročnost tohoto rozšíření, především z důvodu úpravy přístupové komunikace.

**BY2:**

Oblast se nachází v ul. Vítova, pro účely dopravního průzkumu *Blok 24*. 13 nových kolmých parkovacích stání navrhujeme v severní části ulice, v oblouku, jižně od křižovatky s ulicí Vítovou. Stání vzniknou rozšířením komunikace do stávající zeleně. K vyznačení parkovacích stání doporučujeme VDZ, v případě rezervovaného stání doporučujeme doplnění o svislé dopravní značení.

Stavebními úpravami v souvislosti s návrhem parkovacích stání budou dotčeny parcely:

1202/1

1076

Detailní informace o parcelách viz. příloha s označením: 3F\_7BY.

Parkovací stání jsou situována do oblasti s vyšším podélným sklonem, proto finanční náročnost vzniku těchto 13 parkovacích stání bude vyšší, především z důvodu většího objemu zemních prací.

**BY3:**

Oblast se nachází v ul. Nálepkovala, pro účely dopravního průzkumu *Blok 2*. V této oblasti navrhujeme rozšíření bloku kolmých parkovacích stání na západním okraji současného bloku kolmých parkovacích stání. Rozšíření přinese zvýšení kapacity ze současných 15 stání na 19, tzn. nárůst o 4 kolmá parkovací stání. Realizace rozšíření znamená zábor zeleně a zrušení v současnosti minimálně využívaného a z hlediska bezpečnosti nevhodného pískoviště. K vyznačení parkovacích stání doporučujeme VDZ, v případě rezervovaného stání doporučujeme doplnění o svislé dopravní značení.

Stavebními úpravami v souvislosti s návrhem parkovacích stání budou dotčeny parcely:  
729/6

Detailní informace o parcelách viz. příloha s označením: 3F\_7BY.

Příznivé terénní poměry a nevelký objem stavebních prací je předpokladem nízké finanční náročnosti tohoto rozšíření.

#### **BY4:**

Oblast se nachází v ul. Nálepkovala, pro účely dopravního průzkumu *Blok 1*. V této oblasti navrhujeme rozšíření současné komunikace a zřízení 14 nových podélných parkovacích stání, která spolu se současnými 26 podélnými parkovacími místy vytvoří blok 40 podélných parkovacích stání. Stání vzniknou rozšířením komunikace do stávající zeleně. K vyznačení parkovacích stání doporučujeme VDZ, v případě rezervovaného stání doporučujeme doplnění o svislé dopravní značení.

Stavebními úpravami v souvislosti s návrhem parkovacích stání budou dotčeny parcely:  
729/1

Detailní informace o parcelách viz. příloha s označením: 3F\_7BY.

Vzhledem k příznivým terénním poměrům a nevelkému objemu stavebních prací je předpokládána spíše nižší finanční náročnost tohoto rozšíření.

#### **BY5:**

Oblast se nachází v ul. Na Pěšině. Vzhledem k poptávce po parkovacích stáních převyšující jejich nabídku a prostorovým možnostem oblasti navrhujeme 14 nových kolmých parkovacích stání a to jako rozšíření bloku 12 stávajících kolmých parkovacích stání. Stání vzniknou rozšířením komunikace do stávající zeleně. K vyznačení parkovacích stání doporučujeme VDZ, v případě rezervovaného stání doporučujeme doplnění o svislé dopravní značení.

Stavebními úpravami v souvislosti s návrhem parkovacích stání budou dotčeny parcely:

761/127

Detailní informace o parcelách viz. příloha s označením: 3F\_7BY.

Příznivé terénní poměry a nevelký objem stavebních prací je předpokladem nízké finanční náročnosti tohoto rozšíření.

**BY6:**

Oblast se nachází v ul. Kyjevská, pro účely dopravního průzkumu *Blok 19*. Vzhledem k poptávce po parkovacích stáních převyšující jejich nabídku a prostorovým možnostem oblasti navrhujeme 11 nových kolmých parkovacích stání. Nová parkovací místa jsou navržena v prostoru západního konce ulice Kyjevská. Realizace rozšíření znamená zábor zeleně a zpevnění krátké přístupové komunikace. K vyznačení parkovacích stání doporučujeme VDZ, v případě rezervovaného stání doporučujeme doplnění o svislé dopravní značení.

Stavebními úpravami v souvislosti s návrhem parkovacích stání budou dotčeny parcely:

683/19

Detailní informace o parcelách viz. příloha s označením: 3F\_7BY.

I přes příznivé terénní poměry je předpokládána spíše vyšší finanční náročnost tohoto rozšíření, především z důvodu úpravy přístupové komunikace.

**BY7:**

Oblast se nachází v ul. Na Vyhlídce, pro účely dopravního průzkumu *Blok 19*. 16 nových kolmých parkovacích stání navrhujeme v západní části ulice, v oblouku, jižně od křižovatky s ulicí Kyjevskou. Navrhovaná parkovací stání navazují na blok 11 stávajících kolmých parkovacích stání. Stání vzniknou rozšířením komunikace do stávající zeleně. K vyznačení parkovacích stání doporučujeme VDZ, v případě rezervovaného stání doporučujeme doplnění o svislé dopravní značení.

Stavebními úpravami v souvislosti s návrhem parkovacích stání budou dotčeny parcely:

683/19

683/51

Detailní informace o parcelách viz. příloha s označením: 3F\_7BY.

Parkovací stání jsou situována do oblasti s vyšším podélným sklonem, proto finanční náročnost vzniku těchto parkovacích stání bude vyšší, především z důvodu většího objemu zemních prací.

**BY8:**

Oblast se nachází v ul. Pod Vrchem, pro účely dopravního průzkumu *Blok 13*. 14 nových kolmých parkovacích stání navrhujeme v oblasti velké poptávky po parkovacích stáních. Stání vzniknou rozšířením komunikace do stávající zeleně. K vyznačení parkovacích stání doporučujeme VDZ, v případě rezervovaného stání doporučujeme doplnění o svislé dopravní značení.

Stavebními úpravami v souvislosti s návrhem parkovacích stání budou dotčeny parcely:

806/5

Detailní informace o parcelách viz. příloha s označením: 3F\_7BY.

Vzhledem k příznivým terénním poměrům a nevelkému objemu stavebních prací je předpokládána i nízká finanční náročnost tohoto rozšíření.

### 3.7 8Z\_Želenice

Obec Želenice byla připojena k Děčínu po válce v roce 1945. Městská část Děčín XXII-Václavov, v níž je situováno sídliště Želenice, se nachází v jihozápadní části Děčína. Václavov je situován na levém břehu řeky Labe, mezi městské části Chrochvice, Popovice a Rozbělesy. Centrum Děčína je vzdáleno přibližně 3 km.

Václavov je městskou částí se sídlištním charakterem, nachází se zde panelákové domy vybudované v 60. - 80. letech 20. století i zástavba rodinných domů. V místě je i rozsáhlá

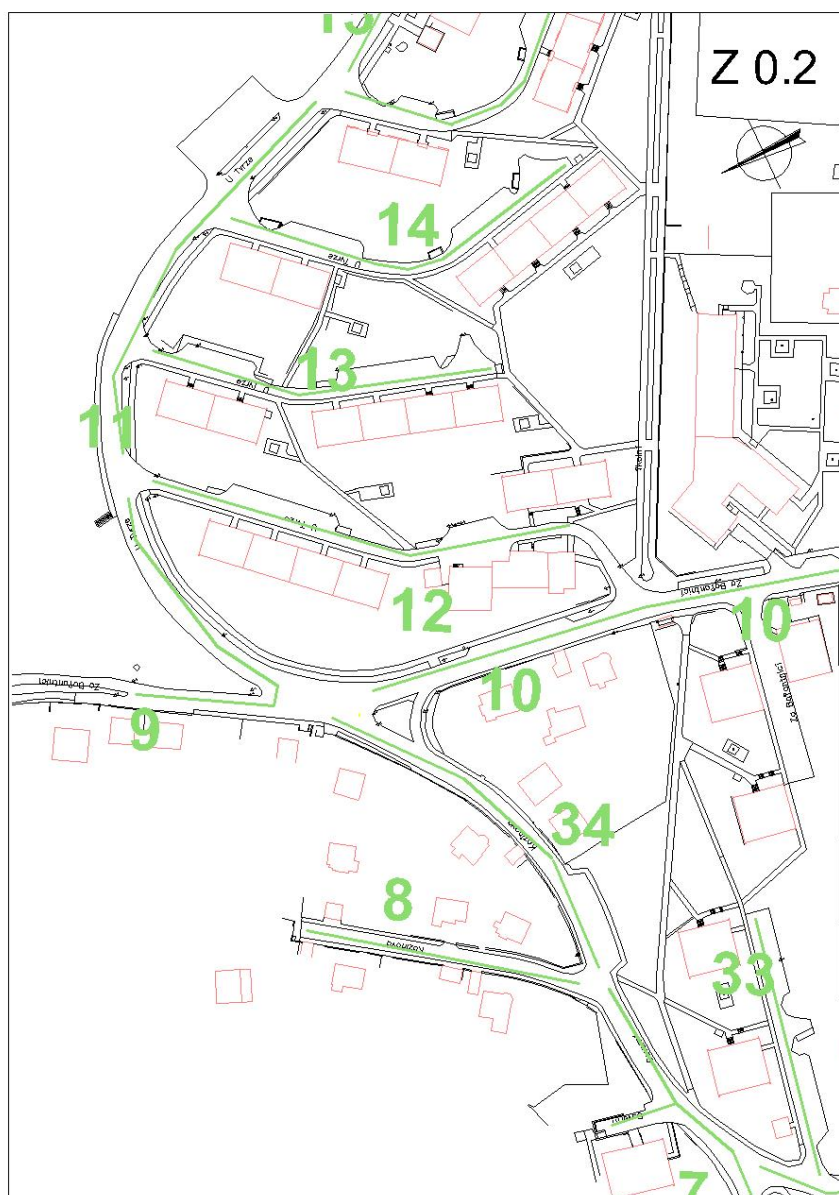
občanská vybavenost, včetně základní školy, mateřských škol, domova důchodců a Junáckého domova.

Dopravní spojení s centrem Děčína je zajišťováno autobusy Dopravního podniku města Děčína, linkami 7 a 37.

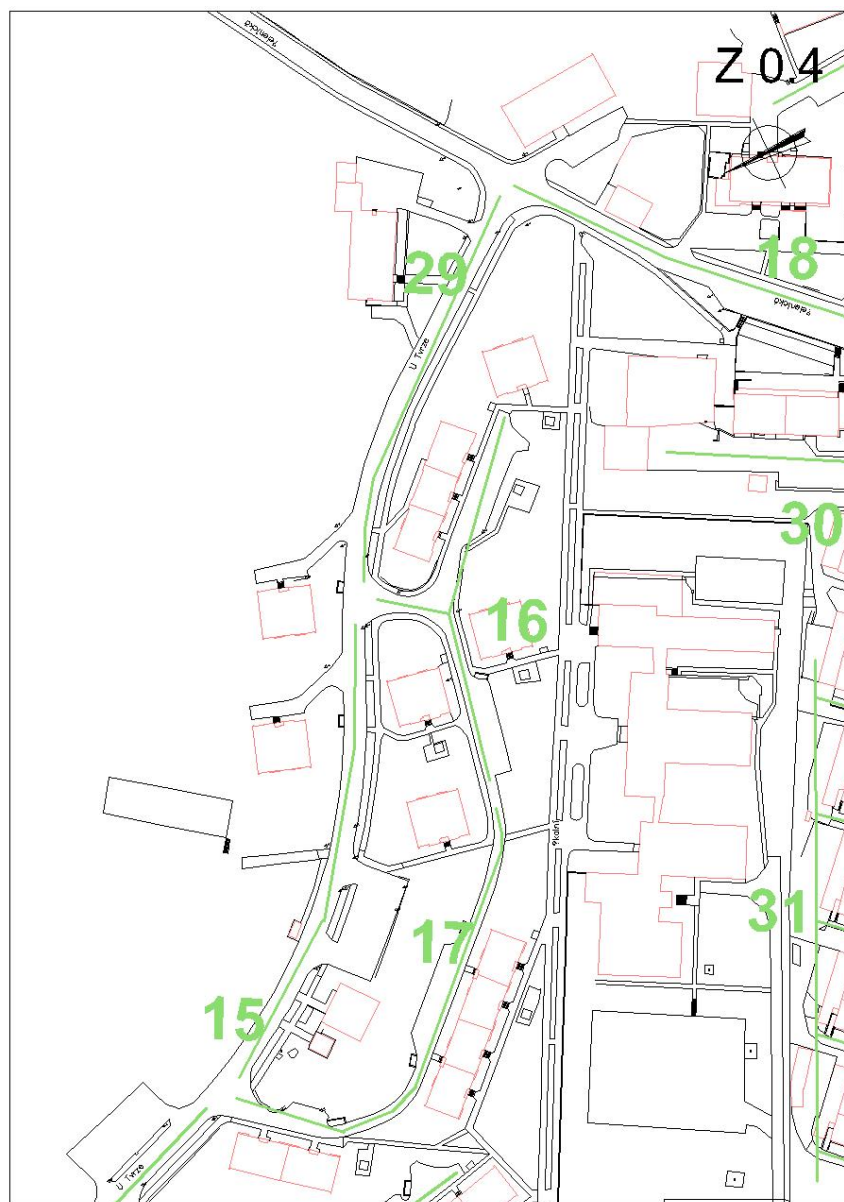
Následující mapové listy znázorňují členění jednotlivých ulic do bloků.

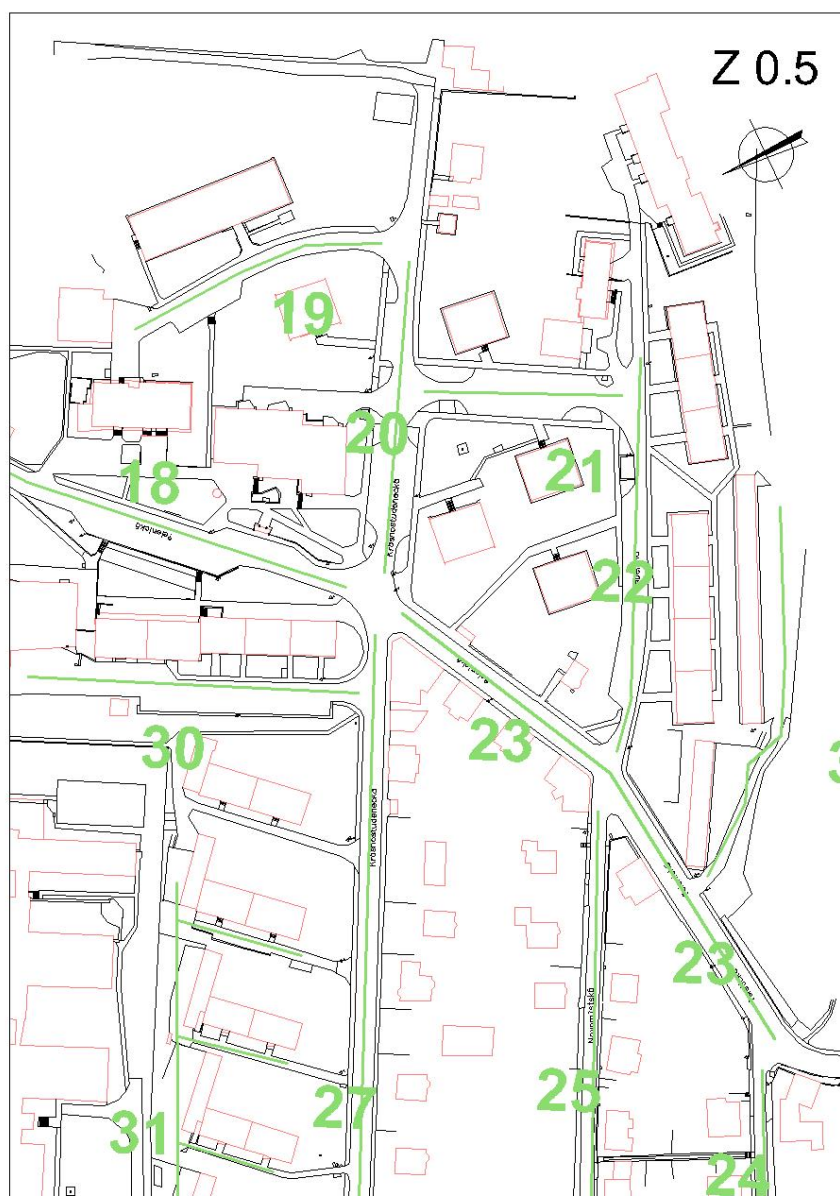












### 3.7.1 Analýza současného stavu

Průzkumem lokality byla zjištěna nedostatečná kapacita parkovacích stání v oblasti sídlištní panelákové zástavby v ul. U Tvrze v severní a severovýchodní části lokality Železnická. Neuspokojivá situace panuje také v lokalitě panelových domů v ul. Severní a ul. Školní v centrální části sledované oblasti. Další oblast s nedostatečnou nabídkou parkovacích stání se nachází v západní části ul. Lounská. V současnosti se v Želenicích téměř nevyskytují zasmyčkové oblasti s jednosměrným provozem, přestože se jejich zřízení v lokalitě jeví vhodným, především z důvodů zklidnění dopravy v oblasti a vytvoření parkovacích stání.

Výsledky dopravního průzkumu jsou v grafické a tabulkové podobě uvedeny v příloze 3A\_8Z.

### 3.7.2 Návrh řešení

Částečně se dá situace řešit pomocí systému jednosměrek, čímž se zlegalizuje stávající parkování v ulicích, ale zásadním způsobem neřeší parkování v oblasti. Parkovací domy nejsou efektivní investicí i vzhledem ke kapacitě a docházkové vzdálenosti. Nejefektivnější řešení se jeví zkapacitnění současných parkovacích ploch v bezprostředním okolí bytových domů. Současně se takovým způsobem řeší zklidnění průjezdu těmito částmi sídliště. Jako doplňkové řešení je vhodné uvažovat s posílením vazby na prostředky MHD, které pak mění finanční efektivitu vlastnictví vozidla v jeho neprospěch.

Jednotlivá řešení vychází z provedeného průzkumu obsazenosti a vytížení parkovacích ploch a ze znalosti místních poměrů. Stavební řešení vychází ze standardních řešení. Je kladen důraz na bezpečný pohyb pěších ve vztahu k navrhovaným parkovacím plochám a přístup tělesně postižených. Při návrhu je zohledněn požadavek normy na zřízení 5% stání pro tělesně postižené. Návrhy vychází především z normových předpisů ČSN 736110, ČSN 736056 a ČSN 736102 a zákona 360/200Sb. o provozu na silničních komunikacích. Stavební řešení bude upřesněno v dalších stupních PD, vzorové řezy řešení parkovacích stání a chodníkových pásů jsou součástí kapitoly 3.7

Tato kapitola podrobně popisuje návrhy zkapacitnění parkovacích ploch a návrhy řešení legalizace stání vozidel v oblasti. Jednotlivé návrhy mají společný způsob řešení a tak vytváří funkční oddíly, které jsou označeny Z1 – Z21. Přesná poloha je zobrazena v příloze 3E\_8Z.

#### **Z1:**

Oblast se nachází v ul. Weberova, pro účely dopravního průzkumu *Blok 21*. Vzhledem k poptávce po parkovacích stáních převyšující jejich nabídku a prostorovým možnostem oblasti navrhujeme rozšíření bloků kolmých parkovacích stání jak na severním, tak i jižním okraji. Rozšíření přinese zvýšení kapacity ze současných 29 stání na 39, tzn. nárůst o 10 kolmých parkovacích stání. Stání vzniknou rozšířením komunikace do stávající zeleně. K vyznačení parkovacích stání doporučujeme VDZ, v případě rezervovaného stání doporučujeme doplnění o svislé dopravní značení.

Stavebními úpravami v souvislosti s návrhem parkovacích stání budou dotčeny parcely:  
3453/1



Detailní informace o parcelách viz. příloha s označením: 3F\_8Z.

Příznivé terénní poměry a nevelký objem stavebních prací je předpokladem nízké finanční náročnosti tohoto rozšíření.

## **Z2:**

Oblast se nachází v ul. Školní, pro účely dopravního průzkumu *Blok 16*. Pro vytvoření 6 nových podélných parkovacích stání je nutné zjednosměrnění komunikace v ulici Školní a změna polohy kolmých parkovacích stání nacházejících se na opačné straně komunikace a zahrnutých v bloku Z3. Navrhovaný směr provozu po zjednosměrnění je od východu k západu.

Stavebními úpravami v souvislosti s návrhem parkovacích stání budou dotčeny parcely:

2889/1

2889/35

Detailní informace o parcelách viz. příloha s označením: 3F\_8Z.

Finanční náročnost vzniku těchto 6 parkovacích stání je minimální, neboť zde nejsou zapotřebí žádné stavební úpravy, pouze bude doplněno VDZ.

## **Z3:**

Oblast se nachází v ul. Školní, pro účely dopravního průzkumu *Blok 16*. Původní kolmá parkovací stání navrhujeme oddálit od osy komunikace z důvodu vzniku nových podélných parkovacích stání Z2 a dále navrhujeme vznik nových kolmých parkovacích stání západně od současného bloku kolmých parkovacích stání. Úpravou parkovacích stání dojde k záboru zeleně. Rozšíření přinese zvýšení kapacity ze současných 14 stání na 32, tzn. nárůst o 18 kolmých parkovacích stání. K vyznačení parkovacích stání doporučujeme VDZ, v případě rezervovaného stání doporučujeme doplnění o svislé dopravní značení.

Stavebními úpravami v souvislosti s návrhem parkovacích stání budou dotčeny parcely:

2889/1



Detailní informace o parcelách viz. příloha s označením: 3F\_8Z.

Náročnější terénní poměry v místech rozšíření znamenají i větší objem zemních prací, proto je předpokládána i vyšší finanční náročnost tohoto rozšíření.

#### **Z4:**

Oblast se nachází v ul. Školní, pro účely dopravního průzkumu *Blok 17*. V této oblasti navrhujeme rozšíření bloku kolmých parkovacích stání na obou okrajích. Rozšíření přinese zvýšení kapacity ze současných 13 stání na 21, tzn. nárůst o 8 kolmých parkovacích stání. Realizace rozšíření znamená zábor zeleně a současně odstranění poškozených přístřešků na komunální odpad. K vyznačení parkovacích stání doporučujeme VDZ, v případě rezervovaného stání doporučujeme doplnění o svislé dopravní značení.

Stavebními úpravami v souvislosti s návrhem parkovacích stání budou dotčeny parcely:  
2889/1

Detailní informace o parcelách viz. příloha s označením: 3F\_8Z.

Vzhledem k příznivým terénním poměrům a nevelkému objemu stavebních prací je předpokládána spíše nižší finanční náročnost tohoto rozšíření.

#### **Z5:**

Oblast se nachází v ul. Školní, pro účely dopravního průzkumu *Blok 17*. Vzhledem k poptávce po parkovacích stáních převyšující jejich nabídku a prostorovým možnostem oblasti navrhujeme 7 nových kolmých parkovacích stání. Stání vzniknou rozšířením komunikace do stávající zeleně. K vyznačení parkovacích stání doporučujeme VDZ, v případě rezervovaného stání doporučujeme doplnění o svislé dopravní značení.

Stavebními úpravami v souvislosti s návrhem parkovacích stání budou dotčeny parcely:  
2889/1

Detailní informace o parcelách viz. příloha s označením: 3F\_8Z.

Příznivé terénní poměry a nevelký objem stavebních prací je předpokladem nízké finanční náročnosti tohoto rozšíření.

**Z6:**

Oblast se nachází v ul. Školní, pro účely dopravního průzkumu *Blok 17*. Vzhledem k poptávce po parkovacích stáních převyšující jejich nabídku a prostorovým možnostem oblasti navrhujeme 4 nová podélná parkovací stání. Stání vzniknou rozšířením komunikace do stávající zeleně. K vyznačení parkovacích stání doporučujeme VDZ, v případě rezervovaného stání doporučujeme doplnění o svislé dopravní značení.

Stavebními úpravami v souvislosti s návrhem parkovacích stání budou dotčeny parcely:  
2889/1

Detailní informace o parcelách viz. příloha s označením: 3F\_8Z.

Příznivé terénní poměry a nevelký objem stavebních prací je předpokladem nízké finanční náročnosti tohoto rozšíření.

**Z7:**

Oblast se nachází v ul. U Tvrze, pro účely dopravního průzkumu *Blok 14*. 14 nových kolmých parkovacích stání navrhujeme jako spojnicí současných bloků kolmých parkovacích stání z důvodu velké poptávky po parkovacích stáních. Stání vzniknou rozšířením komunikace do stávající zeleně. K vyznačení parkovacích stání doporučujeme VDZ, v případě rezervovaného stání doporučujeme doplnění o svislé dopravní značení.

Stavebními úpravami v souvislosti s návrhem parkovacích stání budou dotčeny parcely:  
2889/1

Detailní informace o parcelách viz. příloha s označením: 3F\_8Z.

Příznivé terénní poměry a nevelký objem stavebních prací je předpokladem nízké finanční náročnosti tohoto rozšíření.

**Z8:**

Oblast se nachází v ul. U Tvrze, pro účely dopravního průzkumu *Blok 13*. Původní kolmá parkovací stání navrhujeme oddálit od osy komunikace z důvodu vzniku nových podélných parkovacích stání Z9. Stání vzniknou rozšířením komunikace do stávající zeleně. K vyznačení parkovacích stání doporučujeme VDZ, v případě rezervovaného stání doporučujeme doplnění o svislé dopravní značení.

Stavebními úpravami v souvislosti s návrhem parkovacích stání budou dotčeny parcely:  
2889/1

Detailní informace o parcelách viz. příloha s označením: 3F\_8Z.

Vzhledem k příznivým terénním poměrům a nevelkému objemu stavebních prací je předpokládána i nízká finanční náročnost tohoto rozšíření.

**Z9:**

Oblast se nachází v ul. U Tvrze, pro účely dopravního průzkumu *Blok 13*. Pro vytvoření 4 nových podélných parkovacích stání je nutná změna polohy kolmých parkovacích stání Z8 nacházejících se na opačné straně komunikace.

Stavebními úpravami v souvislosti s návrhem parkovacích stání budou dotčeny parcely:  
2889/1

Detailní informace o parcelách viz. příloha s označením: 3F\_8Z.

Finanční náročnost vzniku těchto 4 parkovacích stání je minimální, neboť zde nejsou zapotřebí žádné stavební úpravy, pouze bude doplněno VDZ.

**Z10:**

Oblast se nachází v ul. U Tvrze, pro účely dopravního průzkumu *Blok 12*. Pro vytvoření 11 nových podélných parkovacích stání je nutné zjednosměrnění komunikace v ulici U Tvrze a změna polohy kolmých parkovacích stání nacházejících se na opačné straně komunikace a

zahrnutých v bloku Z11. Navrhovaný směr provozu po zjednosměrnění je od severu k jihu, tzn. směrem k ulici Žatecká.

Stavebními úpravami v souvislosti s návrhem parkovacích stání budou dotčeny parcely:  
2889/1

Detailní informace o parcelách viz. příloha s označením: 3F\_8Z.

Finanční náročnost vzniku těchto 11 parkovacích stání je minimální, neboť zde nejsou zapotřebí žádné stavební úpravy, pouze bude doplněno VDZ.

### **Z11:**

Oblast se nachází v ul. U Tvrze, pro účely dopravního průzkumu *Blok 12*. Původní kolmá parkovací stání navrhujeme oddálit od osy komunikace z důvodu vzniku nových podélných parkovacích stání Z2 a dále navrhujeme vznik nových kolmých parkovacích stání severně od současného bloku kolmých parkovacích stání. Stání vzniknou rozšířením komunikace do stávající zeleně. Rozšíření přinese zvýšení kapacity ze současných 16 stání na 27, tzn. nárůst o 11 kolmých parkovacích stání. K vyznačení parkovacích stání doporučujeme VDZ, v případě rezervovaného stání doporučujeme doplnění o svislé dopravní značení.

Stavebními úpravami v souvislosti s návrhem parkovacích stání budou dotčeny parcely:  
2889/1

Detailní informace o parcelách viz. příloha s označením: 3F\_8Z.

Náročnější terénní poměry v místech rozšíření znamenají i větší objem zemních prací, proto je předpokládána i vyšší finanční náročnost tohoto rozšíření.

### **Z12:**

Oblast se nachází v ul. U Tvrze, pro účely dopravního průzkumu *Blok 12*. Vzhledem k poptávce po parkovacích stáních převyšující jejich nabídku a prostorovým možnostem oblasti navrhujeme 6 nových podélných parkovacích stání. Parkovací stání vzniknou rozšířením komunikace do prostoru stávajícího chodníku. Nový chodník je navržen hned

vedle hrany komunikace, tzn. do míst současné zeleně. K vyznačení parkovacích stání doporučujeme VDZ, v případě rezervovaného stání doporučujeme doplnění o svislé dopravní značení.

Stavebními úpravami v souvislosti s návrhem parkovacích stání budou dotčeny parcely:  
2889/1

Detailní informace o parcelách viz. příloha s označením: 3F\_8Z.

I přes příznivé terénní poměry je předpokládána vyšší finanční náročnost z důvodu přestavby chodníku, čímž se zvětší objem stavebních prací.

### **Z13:**

Oblast se nachází v ul. U Tvrze, pro účely dopravního průzkumu *Blok 12*. Vzhledem k poptávce po parkovacích stáních převyšující jejich nabídku a prostorovým možnostem oblasti navrhujeme 5 nových kolmých parkovacích stání. Stání vzniknou rozšířením komunikace do stávající zeleně. K vyznačení parkovacích stání doporučujeme VDZ, v případě rezervovaného stání doporučujeme doplnění o svislé dopravní značení.

Stavebními úpravami v souvislosti s návrhem parkovacích stání budou dotčeny parcely:  
2889/1

Detailní informace o parcelách viz. příloha s označením: 3F\_8Z.

Vzhledem k příznivým terénním poměrům a nevelkému objemu stavebních prací je předpokládána i nízká finanční náročnost tohoto rozšíření.

### **Z14:**

Oblast se nachází v ul. Školní. Pro vytvoření 5 nových podélných parkovacích stání je nutná změna polohy kolmých parkovacích stání nacházejících se na opačné straně komunikace a zahrnutých v bloku Z15.

Stavebními úpravami v souvislosti s návrhem parkovacích stání budou dotčeny parcely:

3006/1

Detailní informace o parcelách viz. příloha s označením: 3F\_8Z.

Finanční náročnost vzniku těchto 5 parkovacích stání je minimální, neboť zde nejsou zapotřebí žádné stavební úpravy, pouze bude doplněno VDZ.

**Z15:**

Oblast se nachází v ul. Školní. Původní kolmá parkovací stání navrhujeme oddálit od osy komunikace z důvodu vzniku nových podélných parkovacích stání Z14 a dále navrhujeme vznik nových kolmých parkovacích stání západně od současného bloku kolmých parkovacích stání. Stání vzniknou rozšířením komunikace do stávající zeleně. Rozšíření přinese zvýšení kapacity ze současných 12 stání na 19, tzn. nárůst o 7 kolmých parkovacích stání. K vyznačení parkovacích stání doporučujeme VDZ, v případě rezervovaného stání doporučujeme doplnění o svislé dopravní značení.

Stavebními úpravami v souvislosti s návrhem parkovacích stání budou dotčeny parcely:

3006/1

3006/33

Detailní informace o parcelách viz. příloha s označením: 3F\_8Z.

Vzhledem k příznivým terénním poměrům a nevelkému objemu stavebních prací je předpokládána i nízká finanční náročnost tohoto rozšíření.

**Z16:**

Oblast se nachází v ul. Školní. V této oblasti navrhujeme rozšíření bloku kolmých parkovacích stání na východním okraji. Rozšíření přinese zvýšení kapacity ze současných 11 stání na 12, tzn. nárůst o 1 kolmé parkovací stání. Stání vznikne rozšířením komunikace do stávající zeleně. K vyznačení parkovacích stání doporučujeme VDZ, v případě rezervovaného stání doporučujeme doplnění o svislé dopravní značení.

Stavebními úpravami v souvislosti s návrhem parkovacích stání budou dotčeny parcely:



3006/1

Detailní informace o parcelách viz. příloha s označením: 3F\_8Z.

Příznivé terénní poměry a nevelký objem stavebních prací je předpokladem nízké finanční náročnosti tohoto rozšíření.

**Z17:**

Oblast se nachází v ul. Školní. 4 nová podélná stání jsou navržena na místě současného chodníku. Vzhledem k příznivým prostorovým možnostem je nově navržený chodník oddálen od osy komunikace do prostoru současné zeleně. K vyznačení parkovacích stání doporučujeme VDZ, v případě rezervovaného stání doporučujeme doplnění o svislé dopravní značení.

Stavebními úpravami v souvislosti s návrhem parkovacích stání budou dotčeny parcely:

3006/1

Detailní informace o parcelách viz. příloha s označením: 3F\_8Z.

Finanční náročnost tohoto rozšíření i přes dobré terénní poměry je předpokládána spíše vyšší a to z důvodu většího rozsahu stavebních prací.

**Z18:**

Oblast se nachází v ul. Školní. 8 nových kolmých stání je navrženo na místě současného chodníku. Vzhledem k příznivým prostorovým možnostem je nově navržený chodník oddálen od osy komunikace do prostoru současné zeleně. K vyznačení parkovacích stání doporučujeme VDZ, v případě rezervovaného stání doporučujeme doplnění o svislé dopravní značení.

Stavebními úpravami v souvislosti s návrhem parkovacích stání budou dotčeny parcely:

3006/1

Detailní informace o parcelách viz. příloha s označením: 3F\_8Z.

Finanční náročnost tohoto rozšíření i přes dobré terénní poměry je předpokládána spíše vyšší a to z důvodu většího rozsahu stavebních prací.

**Z19:** Oblast se nachází v ul. Školní. 5 nových kolmých stání je navrženo na místě současného chodníku. Vzhledem k příznivým prostorovým možnostem je nově navržený chodník oddálen od osy komunikace do prostoru stávající zeleně. K vyznačení parkovacích stání doporučujeme VDZ, v případě rezervovaného stání doporučujeme doplnění o svislé dopravní značení.

Stavebními úpravami v souvislosti s návrhem parkovacích stání budou dotčeny parcely:  
3006/1

Detailní informace o parcelách viz. příloha s označením: 3F\_8Z.

Finanční náročnost tohoto rozšíření i přes dobré terénní poměry je předpokládána spíše vyšší a to z důvodu většího rozsahu stavebních prací.

#### **Z20:**

Oblast se nachází v ul. Kozinova, pro účely dopravního průzkumu *Blok 7*. Vzhledem k poptávce po parkovacích stáních převyšující jejich nabídku a prostorovým možnostem v oblasti křižovatky ulic Kozinova a Severní navrhujeme vznik 3 nových podélných stání.

Stavebními úpravami v souvislosti s návrhem parkovacích stání budou dotčeny parcely:  
3006/1

Detailní informace o parcelách viz. příloha s označením: 3F\_8Z.

Finanční náročnost vzniku těchto 3 parkovacích stání je minimální, neboť zde nejsou zapotřebí žádné stavební úpravy, pouze bude doplněno VDZ.

## Z21:

Oblast se nachází v ul. Lounská. Vzhledem k poptávce po parkovacích stáních převyšující jejich nabídku a prostorovým možnostem v oblasti navrhujeme vznik 8 nových podélných stání navazujících na blok současných kolmých parkovacích stání. Stání vzniknou rozšířením komunikace do stávající zeleně. K vyznačení parkovacích stání doporučujeme VDZ, v případě rezervovaného stání doporučujeme doplnění o svislé dopravní značení.

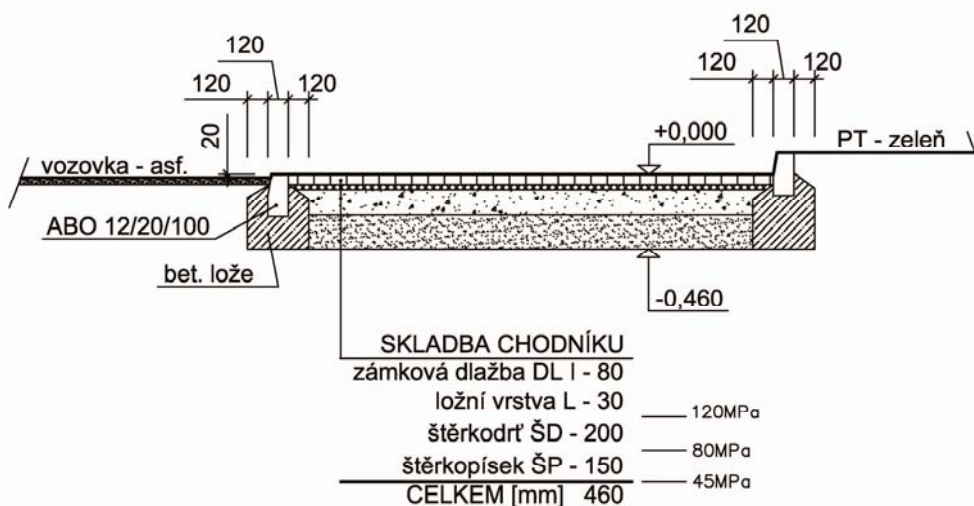
Stavebními úpravami v souvislosti s návrhem parkovacích stání budou dotčeny parcely:  
3006/1

Detailní informace o parcelách viz. příloha s označením: 3F\_8Z.

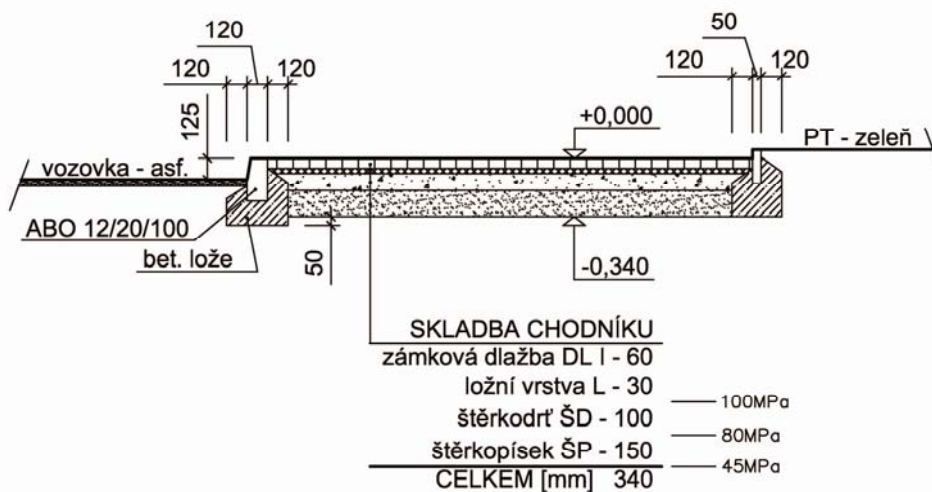
Příznivé terénní poměry a nevelký objem stavebních prací je předpokladem nízké finanční náročnosti tohoto rozšíření.

## 3.8 Vzorové příčné řezy

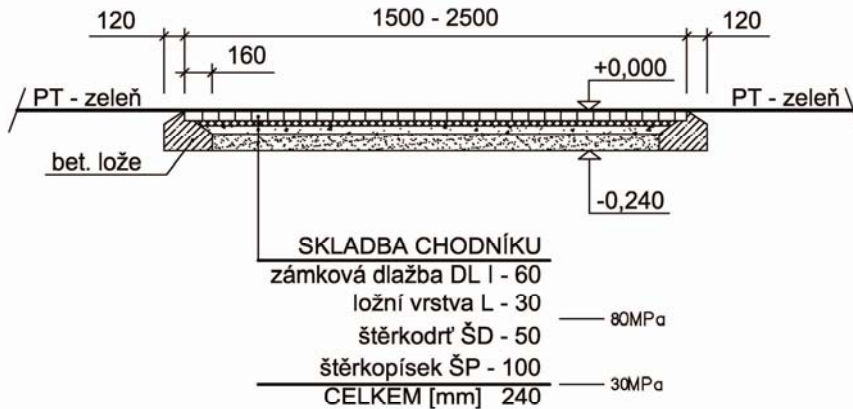
VZOROVÝ ŘEZ - DLÁŽDĚNÉ PARKOVACÍ STÁNÍ



## VZOROVÝ ŘEZ - DLÁŽDĚNÝ CHODNÍK PODÉL VOZOVKY



## VZOROVÝ ŘEZ - DLÁŽDĚNÝ CHODNÍK V ZELENÍ



## 4 Plochy pro odstavování vozidel

Řešitel přehodnotil toto zadání ve smyslu nalezení lokalit pro odstavování vozidel při přestupu na veřejnou dopravu.

Takovýto systém je vyžadován ve velkých městech s velkým podílem řidičů využívajících k dopravě k zastávkám veřejné dopravy své vozidlo. V tomto případě je nezbytné vytvoření odstavných ploch. V případě města Děčín, které je koncipováno tak, že nevyžaduje podobný systém, řešitel doporučuje se touto problematikou dále nezabývat.

Jediným možným řešením je parkovací plocha v ulici Práce u nádraží ČD, která je doporučena zařadit do systému P+R, která je však jen dílčím opatřením a je uvedena v předchozích kapitolách.

## 5 Závěrečné zhodnocení

Tato studie řeší komplexně problematiku dopravy v klidu ve městě Děčíně. Všechny návrhy jsou založeny na detailních vlastních analýzách a průzkumech zpracovaných v rámci této zakázky.

Celá dokumentace je členěna do několika částí, obsahuje průvodní zprávu, názorné grafické mapové podklady a rovněž návrhy změn dopravního značení a stavebních úprav, včetně fotodokumentace současného stavu.

Problematika řešení dopravy v klidu je jedním z klíčových úkolů městského dopravního inženýrství. Tato studie zohledňuje současnou situaci a budoucí vývoj v oblasti parkování. Optimalizuje parkování jak rezidentů, tak návštěvníků města s ohledem na přijatelnost ze strany jak provozovatele systému, tak jeho uživatele.

Součástí studie jsou i řešení navrhovaného rozšíření kapacit na sídlištích, což je nejen v Děčíně aktuální problém. Studie rovněž zohledňuje již zpracované vyhledávací studie.

Tato studie bude sloužit jako podklad pro rozhodování zástupců města a dotčených orgánů o budoucím rozvoji dopravy v klidu ve městě.