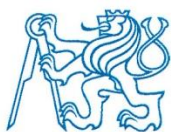


České vysoké učení technické v Praze
Fakulta dopravní

Možnosti koncepčního řešení parkování v městské
části Děčín - Březiny



Bc. Milan Dvořák
2015



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

**Fakulta dopravní
d ě k a n**

Konviktská 20, 110 00 Praha 1

K617 Ústav logistiky a managementu dopravy

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE (PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení studenta (včetně titulů):

Bc. Milan Dvořák

Kód studijního programu a studijní obor studenta:

N 3710 – LO – Logistika, technologie a management dopravy

Název tématu (česky): **Možnosti koncepčního řešení parkování v městské části Děčín-Březiny**

Název tématu (anglicky): The Possibilities of Concept solution for the Parking in the Area Děčín Březiny

Zásady pro vypracování

Při zpracování diplomové práce se řiďte osnovou uvedenou v následujících bodech:

- Problematika parkování v městských aglomeracích
- Deskripce zájmového území
- Analýza současného stavu parkování v lokalitě
- Možnosti řešení - návrhy variant
- Ekonomické porovnání navrhovaných variant


- Rozsah grafických prací: určí vedoucí práce
- Rozsah průvodní zprávy: minimálně 55 stran textu (včetně obrázků, grafů a tabulek, které jsou součástí průvodní zprávy)
- Seznam odborné literatury: ČSN 73 6056: Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel. Praha: Vydavatelství Úřadu pro technickou normalizaci, metologii a státní zkušebnictví, 2011.
LITMAN, Todd. Parking Management. [online].
NEUBERGOVÁ, K.: Ekologické aspekty dopravy. Praha: Vydavatelství ČVUT, 2005. ISBN 80-01-003131-4.

Vedoucí diplomové práce: **Ing. Alexandra Dvořáčková**

Datum zadání diplomové práce: **30. června 2014**
(datum prvního zadání této práce, které musí být nejpozději 10 měsíců před datem prvního předpokládaného odevzdání této práce vyplývajícího ze standardní doby studia)

Datum odevzdání diplomové práce: **31. května 2015**
a) datum prvního předpokládaného odevzdání práce vyplývající ze standardní doby studia a z doporučeného časového plánu studia
b) v případě odkladu odevzdání práce následující datum odevzdání práce vyplývající z doporučeného časového plánu studia


prof. Ing. Petr Moos, CSc.
vedoucí
Ústavu logistiky a managementu dopravy


prof. Dr. Ing. Miroslav Svítek
děkan fakulty

Potvrzuji převzetí zadání diplomové práce.


Bc. Milan Dvořák
jméno a podpis studenta


V Praze dne.....30. června 2014

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem předloženou práci vypracoval samostatně a že jsem uvedl veškeré použité informační zdroje v souladu s Metodickým pokynem o etické přípravě vysokoškolských závěrečných prací.

Nemám závažný důvod proti užívání tohoto školního díla ve smyslu § 60 Zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon).

V Děčíně dne 16. 05. 2015



podpis

Anotace

Předmětem diplomové práce „Možnosti koncepčního řešení parkování v městské části Děčín - Březiny“ je analýza problému nedostatku parkovacích míst na jednom městském sídlišti a návržení možného řešení tohoto problému. První část práce je věnována obecnému problému parkování, které se vyskytuje ve většině městských aglomerací s ohledem na technické parametry parkovacích a odstavných stání. Ve druhé části se věnuji přímo vytipované oblasti, pečlivému monitoringu současného stavu a zároveň možným řešením problému statické dopravy v sídlišti Děčín-Březiny. Na závěr shrnuji ekonomiku celého projektu tak, aby bylo možné jednoznačně posoudit dostupnost realizace i z hlediska financí.

Annotation

The subject of the thesis "Possibilities of conceptual solution for parking in the city centre of Děčín" is analyzing the lack of parking places in the central district and suggest the possible solution of this problem. The first part is focused on public parking problems, which are appeared in most agglomerations with regard to technical parameters in parking and adjoining places. The second part is devoted directly to the selected area, the careful monitoring of the present conditions and possible static traffic problem in the district Děčín-Březiny. In conclusion I summarize economy of the whole project, so we would be able to give our opinion on definite availability for implementation even from financial point of view.

Klíčová slova

parkování, parkovací a odstavná stání, parkovací poplatky, sídliště, Děčín, Březiny

Keywords

parking, parking and parking places, parking fees, settlements, Děčín, Březiny.

Poděkování

Na tomto místě bych rád poděkoval Ing. Alexandře Dvořáčkové za cenné připomínky a odborné rady, kterými přispěla k vypracování této diplomové práce.

Obsah:

1. Problematika parkování v městských aglomeracích.....	10
2. Management parkování	12
2.1. Možnosti zvýšení kapacity stávajících parkovacích stání	14
2.2. Požadavky hygienické	16
3. Deskripce zájmového území.....	18
3.1. Město Děčín	18
3.2. Sídliště Březiny	20
4. Analýza současného stavu parkování v lokalitě	25
4.1. Přehled parkovacích ploch	25
4.2. Dopravní průzkum.....	29
5. Možnost řešení – návrhy variant.....	32
5.1. Změna organizace dopravy.....	32
5.2. Možnosti vzniku nových parkovacích ploch.....	33
6. Komparace financí navrhovaných variant	60
6.1. Rozpočty stavebních úprav navrhovaných lokalit.....	60
6.2. Nákladnost parkovacích míst v jednotlivých lokalitách.....	65
7. Závěr	67
8. Seznam Obrázků.....	69
9. Seznam tabulek.....	70
10. Bibliografie	70
11. Příloha č. 1	71

Úvod

V souvislosti s rapidním nárůstem počtu automobilů a rostoucími požadavky mobility obyvatel, jsou městská území vystavena stále většímu tlaku na vytváření odstavných parkovišť v lokalitách s hustým osídlením, především center měst a pochopitelně i sídlišť. Zásadní význam by v tomto ohledu mohla mít i dostupnost a kvalita městské hromadné dopravy, ale ani ta nejlepší a nejefektivnější městská hromadná doprava nemůže suplovat potřebu individuální osobní dopravy pro všechno obyvatelstvo. Klíčové, pro budoucí rozvoj města z hlediska dopravního, je územní plánování, kterým je možné nasměrovat rozvoj dopravního systému města k trvalé udržitelnosti dopravy nebo naopak jednostrannou orientací zablokovat další pokrok neautomobilové dopravy. Je jasné, že mobilita založená na osobní dopravě zůstane nadále významnou součástí dopravy. Problém s nedostatkem parkovacích míst se v dnešní době stává jedním z velkých problémů, se kterým se musí vypořádat každé velké město. Cílem této diplomové práce je zanalyzovat problém nedostatku parkovacích míst na sídlišti v Březinách, vtypovat vhodné lokality pro parkování a navrhnout úpravu, včetně jejich financování.

1. PROBLEMATIKA PARKOVÁNÍ V MĚSTSKÝCH AGLOMERACÍCH

Všechna větší města v České republice, ale i ve všech ostatních zemích vyspělého světa, trpí nedostatkem parkovacích míst. Při rozhodování o umístění odstavných a parkovacích míst je nutné dbát požadavků požární bezpečnosti a požadavků provozu na pozemních komunikacích. Vždy je třeba vycházet z požadavků, které kladou nejvyšší nároky.

Stání lze umístit:

1. do terénu
2. pod objekty občanského vybavení
3. v parkovacích garážích nadzemních a podzemních

Umístění odstavných a parkovacích stání na terénu a v objektech ovlivňuje také maximální docházková vzdálenost, která nemá překročit:

1. pro krátkodobé parkování osobních automobilů..... 100 m
2. pro dlouhodobé parkování osobních automobilů..... 200 m
3. pro odstavování osobních automobilů..... 300 m

V soustředěné stávající zástavbě, kde není možné v plném rozsahu dodržet tyto vzdálenosti, je nutné se k nim co nejvíce přiblížit. Obecně se dá říci, že parkoviště u obytných staveb musí být vzdálena max. 300 metrů skutečné docházkové vzdálenosti (ne vzdušnou čarou), pokud to je technicky proveditelné. U parkoviště s méně než dvaceti místy musí být minimálně jedno vyhrazeno pro vozidla zdravotně postižených osob, parkoviště do 40 míst musí mít min. 2 místa pro invalidy a parko-

višťe s více než 40 místy, musí mít vyhrazeno min. 5 % míst pro osoby zdravotně postižené. Z toho vyplývá, že situaci ohledně parkování není jednoduché řešit i v závislosti na jednotlivé lokality. Desítky kilometrů naježděných kolem jednoho bloku domů, i tak může dopadnout snaha zaparkovat v dopoledních a odpoledních hodinách v centru měst. S parkováním jsou skoro vždycky spojeny samé nepříjemnosti a v naší zemi obzvlášť. Že to tak nemusí být pokaždé a bezpodmínečně, to jasně dokazují empirické průzkumy z Německa. Například v některých městech je podmínkou, že než se nastěhujete, musíte si povinně zároveň s bytem najmout buď garáž, nebo číslované venkovní parkovišťe. Tím se docílí neustálého přehledu o parkovacích místech, zvýší příjmy do městské pokladny a zároveň vyberou prostředky na vytváření nových parkovacích míst.

Není divu, že současná situace v městských aglomeracích je dávno nevyhovující. Není tajemstvím, že zatímco v dobách dvacátého století stačilo jedno parkovací místo na 5 bytových jednotek, dnes je situace zcela odlišná. 21. století s sebou přineslo fakt, že jedna rodina vlastní třeba i dva automobily. Může se jednat o soukromá i služební vozidla. A tak je boj o parkovací místa denní záležitostí.

Dle zákona (Zákon 13/1997 Sb.) se parkovací a odstavná stání pro osobní automobily řadí mezi dopravní plochy. Zřizují se jako samostatné plochy mimo prostor místní komunikace, jako parkovací pruhy/pásky/zálivy v hlavním dopravním prostoru i přidruženém prostoru na komunikacích funkčních skupin B a C1, dále v samostatných stavbách podzemních i nadzemních, jako součásti staveb bytového i nebytového charakteru. Na komunikacích se dvěma jízdními pásky mohou být parkovací místa umístěna také uprostřed komunikace. Parkovací a odstavná stání pro osobní automobily jsou zřizována u všech potenciálních zdrojů a cílů dopravy jako jsou obytné stavby, výrobní a administrativní zařízení, školy a zařízení občanské vybavenosti. Zřizují se v takovém počtu, aby byla etapově i výhledově uspokojena jejich potřeba. Parkovací stání je plocha, která slouží k umístění vozidla mimo jízdni pruh komunikací, např. po dobu nákupu, návštěvy, zaměstnání, naložení nebo vyložení nákladu. Podle délky trvání parkování se rozlišuje parkování krátkodobé (do 2 hodin trvání) a dlouhodobé (nad 2 hodiny trvání). Parkovací stání mohou být použita pro různé účely a různými uživateli. Odstavné stání je plocha, která slouží k umístění vozidla mimo jízdni pruh komunikace, zpravidla v místě bydliště nebo v místě sídla provozovatele vozidla po dobu, kdy se vozidlo nepoužívá. Odstavná stání mohou být vyhrazena pro různé uživatele.

2. MANAGEMENT PARKOVÁNÍ

Parkovací politika se týká všech, kteří užívají parkovací infrastrukturu. Podobně jako zpoplatnění vjezdu i tento nástroj slouží k získávání výnosů na výstavbu a údržbu parkovací infrastruktury nebo na provozní náklady. Ale tento významný nástroj dopravní politiky jako nejslibnější nástroj na snižování emisí CO² a ostatních emisí z dopravy a objemu dopravy může také snižovat objem dopravy, zvláště v oblastech vystavených častým kongescím. Zpoplatnění parkování, snižuje poptávku po parkování, což umožňuje využít hodnotnou plochu zvláště v centrech měst k jiným účelům než parkování. Zvyšuje výnosy veřejných rozpočtů a přispívá k bezpečnějšímu, čistšímu prostředí pro lidi a bezmotorovou dopravu.

Hlavním smyslem parkovacích poplatků je, že vyrovnávají nabídku s poptávkou. Tj. umožňují, aby poptávka po parkovacích místech nepřesahovala jejich nabídku. Pokud jsou parkovací místa poskytována zdarma, tj. vlastně nepřímo dotované, nikdy jich nebude alespoň podle ekonomické teorie dostatek. Poplatek umožní nabídku parkovacích míst vyrovnat s poptávkou po parkování. Nezpoplatněné parkování vlastně není zadarmo, protože za něj platí obyvatelé v jiné podobě (obvykle vyššími daněmi, cenami, mzdami a díky tomu, že náklady narůstají obcím, zaměstnavatelům a obchodníkům). Obdobným nástrojem jako parkovací poplatky je regulace počtu parkovacích míst. Nástroje parkovací politiky mohou mít řadu podob, především:

- parkovací poplatek
- zrušení, či alespoň snížení všech dotací na parkování
- navýšení parkovacího poplatku ve špičkách
- cash-out (tzn., že dojíždějícím, kteří využívají dotované parkování je nabídnuta dotace ve stejné výši, při použití alternativních dopravních prostředků k automobilům)
- nižší parkovací sazby pro plně obsazená vozidla
- parkovací poplatky pro hlavní atraktory dopravy – jako jsou obchodní centra, nemocnice, univerzity, podniky

- omezení parkování mimo vyhrazená parkovací místa v rezidenčních oblastech, či instalace parkovacích automatů v těchto oblastech
- snížení nabídky parkování, či zvýšení parkovacích nákladů v rezidenčních oblastech.

U garáží v domech platí zajímavý paradox: zatímco garáže v komerčních budovách jsou vesměs nežádoucí, protože vedou k větším zácpám (tzv. dopravním kongescím), garáže v bytových domech naopak uvolňují veřejný prostor a mohou vést ke snížení intenzity provozu aut.

Další strategií parkovacího managementu, která má podpořit efektivní využití stávajících parkovacích kapacit, zlepšit kvalitu poskytovaných parkovacích míst a vylepšit jejich design je využívání záchytných parkovišť. Podle ČSN (ČSN 73 6110) je účelné zřizovat tato parkoviště ve středních a vnějších pásmech větších měst s více než 80 000 obyvateli, a v odůvodněných případech i městech menších s dobrou vazbou na výkonné a rychlé prostředky městské a příměstské (regionální) hromadné dopravy.

Kvalifikace odstavných a parkovacích stání u jednotlivých druhů staveb je stanovena dle normy ČSN (ČSN 73 6110). Povinnost zřizovat odstavná a parkovací stání u staveb udává Vyhláška (Vyhláška MMR č. 137/1998 Sb., o obecných technických požadavcích na výstavbu).

Tabulka č. 1 - doporučené základní ukazatele výhledového počtu odstavných a parkovacích míst

Druh stavby – odstavná stání Bydlení	Účelová jednotka	Počet účelových jednotek na 1 stání
obytný dům rodinný	byt do 100 m ² celkové plochy	1
	byt nad 100 m ² celkové plochy	0,5
obytný dům činžovní	byt o 1 obytné místnosti	2
	byt do 100 m ² celkové plochy	1
	byt nad 100 m ² celkové plochy	0,5

Zdroj: (ČSN 73 6110)Projektování místních komunikací

2.1. Možnosti zvýšení kapacity stávajících parkovacích stání

Zvýšit kapacitu stávajících parkovacích stání lze provést několika, níže uvedenými způsoby. Např.:

- využití současně nevyužitých ploch (zarostlé plochy, okraje silnic apod.)
- změnit podélné na šikmé stání
- automatizované parkovací domy a garáže. Ty používají různé druhy zdvihačů a výtahů, jejichž použití zvyšuje počet aut, která se do parkovacích zařízení vejdou. V těchto prostorách může zaparkovat až dvojnásobný počet aut oproti klasickému parkovišti. Jsou vhodná pouze pro osobní automobily (nákladní auta, dodávky ani SUV se do nich kvůli své výšce nevejdou).
- používání parkování ve více řadách (tj. parkování určené pro hromadné odjezdy). To může v porovnání s parkováním v jedné řadě zvýšit kapacitu o 20-40%.

Obrázek č. 1 - Parkovací dům v Ostravě



Zdroj: <http://www.izdoprava.cz/2006/07/parkovaci-dum-koma-najdete-u-nadrazi-ostrava-svinov/>

System umožňuje v dané lokalitě hromadné parkování na malém prostoru. Hlučnost zaplášťovaného zařízení je pod hranicí 40 dB. Při samostatném zaparkování automobilu není v provozu motor a tím dochází ke značné úspoře pohonných hmot a k minimalizaci emisí.

V obytných částech měst se mohou umisťovat odstavná a parkovací stání pro vozidla skupiny 1, do které patří osobní automobily, motocykly, mopedy a jejich přípojná vozidla. Viz tabulka č. 2.

Tabulka č. 2 - Třídění a orientační rozměry osobních automobilů

Vozidlo			Orientační rozměry v m			
Skupina	Podskupiny	Druh	Šířka	Délka	Výška	Rozvor
1	01	malé osobní automobily	1,65	4,25	1,50	2,40
	02	střední a velké osobní automobily	1,80	5,00	1,90	2,80

Zdroj: (ČSN 73 6056) ZMĚNA Z1 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel

Podle základního ustanovení (ČSN 73 6056) se odstavná a parkovací stání navrhují:

- a) na parkovacích pruzích podél komunikací. Stání je řazeno podélně ke komunikaci
- b) na parkovacích pásech podél komunikací. Stání je řazeno kolmo nebo šikmo ke komunikaci
- c) na samostatných plochách. Stání je řazeno podél vnitřních komunikací zpravidla kolmo nebo šikmo k nim v jedné řadě nebo ve více řadách za sebou v případě, že se předpokládá hromadný odjezd vozidel.

2.2. Požadavky hygienické

Při navrhování, kam umístit odstavná a parkovací stání, je nutno postupovat dle příslušných hygienických a vodohospodářských předpisů (viz např. ustanovení ČSN 73 0531, ČSN 73 4301, ČSN 83 0917). Velký respekt je třeba věnovat především ochraně před hlukem, chvěním a výfukovým plyny a ochraně povrchových a podzemních vod před znečištěním. Návrh na umístění odstavných a parkovacích ploch z hlediska hygienické ochrany závazně posuzuje příslušný orgán hygienické služby.

Umístování odstavných a parkovacích stání z hlediska hygienické ochrany se řídí těmito zásadami (ČSN 73 6056): Navrhovaná odstavná a parkovací stání, popř. plochy pro vozidla skupiny 1 a speciální vozidla skupiny 2 (automobily policejní, požární, sanitní a obytné) se mají v obytné části měst podle možnosti umísťovat podél rušných komunikací, železničních tratí apod. To proto, aby nedocházelo k vytváření dalších zdrojů rušivých vlivů v obytném prostředí. Umístění odstavných a parkovacích ploch musí být v souladu se soustavou dopravní sítě a rozmístováním jednotlivých objektů v obytných okrscích, a to tak, aby v sídlišti vznikly části klidného a zdravého obytného pro-

středí bez rušivých vlivů. Kolem odstavných a parkovacích ploch.

Nemalou pozornost je třeba věnovat i vlivu na životní prostředí pro nadměrnost hluku, emise škodlivin polévatých částic prachu, ale i emise oxidů CO₂. V poslední době se objevuje i další škodlivý faktor, spatřovaný v elektronickém smogu. Vozidla vyšších pořizovacích hodnot jsou zabezpečována elektronickým monitoringem nejenom v době pohybu, ale především v době klidu s přímým napojením na mobilní telefonní síť. Zatím nikdo neprokázal a neví, do jaké míry může docházet ke zvyšování hladiny stresu pro tento faktor. Odborníci se totiž zatím shodují, že podobné vyhlídky jsou spíše nafouknutá bublina. Je proto na místě, aby stavbám podobného charakteru byla věnována daleko větší pozornost. Jedině úpravou legislativy lze se domáhat, aby podobné stavby procházely procesem EIA (Environmental Impact Assessment, je označení pro proces, jehož cílem je získat představu o výsledném vlivu stavby na životní prostředí.).

Obrázek č. 2 - Styly parkování

Šikmé parkování



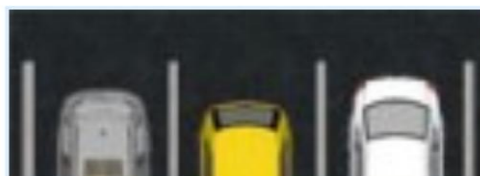
Podélné parkování



Parkování na chodníku



Příčné parkování



3. DESKRIPTIVE ZÁJMOVÉHO ÚZEMÍ

Pro svou práci jsem si vybral jedno ze sídlišť okresního města Děčín, které se nachází v severní části České republiky. Na příkladu tohoto sídliště lze vhodně demonstrovat současné tendence v problematice parkování v obytných zónách.

3.1. Město Děčín

Rozprostírá se v široké kotlině na obou březích Labe při ústí řeky Ploučnice. Díky své poloze je Děčín často nazýván branou severních Čech. Některé části města jsou součástí CHKO Labské pískovce.

Obrázek č. 3 - Děčín

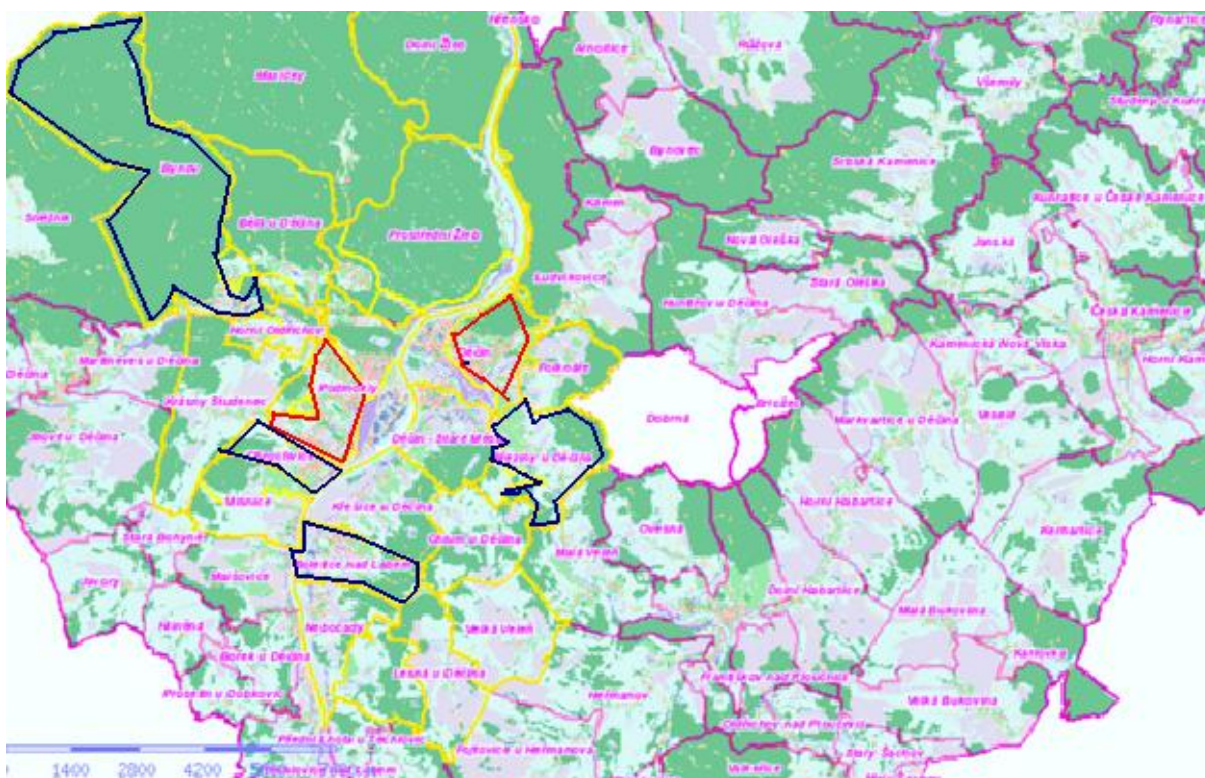


Zdroj: <https://www.mapy.cz/letecka?vlastni-body&x=14.2413712&y=50.7755501&z=13&uc=>

Děčín je okresním městem, podle sčítání Českého statistického úřadu k datu 01. 01. 2010 má 52 260 obyvatel. Jeho katastrální území zaujímá plochu 12 tisíc ha. Město je administrativně členěno na 35 částí. Části Děčín V – Rozbělesy, Děčín XIII – Loubí mají výrazně průmyslový charakter, zde jsou umístěny podniky reprezentující největší zaměstnavatele ve městě. Dalšími částmi města

představujícími hlavní cíle cest obyvatel města jsou centrální části Děčín I a Děčín IV – Podmokly. Naopak zdrojem cest jsou převážně části s převažující obytnou funkcí Děčín VI - Letná, Děčín VII – Chrochvice, Děčín X – Bělá, které mají v mnoha případech charakter panelových sídlišť, jako např. Děčín IX – Bynov nebo Děčín XXVII – Březiny.

Obrázek č. 4 - Mapa města Děčín s vyznačením obytných zón – modrá a zóny centrální – červená



Zdroj:

http://77.95.47.242/tms/mudecin/index.php?client_type=map_resize&strange_opener=0&Project=TMS_MUDECIN&client_lang=cz_win&interface=tmv&Theme=clear_sel

Současná organizace dopravy v klidu v Děčíně je specifikována opatřením, které se často využívá pro regulaci dopravy v klidu v centrech, tzv. Zónou placeného stání vozidel (dále ZPS). Tato úprava od roku 2000 zavádí placený režim pro vozidla parkující ve vybrané oblasti města, v definovaných cenových relacích a s režimem pro abonenty i rezidenty. Detailní deskripce a specifikace tohoto systému je dána vyhláškou města Děčín č. 3/2000 a aktualizována nařízením města, což je plně v souladu se současnou českou legislativou (Zákon č. 13/1997 Sb. v ustanovení par. 23) zabývající se možnostmi zpoplatnění pozemních komunikací.

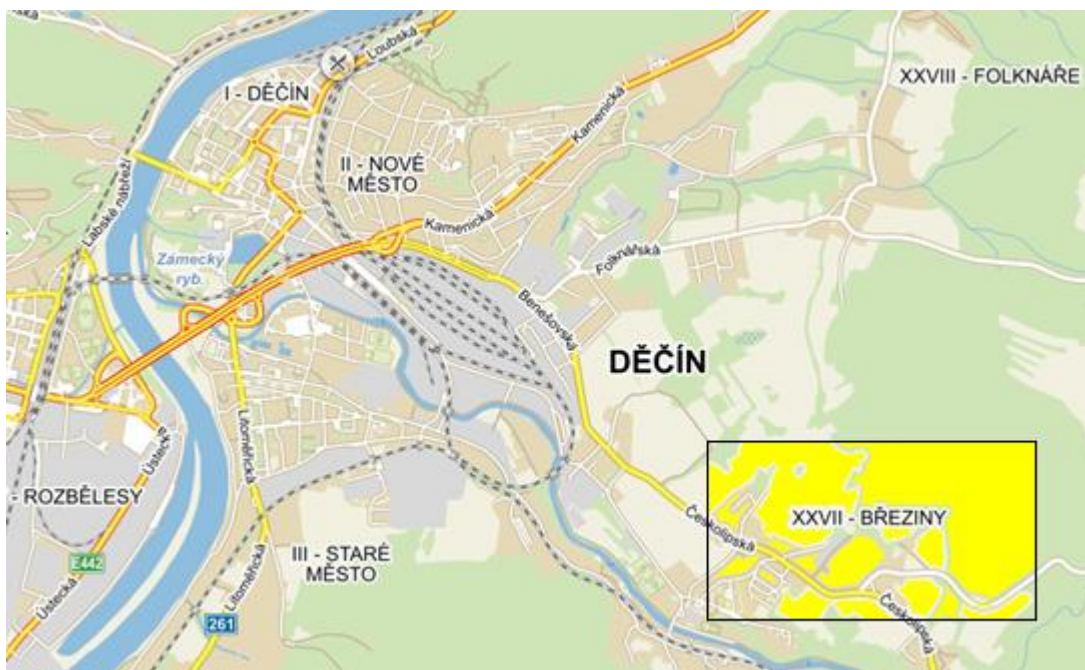
Seznam zpoplatněných místních komunikací:

- Děčín I – Masarykovo nám., Lázeňská ul., Řetězová ul., K. Čapka, Plavební, Tyršova, Duchcovská, Maroldova ul.
- Děčín IV – Bezručova ul., Čs. Legií, Čs. mládeže, Divišova ul., Husovo nám., Jeronýmova ul., Jungmannova ul., Máchovo nám., Mírové nám., Palackého ul., Plzeňská ul., Prokopa Holého, Raisova ul., Ruská ul., Teplická ul., Thomayerova ul., Tržní ul. a Zbrojnická ul.

3.2. Sídliště Březiny

Sídliště Březiny je umístěno v městské části Děčín XXVII.

Obrázek č. 5 – Sídliště Březiny



Zdroj: <https://www.mapy.cz/zakladni?vlastni-body&x=14.2527008&y=50.7739218&z=14&uc=> +
autor

3.2.1 Obecná deskripce

V městské části Děčín XXVII – Březiny žilo podle sčítání obyvatel z roku 2001 celkem 2212 obyvatel, v současné době je k trvalému pobytu, podle informací MM Děčín 1949 obyvatel. Sídliště

má charakter převážně obytné zóny, z hlediska dopravní obslužnosti je tedy zdrojem cest obyvatel do zaměstnání, škol, na úřady, k lékaři apod. Cíle dopravy v této části města představují pouze Dům dětí a mládeže Děčín Březiny, Bytový bazar – soukromá firma, stomatologická ordinace, event. restaurační zařízení. Panelové domy jsou stavebně koncipovány jako dvouvchodové (celkem 10 panelových domů) a pouze 4, v části poměrně příkrém terénu, jsou jednovchodové. Každá sekce se samostatným vchodem má 32 bytů (bez ohledu na velikost). Celkem jde o 480 bytů v panelových domech s dvojestupem a 128 bytů v domech jednovstupových.

Obrázek č. 6 - Fotografie sídliště Březiny



Zdroj: <https://www.mapy.cz/letecka?vlastni-body&x=14.2481518&y=50.7627392&z=17&uc=>

Stavba panelových domů se realizovala v sedmdesátých a osmdesátých letech minulého století. Vymezené území pro jejich stavbu bylo doprovázeno poměrně značným odporem místních starousedlíků, neboť sídliště bylo koncipováno do zástavby rodinných domů a maloroľnických usedlostí. Demolice se dotkla i nefunkční bývalé továrny na výrobu mýdla. Nejinak došlo i k likvidaci náhonu hydroelektrárny, která se nacházela v nitru bývalé, již citované elektrárny. Tehdejší zemědělské družstvo mělo v dané lokalitě v místě jedné zemědělské usedlosti ustájeno poměrně velké stádo hovězího žíru. Veškeré chovatelské aktivity musely být přesunuty do nově zbudovaného areálu.

Údajným důvodem pro stavbu sídliště byl velký nedostatek bytů pro dospívající obyvatelstvo poválečné generace a značný požadavek pracovní síly v poměrně rozvinutém průmyslu okresního města. Vymezení tohoto území nahrávala i skutečnost skladby horniny vrchních vrstev zemské kůry, neboť tato kritéria měla rozhodující význam pro zakládání těžkých staveb sídlištního typu. Některé panelové domy mají skalnaté podloží, jiné jsou situované v zářezu soudržných zemin. V prostoru sídliště ještě dnes lze spatřit obnažené valouny skal čedičového původu. Sídliště dostalo na tehdejší dobu i bohatou občanskou vybavenost. Byla zbudována mateřská i základní škola, prodejna smíšeného zboží a potravin, restaurační zařízení, prostor pro sportovní užití a čistírna odpadních vod.

Kanalizace v dané lokalitě je řešena odděleně. Splaškové odpadní vody jsou samospádem odváděny do nedaleké čistírny odpadní vod. Provoz čistírny a vypouštění upravené vody do řečiště Ploučnice bylo však v současných kritériích shledáno jako nedostatečné a tak převážná část splaškových vod je tlakovým potrubím převáděna do vzdálené přepadové šachty. Čistírna v této chvíli vytváří a je pouze rezervou v případě nadměrné produkce odpadních vod ze sídliště. Původní stará zástavba rodinných domů na čistírnu není napojena.

Zpevněné odpadní plochy v sídlišti jsou napojeny do uličních vpustí a tato voda je bez jakékoli úpravy produkována výtokem do řeky Ploučnice. Způsob odkanalizování těchto ploch však neodpovídá současným požadavkům a je jen otázka času, kdy bude nutné i tuto vodu čistit instalací ropných lapolů. Plochy místních komunikací a některých parkovacích ploch jsou cíleně osvětleny veřejným osvětlením.

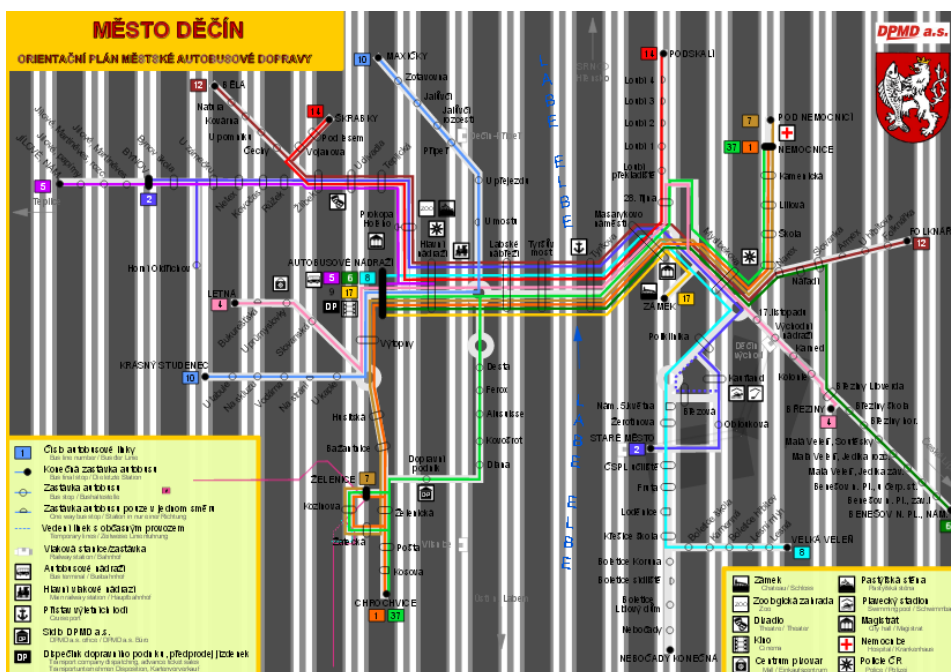
3.2.2 Dopravní napojení

Sídliště bylo navrženo s obsluhností městské hromadné dopravy s točnou u základní školy. Varianta obsluhnosti autobusy MHD do dnešní doby nebyla plně zrealizována. Jsou pochybnosti, zda byla věnována pozornost výhledové intenzitě dopravy, tj. kvantita a druh vozidel, která budou po vozovce v časové jednotce (za hodinu, za den) projíždět. Jsem přesvědčen i o tom, že nebylo v projektu ošetřeno ani výhledové dopravní zatížení, neboť vozovka, zejména ve slepé části místní komunikace vykazuje takové poruchy, které svědčí o nedostatečné konstrukční vrstvě vozovky.

Současné dopravní napojení sídliště Březiny na ostatní části města zajišťuje Dopravní podnik města Děčín. Linka MHD č. 4 končí točnou před mostem na řece Ploučnici a je od panelové zástavby ne-

jen poměrně vzdálena, ale výškové převýšení chůzí do kopce je pro většinu místních obyvatel značnou zátěží. Jezdí v intervalu 2x za hodinu, o víkendech max. 1 x za hodinu, nebo 1x za dvě hodiny. Druhá autobusová linka č. 6, vedená po trase silnice II/262 přinášela výhodnější komfort, neboť chůze ze zastávky MHD do sídliště je ve spádu. Ale tato linka již byla zrušena, neboť točna této linky končila u křižovatky silnice II/262 a 26226 III. třídy. Jedno rameno této točny bylo na soukromém pozemku a obyčejnou liknavostí nedošlo včas k dohodě v rovině majetkoprávních vztahů. Příslušný Stavební úřad MM Děčín vyhověl žádosti stavby rodinného domu u točny. Několik měsíců po-té, byla vlastníkem pozemku podána výzva k ukončení užívání části točny. MM Děčín, příslušný odbor dopravy odejmul Dopravnímu podniku města Děčín licenci na provozování této linky s ukončením dopravy k 28. 06. 2009. Ve vzdálenosti asi 150 m se nachází nemovitost, vč. rozsáhlých pozemků v parkové úpravě užívaná jako internát pro žáky Zemědělské školy Děčín Libverda. Pro krytí restitučních nároků bývalého statku byla tato nemovitost dána k dispozici. Nový majitel od restituentů skoupil restituční nároky a upravil toto sídlo dle svých potřeb. Dopravní podnik provedl přepravní audit a tuto linku pro ztrátu přepravy žáků shledal jako ztrátovou. Linka č. 6 – s původním označením Březiny – zámeček byla zrušena s odůvodněním, že kapacita přepravy je pokryta linkami společností ČSAD, v polovině roku 2009. Nyní na této lince – opět pod č. 6 jezdí 8x za pracovní den autobus do Benešova nad Ploučnicí.

Obrázek č. 7 - Mapa linek MHD



Zdroj: <http://www.dpmdas.cz/>

Důsledkem takto řešené dopravní obsluhy městskou hromadnou dopravou je nárůst soukromé mobilizace, takže přepravní potřeby obyvatelstva lokality jsou ve větší míře zajišťovány individuální automobilovou dopravou, což se následně projevuje i v potřebě odstavných a parkovacích ploch v řešené lokalitě.

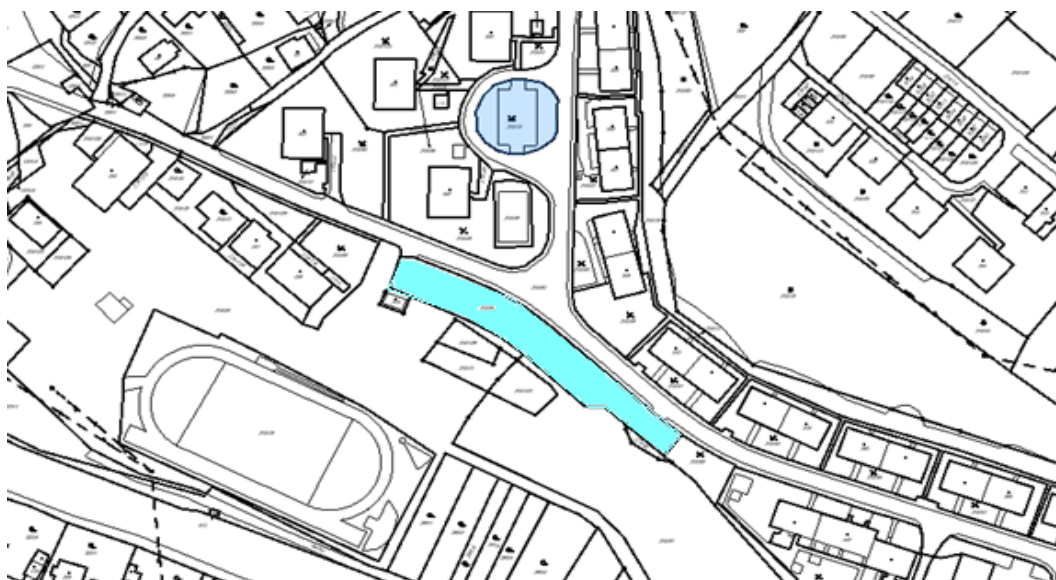
4. ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU PARKOVÁNÍ V LOKALITĚ

Pro celé sídliště byly už v době výstavby navrženy a zrealizovány odstavné a parkovací plochy, které už od samého počátku, dle mého názoru, vykazovaly nedostatečnou kapacitu. Je otázkou, zda investor, postupoval v souladu s požadavky příslušných technických norem pro navrhování odstavných a parkovacích stání. Jak praxe ukazuje, požadavkům nevyhovuje ani kapacitně přístupová místní komunikace.

4.1. Přehled parkovacích ploch

V sídlišti jsou k volnému použití vyhrazeny pouze dvě parkovací plochy. Jedna z nich umístěná na pozemku p.č. 276/81 k.ú. Březiny u Děčína má kapacitu pro parkování 101 osobních vozidel. Parkoviště je ve vlastnictví statutárního města Děčín. Druhá parkovací plocha s kapacitou pro 22 osobních aut se nachází na pozemku p.č. 276/73 k.ú. Březiny u Děčína a jejím vlastníkem je rovněž Město Děčín.

Obrázek č. 8 - Vyhrazené parkovací plochy



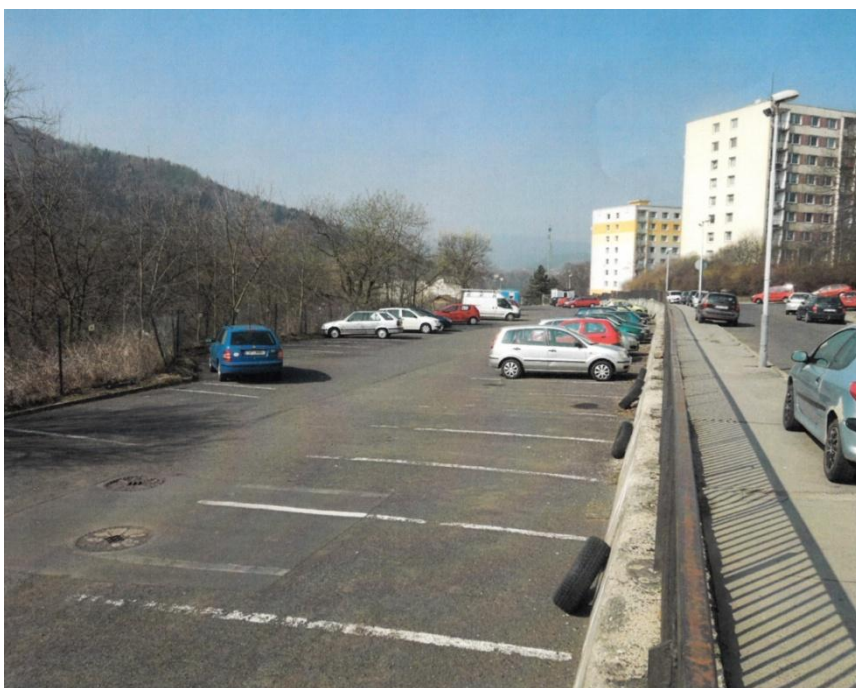
Zdroj:

<http://sgi.nahlizenidokn.cuzk.cz/marushka/default.aspx?themeid=3&MarQueryId=2EDA9E08&MarOParam0=1315804502&MarOParamCount=1&MarWindowName=Marushka> + autor

Místem určeným k parkování vozidel je plocha bezprostředně související s panelovou zástavbou umístěné na p. č. 276/81 k. ú. Březiny u Děčína. Toto kapacitně největší parkoviště, se 101 parko-

vacím místem, vlastník město Děčín pronajalo fyzické osobě za účelem podnikatelské činnosti jako hlídané parkoviště (viz Obrázek č. 9). Měsíční poplatek za užívání tohoto parkovacího místa vyčíslil tento „podnikatel“ na 700,- Kč. Současně platná nájemní smlouva MM Děčín s provozovatelem tohoto parkoviště platná od 01. 04. 2015 uvádí, že nájemce je povinen platit nájemné v roční výši 61200,- Kč + platnou sazbu DPH.

Obrázek č. 9 - Pronajaté parkoviště



Zdroj: autor

Třetí možností pro obyvatele sídliště je zpoplatněné parkování v sekci garáží, která je v jihozápadní části pod sídlištěm (na pozemku p.č. 544 a 545 k.ú. Březiny u Děčína). Je vzdáleno od křižovatky u hlídaného parkoviště 295 m. Garáže jsou ve vlastnictví fyzické osoby a jsou plně obsazeny. V garážích parkuje celkem 20 vozidel. 4 garáže jsou pro 2 osobní vozidla současně s měsíčním nájmem 1800,- Kč; zbývající jsou jednomístné, měsíční paušál za parkování je vyčíslen částkou 1200,- Kč.

Obrázek č. 10 - Garáže



Zdroj: nahlizeniidokn.cuzk.cz/+autor

Už při předběžné vizuální prohlídce zájmového území je zřejmé, že tyto plochy kapacitně nedostačují. Vozidla jsou parkována na jakýchkoliv dostupných plochách a způsob parkování vozidel je často ve střetu s předpisy a ohrožuje bezpečnost samotných obyvatel. Vozidla parkují nejenom ve zbývající průjezdné šířce profilů, ale zaslepují i plochy chodníků. Rozhledové poměry pro řidiče vozidel jsou velmi ztíženy. Nezřídka se stává, že chodci (děti z mateřské a základní školy) vstupují do vozovky z prostoru proluky mezi vozidly a jsou snadno přehlédnutelní. Jiná vozidla jsou rovněž v rozporu s pravidly silničního provozu zaparkovaná na rozježděném a rozbředlém povrchu původně zelených a zatravněných ploch. Popsané nedostatky se staly příčinou fatální události 24.04.2005, kdy pro požár bytu v jednom panelovém domě zemřel člověk. Požární záchranná jednotka se na místo události nedostala včas s hasební technikou jenom z důvodu nemožnosti příjezdu k panelovému domu. Prodleva času s instalací požárních hadic až z místa křižovatky byla příčinou, že se pomoc nedostavila včas, nešlo použít žebříkovou techniku a jednomu z občanů se uzavřela cesta úniku ven. Pro jedovaté spaliny na únikové cestě se nepodařilo včas poskytnout první pomoc dýchacími přístroji. Popsaná událost na krátkou dobu vedla k dodržování pravidel parkování přemís-

těním se vozidly na plochu bývalé mobilní kotelny, avšak netrvalo dlouho a stav parkování vozidel se vrátil do stavu, který panuje dodnes. Plocha je nyní součástí sportovního areálu, viz obrázek níže.

Obrázek č. 11 - Plocha bývalé kotelny



Zdroj:

<http://sgi.nahlizenidokn.cuzk.cz/marushka/default.aspx?themeid=3&&MarQueryId=2EDA9E08&MarQParam0=1315812502&MarQParamCount=1&MarWindowName=Marushka> + autor

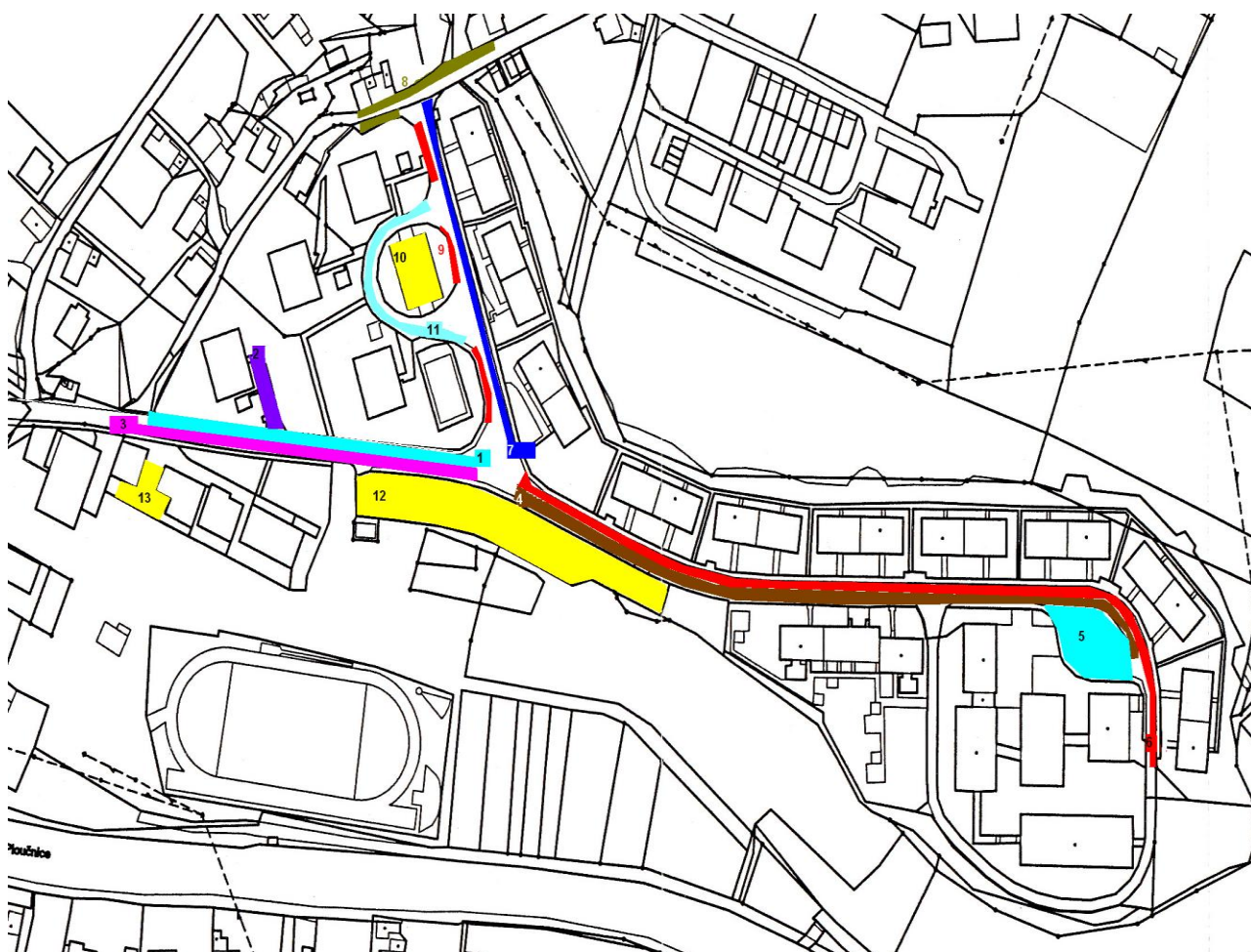
Jak se podařilo zjistit z informací od bydlících obyvatel a informací na Magistrátu města Děčín, byla v březnu 2001 zadána zakázka společnosti Stavoprojekt 91 na vypracování dokumentace ke zvýšení kapacity parkovacích míst v dané lokalitě. Následně byl v červnu 2007 aktualizován. Projekt byl pouze dílčím úkonem, spočívajícím ve změně z podélného parkování na příčné v zaslepené části ulice. V souvislosti s tímto návrhem by však došlo ke ztrátě území zeleně před panelovými domy. Ještě v témže roce Magistrát města Děčín při veřejném setkání s místními obyvateli zařadil k diskuzi i tento projekt. Pro negativní postoj a naprosté odmítnutí nedošlo k žádné realizaci. Naopak, celá řada připomínek vedla k tomu, že se město příslibem zavázalo ke komplexnosti řešení daného nevyhovujícího stavu. Ale ani do současné doby, i přes změnu garnitury ve vedení města, se nic nestalo a chaotický stav je zřejmě tolerován. Je poněkud zarážející a nevysvětlitelné, proč policejní orgány tento stav, oproti jiným, převážně centrálním částem města, opomíjejí. V další části práce

vyhodnocuji využitost parkovacích ploch na pronajatém parkovišti.

4.2. Dopravní průzkum

Pro zajištění analýzy stavu parkování byl autorem této diplomové práce proveden průzkum, z kterého vyplynuly konkrétní informace. Průzkum byl koncipován jako sčítání vozidel zaparkovaných v dané lokalitě, a to jak na plochách k tomu vymezených, tak mimo ně. Zástavba sídlištního charakteru s panelovými domy byla rozčleněna na celkem 13 sledovaných sekcí.

Obrázek č. 12 - Mapa sčítání vozidel



Zdroj: autor

Průzkum byl uskutečněn ve třech termínech tak, aby byly zachyceny odlišnosti v parkování o víkendech oproti pracovním dnům. Sčítání proběhlo v neděli 25. 1. 2015 v době 9.45 – 12.05 hodin, druhý termín byl stanoven na středu 28. 1. 2015 v době 7.30 - 10.30 hod. a třetí termín ve středu 18.2.2015 v době 17.15 – 20.30 hod., takže průzkum podchytil i odlišnou potřebu parkovacích ploch v pracovní době a v době návratu ze zaměstnání, čímž je respektován charakter obytné zóny města projevující se v časové diferenci potřeb parkovacích ploch.

Zaparkovaná vozidla v daných termínech byla zapisována na sčítací archy, v zájmu eliminace případných duplicit byly zapisovány i SPZ vozidel. Sčítací archy tvoří přílohu této diplomové práce.

Výsledky sčítání přehledně zachycuje následující tabulka:

Tabulka č. 3 - Počty vozidel zaparkovaných v sekcích 1-13

sekce	neděle, 25. leden 2015 9,45-12,05	středa, 28. leden 2015 7,30-10,30	středa, 18. únor 2015 17,15-20,30
1	20	13	20
2	5	3	5
3	9	2	9
4	46	22	29
5	15	10	23
6	58	42	63
7	25	18	30
8	8	7	18
9	20	11	17
10	24	18	22
11	13	10	23
12	64	33	63
13	13	5	9
celkem	320	194	331

Zdroj: autor

Výsledky průzkumu zachycují odchylky v potřebě parkovacích míst. U některých sekcí se projevuje očekávaná menší obsazenost parkovacích ploch o víkendech, což potvrzuje poznatky z rozhovorů s místními obyvateli. Pokud mají tu možnost, o víkendech využívají parkování u svých rekreačních objektů i v případě, že tam netráví celý víkend.

Celkově průzkum potvrdil nedostatečnou kapacitu vymezených ploch a bohužel i to, že většina vozidel je parkována v rozporu se zákonem o provozu na silničních komunikacích.

Vzhledem k tomu, že se na sídlišti nacházelo 331 vozidel a v garážích dalších 20, lze odvodit, že toto číslo, bez ohledu na potřebnou rezervu, je požadavkem parkovacích míst pro sídliště. V současné době je vymezeno k parkování 101 plus 22 parkovacích míst + 20 míst v garážích. Jednoduchým výpočtem, tedy porovnáním počtu parkujících vozidel dle sčítání tj., $331 - (101 \text{ plus } 22) = 208$ zjišťujeme, že je potřeba pro sídliště vytvořit celkem navíc 208 míst pro parkování. Ve výpočtu nebyla zohledněna parkovací kapacita v placených garážích. Naopak počítám i s vozidly na placeném parkovišti uprostřed sídliště. Vytíženost parkovacích míst na placeném parkovišti je zřejmá z tabulky Počtu vozidel zaparkovaných v sekcích 1-13, konkrétně se jedná o sekci č. 12.

5. MOŽNOST ŘEŠENÍ – NÁVRHY VARIANT

5.1. Změna organizace dopravy

Opatření v oblasti organizace dopravy spočívají obecně buď

- a. v možnosti změny podélných parkovacích stání ve stání příčná (v případě dostatečné šířky komunikace), nebo
- b. ve zjednosměrnění příslušné komunikace, což zmenší nároky na šířku komunikace a umožní zřídit parkovací stání v profilu stávající komunikace.

Ve všech případech návrhu pro zkapacitnění parkovacích míst se musí postupovat především v souladu s normovými předpisy ČSN 736110, ČSN 736056 a ČSN 736102.

V celém sídlišti však ve stávajícím stavu z důvodu šířkového uspořádání místních komunikací není prostor pro podélné parkování na vozovce.

Výše zmíněnými dopravními opatřeními a úpravou dopravního značení lze připustit možnost parkování vozidel v části panelových domů Kosmonautů č. p. 157 – 162. V jiné části celého sídliště tuto možnost nelze využít.

Šířka vozovky byla zjišťována měřením v době průzkumu a sčítání zaparkovaných vozidel.

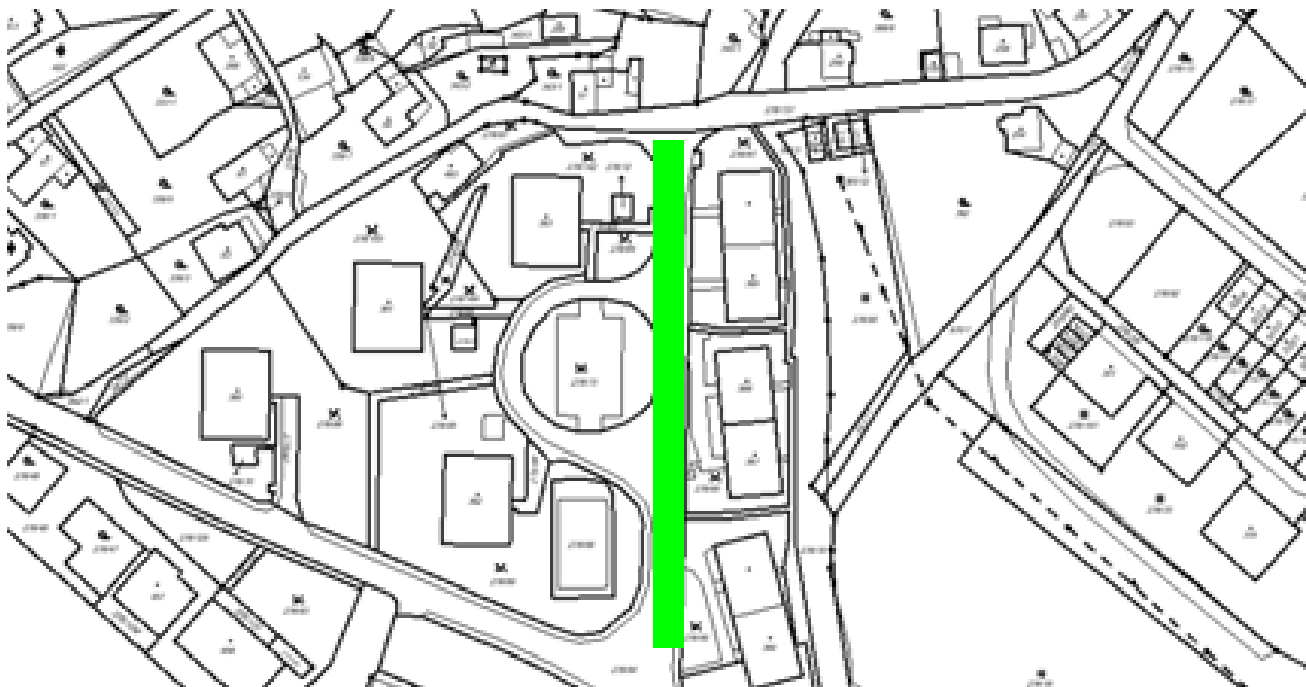
Tabulka č. 4 - Šířka vozovky v ulici Kosmonautů

Číslo popisné v ulici Kosmonautů	m
160	6,15
157	6,57
154	6,20
163	6,40
166	6,40

Zdroj: autor

Zjednosměrněním této ulice by došlo ke vzniku 20 - ti parkovacích míst.

Obrázek č. 13 - Možnost zjednosměrnění ulice



Zdroj:

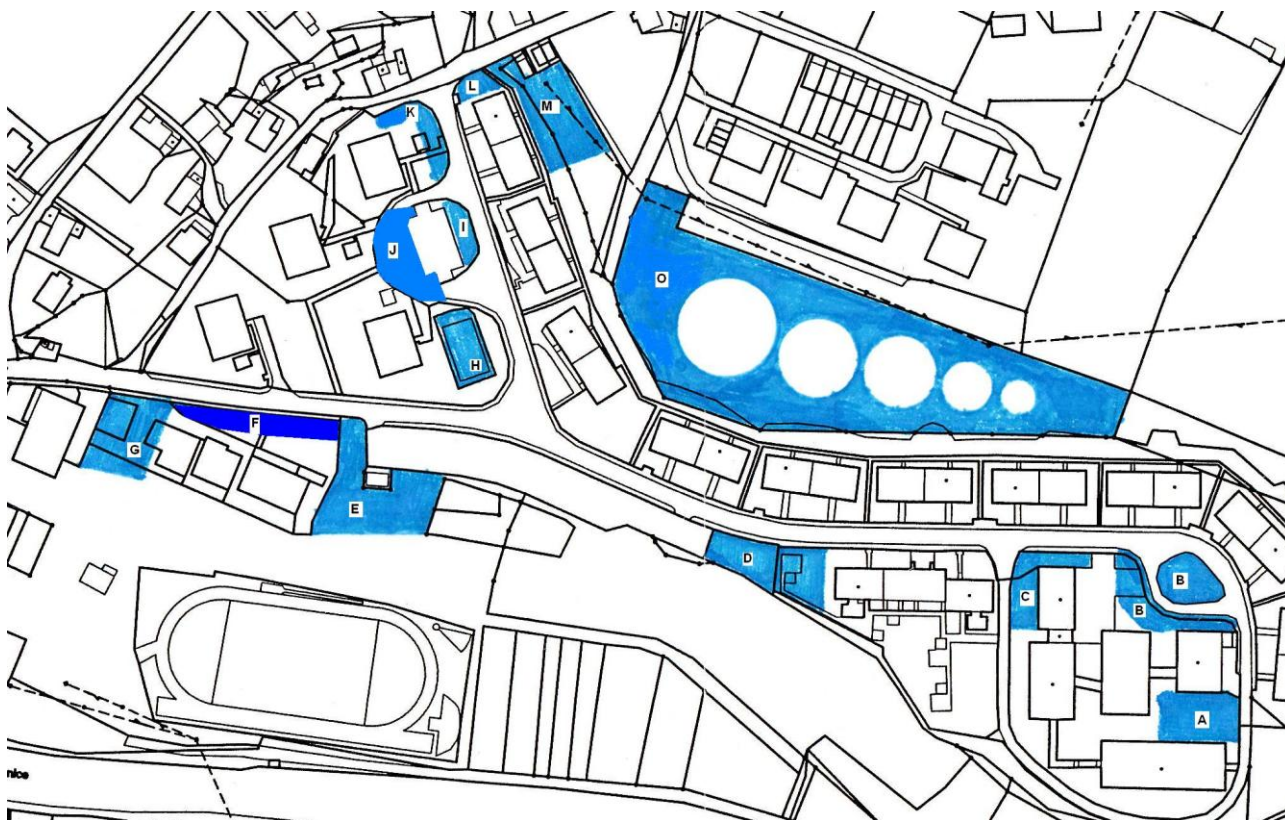
<http://sgi.nahlizenidokn.cuzk.cz/marushka/default.aspx?themeid=3&&MarQueryId=2EDA9E08&MarQParam0=1315812502&MarQParamCount=1&MarWindowName=Marushka> + autor

V takovém případě lze však předpokládat, že dojde k nárůstu hustoty dopravy (vzhledem k nutnosti objíždět celé sídliště) nejenom kolem panelových domů Kosmonautů 153, 154 a 155, ale zejména kolem vchodu do nemovitosti na stavebním pozemku p. č. 53 k. ú. Březiny u Děčína. Problém by byl řešitelný rozšířením vozovky úpravou vysvahování rostlého terénu.

5.2. Možnosti vzniku nových parkovacích ploch

V rámci této diplomové práce byly prověřeny možnosti vzniku nových odstavných a parkovacích ploch. Bylo identifikováno 13 lokalit, kde je při respektování platné legislativy možný vznik parkovacích stání, jak přehledně demonstruje následující obrázek:

Obrázek č. 14 - Vyhledávací studie nových parkovacích míst



Zdroj: autor

V následujícím textu uvádím jednotlivá území s podrobnými popisy a fotografiemi. V další kapitole práce jsou uvedeny rozpočty navrhovaných úprav a ekonomické hodnocení.

5.2.1. Území A – U základní školy

Pro vznik parkovací plochy na pozemku p.č. 276/77 k. ú. Březiny u Děčína (vlastník pozemků Město Děčín) je nutné odstranit podezdívku s oplocením na společné hranici s místní komunikací a posunutí vjezdové brány tak, aby došlo k řádnému připojení budoucí parkovací plochy na místní komunikaci v rozsahu podmínek, které vyplývají z ustanovení § 10 Zákona č. 13/1997 Sb.. Pro zajištění bezpečnosti a ochrany školského zařízení musí být součástí nákladů parkoviště obnova oplocení v celém obvodu. Navržený pozemek má niveletu povrchů shodnou s povrchy místní komunikace. Odtěženou zeminu a travnatý drn lze přemístit do prostoru školního sportovního areálu, který se nachází za hlavní výukovou budovou. Na vzniklém násypovém svahu za budovou vznikne pro-

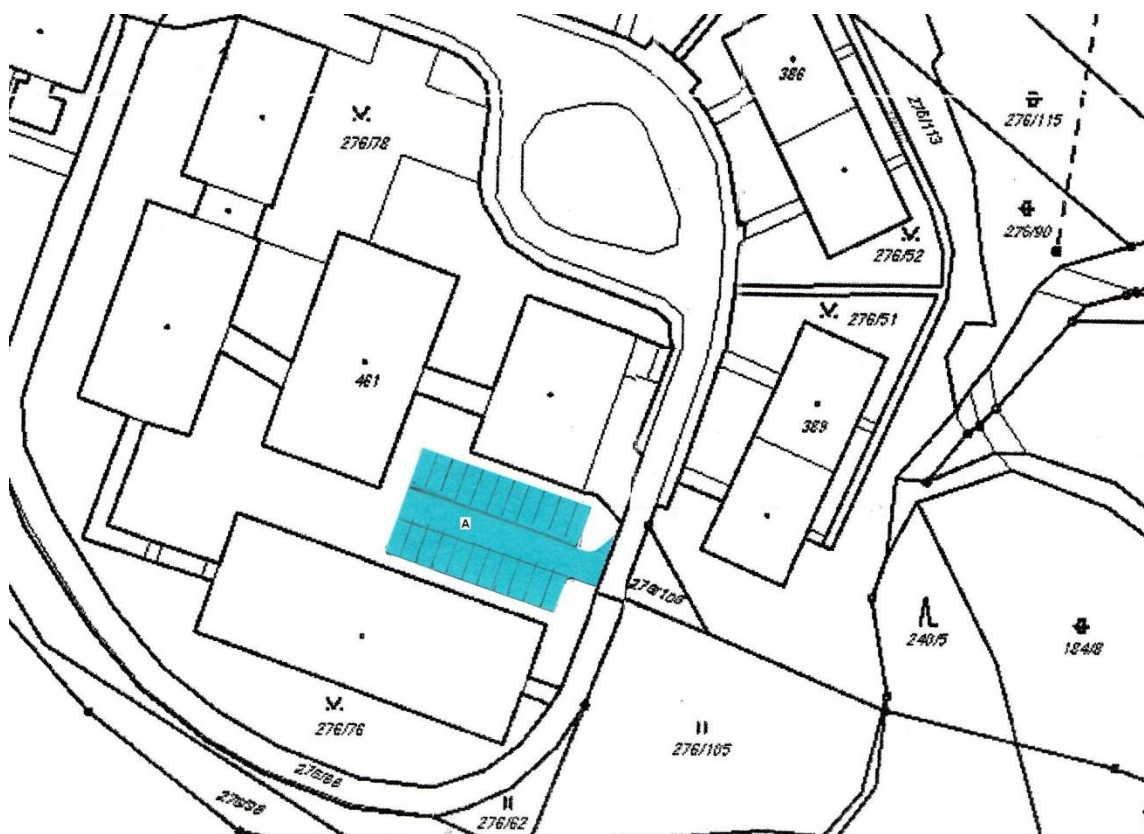
stor, vhodný k ozelenění území. Na výtípaném pozemku lze umístit 22 parkovacích míst.

Obrázek č. 15 - Foto území A – U základní školy



Zdroj: autor

Obrázek č. 16 - Snímek KM území A – U základní školy v měřítku 1:1000



Zdroj: KM ze stránek <http://nahlizeniidokn.cuzk.cz/> + autor

5.2.2. Území B – Na neprovozované točně MHD

Na neprovozované točně MHD lze navrhnout parkovací místa na vnitřním a vnějším obvodu. Niveleta povrchů, navržená pro parkovací plochy je mírně navýšená oproti povrchu přilehlé vozovky. Na vnitřním obvodu točny se nachází stromy, které svým vzrůstem by v budoucnosti mohly vytvářet nebezpečí pro zaparkovaná vozidla. I v současné době se v daném prostoru nachází jednotlivé suché úlomky větví. Na části vnitřního ostrůvku točny, kde zaparkovaná místa nejsou navržena, lze umístit odpadové nádoby na komunální a separovaný odpad. Navržená úprava si vyžádá celkovou přeložku silničních obrub s korekturou jednotlivých zaoblení a přeložku osvětlovacích bodů veřejného osvětlení. Pro celkovou přehlednost a rozhled v území u školských zařízení bude potřeba projednat alespoň částečnou obnovu a výsadbu městské zeleně za stromy, které by bylo nutné odstranit. Současné stromové vykazují nedostatečnou údržbu a lze tak požadovat alespoň ozdravný a výchovný řez.

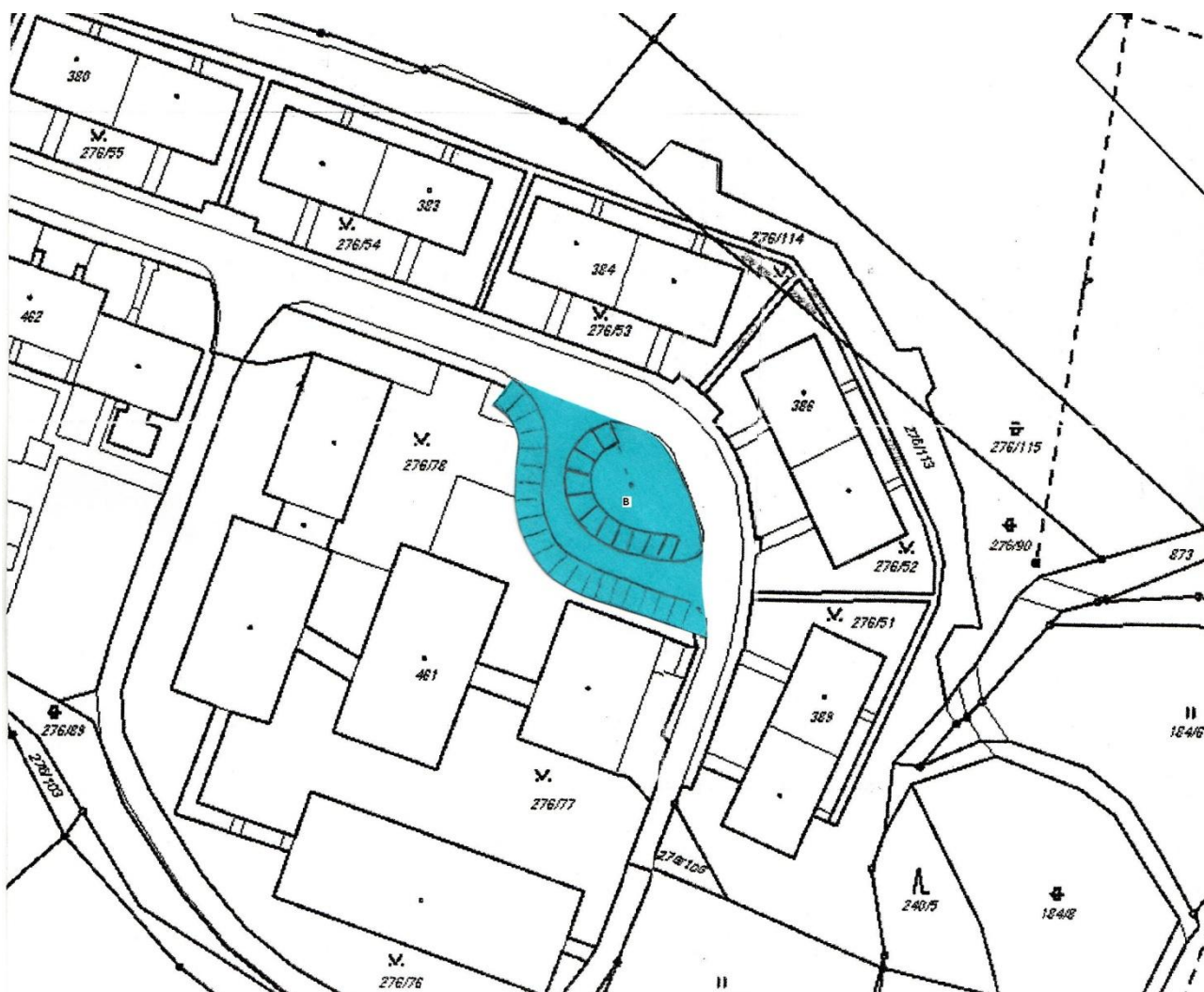
Na vnějším obvodu, posunutím chodníku pro chodce až k obvodové zdi školy, vznikne prostor pro kolmé parkování vozidel. I v této části bude nutná přeložka osvětlovacího bodu veřejného osvětlení a odstranění stromu, který již dnes svým vzrůstem zasahuje a drásá povrchy vnějšího pláště budovy. Na vnějším obvodu točny vznikne 20 parkovacích míst.

Obrázek č. 17 - Foto území B – Točna



Zdroj: autor

Obrázek č. 18 - Snímek KM území B - Točna v měřítku 1:1000



Zdroj: KM ze stránek <http://nahlizeniidokn.cuzk.cz/> + autor

5.2.3. Území C - Mezi základní a mateřskou školou

Parkovací plochy dále navrhuji na pozemku p. č. 276/78 k. ú. Březiny u Děčína (vlastníkem pozemku je Město Děčín), situovaných k obvodové zdi za tělocvičnu Základní školy a dále plochy, sevřené zdí mezi základní a mateřskou školou. Pro zřízení parkovacích míst dojde k odstranění betonové podezdívky oplocení. Nové oplocení se posune za hranici nové parkovací plochy. Pro další stupeň řízení bude nutné doložit stanoviska z titulu ochrany stromů, které se na dotčené ploše nacházejí. V současné době se velmi často ve veřejných sdělovacích prostředcích publikují jednotlivá stanoviska k otázce vysokých stromů na veřejné zeleni. Převládá názor, že výsadba zeleně plá-

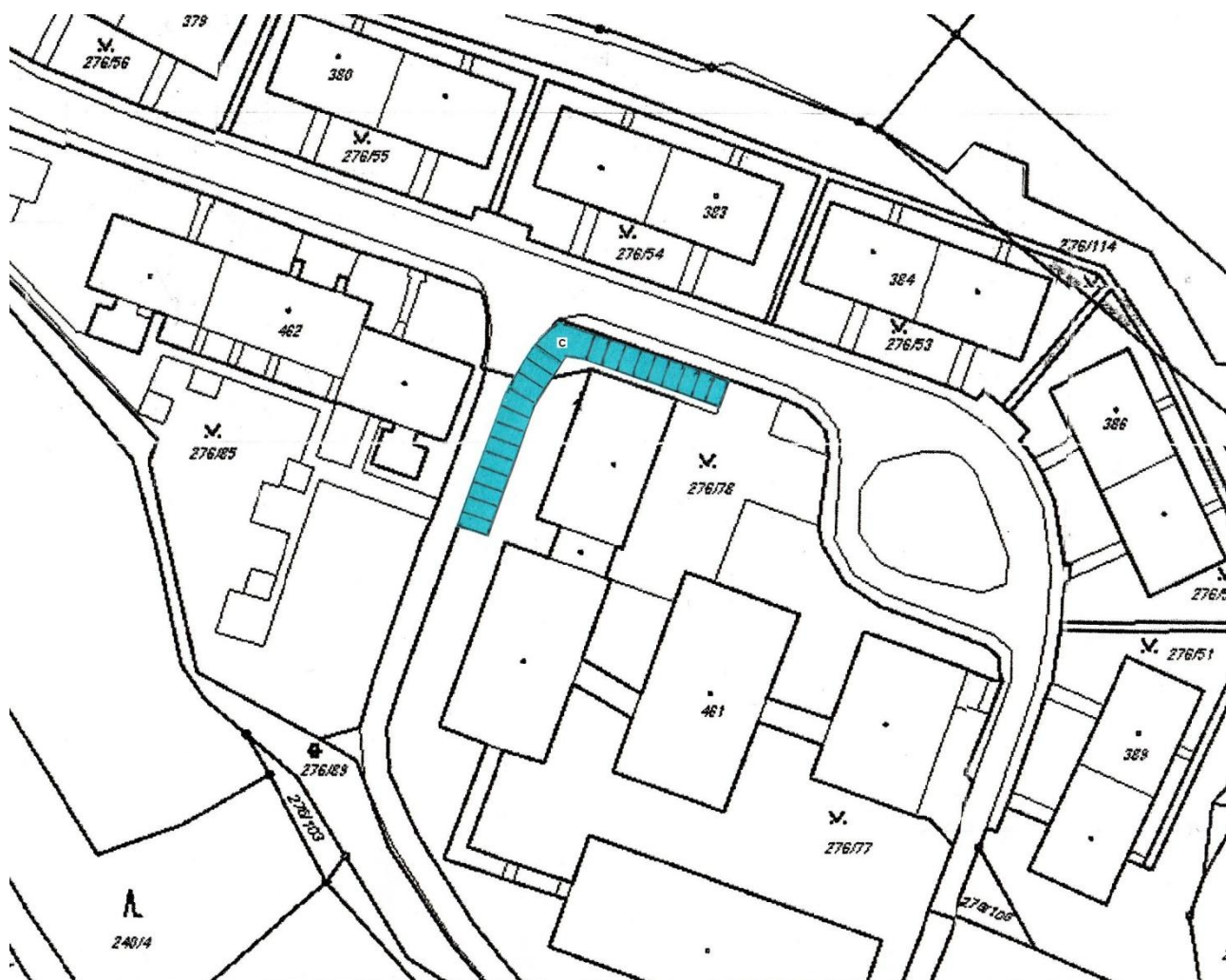
novaná v lokalitách občanské výstavby nesmí ohrožovat majetek a životy. Z takového pohledu se jeví jako účelné současné stromoví nahradit novou zelení, zakomponovanou jako náhradu za stromy případně odstraněné. Za ideálního stavu na dané ploše vznikne 21 parkovacích míst.

Obrázek č. 19 - Foto území C – Mezi základní a mateřskou školou



Zdroj: autor

Obrázek č. 20 - Snímek KM území C – Mezi základní a mateřskou školou v měřítku 1:1000



Zdroj: KM ze stránek <http://nahlizeniidokn.cuzk.cz/> + autor

5.2.4. Území D – Zeleň mezi mateřskou školou a pronajatým parkovištěm

Pro návrh parkovacích míst dále navrhuji pozemek parc. číslo 276/85 a 276/82 k. ú. Březiny u Děčína. V současné době je pozemek parc. číslo 276/85 součástí oploceného areálu Mateřské školy. Na zvažované části plochy jsou umístěny silniční panely, na kterých byl umístěn v době výstavby sídliště stavební materiál. Podezdívku i s oplocením navrhuji posunout k obvodové zdi Mateřské školy s ponecháním prostoru obslužnosti. Pozemek č. 276/82 k. ú. Březiny u Děčína je travnatou plochou a je evidentně užíván jako veřejné WC pro psí miláčky. Oba tyto pozemky se nabízejí propojit s plochou již provozovaného parkoviště, kde je zajišťována 24 hodinová ostraha. Koncová část na-

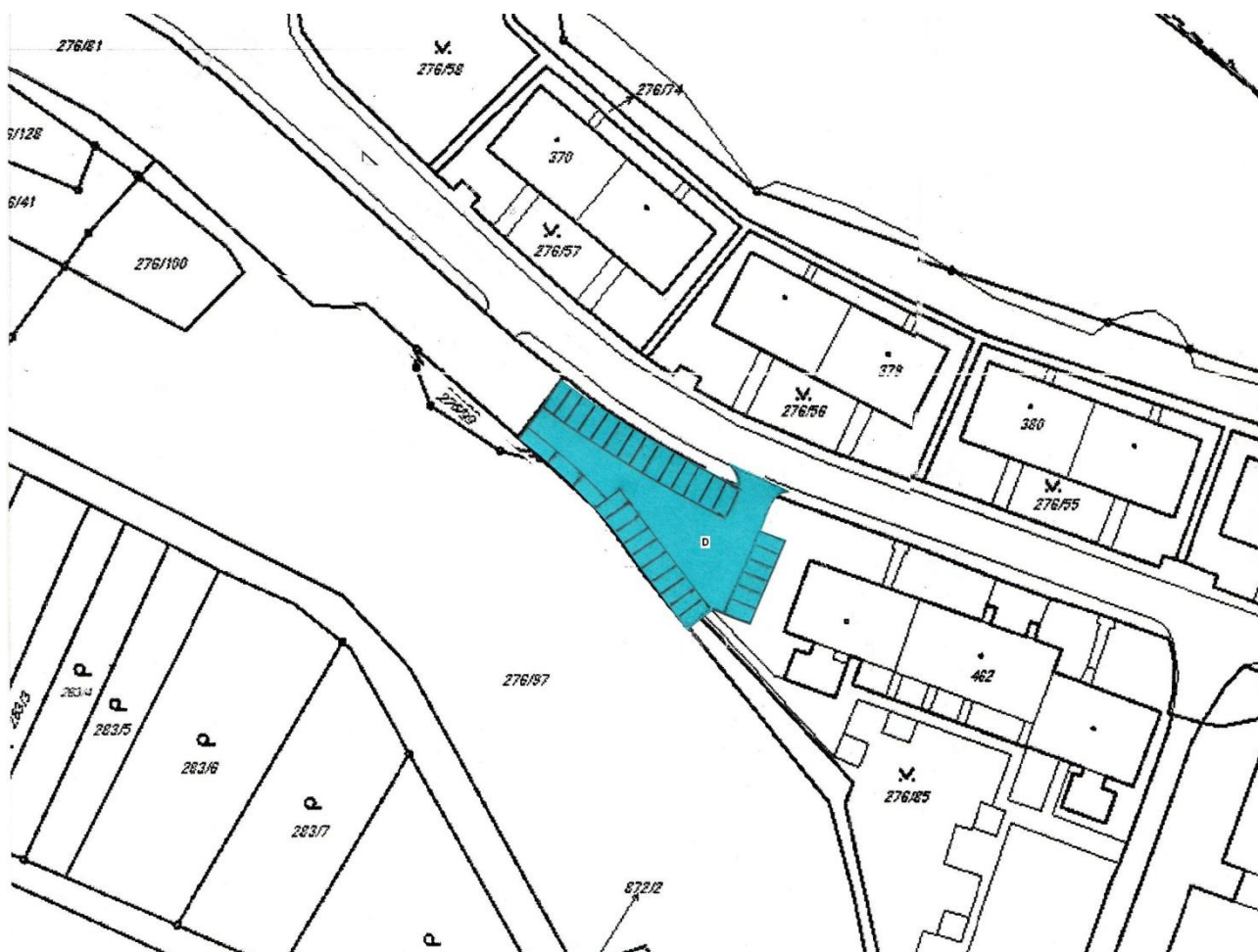
vržené plochy bude nově dopravně připojena na místní komunikaci snížením povrchu přilehlého chodníku. Do okrajové části nad svahem navrhuji instalovat nárazová svodidla. Pro návratnost investic lze očekávat, že celé území sídliště bude placenou zónou parkování. Do těchto částí pozemků lze umístit 33 (třicet tři) parkovacích míst.

Obrázek č. 21 - Foto území D – Zeleň mezi mateřskou školou a pronajatým parkovištěm



Zdroj: autor

Obrázek č. 22 - Snímek KM území D – Zeleň mezi mateřskou školou a pronajatým parkovištěm



Zdroj: KM ze stránek <http://nahlizeniidokn.cuzk.cz/> + autor

5.2.5. Území E – Kolem výměňkové stanice

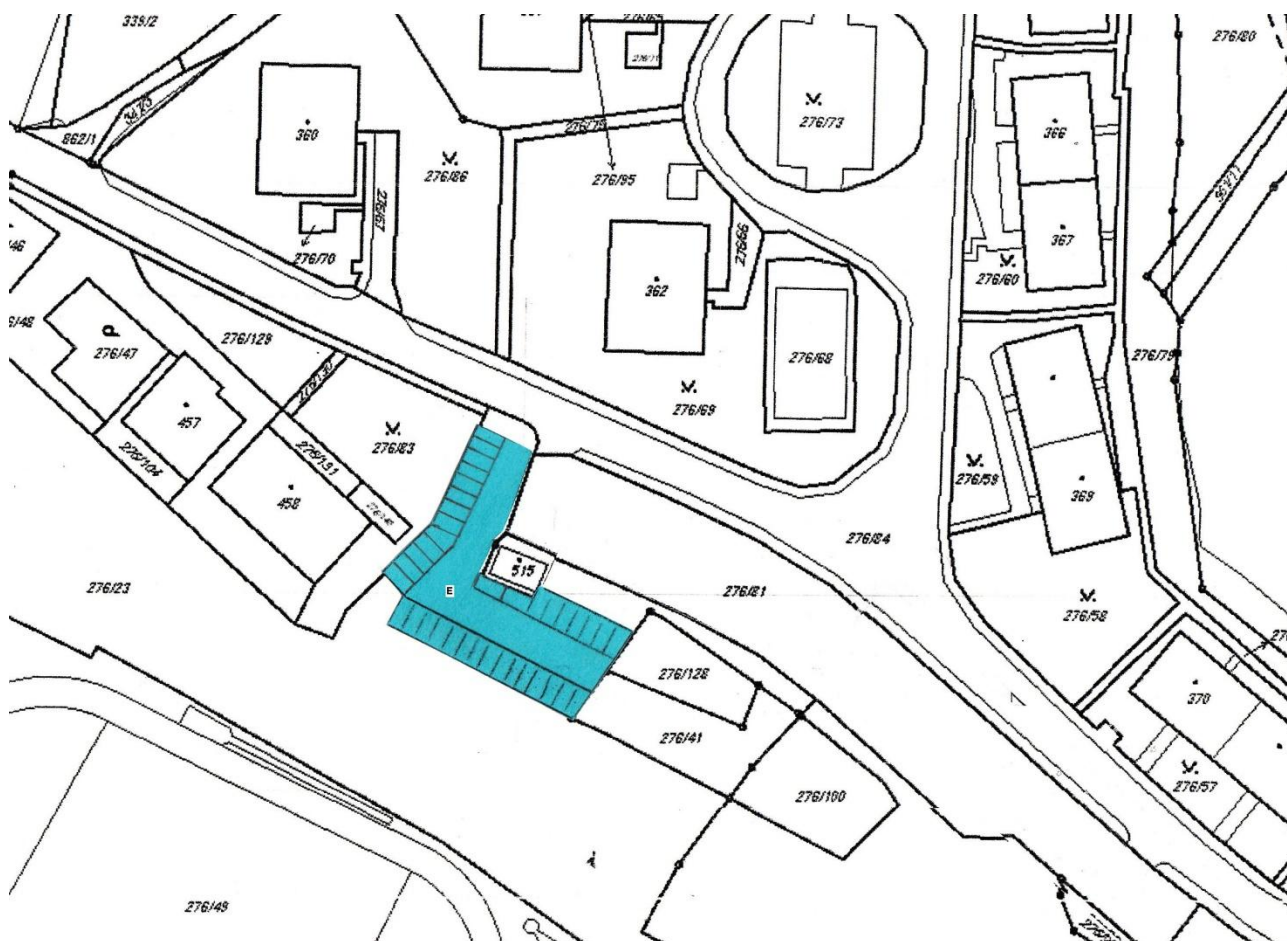
Další rozšíření parkovacích ploch navrhuji na pozemku parc. číslo 276/23 k. ú. Březiny u Děčína s tím, že nově vzniklé parkovací plochy budou dopravně propojeny s plochou parkoviště, které je v současné době pronajaté Městem Děčín fyzické osobě. Propojením se stávajícím parkovištěm odpadne potřeba dopravního připojení plochy na místní komunikaci. V současné době je navržený pozemek rovněž travnatou plochou. Ve východní části pozemku se nachází neudržovaná křoviska s četnými nálety igelitových odpadů. Travnatá plocha je poseta psími exkrementy. Jižní část pozemku sousedí s příkrým svahem. V případě realizace bude nutné do terénního rozhraní instalovat silniční nárazová svodidla. Uvedená plocha by mohla být zdrojem pro 37 parkovacích míst.

Obrázek č. 23 - Foto území E – Za výměňkovou stanicí



Zdroj: autor

Obrázek č. 24 - Snímek KM území E – Za výměňkovou stanicí



Zdroj: KM ze stránek <http://nahliznidokn.cuzk.cz/> + autor

5.2.6. Území F – U prodejny smíšeného zboží

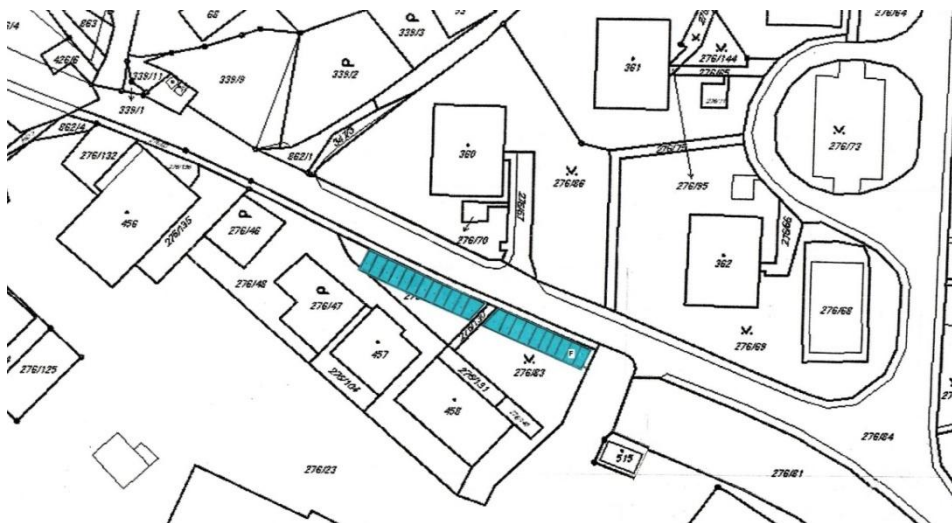
Stavba parkovacích ploch se nabízí na pozemku parc. číslo 276/86 a 276/129 k. ú. Březiny u Děčína (vlastník Město Děčín). Celá severozápadní část má společnou hranici s místní komunikací. Pro parkovací plochy bude nutná celková přeložka chodníku pro pěší se sníženým nivelety do úrovně plochy vozovky. Parkovací plochy s kolmým stáním i v tomto případě vzniknou na současné travnaté ploše přejížděním chodníku pro pěší. Obslužný chodník k prodejně se smíšeným zbožím zůstane zachován. Stožáry veřejného osvětlení s osvětlovacími body budou přeloženy do zelené plochy za parkovací stání.

Obrázek č. 25 - Foto území F – U prodejny smíšeného zboží



Zdroj: autor

Obrázek č. 26 - KM území F – U prodejny smíšeného zboží



Zdroj: KM ze stránek <http://nahliznidokn.cuzk.cz/> + autor

5.2.7. Území G - U pekárny

Rozšíření kapacity parkovacích ploch navrhuji na pozemku parc. číslo 276/46, 276/47 a 276/48 k. ú. Březiny u Děčína. Současným vlastníkem pozemku 276/46 a 276/47 k. ú. Březiny u Děčína je Česká republika. Narovnání majetkových vztahů je předpokladem pro realizaci zkapacitnění parkovacích ploch. Město Děčín, jako vlastník pozemku parc. číslo 276/48 k. ú. Březiny u Děčína, na této asfaltové ploše toleruje a přiznává parkování vozidel přesto, že žádné dopravní značení není instalováno. Plocha na pozemku města je dopravně připojena na místní komunikaci. Pro výškové rozdíly bude na pozemku parc. číslo 276/47 k. ú. Březiny u Děčína svahový zářez, nebo opěrná zeď. Na západní a jižní části pozemku se musí instalovat silniční svodidla, či jiné zařízení. Pro sjednocení povrchů parkovacích ploch a členění jednotlivých stání navrhuji současné asfaltové plochy včetně travnatých ploch odtěžit a zrušit nefunkční a zdevastovaná schodiště. Na vzniklé pláni, po skončení vykopávek založit nové, kompaktní a konstrukčně sjednocené vrstvy pro dlažbu. Realizací návrhu vznikne 38 (třicet osm) parkovacích míst.

Obrázek č. 27 - Foto území G - U pekárny



Zdroj: autor

Obrázek č. 28 - KM území G - U pekárny



Zdroj: KM ze stránek <http://nahlizeniidokn.cuzk.cz/> + autor

5.2.8. Území H – Sportoviště

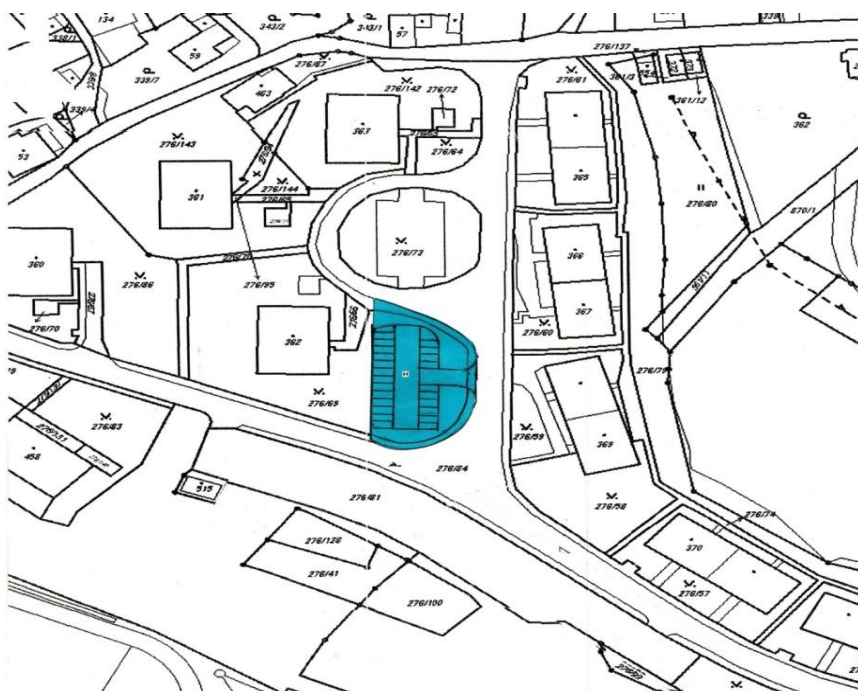
Do série navrhovaných pozemků zařazují pozemek parc. číslo 276/68 k. ú. Březiny u Děčína. Jedná se o plochu, která v minulosti sloužila jako hřiště. V současné době jsou všechny herní prvky odstraněny a plocha je prakticky opuštěná. Nové hřiště s několikanásobnou kapacitou je dnes na pozemku parc. číslo 276/49 k. ú. Březiny u Děčína. Navrhují plochu bývalého hřiště dopravně připojit na místní komunikaci s bezbariérovou úpravou v ploše chodníku. Požární hydrant, umístěný v bezprostřední blízkosti hřiště bude i nadále přístupný ze zatravněné plochy a jeho užití stavbou parkovacích ploch nebude dotčeno. Za předpokladu vyrovnání plochy do úrovně přilehlých travnatých ploch lze kvantifikaci parkovacích míst ještě navýšit o sedm míst. Lze však očekávat negativní postoj vlastníků inženýrských sítí v místě uložených. Rozhodujícím kritériem bude až případný projekt ve stavebním řízení. Realizací stavby vznikne 23 parkovacích míst.

Obrázek č. 29 - Foto území H - Sportoviště



Zdroj: autor

Obrázek č. 30 - KM území H - Sportoviště



Zdroj: KM ze stránek <http://nahlizeniidokn.cuzk.cz/> + autor

5.2.9. Území I – U domu Kosmonautů č. popisné 159

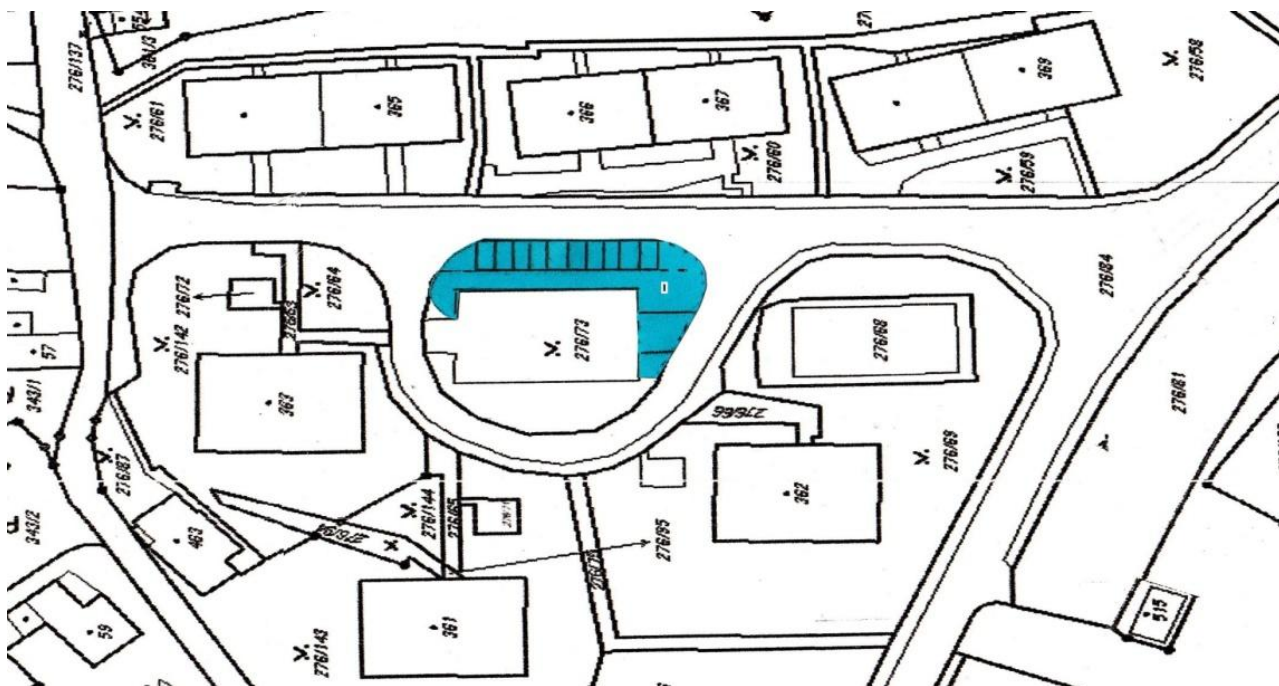
Parkovací plochy na pozemku č. 276/73 k. ú. Březiny u Děčína. Nová místa pro parkování vozidel vzniknou v části, přiléhající k ploše vozovky. V současné době je pozemek zatravněný, avšak v rozporu s pravidly užívání, již dnes na travnaté ploše vozidla parkují. Pro vznik zpevněné parkovací plochy se musí travnaté plochy odtěžit, silniční obruby v celé délce snížit do úrovně + 20 mm nad plochu vozovky, upravit vysvahování terénu k stávajícímu parkovišti a upravit zaoblení silničních obrub v křižovatce. Osvětlovací bod veřejného osvětlení přeložit za hranu nově vzniklé parkovací plochy.

Obrázek č. 31 - Foto území I - U domu Kosmonautů č. popisné 159



Zdroj: autor

Obrázek č. 32 - KM území I - U domu Kosmonautů č. popisné 159



Zdroj: KM ze stránek <http://nahlizetidokn.cuzk.cz/> + autor

5.2.10. Území J - U pískoviště

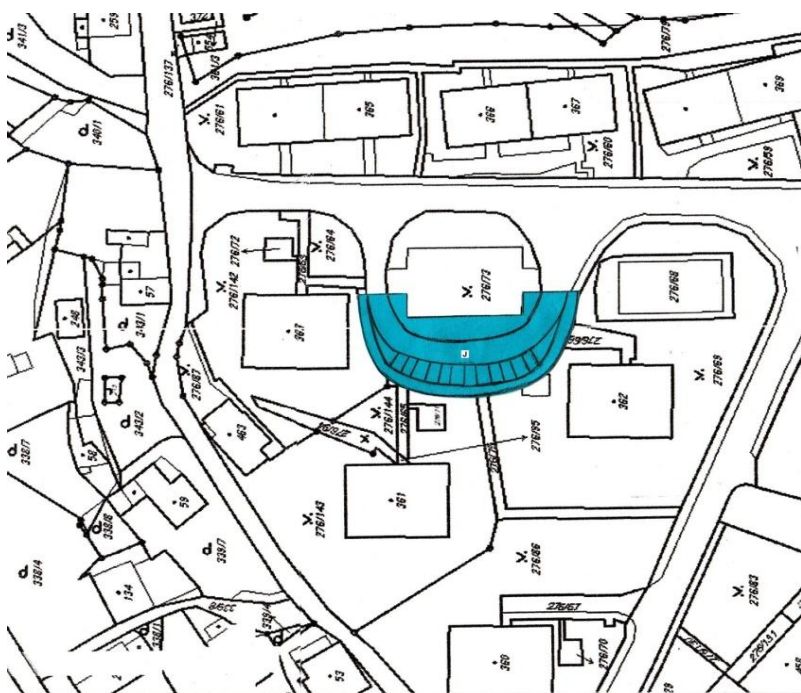
Do série parkovacích ploch navrhuji stavbu na pozemku parc. číslo 276/84, 276/69, 276/75, 276/143, 276/65 a 276/142 k. ú. Březiny u Děčína. Přeložením části vozovky, chodníku pro pěší, parkové architektury (lavička, pískoviště), vznikne parkovací plocha pro kolmé stání vozidel. Realizací vznikne dvanáct míst k parkování.

Obrázek č. 33 - Foto území J - U pískoviště



Zdroj: autor

Obrázek č. 34 - KM území J - U pískoviště



Zdroj: KM ze stránek <http://nahlizeniidokn.cuzk.cz/> + autor

5.2.11. Území K – U Lucky baru

Parkovací plochy a pozemku parc. číslo 276/63, 276/64 a 276/142 (vlastník Město Děčín) k. ú. Březiny u Děčina. Dvanáct parkovacích míst vznikne na uvedených pozemcích za předpokladu snížení výškového uspořádání silničních obrub, přeložení stožáru veřejného osvětlení a plochy pro nádoby komunálního odpadu. Realizace si vyžádá výsadbu nové zeleně do dělicích hranic.

Obrázek č. 35 - Foto území K - U Lucky baru



zdroj: autor

Obrázek č. 36 - KM území K - U Lucky baru



Zdroj: KM ze stránek <http://nahliznidokn.cuzk.cz/> + autor

5.2.12. Území L - U stěny panelového domu Kosmonautů 157

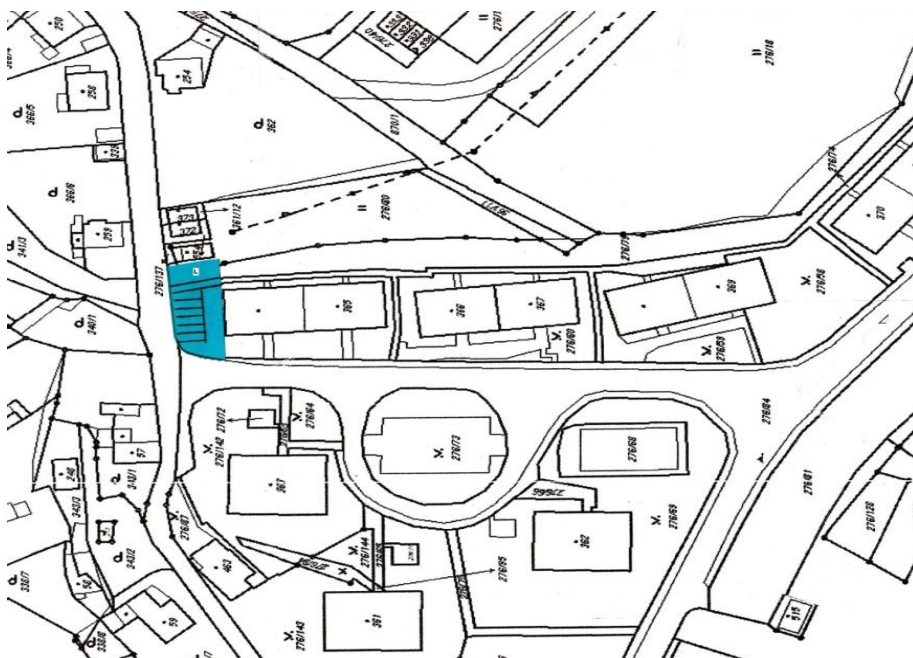
Navrhují umístění šesti parkovacích míst u západní stěny panelového domu Kosmonautů 157. V současné době je na ploše travnatý porost a vyšlapaná pěšina. Parkovací plochy vzniknou snížením silničních obrub do úrovně + 20 mm nad plochu asphaltbetonové vozovky.

Obrázek č. 37 - Foto území L - U stěny panelového domu Kosmonautů 157



Zdroj: autor

Obrázek č. 38 - KM území L - U stěny panelového domu Kosmonautů 157



Zdroj: KM ze stránek <http://nahliznidokn.cuzk.cz/> + autor

5.2.13. Území M - U trafostanice

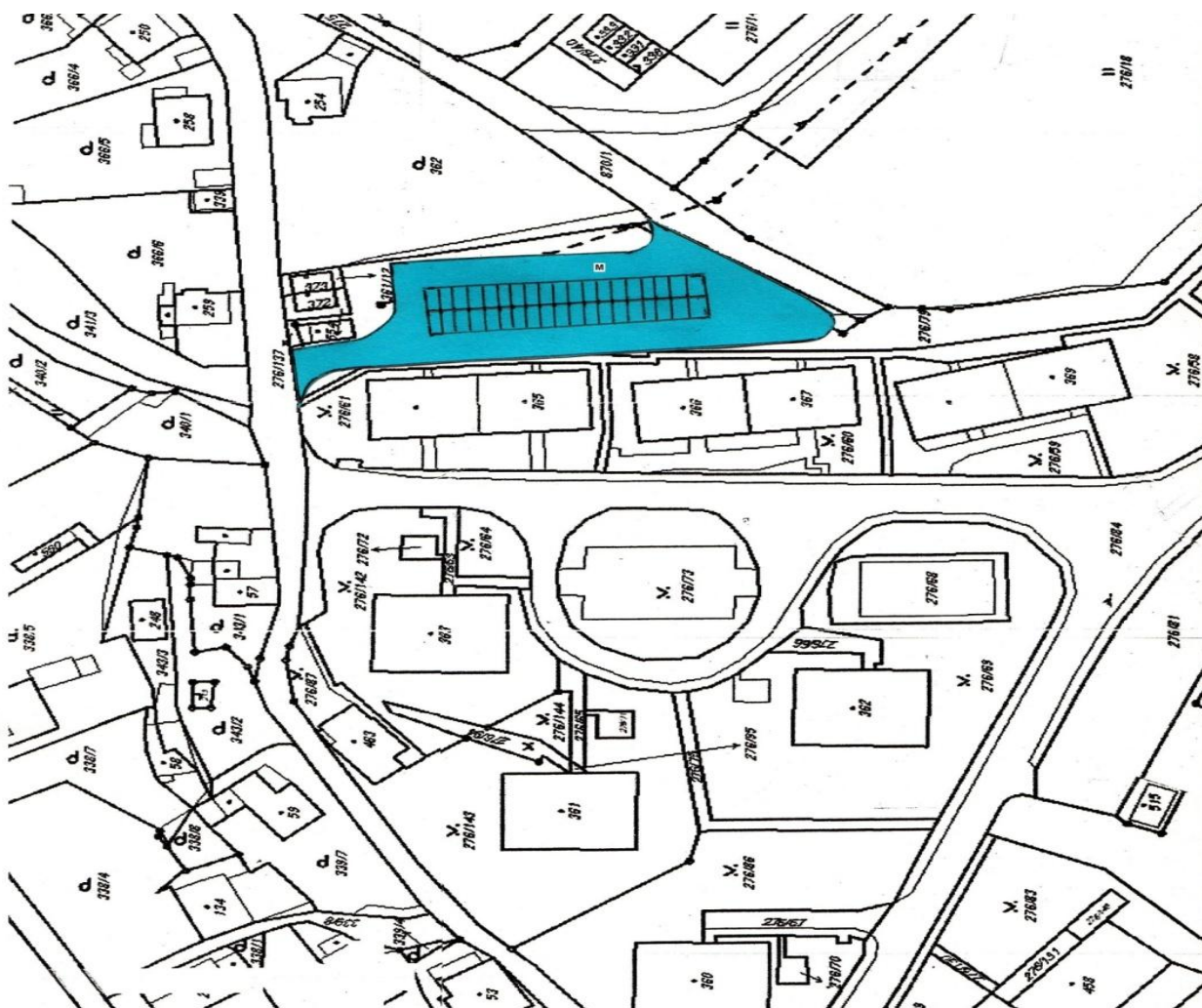
Parkoviště na pozemku parc. číslo 276/80 k. ú. Březiny u Děčína (vlastník Město Děčín). Travnatý pozemek je posetý náletovými křovisky. Vyšlapaná pěšina od panelového domu Kosmonautů 157 slouží pro obyvatele jako zkratka k autobusové zastávce. Na pozemku se nachází podpěrný bod rozvodu vysokého napětí a dále stožárová trafostanice umístěná v západní části pozemku. V této vyhledávací studii ponechávám začlenění pozemku pro parkování, neboť parkovací místa lze umístit i za předpokladu, že podpěrný bod i trafostanice zůstane nedotčena. V takovém případě dojde k nárůstu nákladů na zemní práce. Parkovací plochy připojujeme až k hranici pozemku parc. číslo 870/1 k. ú. Březiny u Děčína, kde lze v budoucnosti očekávat vznik nové pozemní komunikace. Stejně potíže s parkováním mají i domy na stavebních pozemcích parc. číslo 301, 302, 314, 315 a 394 k. ú. Březiny u Děčína. Toto území není předmětem této vyhledávací studie. Avšak pro zajištění parkovacích míst pro uvedené domy a pro přístup na plochu za domy je jediným možným kritériem vozovku na pozemku parc. číslo 870/1 k. ú. Březiny u Děčína zrealizovat. Za takového předpokladu bude v budoucnosti mnou navržený pozemek splňovat podmínku zklidnění dopravy a zároveň i umožní docházkovou vzdálenost pro uživatele z bytových domů za panelovým sídlištěm.

Obrázek č. 39 - Foto území M - U trafostanice



Zdroj: autor

Obrázek č. 40 - KM území M - U trafostanice



Zdroj: KM ze stránek <http://nahliznidokn.cuzk.cz/> + autor

5.2.14. Území O – Zelená plocha nad sídlištěm

Poslední z předložených návrhů v této vyhledávací studii je pozemek parc. číslo 276/18 k. ú. Březi-ny u Děčína. Současným vlastníkem tohoto pozemku je fyzická osoba. Hospodářská údržba na tomto pozemku není prováděna a tak je pozemek zaplevelený s narůstajícími nálety dřevin. Dílčí úseky pozemku jsou pronajímány fyzickým osobám, na některých částech se nacházejí stavby divokého charakteru i s oplocením. Svahová část pozemku za panelovými domy dodnes, ještě z doby stavební činnosti, není upravena.

Obrázek č. 41 - Foto území O - Zelená plocha nad sídlištěm



Zdroj: autor

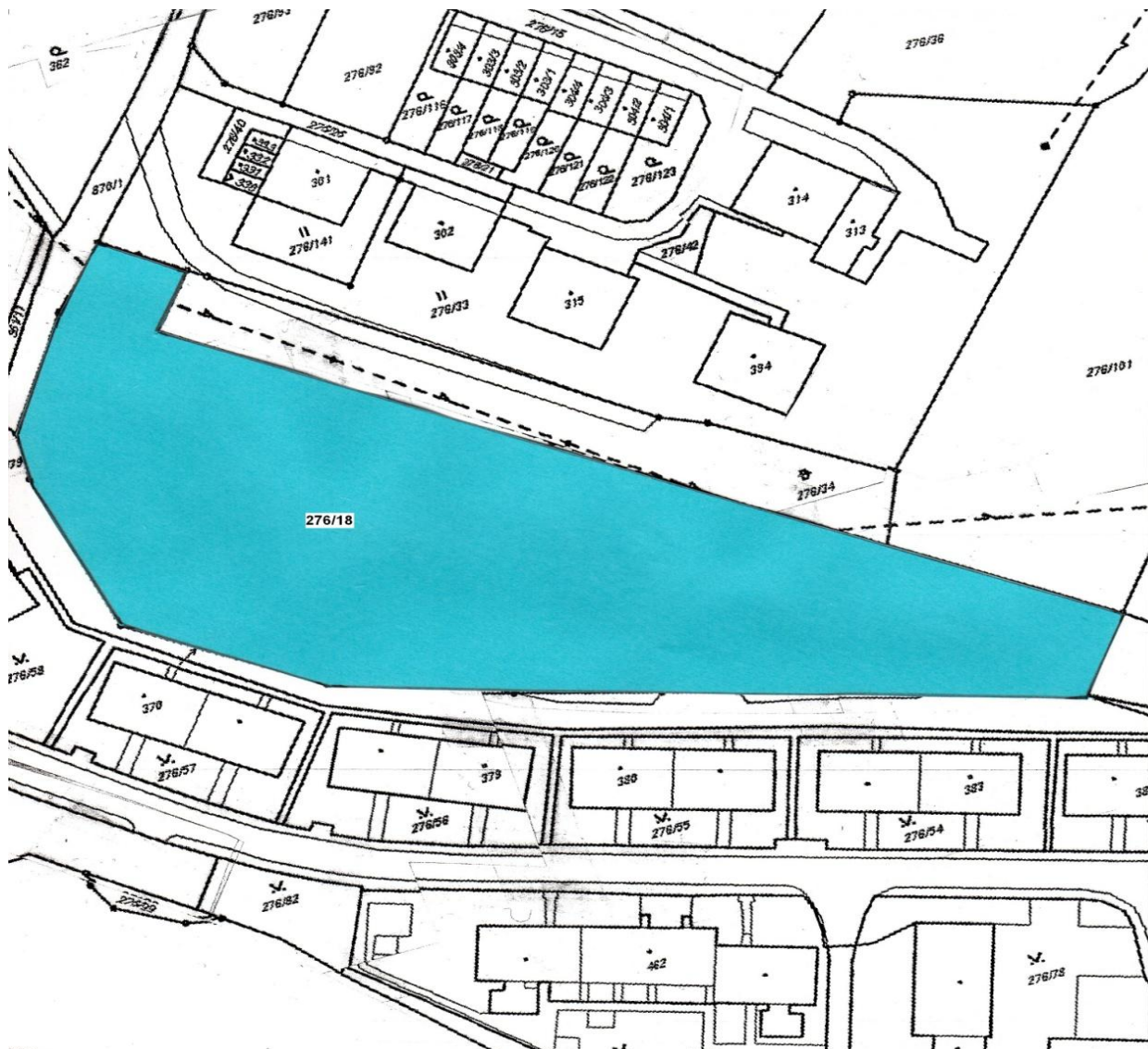
Hospodářský význam pozemků, obklopující sídelní útvar, není významný. Přesto, že se všechny pozemky v rámci restitučních řízení podle Zákona č. 229/91 Sb. vrátily do vlastnictví fyzických osob. Současný stav je takový, že pozemky až k silnici II/262 jsou pronajaté zemědělské společnosti, která posekáním a odklizením usušené travní hmoty čerpá státní dotace pro svou finanční aktivitu. Způsob a kvalita údržby na všech těchto pozemcích je však na velmi nízké úrovni. Svědčí o tom skutečnost, že krajové části pozemku udržovány nejsou a pozemky jsou postupně znehodnocovány nálety a zaplevelením. Na tomto území je ale dostatečný prostor k ukázce, že i v části obce, která v současné době nemá schválený územní plán, lze tyto nedostatky citlivým způsobem napravit. Je potřeba, aby nejenom mnou navržený pozemek, ale i další pozemky s ním související až k silnici II/262 byly vymezeny tak, aby svými vlastnostmi nedocházelo ke zhoršování kvality prostředí a hodnoty území. Pozemky svojí polohou, dostupností, plošným uspořádáním, infrastrukturou a v neposlední řadě výhledového kapacitního dopravního připojení, splňují požadavky budoucího rozvoje této lokality. Lze tedy v tomto území a to bez ohledu na předkládanou vyhledávací studii nových parkovacích míst v sídlišti naplánovat nejenom neroztříštěné odstavné a záchytné parkovací plochy s dostatečnou kapacitou pro výhledový rozvoj, ale i plochy občanského vybavení a rekreace.

Kvality a potenciál zmíněných pozemků dávají možnost zvážit veřejný zájem města a usilovat o vykoupení. Pozemek je však natolik klíčový, že představuje nejenom realizaci parkovacích ploch pro celé panelové sídliště, ale současně by splňoval i podmínky nového dopravního připojení bez nárůstu dopravy v dané aglomeraci.

Z prováděné průzkumové činnosti zjišťují, že panelové sídliště nemá oázu klidové potřeby. Nejenom mládež, ale i maminky s kočárky nenajdou v celém území sídliště prostor pro životní komfort. Předpokládám proto, že příslušné orgány místní samosprávy by měly věnovat této lokalitě náležitou pozornost a neodkladně řešit uspokojení potřeb místního obyvatelstva.

Je prvořadým úkolem magistrátních úředníků všemožně zajistit výkup soukromých pozemků v docházkové vzdálenosti sídliště se zajištěním výstavby velkokapacitních parkovacích zařízení a zároveň zpoplatnit všechna, jak současná, tak i postupně vznikající parkovací stání. Finanční prostředky tímto způsobem získané cíleně blokovat pro financování a splácení případného úvěru tak uzavřeného. Podporu takového řešení lze spatřit i v možné dotaci z prostředků Evropské unie.

Obrázek č. 42 - KM území O - Zelená plocha nad sídlištěm



Zdroj: KM ze stránek <http://nahliznidokn.cuzk.cz/> + autor

6. KOMPARACE FINANČÍ NAVRHOVANÝCH VARIANT

Vznik nových parkovacích míst ve všech navrhovaných lokalitách si vyžádá stavební úpravy. Do uvedeného souhrnu byly zahrnuty pouze ty lokality, kde vlastníkem je město Děčín, a nebylo by tak nutné dotčené pozemky vykupovat. Pro ekonomické posouzení tak postačuje vyčíslit náklady na stavební úpravy, proto byl pro každou navrhovanou lokalitu zpracován orientační rozpočet. Podklady k vypracování rozpočtů jsem čerpal z informací od společností SaM silnice a mosty Děčín a.s.; prodejna stavebnin Stavo - Trade DC s.r.o. a Železářství ABRAHAM s.r.o.

6.1. Rozpočty stavebních úprav navrhovaných lokalit

Tabulka č. 5 - Rozpočty

Lokalita A - u základní školy	Počet	Jednotka	Cena za jednotku, vč. DPH	Celkem	Lokalita B - vnější obvod točny	Počet	Jednotka	Cena za jednotku, vč. DPH	Celkem
Dlažba	498	m ²	1 085,00 Kč	539 788 Kč	Dlažba	240	m ²	1 085,00 Kč	260 400 Kč
Obvodové obruby	88	bm	270,00 Kč	23 760 Kč	Chodník pro pěší	90	m ²	1 085,00 Kč	97 650 Kč
Oplocení	82	bm	76,00 Kč	6 232 Kč	Obruba silniční	60	bm	425,00 Kč	25 500 Kč
Montáž oplocení	82	bm	115,00 Kč	9 430 Kč	Obruba 80mm dělicí	60	bm	270,00 Kč	16 200 Kč
Nosník vodícího drátu	32	ks	33,00 Kč	1 056 Kč	Obruba ukončovací hrany chodníku	60	bm	218,00 Kč	13 080 Kč
Sloupek plotu	32	ks	293,00 Kč	9 376 Kč	Vyspravení plochy asfaltové	30	m ²	810,00 Kč	24 300 Kč
Odvrtání zeminy pro kotvení sloupků	32	ks	60,00 Kč	1 920 Kč	Výsrava chodníku litým asfaltem	30	m ²	630,00 Kč	18 900 Kč
Betonáž-kotvení sloupku	32	ks	80,00 Kč	2 560 Kč	Přeložka osvětlovacího bodu veř. Osvětlení	2	ks	12 000,00 Kč	24 000 Kč
Betonová směs	0,37	m ³	1 600,00 Kč	592 Kč	Celkem				480 030 Kč

Podhrabovka oplocení	82	ks	283,00 Kč	23 206 Kč
Montáž podhrabovek	82	ks	92,00 Kč	7 544 Kč
Celkem				625 464 Kč

Lokalita B - vnitřní obvod točny	Počet	Jednotka	Cena za jednotku, vč. DPH	Celkem	Lokalita E - za výměňikovou stanicí	Počet	Jednotka	Cena za jednotku, vč. DPH	Celkem
Dlažba	132	m ²	1 085,00 Kč	143 220 Kč	Plocha z dlažby	903,5	m ²	1 085,00 Kč	980 298 Kč
Obvodové obruby	50	bm	425,00 Kč	21 250 Kč	Obruby tl. 80	155	bm	270,00 Kč	41 850 Kč
Obruba ukončovací	60	bm	270,00 Kč	16 200 Kč	Úprava zemní pláně a zatravnění	67,5	bm	160,00 Kč	10 800 Kč
Vyspravení vozovky	25	m ²	810,00 Kč	20 250 Kč	Svodidla	44	bm	1 331,00 Kč	58 564 Kč
Přeložka osvětlovacího bodu veř. Osvětlení	1	ks	12 000,00 Kč	12 000 Kč	Celkem				1 091 512 Kč
Celkem				212 920 Kč					

Lokalita C - mezi základní a mateřskou školou	Počet	Jednotka	Cena za jednotku, vč. DPH	Celkem	Lokalita D - mezi MŠ a pronajatým parkovištěm	Počet	Jednotka	Cena za jednotku, vč. DPH	Celkem
Parkovací plochy	263	m ²	1 085,00 Kč	284 813 Kč	Plocha z dlažby	993	m ²	1 085,00 Kč	1 077 405 Kč
Silniční obruby	72	bm	425,00 Kč	30 600 Kč	Obruby tl. 80	88	bm	270,00 Kč	23 760 Kč
Obruba 80mm dělicí	30	bm	270,00 Kč	8 100 Kč	Silniční obruby nového připojení	11	bm	425,00 Kč	4 675 Kč
Obruba ukončující parkovací plochy	82	bm	270,00 Kč	22 140 Kč	Oprava asfaltového povrchu vozovky	5,5	m ²	810,00 Kč	4 455 Kč
Plocha chodníku	45	m ²	1 085,00 Kč	48 825 Kč	Odstranění oplocení s rámy	40	bm	46,00 Kč	1 840 Kč
Vyspravení vozovky asfaltbetonem	36	m ²	810,00 Kč	29 160 Kč	Odstranění betonové podezdívky plotu	6,4	m ³	490,00 Kč	3 136 Kč

Náhradní výsadba zeleně				15 000 Kč	Nové sloupky oplocení	16	ks	293,00 Kč	4 688 Kč
Úprava terénu a zatravnění				10 000 Kč	Podhrabovka oplocení	40	bm	283,00 Kč	11 320 Kč
Pletivo	30	bm	76,00 Kč	2 280 Kč	Vrty pro sloupky	16	ks	60,00 Kč	960 Kč
Sloupky	11	ks	293,00 Kč	3 223 Kč	Betonová směs sloupků	0,59	m ³	1 600,00 Kč	947 Kč
Vrty pro sloupky	11	ks	60,00 Kč	660 Kč	Kotvení sloupků	16	ks	80,00 Kč	1 280 Kč
Nosník vodičího drátu oplocení	11	ks	33,00 Kč	363 Kč	Montáž podhrabovek	40	ks	92,00 Kč	3 680 Kč
Betonování sloupků	11	ks	80,00 Kč	880 Kč	Nárazová svodidla	43	bm	1 331,00 Kč	57 233 Kč
Beton na kotvení	0,41	m ³	1 600,00 Kč	651 Kč	Celkem				1 195 379 Kč
Podhrabovka oplocení	30	ks	283,00 Kč	8 490 Kč					
Montáž podhrabovek	30	ks	92,00 Kč	2 760 Kč					
Přeložení vjezdové brány	15	hod	320,00 Kč	4 800 Kč					
Celkem				472 745 Kč					

Lokalita F - u prodejny smíšeného zboží	Počet	Jednotka	Cena za jednotku, vč. DPH	Celkem	Lokalita G - u pekárny	Počet	Jednotka	Cena za jednotku, vč. DPH	Celkem
Plocha parkovacích míst	288	m ²	1 085,00 Kč	311 938 Kč	Plocha parkovacích míst	1680	m ²	1 085,00 Kč	1 822 800 Kč
Plocha přeloženého chodníku	90	m ²	1 085,00 Kč	97 650 Kč	Obvodové obruby tl. 80 mm	122	bm	270,00 Kč	32 940 Kč
Silniční obruby	59	bm	425,00 Kč	25 075 Kč	Úprava svahového zářezu, ozelenění	150	m ²	100,00 Kč	15 000 Kč
Obruby dělicí 80 mm chodníku	57,5	bm	270,00 Kč	15 525 Kč	Svodidla	82	bm	1 331,00 Kč	109 142 Kč

Obruby ukončující park. Plochu 80 mm	67,5	bm	270,00 Kč	18 225 Kč	Likvidace schodiště u pekárny 6,25 x 3,30 m / ¹	8	hod	1 200,00 Kč	9 600 Kč
Výsrava vozovky asfaltbetonem	29,5	m ²	810,00 Kč	23 895 Kč	Nakladač kolový WA 380	3	hod	980,00 Kč	2 940 Kč
Úprava terénu a zatravnění	67,5	bm	160,00 Kč	10 800 Kč	Základy pro opěrnou zeď	5	m ³	2 500,00 Kč	12 500 Kč
Přeložka osvětlovacích bodů veřejného osvětlení	2	ks	12 000,00 Kč	24 000 Kč	Opěrná zeď z litého betonu po destrukci schodiště u pekárny	5,31	m ²	3 000,00 Kč	15 938 Kč
Celkem				527 108 Kč	Likvidace schodiště s rameny				40 977 Kč
Celkem									2 061 837 Kč

Lokalita H - sportoviště	Počet	Jednotka	Cena za jednotku, vč. DPH	Celkem	Lokalita I - u domu Kosmonautů 159	Počet	Jednotka	Cena za jednotku, vč. DPH	Celkem
Plocha parkovacích míst	663	m ²	1 085,00 Kč	719 355 Kč	Plocha parkovacích míst	125	m ²	1 085,00 Kč	135 625 Kč
Silniční obruby	10	bm	425,00 Kč	4 250 Kč	Silniční obruby	25	bm	425,00 Kč	10 625 Kč
Obruba tl. 80 mm v hrdle parkoviště	6	bm	270,00 Kč	1 620 Kč	Silniční obruby korektura v křižovatce	30	bm	425,00 Kč	12 750 Kč
Obruba tl. 80 mm ukončující dlažbu po obvodě	98	bm	270,00 Kč	26 460 Kč	Obruby 80 mm parkovací plochy	35	bm	270,00 Kč	9 450 Kč
Vyspravení asfaltové plochy vozovky	5	m ²	810,00 Kč	4 050 Kč	Oprava živičného povrchu vozovky v obvodě obrub	27,5	m ²	810,00 Kč	22 275 Kč
Úprava terénu a zatravnění	98	bm	160,00 Kč	15 680 Kč	Úprava zemní pláně	25	bm	160,00 Kč	4 000 Kč
Výsrava plochy chodníku v napojení betonáž + litý asfalt	5	m ²	630,00 Kč	3 150 Kč	Zatravnění plochy	133	m ²	15,00 Kč	1 995 Kč

Celkem	774 565 Kč	Přeložka sloupu veřejného osvětlení	1	ks	12 000,00 Kč	12 000 Kč
Celkem						208 720 Kč

Lokalita J - u pískoviště	Počet	Jednotka	Cena za jednotku, vč. DPH	Celkem	Lokalita K - u Lucky baru	Počet	Jednotka	Cena za jednotku, vč. DPH	Celkem
Plocha parkovacích míst	150	m ²	1 085,00 Kč	162 750 Kč	Plocha parkovacích míst	150	m ²	1 085,00 Kč	162 750 Kč
Silniční obruby	105	bm	425,00 Kč	44 625 Kč	Plocha pro nádoby kom. odpadu	25	m ²	1 085,00 Kč	27 125 Kč
Obruby 80 mm	70	bm	270,00 Kč	18 900 Kč	Obruba silniční	50	bm	425,00 Kč	21 250 Kč
Obruba chodníková 60 mm	80	bm	218,00 Kč	17 440 Kč	Obruba ukončovací 80 mm	53	bm	270,00 Kč	14 310 Kč
Dlažba v ploše přeloženého chodníku	123	m ²	1 085,00 Kč	133 455 Kč	Obruba zahradní 60 mm	15	bm	218,00 Kč	3 270 Kč
Asfaltbeton vozovky	82,5	m ²	810,00 Kč	66 825 Kč	Přeložení stožáru veř. osvětlení	1	ks	12 000,00 Kč	12 000 Kč
Přeložka pískoviště 3,15 x 3,15	9,2	m ²	160,00 Kč	1 472 Kč	Úprava zatravněných ploch pro instalaci obrub	53	bm	15,00 Kč	795 Kč
Přeložka lavičky	2	m ²	160,00 Kč	320 Kč	Zatravnění	26,5	m ²	55,00 Kč	1 458 Kč
Informační tabule	1	ks	160,00 Kč	160 Kč	Keře a stromky do dělicí hranice	53	ks	300,00 Kč	15 900 Kč
Celkem				445 947 Kč	Celkem				258 858 Kč

Lokalita L - u stěny domu Kosmonautů 157	Počet	Jednotka	Cena za jednotku, vč. DPH	Celkem	Lokalita M - u trafostanice	Počet	Jednotka	Cena za jednotku, vč. DPH	Celkem
Plocha parkovacích míst	75	m ²	1 085,00 Kč	81 375 Kč	Plocha parkovacích míst	1495	m ²	1 085,00 Kč	1 622 075 Kč

Obruba silniční	16	bm	425,00 Kč	6 800 Kč	Napojovací zpevněné plochy	114	m ²	1 085,00 Kč	123 690 Kč
Obruba ukončovací 80 mm	25	bm	270,00 Kč	6 750 Kč	Obruba ukončovací 80 mm	215	bm	270,00 Kč	58 050 Kč
Úprava pláňe	25	bm	15,00 Kč	375 Kč	Opěrná zeď za domem	95	m ²	2 500,00 Kč	237 500 Kč
Zatrávňení	12,5	m ²	55,00 Kč	688 Kč	Zemní práce	555	m ²	190,00 Kč	105 450 Kč
Celkem				95 988 Kč	Celkem				2 146 765 Kč

Zdroj: autor

6.2. Nákladnost parkovacích míst v jednotlivých lokalitách

Podrobná analýza nákladů (viz Tabulka č. 6) uvádí průměrné náklady na vytvoření jednoho parkovacího místa dle umístění v jednotlivých územích. Nejnákladnější je zhotovení jednoho parkovacího místa na území G, U pekárny. Naopak zřízení jednoho parkovacího místa na území L, U stěny panelového domu Kosmonautů 157 vychází nákladově nejvýhodněji.

Tabulka č. 6 - Průměrné náklady na jedno parkovací místo

Území	Počet parkovacích míst	Náklady celkem	Náklady na 1 park. místo
A	22	625 464 Kč	28 430 Kč
B	31	692 950 Kč	22 353 Kč
C	21	472 745 Kč	22 512 Kč
D	33	1 195 379 Kč	36 224 Kč
E	37	1 091 512 Kč	29 500 Kč
F	23	527 108 Kč	22 918 Kč
G	38	2 061 837 Kč	54 259 Kč
H	23	774 565 Kč	33 677 Kč
I	10	208 720 Kč	20 872 Kč
J	12	445 947 Kč	37 162 Kč
K	12	258 858 Kč	21 571 Kč
L	6	95 988 Kč	15 998 Kč
M	38	2 146 765 Kč	56 494 Kč
Celkem	306	10 597 835 Kč	

Zdroj: autor

Bez ohledu na výše uvedené náklady na vznik jednoho parkovacího místa bych doporučil vznik nových odstavných a parkovacích míst na území označeném písmenem A, B, C, D, E, H, I, J, K, L; čímž vznikne minimální chybějící kapacita, tzn. cca 207 míst. Tato území byla vybrána na základě své lokality, která nejvíce kopíruje docházkovou vzdálenost k objektům trvalého bydliště obyvatel sídliště.

7. ZÁVĚR

Z provedených šetření prokazatelně vyplývá, že současná kapacita parkovacích míst je nedostatečná. Pro uspokojení potřeb obyvatelstva v dané lokalitě je v současné době potřeba vytvořit 208 parkovacích stání. Pro tak kompaktní parkoviště v tomto území není prostor. Diplomová práce, kterou jsem vypracoval je jednou z možných variant, kde lze v časově omezených etapách, bez potřeby výkupu pozemků, parkovací kapacitu navýšit. Rozhodujícím faktorem však zůstává, zda se podaří zajistit peněžní prostředky z rozpočtu Statutárního města Děčín. Zásadním krokem, který by měl následovat je opatření, aby peněžní zdroje, získané z území s parkovacími automaty, byly zásadně deponovány jako zdroj financování parkovacích míst. Pro konečný výsledek je rozhodující počátek přípravy stavby, koncepce, která zajistí celkové a zejména všestranné řešení sjednocující požadavky účastníků stavebního řízení. Z předložené koncepce pak odpadnou návrhy, které budou pro jednotlivé strany účastnického řízení nepřijatelné. Vyplatí se, aby této části byla věnována největší pozornost. Špatně navržený projekt může být násobně dražší s následně vyššími provozními náklady než stavba, citlivě zpracovaná. Neméně důležitým kritériem zůstává zadání a výběr projektanta.

Výběru projektanta se musí věnovat ta největší pozornost. Je potřeba se v projektu vyvarovat starostí a nepříjemností, které může nekvalitní projekt přinést. Ideální je, obrátit se na dobrého a kvalitního projektanta, který má schopnost a zkušenost komplexního pohledu ze všech možných hledisek. Projekt musí splňovat vazby na okolí a dispoziční uspořádání. Je nanejvýš rozumné seznámit se s referenčními projekty, ověřit si jejich kvalitu a v neposlední řadě zjistit, zda je pojištěn za případné škody, které by při výkonu svého povolání mohl přivodit. Zásadní a opakující chybou by se mohlo stát, že vynaložené náklady na projekt a celý návrh skončí jen jako archivní složka bez realizace jenom z důvodu, že projekt nesplňuje všestranné řešení, sjednocující požadavky společenské, prostorové, technické, finanční a časové. V daném případě, zejména požadavky společenské, mohou vytvářet překážku a střety k realizaci parkovacích míst. Nově navržená parkovací místa jsou spojena se zábořem a ztrátou zelených ploch. Na straně druhé je záměrem mé diplomové práce vyhledat pozemky, které jsou ve výlučném vlastnictví Města Děčín. Proto je na Městu Děčín, zda se rozhodne pro aplikaci dotazníkového řešení a zda výsledek z toho vyplývající bude akceptován. Osobně bych preferoval variantu uvedenou označením Území O. Je to varianta, která do budoucna představuje pevný základ rozvoje.

Ze všech předkládaných variant vyplývá, že současným možným řešením je postupné vybudování parkovacích míst v ploše stávajících zatravněných ploch. Usuzuji, že se tento návrh, tak jako i v jiných městech dostane do střetu občanské sounáležitosti. Je proto na místě, aby příslušný magistrátní odbor s časovým předstihem ve všech možných místních sdělovacích prostředcích vedl anketu, pro jakou variantu se většina obyvatel přikloní. Podobný výzkum Magistrát města Děčín již provedl v části panelové zástavby Bynovského sídliště a v neposlední řadě i anketu způsobu využití Lesoparku Bažantnice. Moje diplomová práce prokazuje, že realizací stavby parkovacích stání bude pokryta současná početní potřeba parkovacích stání. Z rozhledového pohledu však i tento nárůst nebude vyhovovat, neboť kvantita vozidel v přepočtu na obyvatele stále narůstá.

Cíl práce byl naplněn. Vytipoval jsem vhodné lokality, navrhl řešení a vyčíslil ekonomickou náročnost.

8. SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek č. 1 - Parkovací dům v Ostravě	15
Obrázek č. 2 - Styly parkování.....	17
Obrázek č. 3 - Děčín	18
Obrázek č. 4 - Mapa města Děčín s vyznačením obytných zón – modrá a zóny centrální – červená	19
Obrázek č. 5 – Sídliště Březiny.....	20
Obrázek č. 6 - Fotografie sídliště Březiny	21
Obrázek č. 7 - Mapa linek MHD.....	24
Obrázek č. 8 - Vyhrazené parkovací plochy.....	25
Obrázek č. 9 - Pronajaté parkoviště	26
Obrázek č. 10 - Garáže.....	27
Obrázek č. 11 - Plocha bývalé kotelny.....	28
Obrázek č. 12 - Mapa sčítání vozidel.....	29
Obrázek č. 13 - Možnost zjednosměrnění ulice.....	33
Obrázek č. 14 - Vyhledávací studie nových parkovacích míst.....	34
Obrázek č. 15 - Foto území A – U základní školy	35
Obrázek č. 16 - Snímek KM území A – U základní školy v měřítku 1:1000	36
Obrázek č. 17 - Foto území B – Točna.....	37
Obrázek č. 18 - Snímek KM území B - Točna v měřítku 1:1000	38
Obrázek č. 19 - Foto území C – Mezi základní a mateřskou školou	39
Obrázek č. 20 - Snímek KM území C – Mezi základní a mateřskou školou v měřítku 1:1000	40
Obrázek č. 21 - Foto území D – Zeleň mezi mateřskou školou a pronajatým parkovištěm	41
Obrázek č. 22 - Snímek KM území D – Zeleň mezi mateřskou školou a pronajatým parkovištěm..	42
Obrázek č. 23 - Foto území E – Za výměňikovou stanicí.....	43
Obrázek č. 24 - Snímek KM území E – Za výměňikovou stanicí	44
Obrázek č. 25 - Foto území F – U prodejny smíšeného zboží	45
Obrázek č. 26 - KM území F – U prodejny smíšeného zboží	45
Obrázek č. 27 - Foto území G - U pekárny	46
Obrázek č. 28 - KM území G - U pekárny.....	47
Obrázek č. 29 - Foto území H - Sportoviště	48
Obrázek č. 30 - KM území H - Sportoviště	48
Obrázek č. 31 - Foto území I - U domu Kosmonautů č. popisné 159.....	49
Obrázek č. 32 - KM území I - U domu Kosmonautů č. popisné 159	50
Obrázek č. 33 - Foto území J - U pískoviště.....	51
Obrázek č. 34 - KM území J - U pískoviště.....	51
Obrázek č. 35 - Foto území K - U Lucky baru	52
Obrázek č. 36 - KM území K - U Lucky baru	53
Obrázek č. 37 - Foto území L - U stěny panelového domu Kosmonautů 157	54
Obrázek č. 38 - KM území L - U stěny panelového domu Kosmonautů 157.....	54
Obrázek č. 39 - Foto území M - U trafostanice	55
Obrázek č. 40 - KM území M - U trafostanice	56
Obrázek č. 41 - Foto území O - Zelená plocha nad sídlištěm.....	57
Obrázek č. 42 - KM území O - Zelená plocha nad sídlištěm.....	59

9. SEZNAM TABULEK

Tabulka č. 1 - doporučené základní ukazatele výhledového počtu odstavných a parkovacích míst	13
Tabulka č. 2 - Třídění a orientační rozměry osobních automobilů	16
Tabulka č. 3 - Počty vozidel zaparkovaných v sekcích 1-13	30
Tabulka č. 4 - Šířka vozovky v ulici Kosmonautů	32
Tabulka č. 5 - Rozpočty	60
Tabulka č. 6 - Průměrné náklady na jedno parkovací místo	65

10. BIBLIOGRAFIE

ČSN 73 6056. Praha, Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel : Vydavatelství Úřadu pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví, 2011.

ČSN 73 6110. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj, 01/2006.

K., Neubergová. Ekologické aspekty dopravy. 80-01-03131-4. Praha: Vydavatelství ČVUT, ISBN 80-01-003131-4, 02/2005.

Litman, Tood. Parking Management. 2013. <http://www.vtpi.org/park_man.pdf>.

Vyhláška MMR č. 137/1998 Sb., o obecných technických požadavcích na výstavbu. Praha, 1998.

Zákon 13/1997 Sb. Praha, 1997.

11. PŘÍLOHA Č. 1

Stanoviště 1		
neděle, 25. leden 2015	středa, 28. leden 2015	středa, 18. únor 2015
9,45-12,05	7,30-10,30	7,15-20,30
2SD7289	3U96489	5M07222
3U94262	3U94262	3U94262
FGSR680	DCJ1668	7U96261
7U96536	6U38159	DCL4630
2J84589	DCE3982	6U38159
1AB5413	DCL4630	2U67646
2U56689	7U22356	6U52259
8S17302	5U16068	3U77401
5U66106	DCK7443	2U56689
DCL4630	2U56689	5U66106
5U93508	3L49964	DCK7443
DCK7443	4U47849	5U79336
7U96689	5U32698	4U47849
4U47849	7U58356	7U21032
3U54713		7U78131
2U67646		5U47384
7U79837		5U94057
6U38159		7U22054

7U96879		3U32437
5U32698		ZH877BN
20	13	20

Stanoviště 2		
neděle, 25. leden 2015	středa, 28. leden 2015	středa, 18. únor 2015
9,45-12,05	7,30-10,30	7,15-20,30
7U20723	7U96536	7U95158
3L49964	2U23289	3U46763
2U23289	7U21689	5U48334
6U08645		8S17302
7U21689		7U20723
5	3	5

Stanoviště 3		
neděle, 25. leden 2015	středa, 28. leden 2015	středa, 18. únor 2015
9,45-12,05	7,30-10,30	7,15-20,30
5U94513	4U77923	4U04425
6U77724	2U22934	7U79279
5Z40193		6U37878
8U20207		6U07724
3U32437		5U34713
4U77923		6U52784

6U52259		2U59508
5U48334		4U78506
3U97481		8U20207
9	2	9

Stanoviště 4		
neděle, 25. leden 2015	středa, 28. leden 2015	středa, 18. únor 2015
9,45-12,05	7,30-10,30	7,15-20,30
1U12662	7U78772	7U21624
7U44286	5U47380	6U92972
7U44310	1U31626	5U94813
1U33467	5U15525	4U00969
5U94813	1U33467	DCJ1837
7U44125	4U60622	6U42615
2U23139	7U32044	7U96297
4U00669	2U68106	4U78106
7U21624	4U48026	2U41172
7U95659	6U80427	7U32555
6U79796	8U20851	6U38679
7U79274	4U48111	8U20851
4U28329	4U29061	1U47222
6U51532	6U42615	5U15873

1U63539	6U66918	6U92247
8U20851	2U22013	DCL3886
DCL3886	6U37765	4U28329
4U78106	2AP8194	5U15279
7U21265	8U20236	5U28018
2U53328	5U65685	7U21265
5U15279	2U22230	7U20802
5U47398	6U07724	7U32285
7U32555		8U20236
DCK7555		6U75030
2AM8139		2U22013
6U92247		7U44496
7U20802		3L28197
6U38679		1U88664
DCK6542		3U72429
3U94339		
3U58685		
7U44496		
6U51495		
5U77891		
2U57557		
6U42615		

4U04425		
8S30478		
4U48231		
5U65685		
1U88664		
3L28197		
6U37934		
5U16068		
6U80427		
ZH877BN		
46	22	29

Stanoviště 5		
neděle, 25. leden 2015	středa, 28. leden 2015	středa, 18. únor 2015
9,45-12,05	7,30-10,30	7,15-20,30
5U15573	2L43850	6U92188
5U47478	7U96001	3U63804
7U78413	3U22262	6U51698
3U22262	3U01494	2U65948
5U94118	5U15573	7U79789
5U32665	3U47977	2U65196
8U20977	3U94339	3K46714

2U22934	AHE1180	2U23139
6U51968	7U79789	7U78886
7U96405	DCI5882	DCK6542
3K46714		5U94118
4U48026		7U96001
DCI5882		2U22934
2U65961		7U37671
7U79292		8U19906
		8U21238
		4U78402
		6U92162
		7U95312
		2U22077
		4U47495
		1U33467
		5U47478
15	10	23

Stanoviště 6		
neděle, 25. leden 2015	středa, 28. leden 2015	středa, 18. únor 2015
9,45-12,05	7,30-10,30	7,15-20,30
4Z90589	7U96879	3U14981

4U30271	3U63202	5U16002
3U14981	7U44496	1U12450
DCJ7339	7U31847	6U80032
3U93483	DCE3399	7U31847
7U31847	7U02591	3U93483
7U32285	DCI6551	6U37097
4U47873	2U91795	2AP8194
7U02591	3U95452	3AJ1351
DCI6551	7U32122	7U32061
2U91795	DCI3193	2U91785
3U95452	3U58584	3U95451
7U32122	5U77891	7U02591
3U21084	3U75821	6U75487
DCI3193	5U93897	DCI3193
6U75487	DCE3751	7U96828
8U20236	7U79281	3U21084
3U27947	7U96996	7U32122
DCE3399	DCK7565	2U53144
5U94939	1U47056	5U14818
DCE3751	1U47222	6U36728
7U32061	3U05279	DCI6551
2U95910	2U53144	DCE3751

5U28018	4U78239	DCK7555
7U79281	DCL3886	7U79281
4U29061	2U27829	3U05279
2U53144	7U96297	3U96328
3U05279	5U15873	3U75821
7U44648	DCL6888	6U37344
3U72429	3L01892	3U46611
3U75821	7U21265	3U27947
DCH5622	6U74700	2U68106
DCJ1668	5U47398	DCE3399
7U44306	DCH1588	DCH5622
6U51604	6U51020	2U95910
5U15873	4U00969	2U07829
DCL6888	2U22077	ULJ7784
2L66014	8U21238	4U29061
6U74700	7U95451	7U79274
2U41172	7U44310	DCL6888
DCH1588	DCJ3182	4U48026
4U78402	4U47495	6U30879
2U22230		5U94939
4P29920		1U63539
8U20335		5U65685

8U21238		DCH1588
7U95451		7U44125
6U92204		6U79933
7S03684		2U22230
1L51825		3U58584
7U96001		6U74700
3U58584		7U95451
4U47495		7U44310
2U65948		7U21511
5U47380		3U63642
3U47977		3U94339
ULJ7784		5U15525
6U92972		6U92204
		3U74200
		3U47977
		1U12662
		DCI5882
		8U20335
58	42	63

Stanoviště 7		
neděle, 25. leden 2015	středa, 28. leden 2015	středa, 18. únor 2015
9,45-12,05	7,30-10,30	7,15-20,30
7U96919	DCJ7339	5U94499
DCL4758	7U96919	DCL4490
5U32945	5U47415	7U96919
7U88734	3AA8361	7U79837
7U78131	2U59508	7U21855
7U13079	4Z90589	7U00203
8U20050	DCK7731	6B31064
7U96860	8U20207	2U40129
7U21032	DCL4758	DCK7731
6B31064	6B31064	4U48968
3AC9514	6U75143	DCL4758
5U94057	5U47205	7U88734
7U21583	3AC9415	6U08645
7U96077	3U97481	6U52406
3AV7550	7U96860	8U20737
7U47205	7U96077	4U78627
DCK8069	5U66320	7U96860
7U21789	3U46665	6U75143

6U74614		7U21789
6U72775		2SL0969
3U72080		7U31423
3U95136		6U50846
2U06871		5U66320
5U15721		2U41095
7U96044		2U39861
		1U46073
		6U51187
		6U95318
		2U08560
		8U19678
25	18	30

Stanoviště 8		
neděle, 25. leden 2015	středa, 28. leden 2015	středa, 18. únor 2015
9,45-12,05	7,30-10,30	7,15-20,30
6U52378	2U08560	7U78426
7U95318	7U32538	3U21817
5U66320	1U63442	1U88690
7U79354	AHD9847	4L86616
1U60243	1U60243	6U74614

7U21056	7U21506	1U63442
7U51308	7U96044	5U32717
4U87736		5U15721
		4U06508
		4U87736
		6U79455
		6U71657
		6U79777
		5U11230
		5U99723
		7U21506
		7U96044
		5U94268
8	7	18

Stanoviště 9		
neděle, 25. leden 2015	středa, 28. leden 2015	středa, 18. únor 2015
9,45-12,05	7,30-10,30	7,15-20,30
7U79020	3U72080	3U46665
3U15633	5U94268	7U32169
5U11230	7U95318	7U79020
4U06508	4U48968	6U52378

6U50846	DCK8069	8U20050
6U75143	6U80227	6U80227
5U47384	7U21936	4L49588
4L49588	6U92853	8U20075
7U95722	6A33881	7U95722
DCJ9913	3U63043	8U21583
7U21506	4U79870	4U30271
5U92984		6U37505
6U38600		5U43536
6U03485		5Z40193
8U20554		6U51617
7U21936		4U79870
6U92853		7U96879
2U39061		
4U74970		
20	11	17

Stanoviště 10		
neděle, 25. leden 2015	středa, 28. leden 2015	středa, 18. únor 2015
9,45-12,05	7,30-10,30	7,15-20,30
4U78981	6U75136	6U92812
4U47752	6U92812	6U75136

6U51617	3U93466	3U93466
3U46665	6U50954	6U50954
DCL6386	1U11877	1U89069
8U20075	4U78506	DCK8069
4U47578	2U23171	2U66649
5U93813	5U16249	5U47422
4U78627	1U89069	5U16249
4U30357	6U52569	5U47205
1U50292	4U47752	7U75517
4U48506	4U47578	5U93813
5U47422	6U66646	4U47752
6U52269	4U79603	3U95136
3U93466	3U95762	4U79603
6U50954	5U93813	4U47578
6U75136	4U78627	3U96944
4U78506	4U30359	7U96899
7U21431		7U21431
5U33142		1U50292
5U16249		DCL6386
7U79604		4U30357
7U78517		
24	18	22

Stanoviště 11		
neděle, 25. leden 2015	středa, 28. leden 2015	středa, 18. únor 2015
9,45-12,05	7,30-10,30	7,15-20,30
6U52784	7U96689	3U21370
7U32743	2U91732	5U92984
7U21855	5U93508	5U93508
7U21682	3U96944	7U79604
3U97481	6U52406	6U52569
4U79603	7U78070	3U53142
2U91732	7U21855	2U23171
3U66644	5U47422	7U96689
6U32167	5U92984	7U21636
6U51187	6U37505	4U78981
1U89069		7U21686
8U20737		3U47303
7U85132		6U66646
		6U46092
		8U20338
		7U07508
		3AV7550
		2U91732

		5U34606
		4U97082
		3U95762
		2AV7373
13	10	23

Stanoviště 12 – pronajaté parkoviště		
neděle, 25. leden 2015	středa, 28. leden 2015	středa, 18. únor 2015
9,45-12,05	7,30-10,30	7,15-20,30
7U22205	3U22044	vzhledem k nedosta- tečnému
3U22244	8U28189	osvětlení parkoviště
6U36909	5U34067	nebylo možné
7U96224	4U27979	zaznamenat
2U07829	7U78138	registrační značky
6U75548	7U96378	zaparkovaných
3U94963	8U20465	vozidel
4U28189	3U94007	Proveden pouze
5U34067	7U22054	součet
3U92234	2U65041	63
4U27979	3U76059	
4U28073	4U78322	
6U51504	6U92096	

5U93645	5U16407	
7U96378	DCK9699	
8U20465	3U94026	
DCI4586	5U32852	
4U78260	7U79684	
7U20838	5U41224	
6U51300	7U44338	
3U94007	7U78396	
1U62400	7U95312	
5U10968	7U32648	
5U34239	8U20038	
7U22054	2AA7193	
5U18728	5U93862	
1U11877	6U80243	
5U16085	6U36937	
7U44101	6U75466	
6U92096	8U40600	
6U52216	8U11944	
5U16407	3U75969	
DCK9699	6U92972	
3U94026		
2U40015		

6U36739		
5U32852		
7U79684		
7U77801		
7U03684		
5U47269		
7U96733		
5U41224		
7U44774		
7U44338		
4U60622		
BY759AU		
7U95312		
7U32648		
7U20700		
7U95833		
8U20038		
6U51443		
2AA7193		
8U20312		
5U94718		
6U80243		

6U75466		
7U44474		
8U40600		
4U47642		
6U46092		
8U11944		
3U75969		
64	33	

Stanoviště 13		
neděle, 25. leden 2015	středa, 28. leden 2015	středa, 18. únor 2015
9,45-12,05	7,30-10,30	7,15-20,30
6U37443	3U21370	3U64155
7U96185	7U20604	6U15142
4U28155	2U22280	6U38648
3U96202	2AE1669	6U92676
5U66064	DCA7055	DCJ3182
7U47092		7U96489
1U88099		2AE1669
7U96559		5U47380
3U31200		2U65642
5U06599		
2U66180		
3U93392		
13	5	9