





Autor

re:architeti studio s.r.o.
Milady Horákové 24, Praha 7, 170 00

Zpracovatelský tým

re:architekti

Ing. arch. Jiří Žid
Ing. arch. Jan Vlach
MgA. Ondřej Synek
Ing. arch. Helena Sladovníková
Ing. arch. David Pavlišta
Ing. arch. Michal Kuzemenský

Specialisté

Ing. Květoslav Syrový
Ing. arch. David Pfann
dopravní řešení

Ing. Marie Gelová
Ing. Tomáš Veith
krajinářská architektura

Mgr. Pavel Černý, Sociores
sociologické dotazování

Průzkumy a rozborů území7 **1.1 Dokumentace území**

Popis řešeného území, fotodokumentace

15 **1.2 Historie**

Historie Bynova, vývoj cestní sítě

21 **1.3 Územní plánování**

Platný Územní plán (právní stav),
navrhovaný územní plán, záměry v území

31 **1.4 Veřejná přístupnost
a vlastnictví**

Prostupnost územím, majetkoprávní vztahy

33 **1.5 Dotazník**

Shrnutí závěrečné zprávy

43 **1.6 Doprava**

Širší vztahy, intenzity, nehodovost,
železnice, autobus (MHD), pěší doprava,
cyklodoprava, parkování

61 **1.7 Vegetace**

Stav zeleně

69 **1.8 Urbanistická analýza území**

Problémový výkres, urbanistické potenciály

Koncept řešení územní studie73 **2.1 Koncept návrhu - celek**

Situace, situace IAD, autobus

83 **2.2 Koncept návrhu - místa**

Náměstíčko u zámku, OC Dukla, Na
Pěšině, Pěšiny svahem, Na Vyhliďce a řešení
autobusu, Od autobusu do školy, Teplická -
západní část, Místa mezi panelovými domy

115 **2.3 Koncept návrhu - detaily &
materiály**

Detaily, materiály, prvky



Zadání

O zpracování Územní studie veřejného prostranství na území městské části Děčín - Bynov rozhodlo zastupitelstvo města dne 22. 2. 2017 usnesením č. ZM 17 02 03 09 z vlastního podnětu.

Cílem pořízení územní studie veřejného prostranství je nalezení adekvátního řešení existujících problémů a v souladu s platným Územním plánem ve vazbě na širší vztahy prověřit možnosti úprav tohoto veřejného prostranství za účelem zlepšení životního komfortu zdejších obyvatel.

Ve vazbě na navrženou architektonickou koncepci uspořádání veřejného prostranství (architektonicko-urbanistické řešení na základě analýzy současného stavu území včetně širších vztahů) bude územní studie dále zaměřena zejména na architektonicko-stavební řešení, vybavení veřejného prostranství, mobiliář, drobnou architekturu, koncepci dotčených objektů a řešení dopravní a technické infrastruktury.

Tato urbanistická studie by měla být dokumentem, který by byl výchozí i pro ostatní části obce ve smyslu tzv. manuálu práce s mobiliářem, veřejnými prostranstvími a regulací reklamy. Územní studie bude po schválení možností jejího využití pořizovatelem a vložení dat do evidence územně plánovací činnosti sloužit jako neopominutelný podklad pro rozhodování v daném území, ve kterém je ve vazbě na veřejné prostranství zastoupena sídlištní zástavba bytovými domy, zeleň, občanská, dopravní a technická vybavenost, sport, individuální bydlení i nerušící výroba.

1.1

DOKUMENTACE ÚZEMÍ

Řešené území se rozkládá na úpatí Děčínského sněžníka v údolí Jílovského potoka.

Území je sevřené zalesněnými kopci, které na severu náleží do CHKO Labské pískovce a z jihu do CHKO České Středohoří.

Průměrná nadmořská výška je 212 m. n. m.

Údolím vede frekventovaná silnice I/13 z Děčína do Teplic, zatěžující obec tranzitní dopravou - slouží jako přivaděč k dálnici D8.

Historické jádro se nachází ve spodní části Bynova okolo tvrze - "zámečku". Zdejší křižovatka Teplická - Rudolfova – U Zámečku má v sobě potenciál hlavního náměstí této části města. Se vzrostlými stromy, ohraničené na jedné straně tradičními městskými domy z počátku 20. století.

Zástavba je tvořena směsí z různých období: panelové solitéry v zeleni se střídají s rodinnými domy se zahrádkami, na krajích se zástavba rozměšluje i do zahrádkářských kolonií. V historickém jádru se pak nachází starší zástavba včetně industriálních areálů.

Objekty občanské vybavenosti jsou základní škola, kostel Jména Panny Marie, dvě mateřské školy, pošta, městská knihovna, pekařství, bar, drobné samoobsluhy a dva supermarkety s kapacitními parkovišti.

Výše položená část obce přecházející do Nové vsi má charakter horské vesnice s nepravidelně rozestými chalupami.

V území se nachází tři kulturní památky: zámek č.p. 8 (4109), boží muka před ním (4107) a dům č.p. 75 naproti zámku (5410). Pod kopcem Písečný vrch se v části Bynova nachází archeologické naleziště.





zámek Bynov



centrum Bynova



Kostel Jména Panny Marie



schody ke kostelu



vstup do areálu továrny na knoflíky



vstup do areálu bývalé přádelny lnu, později továrny na šicí stroje



předprostor kostela



svah pod kostelem



vily na Rudolfově ulici



střídání panelových domů a rodinných domů



cesta Pod Vrchem



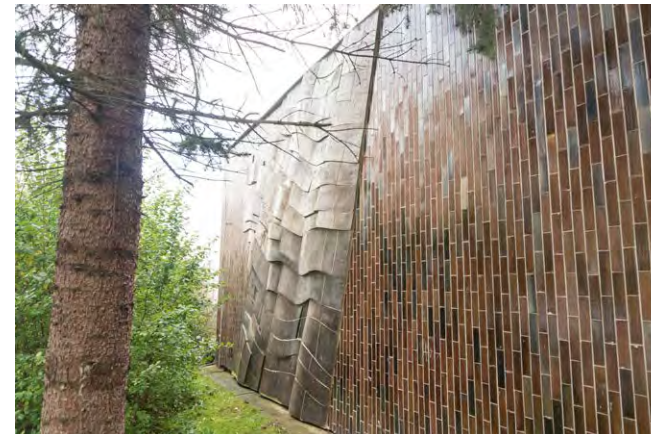
cesta kolem Penny Marketu ke kostelu



předprostor ZŠ Na Pěšině



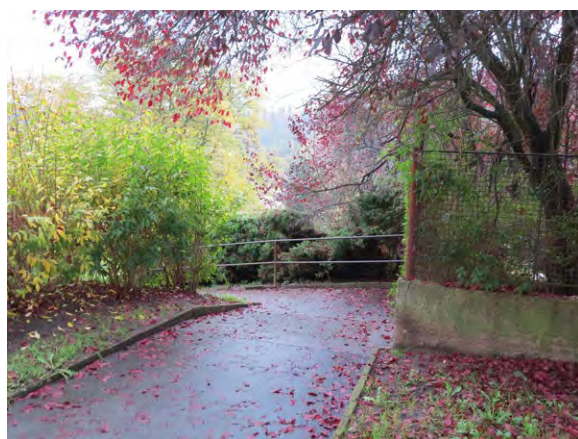
předprostor ZŠ Na Pěšině



plastika na fasádě ZŠ Na Pěšině



nové hřiště u školy



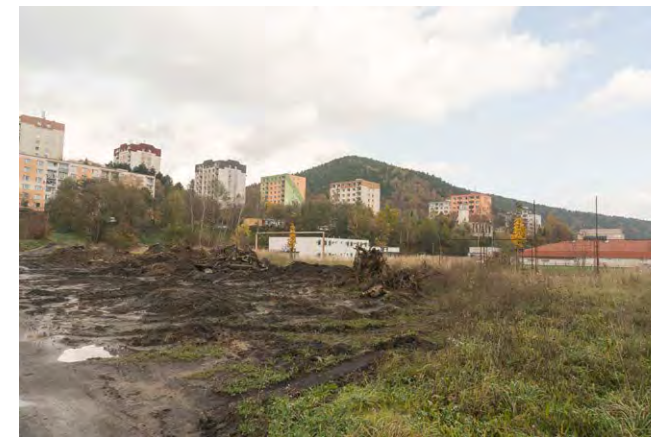
průchod mezi školami - "tobogán"



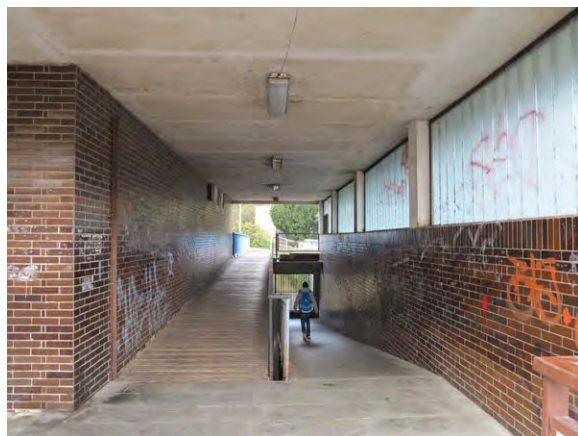
OC Dukla



vstup do zanedbaného areálu OC Dukla



pohled přes hřiště



průchod OC Dukla



piazza v OC Dukla



socha na piazzettě OC Dukla



zadní cesta kolem OC Dukla



Teplická



Teplická



periferní charakter Teplické



předprostor Club 333



Nálepková



protihlukový val u Teplické



prostor mezi Teplickou a Gagarinovou



prostor mezi Teplickou a Gagarinovou



Vítova



pozůstatek bývalého hřbitova



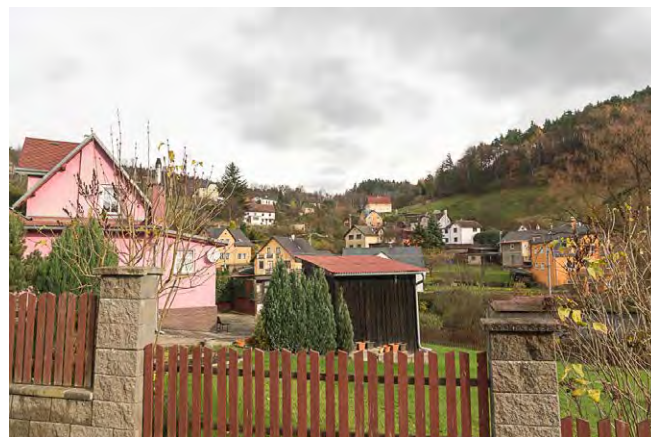
V Kolonii



Teplická



panelové domy Na Vyhliďce



pohled na Novou Ves



přechod venkovského prostředí v panelové sídliště



vyšlapaná spojka k Lesní cestě



prudký svah za panelovým domem



parkování aut mezi panelovými domy v Sokolské ulici



pískoviště pod panelovými domy v Sokolské ulici



zábradlí v Kyjevské ulici



schodiště k panelovému domu Na Vyhliďce



vyšlapaná spojka k ulici Na Pěšině



vyšlapaná spojka k ulici Na Pěšině



výhled na Písečný vrch



panelový dům na rohu Košické a Na Pěšině



Lesní cesta



panelový dům pod Lesní cestou



výhled, přímé propojení s krajinou



Na Pěšině



pohled do bloku mezi Teplickou a Na Pěšině



udržovaná předzahrádka před panelovým domem



pěšina za panelovým domem v ulici Na Pěšině



Na Pěšině



hřiště v bloku mezi Teplickou a Na Pěšině



pěší stezka k Lesní cestě



pěší stezky překonávající výškové rozdíly



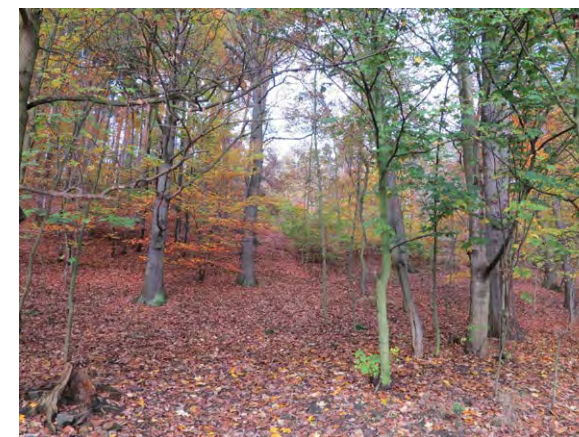
zídka v Dukelské



zídka v Košické



partie u školky



lesní partie



zídka v Dukelské



dlažba v Jindřichově



předzahrádky Na Pěšině



pohled přes OC Dukla



zídka u školy



schody u školy



schodiště do horní části ulice Na Vyhlídce



výhled do okolí

1.2

HISTORIE

První zmínky o Bynovu jsou datovány do roku 1543, kdy na Děčínském panství vládli páni z Büna. Podle nich nese Bynov i své pojmenování.

V 16. století byla na levém břehu potoka na břehu tehdejšího rybníka založena Bynovská tvrz Günterem z Büna.

Kvůli politickým změnám po bitvě na Bílé hoře, museli páni z Büna, vyznáním protestanti, opustit zemi. A roku 1628 byl Bynov prodán Kryštofovi Šimonovi z Thůnu

Obec byla původně zemědělská a obyvatelé se věnovali tradičním řemeslům. V této situaci je zachycena na mapě stabilního katastru. Následně prodělala dvě radikální transformace. První na sklonku 19. století, kdy zejména stavbou dráhy z Duchcova do Podmokel (1871) a zřízením Teplické silnice se z Bynova stala důležitá průmyslová oblast. A druhou v 80. letech 20. století s vybudováním panelového sídliště.



průmyslové areály továren Franz Adler a Clemens Müller, vily a chalupy roztroušené v kopci



vlevo ještě neregulované koryto Jílovského potoka, před zámečkem mezi stromy prosvítá rybník, původní chalupy dnes většinou nestojí, výjimkou je skupina na Lesní cestě



průmyslové areály továren Franz Adler a Clemens Müller, vily a chalupy roztroušené v kopci, oproti předchozímu obrázku jasně patrná ulice Rudolfova



rybník před Bynovskou tvrzí, historické chalupy uzavíraly náves



historické pečete obce Bynov

Předindustriální období

Na císařských otiscích katastrálních map z roku 1840 je Bynov / Bünauburg zachycen v předindustriální podobě jako vesnice nedaleko od Děčína.

Obec byla původně zemědělská a obyvatelé se věnovali tradičním řemeslům (například tkalcovství) a nacházel se zde železný hamr.

Většina tehdejších domů - chalup byla tzv. spalná (domy vyznačeny žlutě), tedy ze dřeva a nacházela se na svahu nad potokem (1). Mezi domy se táhly pastviny a louky (2).

Před zámkem byl rybník (3) zásobený vodou z náhonu (Mühlbach) z Jílovského potoka a y bezejmenného potoka pramenícího mezi v lesním údolí mezi Bynovem a Novou Vsí (dnes zdroj pitné vody Prameniště Nová Ves). Jílovský potok byl již v té době za Martiněvsí přehrazen (4). Na bezejmeném potoce se v té době nacházel rybník (17) v prostoru dnešního areálu Wico.




Dnešní Teplická byla lemována alejí (5).

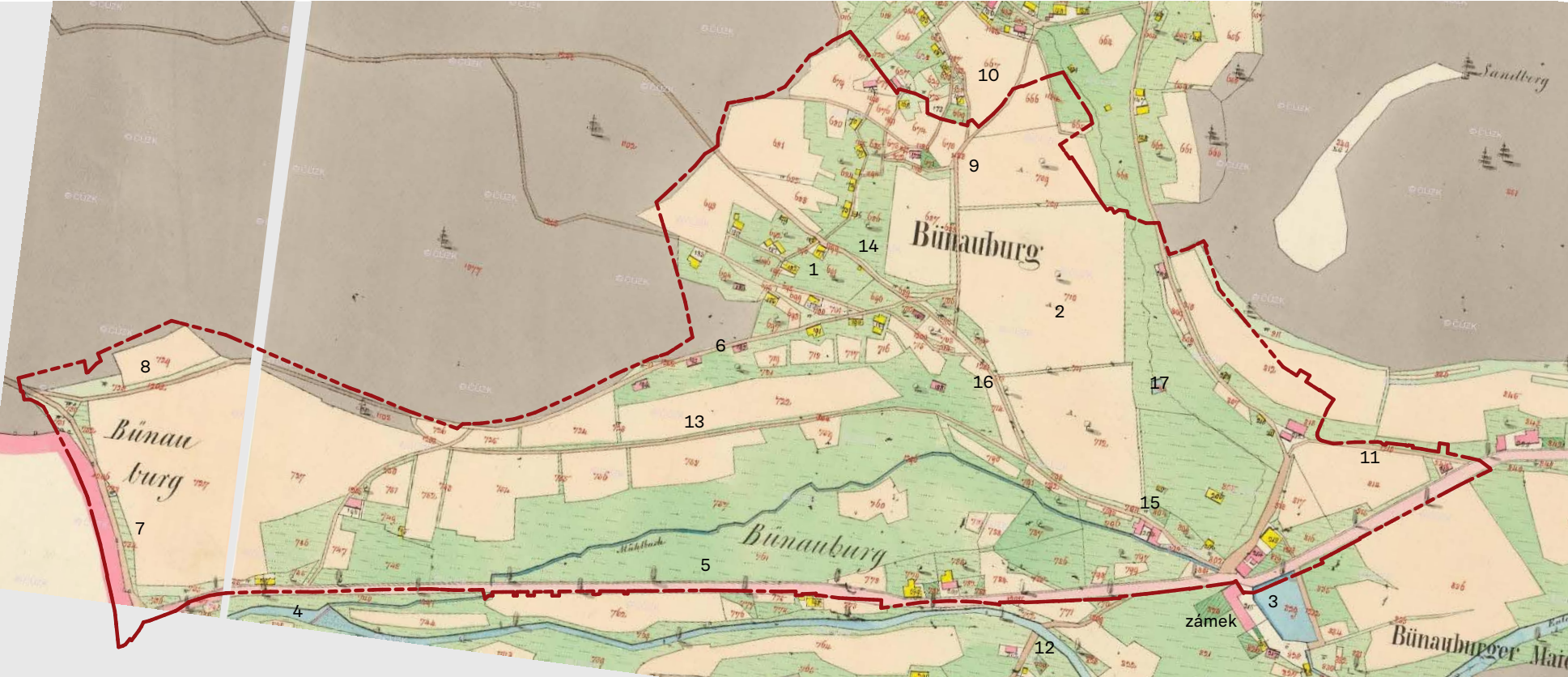
Na plánu je patrná řada dalších cest, které se dochovaly dodnes: Lesní cesta (6), Vítova (7), Nálepkova (8), Dukelská (9), Košířská (10), Jindřichova (11), Bynovská (12), Na Pěšině (13), Kyjevská - část (14).

Za pozornost stojí, že ulice Na Pěšině se původně nestáčela k ulici Rudolfova, ale vedla plynule dál z kopce napříč dnešní OC Dukla přímo na Teplickou silnici (15) a že ulice Kyjevská je jen zlomkem původní cesty, která vedla z kopce dolů a ústila do ulice Na Pěšině (16). Tato cesta zanikla až výstavbou panelových domů v 80. letech, kdy v této části území nová uliční síť nerespektovala přirozené historické trasy.

Zajímavostí také je, že právě toto je směr, kde je dnes problematická pěší průchodnost.

Legenda

-  Cesty existující nepřetržitě od roku 1840
-  Cesty existující k roku 1840 zaniklé do roku 1960
-  Cesty existující k roku 1840 zaniklé po roce 1960



Industriální období

Na sklonku 19. století, zejména stavbou dráhy (1) z Duchcova do Podmokel (1871) a zřízením Teplické silnice, se z Bynova stala důležitá průmyslová oblast.

Nejdříve byla v údolí založena přádelna lnu, později gumovka, od r. 1909 výroba šicích strojů drážďanské společnosti Clemens Müller-Werke, dnes Bynovský areál (2)

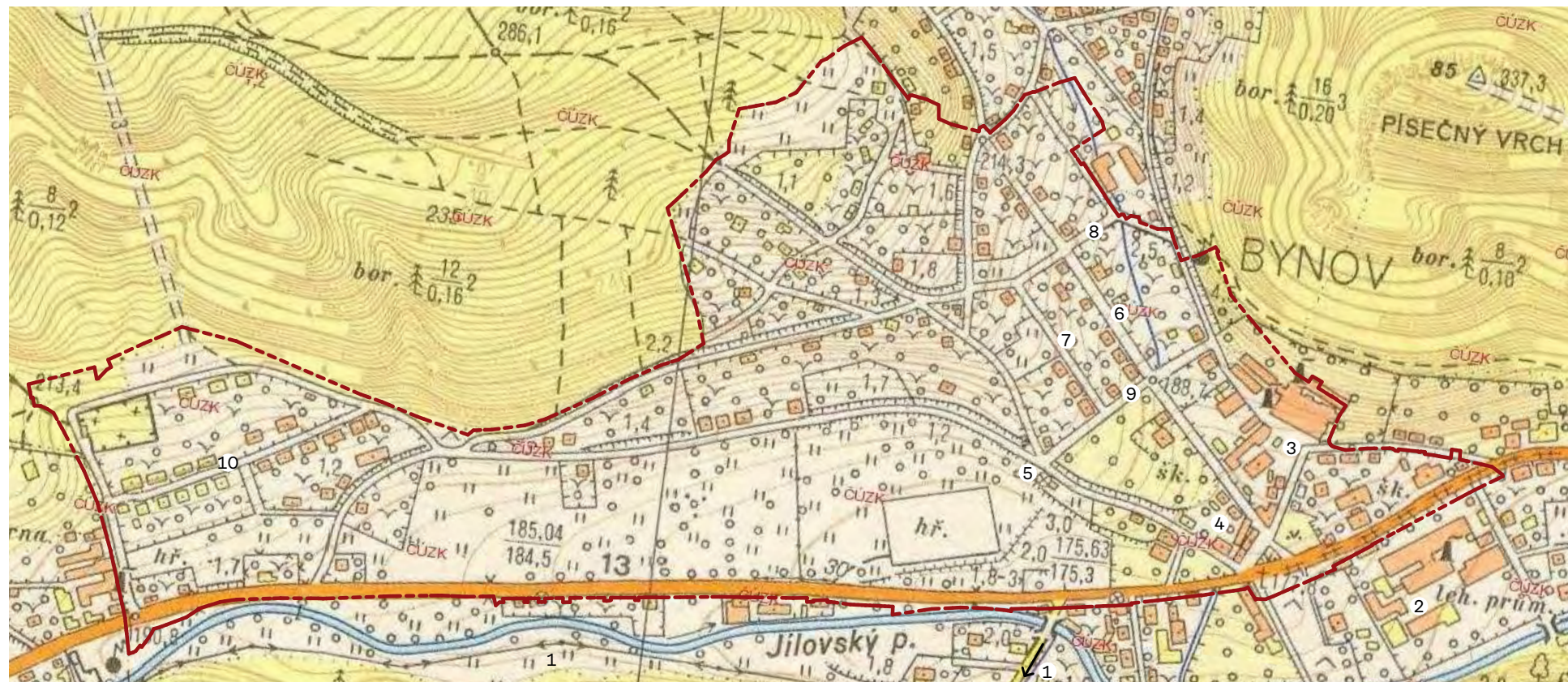
Roku 1870 byla postavena na úpatí Písečného vrchu továrna Franze Adlera na kovové zboží a knoflíky, dnes Wico (3).

Na mapě z roku 1960 je zaznamenána proměna Bynova po výstavbě továrních areálů a s nimi spojeným navýšením počtu obyvatel.



Přibýlo mnoho nových vil i větších vila domů, včetně tradičních městských domů (4). Především okolo nových ulic tvořících "draka" s hlavní osou Rudolfovou (7) a pak Sokolskou (7), Na Pěšině (8) a Košickou (9). Druhou enklávou je pak lokalita V Kolonii (10).

V roce 1933 byl vystavěn římskokatolický kostel podle modernistického návrhu architekta Paula Krische (5).

Tok Jílovského potoka byl regulován, rybník před zámek a náhon zrušeny.

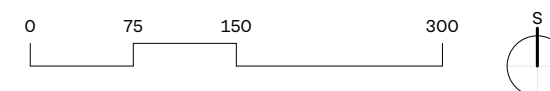


Legenda

-  Cesty k roku 1960, dnes existující
-  Cesty k roku 1960, posléze zaniklé



srovnání vývoje cest v Bynově



Panelové sídliště

Výstavba panelového sídliště Bynov probíhala mezi lety 1978 – 1983 a náklady na jeho stavbu byly 236 995 000 Kč. Celkem bylo postaveno osm samostatných panelových domů a dalších třicet panelových domů s dvěma a více vstupy v souvislých řadách.

Dále v rámci výstavby sídliště vznikly tyto objekty: obchodní centrum Dukla, prodejna potravin, dvě mateřské školy s kapacitou 90 a 120 míst, jesle, základní škola s kapacitou 18 tříd, zdravotnické středisko.

zdroj: Diplomová práce, David Demo

Bynovská panelová výstavba je ve dvou ohledech specifická: Topografií do které vstupuje a tím, že úplně nevymazává původní strukturu cest a zástavby, ale spíše ji doplňuje (Razantní změnu cestní sítě vidíme jen u ulice Kyjevské a v prostoru OC Dukla). Oba důvody vedou k tomu, že zde v menší míře vznikají typické sídlištní okrsky a klidné polouzavřené vnitrobloky. Není na ně ve svahu a v stávající struktuře cest místo. V menším měřítku vznikají shluky domů (Rudolfova, Košická, Na Pěšině), které mezi sebou vytvářejí polouzavřená prostranství, jakési "návsí".

Ty jsou v současnosti využívány především pro parkování aut a prostor tak nemůže plnit svou původní rekreační a komunitní funkci (hra dětí, scházení se větších dětí, posedávání důchodců na lavičkách, ...).

Legenda

- Cesty existující od roku 1840
- Cesty existující k roku 1840 zaniklé do roku 1960
- - - - - Cesty existující k roku 1840 zaniklé po roce 1960
- Cesty vzniklé mezi lety 1840 - 1960, dnes existující
- - - - - Cesty vzniklé mezi lety 1840 - 1960, posléze zaniklé
- Cesty vzniklé po roce 1960

Smíšená městská zóna:
dominantní: trvalé bydlení v městských i bytových domech, individuální trvalé bydlení, zařízení obchodu, školství, veřejného stravování, tělovýchovné areály, nerušící provozy drobné výroby a služeb

vhodné: vybavenost celoměstského a lokálního charakteru (zdravotní a sociální, kulturní, církevní, uytování) odpovídající komunikační síť (hlavní ulice s charakterem městské třídy), MHD, parkovací plochy, garáže, stanice PHM, zeleň liniová i plošná, nezbytná technická infrastruktura

nepřípustné: areály výroby, skladů, dopravních zařízení a rušících výrobních služeb

polyfunkční městské domy s odpovídajícím uspořádáním parteru a 50 % trvalým bydlením

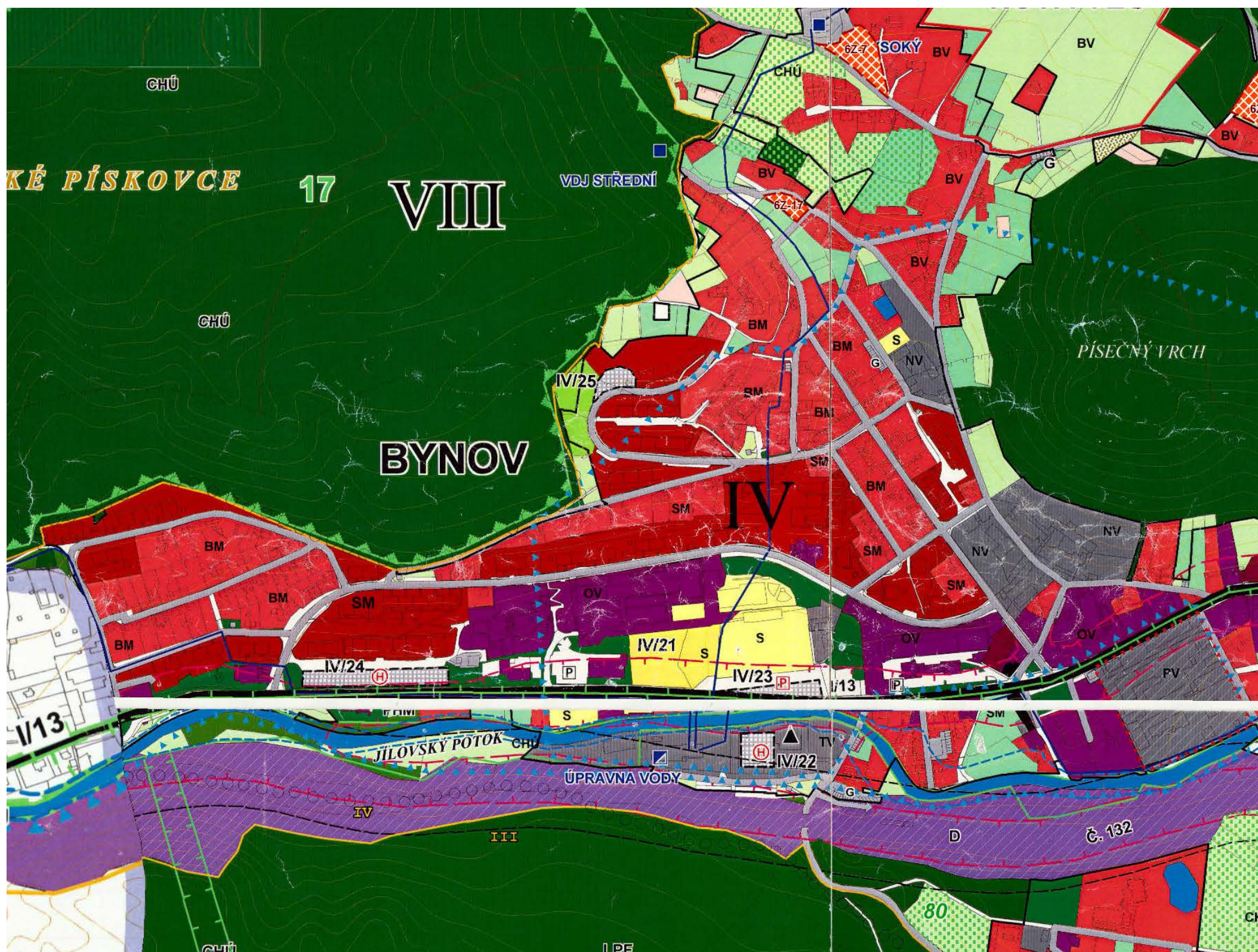
monofunkční bytové domy a vila domy se 100% trvalým bydlením a regulativy, vyplývající z podmínek příslušného prostoru či lokality

Bližší informace o ostatních funkčních zónách jsou v textové části Územního plánu města Děčín na stranách 216 až 221.

Legenda

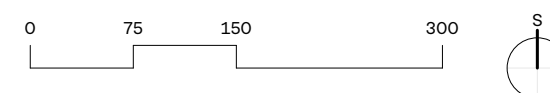
	MĚSTSKÝ SEKTOR
	HRANICE SOUČASNÉ ZASTAVĚNÉHO ÚZEMÍ
	HRANICE ZASTAVITELNÉHO ÚZEMÍ
	PLOCHY OBČANSKÉHO VYBAVENÍ
	PLOCHY MĚSTSKÝCH DOMŮ
	PLOCHY BYTOVÝCH DOMŮ
	PLOCHY RD
	REKREAČNÍ ÚZEMÍ
	SVAH, SKÁLA
	SPORTOVNÍ PLOCHY
	PLOCHY PRŮMYSLOVÉ VÝROBY
	PLOCHY VÝROBNÍCH SLUŽEB
	TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA
	AREÁLY ZEMĚDĚLSKÉ VÝROBY ZAHRADNICTVÍ
	VEŘEJNÁ ZELEŇ, LESOPARK
	HŘBITOV
	VODNÍ TOKY A PLOCHY
	LESNÍ PLOCHY
	OSTATNÍ ZELEŇ
	ORNÁ PŮDA
	DRNOVÝ FOND - TTP
	SADY, ZAHRADY
	ZAHŘÁDKÁŘSKÉ OSADY
	OSTATNÍ PLOCHY
	Q100
	ÚZEMÍ OHROŽENÉ SESUVY
	ZÓNA RADONOVÉHO RIZIKA - NEJVYŠŠÍ
	HRANICE KRAJINNÉ PAMÁTKOVÉ ZÓNY
	PAMÁTKOVÉ CHRÁNĚNÉ OBJEKTY
	HLAVNÍ KOMUNIKAČNÍ SÍŤ
	PLOCHY ŽELEZNICE

	CYKLISTICKÁ TRASA
	PŘÍSTAV
	VÝZNAMNÁ PARKOVIŠTĚ
	INDIVIDUELNÍ GARÁŽOVÉ DVORY
	HROMADNÉ GARÁŽE
	OP VODNÍCH ZDROJŮ
	RADIORELEOVÁ TRASA
	TELEVIZNÍ PŘEVADEČ
	VENKOVNÍ VEDENÍ ZVN ROZVODNA
	VTL PLYNOVOD
	HLAVNÍ VODOVODNÍ ŘÁD
	VD, ČS, VODNÍ ZDROJ
	HLAVNÍ KANALIZAČNÍ SBĚRAČ
	VÝZNAMNÝ TEPELNÝ ZDROJ
	ZDROJ TERMÁLNÍ VODY
	ÚZEMÍ S REGULOVANOU ČINNOSTÍ
	PHO
	DOBÝVACÍ PROSTOR
	PROGNÓZNÍ LOŽISKO
	REGIONÁLNÍ BIOCENTRUM
	LOKÁLNÍ BIOCENTRUM
	NADREGIONÁLNÍ BIOKORIDOR
	LOKÁLNÍ BIOKORIDOR
	INTERAKČNÍ PRVKY
	CHRÁNĚNÉ ÚZEMÍ PŘÍRODY
	HRANICE CHKO
	HRANICE ZÓNY CHKO



ÚP Děčín - právní stav, Hlavní výkres

zdroj: Územní plán města Děčín



1.3

ÚZEMNÍ PLÁNOVÁNÍ / Právní stav

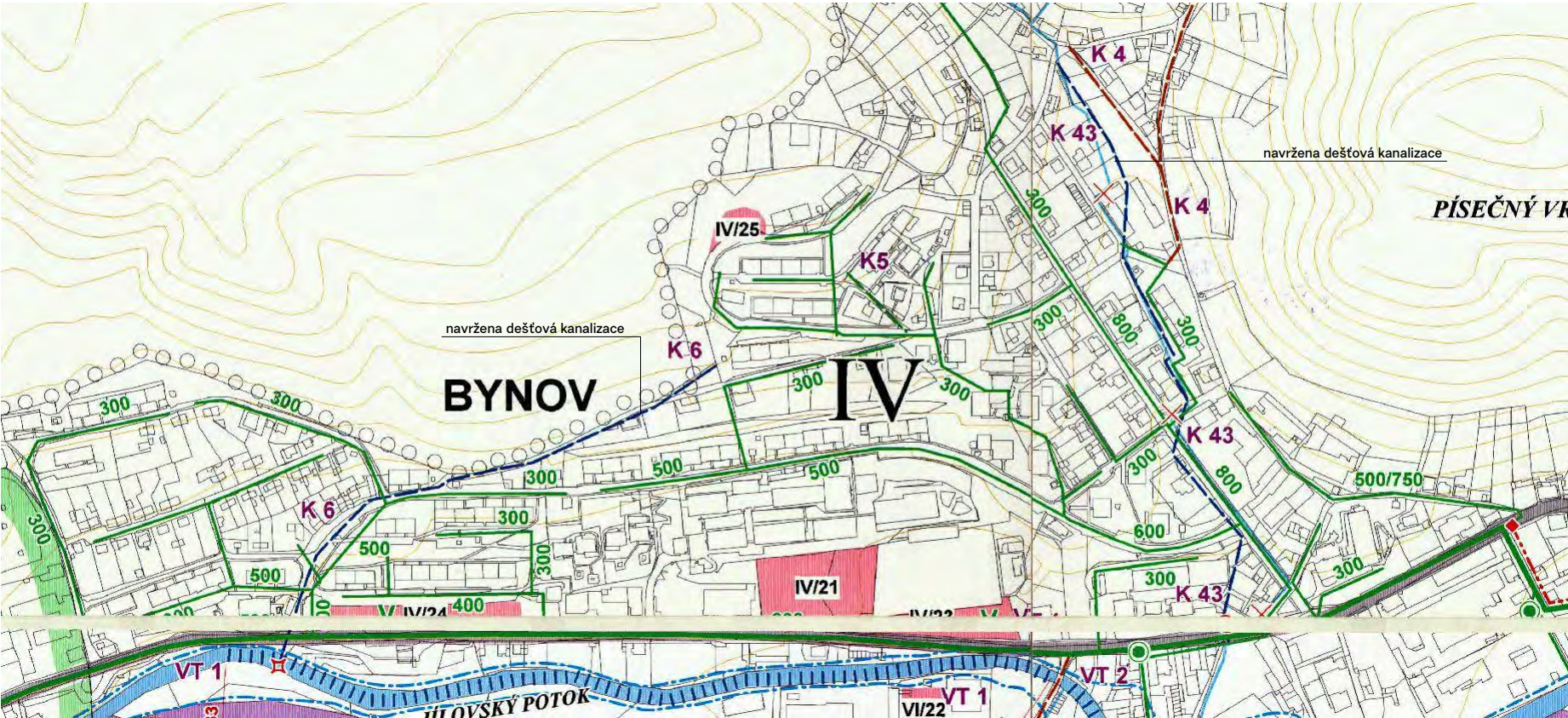
Město Děčín má v současnosti platný aktualizovaný územní plán ze září 2017. Paralelně se zpravovává návrh nového územního plánu.

funkční a prostorová regulace:

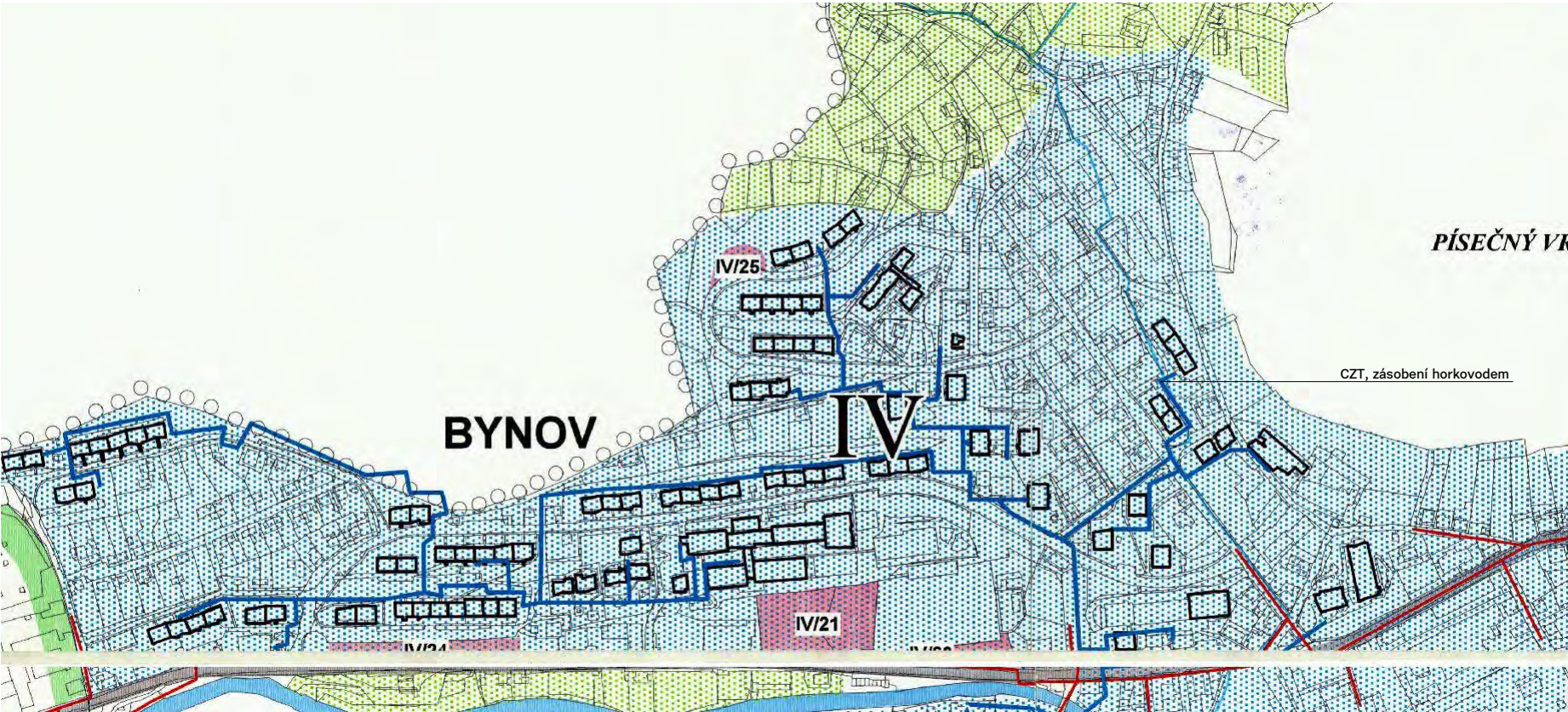
	podlažnost	
SM (3-4)	smíšená městská zóna, intenzita zastavění pozemku:	50%
BM (2+)	bydlení v RD městského typu, intenzita zastavění pozemku:	25%
BV (1,5)	bydlení v RD venkovského typu, rekreační bydlení, intenzita zastavění pozemku:	15%
OV (2-4)	občanská vybavenost monofunkční, intenzita zastavění pozemku:	50-70%
S (1-2)	sportovní plochy a zařízení, intenzita zastavění pozemku:	5(70)%
PV (1-3)	areály průmyslové výroby, intenzita zastavění pozemku:	80%
NV (1-2)	areály ostatní výroby, výrobní služby	
Z (1)	parky, veřejná zeleň, hřbitovy, intenzita zastavění pozemku:	1%
CHÚ	chráněné území přírody, ÚSES, intenzita zastavění pozemku:	0%

Pro funkční uspořádání platí, že "umísťování ploch dopravy v kľidu pro osobní vozidla je přípustné ve všech polyfunkčních i monofunkčních zónách, na plochách občanského vybavení a rekreace, pokud nebudou mít vliv na jejich dominantní funkci."

Pro některé "zelené" plochy např. v horní části území nejsou definovány žádné regulativy. To se týká např. řešení točny busu v ulici Na Vyhliďce.



návrh likvidace
odpadních vod



návrh zásobování teplem
a plynem

Veřejně prospěšné stavby:
A12 - tréninkové hřiště
IV/21 - OV, tréninkové hřiště; 0,73 ha

Veřejně prospěšné stavby - doprava:
IV/22 - (D61) hromadná garáž HG200 u výtopy v Bynově
IV/23 - (D62) parkoviště u hřiště P50 v Bynově na Teplické ul.
IV/24 - (D63) hromadná garáž HG400 v Bynově na Teplické silnici
IV/25 - (D64) obratiště pro BUS v Bynově
I/13 - (D7-B4) - komplexní rekonstrukce a širšíková úprava szávajícího průtahu I/13 v Bynově a Dolním Oldřichově

Veřejně prospěšné stavby - vodní hospodářství:
K4 - splašková kanalizace v ulicích "U Korkárny" a "Pod vrchem" v Bynově
K5 - jednotná kanalizace v "Kyjevské ulici" Bynov
K6 - dešťové odvodnění Lesní cesty Bynov. Jedná se o kombinaci otevřeného příkopu a zatrubněné stoky odvádějící povrchové vody do Jílovského potoka
K43 - není v UP specifikováno

VT1 - úprava Jílovského potoka od km 4,821 po km 5,683 u benzinové pumpy v Bynově
VT2 - úprava Jílovského potoka v úseku od km 4,528 po km 4,281.

P18 - rozšíření STL sítě v severní části Bynova

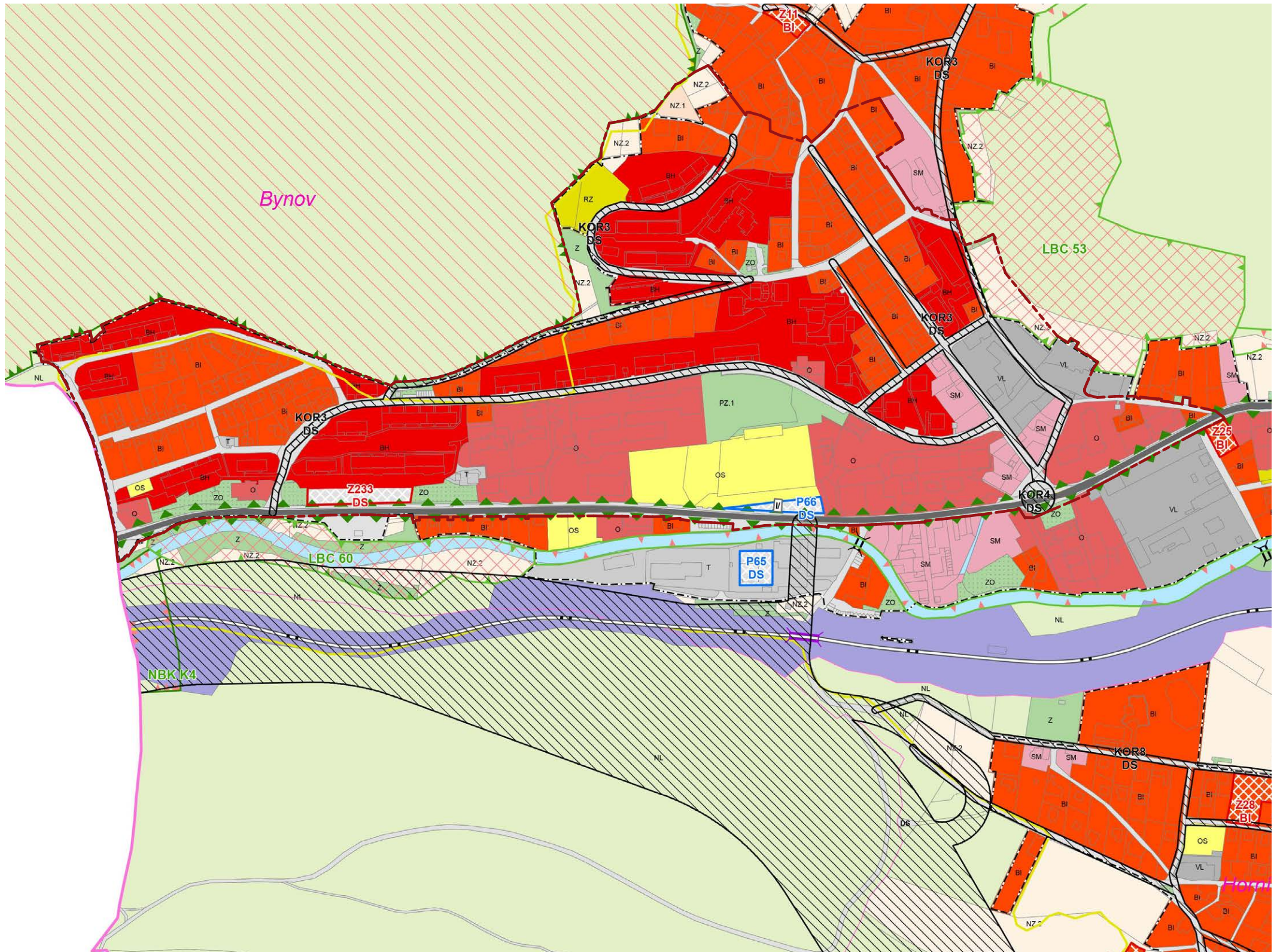
23

Legenda

PLOCHY S ROZDÍLNÝM ZPŮSOBEM VYUŽITÍ	
STAV	ÚZEMNÍ REZERVA
	BH - bydlení hromadné
	BI - bydlení individuální v rodinných domech - městské
	DS - plocha pro silniční dopravu
	DV - plocha pro vodní dopravu
	DX - plocha kombinované dopravy
	DZ - plocha pro drážní dopravu
	NL - plocha lesní
	NZ.1 - plocha zemědělská/orná půda
	NZ.2 - plocha zemědělská/trvalý travní porost
	NZ.3 - plocha zemědělská/sady
	O - plocha občanského vybavení
	OH - plocha pro veřejná pohřebiště a související služby
	OS - plocha pro tělovýchovu a sport
	P - plocha veřejných prostranství
	PZ.1 - park, historická zahrada
	PZ.2 - přírodní lesoparky jako součást zastavěného území
	RZ - plocha individuální rekreace - zahrádkářská osada
	SC - plocha smíšená obytná v centrální zóně
	SM - plocha smíšená obytná městská
	SV - plocha smíšená obytná vesnická
	T - plocha technické infrastruktury
	V - plocha výroby a skladování
	VE - plocha pro výrobu energie
	VL - průmyslová výroba a sklady - lehký průmysl
	VZ - plocha pro zemědělskou a lesnickou výrobu
	W - plocha vodní a vodohospodářská
	Z - plocha zeleně - ostatní zeleň v krajině
	ZN - zeleň nezastavitelných soukromých zahrad
	ZO - zeleň ochranná a izolační, ostatní veřejná zeleň
	ZX - zeleň specifická

KORIDORY DOPRAVNÍ A TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY	
NÁVRH	ÚZEMNÍ REZERVA
	DS - koridor pro silniční dopravu
	DS.n - koridor pro silniční dopravu nemotorovou
	DZ - koridor pro drážní dopravu
	T.e - koridor technické infrastruktury energetické
	T.v - koridor technické infrastruktury vodohospodářské

ÚZEMNÍ SYSTÉM EKOLOGICKÉ STABILITY	
NÁVRH	
	NRBK - nadregionální biokoridor
	RBC - regionální biocentrum
	RBK - regionální biokoridor
	LBC - lokální biocentrum
	LBK - lokální biokoridor



ÚP Děčín - návrh varianta B, Hlavní výkres
zdroj: Atelier T-Plan s.r.o., srpen 2017

Z233 DS - zastavitelná plocha, plocha pro silniční dopravu

- výměra 0,17 ha
- Využití plochy je podmíněno zajištěním minimalizace vlivů na odtokové poměry a vyloučením vlivů na vodní zdroj.

- výměra 0,13 ha
- Minimalizovat vlivy na kvalitu vod; respektovat pravidla ochrany archeologických nálezů.

- výměra 3,52 ha
- Úprava místní komunikace.

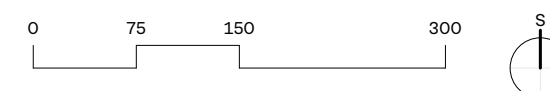
- výměra 0,13 ha
- Přestavba křižovatky.

- Návrh UP umožňuje ve všech plochách v řešeném území umisťovat plochy dopravní infrastruktury.
- Návrh počítá s úpravou křižovatky před Zámečkem. Zřejmě s kruhovým objezdem, ale nepředepisuje jej.
- Návrh počítá s parkovacím domem u Teplické, který se v průzkumech ukázal jako nepotřebný.

- Liší se v poloze přeložky silnice I/13.
- Varianta A je vedena dále od Bynova.
- Varianta B blíže s možností napojení na Teplickou v blízkosti fotbalového hřiště.
- Vyhodnocení variant z hlediska Bynova je v části doprava.



zdroj: Atelier T-Plan s.r.o., srpen 2017



T plocha / koridor technické infrastruktury

Hlavní využití:

- stavby a zařízení technické infrastruktury (liniová a uzlová zařízení pro energetiku, produktovody, hospodaření s odpady, vodní hospodářství vč. zařízení na ochranu území před povodněmi);

Přípustné využití:

- související dopravní infrastruktura;
- související účelové stavby (např. související ubytování správců, obslužného personálu při dodržení hygienických norem aj.);
- doprovodná a izolační zeleň;

Nepřípustné využití:

- veškerá zařízení a činnosti nesouvisející s hlavním a přípustným využitím; zejména pokud by mohla narušovat toto využití;

Podmínky prostorového uspořádání:

- nové stavby i změny stávajících staveb musí v maximální možné míře respektovat krajinářské, urbanistické i architektonické hodnoty dotčeného prostoru.
- výška nových staveb i změn stávajících staveb bude maximálně 15 m nad okolní rostlý terén (nevztahuje na technologická zařízení jako jsou např. nadchody, opěrné zdi, stožáry, vzduchotechnika apod.), u zástavby situované na svahu se výška staveb počítá od nejnižší úrovně terénu;
- podíl zastavěných ploch bude v rozmezí mezi 20% až 80% využitě plochy, při dodržení platných stavebních a hygienických norem – odstupy staveb, oslunění, hlukové limity aj.;
- nároky na parkování automobilů vyvolané novou zástavbou nebo změnou stávající zástavby budou vyřešeny v rámci plochy;

P - plocha veřejných prostranství

Hlavní využití:

- náměstí a návsi, promenády, ulice a nábřeží které mají významnou veřejnou prostorotvornou a společenskou funkci;

Přípustné využití:

- související parkově upravená zeleň, drobné vodní plochy, mobiliář;
- související dopravní a technická infrastruktura;
- občanské vybavení slučitelné s hlavním využitím;
- související sportovní zařízení a relaxační plochy;

Nepřípustné využití:

- veškeré stavby a činnosti nesouvisející s hlavním a přípustným využitím;
- jakékoliv stavby a činnosti, jejichž negativní účinky by mohly narušovat společenský význam ploch veřejných prostranství;

Podmínky prostorového uspořádání:

- nová veřejná prostranství, úpravy stávajících veřejných prostranství a přípustné vybavení či zařízení, musí respektovat a posilovat urbanistické i architektonické hodnoty daného místa; popř. vytvářet vhodný rámec objektům občanského vybavení.
- Použití musí být vhodné druhy a typy mobiliáře (informační systém, lavičky, přístřešky, předzahrádky apod.).
- výška nových staveb i změn stávajících staveb bude maximálně 10 m nad okolní rostlý terén. U zástavby situované na svahu se výška staveb počítá od nejnižší úrovně terénu;
- podíl zastavěných ploch nepřesáhne 10% využitě plochy;
- nároky na parkování automobilů vyvolané novou zástavbou nebo změnou stávající zástavby budou vyřešeny v rámci plochy;

NZ.1 plocha zemědělská / orná půda

Hlavní využití:

- zemědělský půdní fond – orná půda;

Přípustné využití:

- nezbytně nutná dopravní a technická infrastruktura;
- stavby, zařízení a činnosti pro zemědělství související s obhospodařováním půdy
- stavby, zařízení a činnosti protipovodňového nebo protierozního charakteru (hráze, příkopy, průlehy, revitalizace vodních toků, apod.);
- cesty pro pěší a cyklisty, hipostezky, stavby a zařízení pro turistiku (altány, odpočinková a informační místa apod.), drobná sakrální architektura (boží muka, kapličky apod.);
- rozptýlená nelesní zeleň, meze, remízy; fragmenty plužin apod.;
- drobné vodní plochy a toky;
- ÚSES;
- oplocení související se zemědělskou činností;
- historické objekty obrany státu

Nepřípustné využití:

- veškeré stavby, zařízení a činnosti nesouvisející s hlavním a přípustným využitím;

Podmínky prostorového uspořádání:

- nové stavby i změny stávajících staveb musí brát ohled a nepoškozovat zejména krajinářské hodnoty daného místa.
- maximální výška nových staveb i změn stávajících staveb je stanovena na 10 m nad okolní rostlý terén,

NZ.2 plocha zemědělská / trvalý travní porost

Hlavní využití:

- zemědělský půdní fond – trvalé travní porosty;

Přípustné využití:

- nezbytně nutná dopravní a technická infrastruktura;
- stavby, zařízení a činnosti pro zemědělství související s obhospodařováním půdy
- stavby, zařízení a činnosti protipovodňového nebo protierozního charakteru (hráze, příkopy, průlehy, revitalizace vodních toků, apod.);
- cesty pro pěší a cyklisty, hipostezky, stavby a zařízení pro turistiku (altány, odpočinková a informační místa), drobná sakrální architektura (boží muka, kapličky apod.);
- rozptýlená nelesní zeleň, meze, remízy, fragmenty plužin;
- drobné vodní plochy a toky;
- oplocení související se zemědělskou činností;
- ÚSES;
- historické objekty obrany státu

Nepřípustné využití:

- veškeré stavby, zařízení a činnosti nesouvisející s hlavním a přípustným využitím;

Podmínky prostorového uspořádání:

- nové stavby i změny stávajících staveb musí brát ohled a nepoškozovat zejména krajinářské hodnoty daného místa;
- maximální výška nových staveb i změn stávajících staveb je stanovena na 10 m nad okolní rostlý terén, u zástavby situované na svahu se výška staveb počítá od nejnižší úrovně terénu;

SM plocha smíšená obytná městská

Přípustné využití:

- bydlení hromadné, polyfunkční a individuální v rodinných domech ;
 - stavby a zařízení veřejného i komerčního občanského vybavení a služeb (zejm. obchodní prodej a služby, administrativa a veřejná správa, ubytování, veřejné stravování, vzdělávání a výchova, věda a výzkum, zdravotnictví a sociální péče, kultura, církevní stavby, sport a tělovýchova, stavby a zařízení pro ochranu obyvatelstva);
 - nerušící zařízení výroby a služeb;
 - dopravní a technická infrastruktura (vč. odstavných stání, garáží, čerpacích stanic apod.);
 - veřejná prostranství, zeleň, drobné vodní plochy;
 - související drobná sportovní zařízení a relaxační plochy související s hlavním využitím;
- Nepřípustné využití:
- veškeré stavby a činnosti nesouvisející s hlavním a přípustným využitím;
 - jakékoliv stavby a činnosti, jejichž negativní účinky by mohly narušovat funkce bydlení i společenský význam smíšené obytné zóny města;
 - forma bydlení a ubytování, která by mohla způsobovat přehuštní využití území a mohla by tak vést ke zhoršení podmínek a možností dopravní obsluhy, překročení kapacity parkování, zařízení pro hospodaření s odpady apod.;

Podmínky prostorového uspořádání:

- nové stavby i změny stávajících staveb musí zohledňovat měřítko a charakter okolní zástavby a respektovat a posilovat urbanistické i architektonické hodnoty daného místa;
- výška nových staveb i změn stávajících staveb bude maximálně 15 m nad okolní rostlý terén (nevztahuje na technologická zařízení jako jsou např. stožáry, vzduchotechnika apod.), u zástavby situované na svahu se výška staveb počítá od nejnižší úrovně terénu;
- výška nových staveb i změn stávajících staveb bude maximálně 15 m nad okolní rostlý terén (nevztahuje na technologická zařízení jako jsou např. stožáry, vzduchotechnika apod.), u bytových domů bude výška minimálně 3 nadzemní obytná podlaží a maximálně 5 obytných nadzemních podlaží; u rodinných domů bude výška maximálně 2 nadzemní podlaží s podkrovím zastřešeným šikmou střechou; U zástavby situované na svahu se výška staveb počítá od nejnižší úrovně terénu; při nové výstavbě, nebo při změně stávajících staveb rodinných domů a bytových domů budou přiměřeně možnostem území dodrženy podmínky prostorového uspořádání stanovené pro plochy BI a BH – zejm. podíly zastavěných ploch, podíly zahradní zeleně (tj. nezastavěných a nezpevněných ploch na rostlém terénu);
- nároky na parkování automobilů vyvolané novou zástavbou nebo změnou stávající zástavby budou přiměřeně možnostem území vyřešeny v rámci plochy;

VI. průmyslová výroba a sklady – lehký průmysl

(nerušící výroba a sklady)

Hlavní využití:

- nerušící výroba a skladování, nerušící zemědělská a smíšená výroba a sklady;

Přípustné využití:

- technické služby, drobná a řemeslná výroba, servis a prodej, manipulační plochy apod.;
- související technická a dopravní infrastruktura;
- administrativa a správa, obslužné zázemí a občanská vybavenost, nejsou-li ve střetu s hlavním využitím plochy;
- stavby pro trvalé nebo dočasné bydlení majitelů, správců a personálu, při dodržení hygienických předpisů;
- doprovodná, izolační a vnitroareálová zeleň a prostranství;

Nepřípustné využití:

- veškerá zařízení a činnosti nesouvisející s hlavním a přípustným využitím;
- veškerá zařízení a činnosti, jejichž případné negativní vlivy na životní prostředí by přesahovaly hranice předmětné plochy a narušovaly využití okolních ploch;
- stavby a činnosti jejichž negativní účinky překračují nad přípustnou míru limity uvedené v příslušných předpisech;

Podmínky prostorového uspořádání:

- výška a objem nových staveb i změn stávajících staveb musí brát ohled na měřítko a charakter okolní zástavby, nesmí narušovat urbanistické i architektonické hodnoty daného místa a jeho širších vztahů.
- maximální výška nových staveb i změn stávajících staveb je stanovena na 15 m (tj. popř. max. 5 obytných nadzemních podlaží) nad okolní rostlý terén (nevztahuje na technologická zařízení jako jsou např. stožáry, vzduchotechnika apod.), u zástavby situované na svahu se výška staveb počítá od nejnižší úrovně terénu;
- u přestavbových ploch se za postačující pokládá podíl zeleně na rostlém terénu 15% z využitě plochy, je-li však podíl zeleně výchozího stavu plochy před přestavbou nižší, nebude navýšení tohoto podílu vyžadováno;
- u zastavitelných ploch pro výrobu a skladování – lehký průmysl bude podíl zeleně na rostlém terénu minimálně 20% z využitě plochy.
- nároky na parkování automobilů vyvolané novou zástavbou nebo změnou stávající zástavby budou vyřešeny v rámci plochy;

DS - plocha / koridor pro silniční dopravu

Hlavní využití:

- dopravní stavby a zařízení (silnice I., II. a III. třídy, vybrané místní a účelové komunikace atd.) včetně náspů, zářezů, podchodů, nadchodů opěrných zdí, mostů, galerií, apod.;

Přípustné využití:

- související plochy a koridory pro nemotorovou dopravu (pěší a cyklistickou);
- plochy a koridory pro objekty a zařízení nutná k zajištění provozu silniční dopravy, např. terminály hromadné dopravy, autobusová nádraží a zastávky;
- související administrativa a občanská vybavenost, služby pro motoristy,
- odstavné a parkovací plochy, hromadné a řadové garáže;
- areály údržby pozemních komunikací;
- skladová, manipulační a výrobní zařízení;
- čerpací stanice pohonných hmot, myčky aut;
- doprovodná a izolační zeleň;
- související technická infrastruktura;
- zařízení na ochranu proti hluku a exhalacím

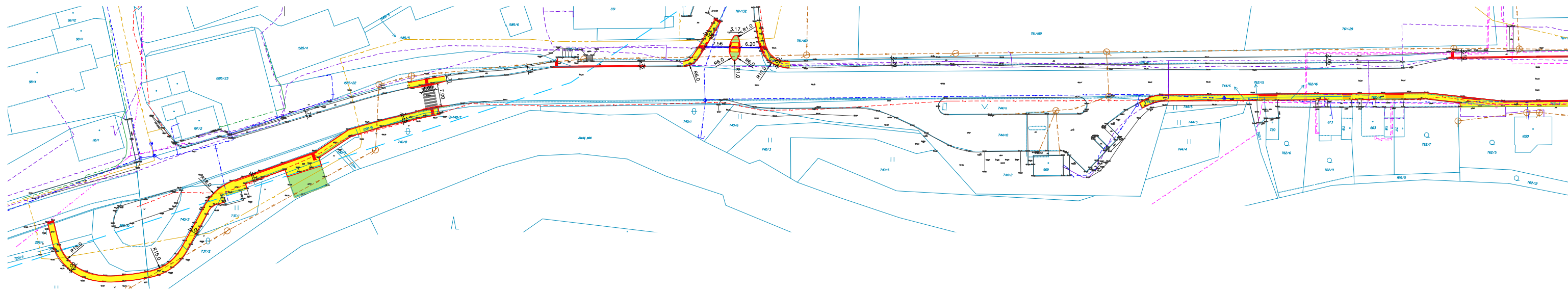
Nepřípustné využití:

- veškeré stavby a činnosti nesouvisející s hlavním a přípustným využitím, zejména pokud by mohla narušovat toto využití;

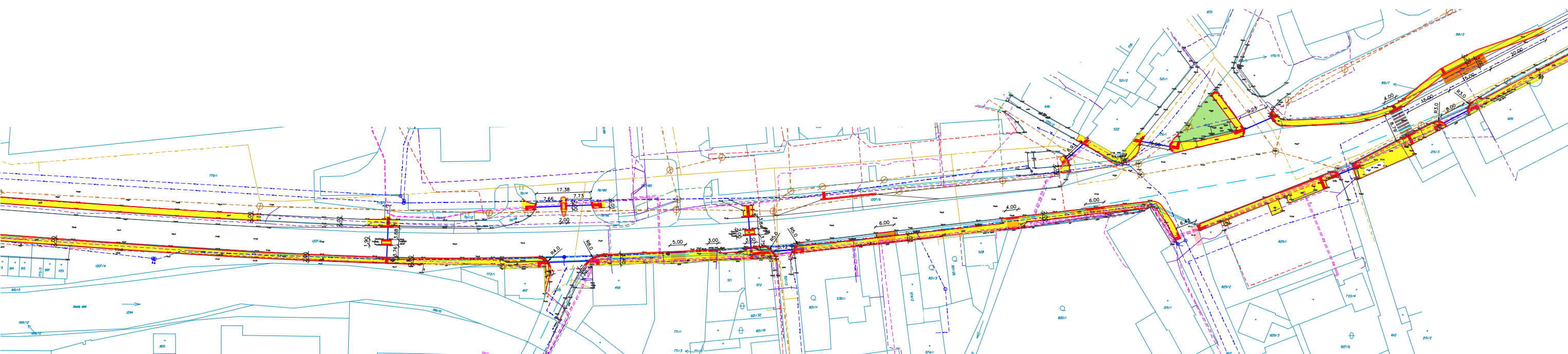
Podmínky prostorového uspořádání:

- výška nových staveb i změn stávajících staveb bude maximálně 15 m nad okolní rostlý terén (nevztahuje na technologická zařízení jako jsou např. nadchody, opěrné zdi, stožáry, vzduchotechnika apod.),
- u zástavby situované na svahu se výška staveb počítá od nejnižší úrovně terénu;
- podíl zastavěných ploch bude v rozmezí mezi 20% až 80% využitě plochy, při dodržení platných stavebních a hygienických limitů – odstupy staveb, oslunění, hlukové limity aj.;
- nároky na parkování automobilů vyvolané novou zástavbou nebo změnou stávající zástavby budou vyřešeny v rámci plochy;

<p>OS plocha pro tělovýchovu a sport Hlavní využití:</p> <ul style="list-style-type: none"> - plochy a zařízení pro sport a rekreaci; <p>Přípustné využití:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>navazující zařízení zabezpečující provoz a potřeby území;</u> - <u>zařízení doplňující hlavní využití (maloobchod, veřejné stravování, ubytování apod.);</u> - <u>související administrativa, trvalé nebo přechodné bydlení zejm. majitelů, správců, obslužného personálu;</u> - <u>související dopravní a technická infrastruktura, vč. parkování a garážování vozidel;</u> - <u>související veřejná prostranství, zeleň;</u> <p>Nepřípustné využití:</p> <ul style="list-style-type: none"> - stavby a činnosti nesouvisející s hlavním a přípustným využitím - jakékoliv stavby a činnosti, jejichž negativní účinky by mohly narušovat rekreační a sportovní funkce; <p>Podmínky prostorového uspořádání:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nové stavby i změny stávajících staveb musí zohledňovat měřítko a charakter okolní zástavby, respektovat a posilovat urbanistické i architektonické hodnoty daného místa. - výška nových staveb i změn stávajících staveb bude maximálně 15 m nad okolní rostlý terén (nevztahuje na technologická zařízení jako jsou např. stožáry, vzduchotechnika apod.), popřípadě 5 nadzemních obytných podlaží. U zástavby situované na svahu se výška staveb počítá od nejnižší úrovně terénu; - podíl zastavěných ploch bude v rozmezí mezi 20% až 80% využitě plochy, při dodržení platných stavebních a hygienických limitů – odstupy staveb, oslunění, hlukové limity aj.; - nároky na parkování automobilů vyvolané novou zástavbou nebo změnou stávající zástavby budou vyřešeny v rámci plochy; 	<p>O plocha občanského vybavení Hlavní využití:</p> <ul style="list-style-type: none"> - stavby a zařízení veškerého občanského vybavení - pro obchodní prodej, ubytování, stravování, služby a administrativu, pro vzdělávání a výchovu, vědu a výzkum, zdravotní služby, sociální služby, kulturu, církevní účely, veřejnou správu a pro ochranu obyvatelstva; <p>Přípustné využití:</p> <ul style="list-style-type: none"> - související dopravní a technická infrastruktura; - související administrativa, trvalé nebo přechodné bydlení zejm. správců, majitelů, obslužného personálu; - <u>související plochy a zařízení pro sport a rekreaci;</u> - <u>související veřejná prostranství a zeleň;</u> <p>Nepřípustné využití:</p> <ul style="list-style-type: none"> - stavby a činnosti nesouvisející s hlavním a přípustným využitím; - jakékoliv stavby a činnosti, jejichž negativní účinky by mohly narušovat funkce občanského vybavení; <p>Podmínky prostorového uspořádání:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nové stavby i změny stávajících staveb musí zohledňovat měřítko a charakter okolní zástavby a respektovat a posilovat urbanistické i architektonické hodnoty daného místa. - výška nových staveb i změn stávajících staveb bude maximálně 15 m nad okolní rostlý terén (nevztahuje na technologická zařízení jako jsou např. stožáry, vzduchotechnika apod.), popř. bude výška maximálně 5 obytných nadzemních podlaží; U zástavby situované na svahu se výška staveb počítá od nejnižší úrovně terénu; - podíl zastavěných ploch bude v rozmezí mezi 20% až 80% využitě plochy, při dodržení platných stavebních a hygienických limitů – odstupy staveb, oslunění, hlukové limity aj.; - nároky na parkování automobilů vyvolané novou zástavbou nebo změnou stávající zástavby budou vyřešeny v rámci plochy; 	<p>BH bydlení hromadné Hlavní využití:</p> <ul style="list-style-type: none"> - bydlení v bytových domech; <p>Přípustné využití:</p> <ul style="list-style-type: none"> - bytové domy včetně doplňkových staveb; - zahrady okrasné a užitkové; - související stavby a zařízení občanské vybavenosti a služeb, nesnižující kvalitu prostředí a pohodu bydlení; - <u>veřejná prostranství, zeleň, drobné vodní plochy;</u> - <u>sportovní zařízení a relaxační plochy lokálního významu nerušící obytnou funkci;</u> - související dopravní a technická infrastruktura; <p>Nepřípustné využití:</p> <ul style="list-style-type: none"> - stavby a činnosti nesouvisející s hlavním a přípustným využitím - jakékoliv stavby a činnosti, jejichž negativní účinky by mohly narušovat funkce hromadného bydlení; - forma bydlení a ubytování, která by mohla způsobovat přehustění využití území a mohla by tak vést ke zhoršení podmínek a možností dopravní obsluhy, překročení kapacity parkování, zařízení na hospodaření s odpady apod.; <p>Podmínky prostorového uspořádání:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nové stavby i změny stávajících staveb musí zohledňovat měřítko a charakter okolní zástavby a respektovat urbanistické i architektonické hodnoty daného místa; - výška nových staveb i změn stávajících staveb se bude pohybovat, dle specifických podmínek území, v rozmezí minimálně 3 obytných nadzemní podlaží a maximálně 5 obytných nadzemních podlaží; - při nové výstavbě, nebo při změně stávajících staveb bydlení v bytových domech bude dodržen podíl zastavěných ploch maximálně 30% a zachován minimální podíl ploch 40% zahradní zeleně (tj. nezastavěných a nezepevněných ploch na rostlém terénu); - nároky na parkování automobilů vyvolané novou zástavbou nebo změnou stávající zástavby budou vyřešeny v rámci předmětného pozemku; 	<p>BI bydlení individuální v rodinných domech – městské Hlavní využití:</p> <ul style="list-style-type: none"> - bydlení v rodinných domech; <p>Přípustné využití:</p> <ul style="list-style-type: none"> - doplňkové stavby k rodinným domům - okrasné a užitkové zahrady, - oplocení; - související dopravní a technická infrastruktura; - občanské vybavení lokálního významu, nesnižující kvalitu prostředí a pohodu bydlení; - <u>sportovní zařízení a relaxační plochy lokálního významu;</u> - <u>nerušící obytnou funkci;</u> - <u>veřejná prostranství, zeleň, drobné vodní plochy;</u> - nerušící služby a zařízení malého podnikání; <p>Nepřípustné využití:</p> <ul style="list-style-type: none"> - stavby a činnosti nesouvisející s hlavním a přípustným využitím - jakékoliv stavby a činnosti, jejichž negativní účinky by mohly narušovat funkce rodinného bydlení; - forma bydlení a ubytování, která by mohla způsobovat přehustění využití území a mohla by tak vést ke zhoršení podmínek pro bydlení, mj. překročením kapacitních limitů veřejné infrastruktury, např. kapacit dopravní obsluhy a parkování, občanské vybavenosti apod.; <p>Podmínky prostorového uspořádání:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nové stavby i změny stávajících staveb musí zohledňovat měřítko a charakter okolní zástavby a respektovat urbanistické i architektonické hodnoty daného místa; - výška nových staveb i změn stávajících staveb bude maximálně 2 nadzemní podlaží s podkrovím zastřešeným šikmou střechou; - při nové výstavbě, nebo při změně stávajících staveb rodinných domů musí být dodržen podíl zastavěných ploch maximálně 30% a zachován minimální podíl ploch 50% zahradní zeleně (tj. nezastavěných a nezepevněných ploch na rostlém terénu); - nároky na parkování automobilů vyvolané novou zástavbou nebo změnou stávající zástavby budou vyřešeny v rámci předmětného pozemku;
<p>PZ.1 park, historická zahrada Hlavní využití:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>plochy veřejné zeleně (parky) a ostatní veřejně přístupné pozemky a plochy zeleně parkově upravené, sloužící k rekreaci, odpočinku a společenské komunikaci;</u> <p>Přípustné využití:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>pozemky související ale nerušící dopravní a technické infrastruktury;</u> - <u>stavby pro turistiku, odpočinek, výchovu a vzdělání apod.;</u> - <u>související sportovní zařízení a relaxační plochy;</u> - <u>související drobné vodní plochy a toky;</u> <p>Nepřípustné využití:</p> <ul style="list-style-type: none"> - veškeré stavby a činnosti nesouvisející s hlavním a přípustným využitím; - jakékoliv stavby a činnosti, jejichž negativní účinky by mohly narušovat společenský a rekreační význam parkových ploch; <p>Podmínky prostorového uspořádání:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nové úpravy musí respektovat a posilovat urbanistické i architektonické hodnoty daného místa; popř. vytvářet vhodný rámec objektům občanského vybavení, stavbám pro turistiku, odpočinek, výchovu a vzdělání apod. Použity musí být vhodné druhy a typy mobiliáře (informační 	<p>systém, lavičky, přístřešky, předzahrádky apod.).</p> <ul style="list-style-type: none"> - výška nových staveb i změn stávajících staveb bude maximálně 10 m nad okolní rostlý terén. U zástavby situované na svahu se výška staveb počítá od nejnižší úrovně terénu; - podíl zastavěných ploch nepřesáhne 10% využitě plochy; - nároky na parkování automobilů vyvolané novou zástavbou nebo změnou stávající zástavby budou vyřešeny v rámci plochy; <p>Z - plocha zeleně - ostatní zeleň v krajině Hlavní využití:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ostatní krajinná zeleň (meze, remízy, fragmenty historických plujin, zeleň doprovodná podél vodotečí nebo liniových tras technické a dopravní infrastruktury, apod.); <p>Přípustné využití:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>nezbytně nutná dopravní a technická infrastruktura;</u> - <u>cesty pro pěší a cyklisty, hipostezky, stavby a zařízení pro turistiku</u> (altány, odpočinková a informační místa apod.), drobná sakrální architektura (boží muka, kapličky apod.); - drobné vodní plochy a toky; - ÚSES; - oplocení související se zemědělskou činností; - historické objekty obrany státu; 	<p>Nepřípustné využití:</p> <ul style="list-style-type: none"> - veškeré stavby a činnosti nesouvisející s hlavním a přípustným využitím; <p>ZO - zeleň ochranná a izolační, ostatní veřejná zeleň Hlavní využití:</p> <ul style="list-style-type: none"> - plochy veřejné zeleně s převažující funkcí ochrannou a izolační, s možným doplňkovým hospodářským využitím; - <u>ostatní sídelní zeleň</u> – plochy vegetačního porostu; <p>Přípustné využití:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>nezbytně nutná dopravní a technická infrastruktura;</u> - zařízení sloužící údržbě a eventuálně i hospodářskému využití těchto ploch; - <u>cesty pro pěší a cyklisty, hipostezky, stavby a zařízení pro turistiku</u> (altány, odpočinková a informační místa apod.), drobná sakrální architektura (boží muka, kapličky apod.); - drobné vodní plochy a toky; - ÚSES. - historické objekty obrany státu (např. bunkry) <p>Nepřípustné využití:</p> <ul style="list-style-type: none"> - veškerá zařízení a činnosti nesouvisející s hlavním a přípustným využitím. 	<p>RZ - plocha individuální rekreace – zahrádkářská osada Hlavní využití:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zahrádkářské osady, zahrady a zahrádkářské chaty; - související dopravní a technická infrastruktura; - rekreační objekty; - související veřejná prostranství, zeleň, drobné vodní plochy; <p>Nepřípustné využití:</p> <ul style="list-style-type: none"> - stavby a činnosti nesouvisející s hlavním a přípustným využitím; - jakékoliv stavby a činnosti, jejichž negativní účinky by mohly narušovat rekreační funkce; <p>Podmínky prostorového uspořádání:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nové stavby i změny stávajících staveb musí zohledňovat měřítko a charakter okolní zástavby a respektovat urbanistické i architektonické hodnoty daného místa; - výška nových staveb i změn stávajících staveb bude 1 nadzemní podlaží, s podkrovím zastřešeným šikmou střechou; - při nové výstavbě, nebo při změně stávajících staveb je stanovena maximální zastavěná plocha zahrádkářské chaty 30 m² a minimální 60 % podíl pozemku zahradní zeleně, tj. nezastavěných a nezepevněných ploch na rostlém terénu.



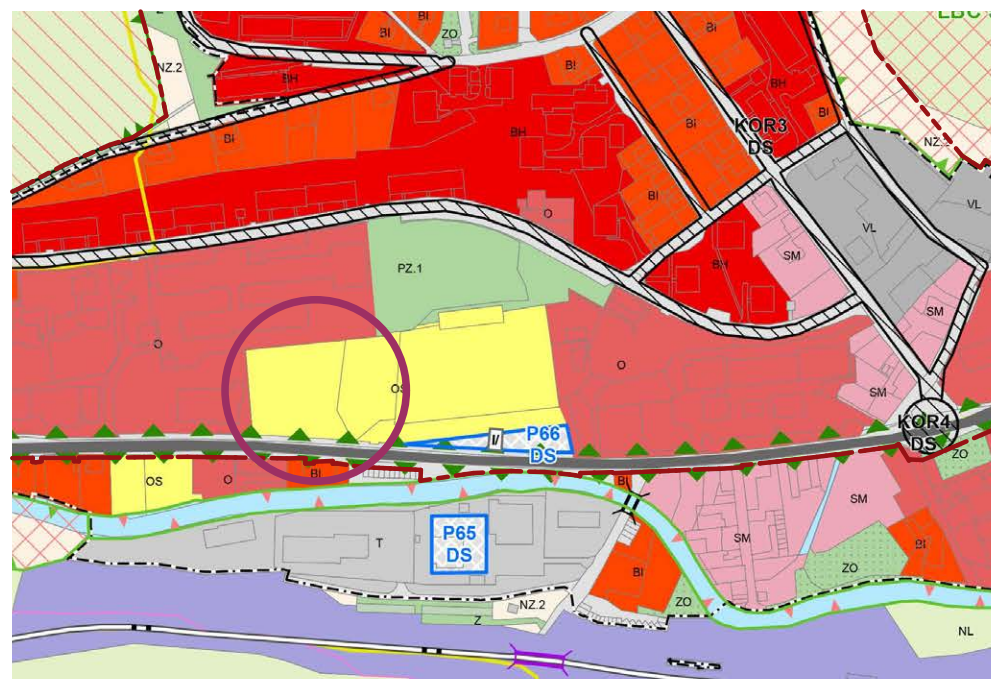
Záměry v území



projekt rekonstrukce chodníků Teplická ve stupni DSP + DPS, NE2D Projekt 2018/01



interier referenční sportovní haly v České Lípěs herní plochou 20*40 m, zdroj: město Děčín



pozemek, kde město plánuje sportovní halu na podkladu návrhu UP

Kromě jinde zmíněných a touto studií revidovaných záměrů částečné rekonstrukce veřejných prostranství v Bynově a zavedení autobusu do ulice Na Vyhliďce jsou v území další dva významné veřejné záměry na ulici Teplické.

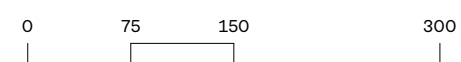
Nyní projektovaná rekonstrukce chodníků na Teplické, která konzervuje současný stav, což považujeme za problematické především u Zámečku a u autobusové točny, kde považujeme za podstatné výraznější změny včetně nových přechodů a polohy autobusové zastávky v souvislosti s novou linkou do ulice Na Vyhliďce.

Další záměr je na výstavbu sportovní haly na míčové sporty s herní plochou 20*40 m a kapacitou cca 500 diváků. Tuto stavbu vidíme jako příležitost k změně periferního charakteru Teplické. Proto by hala a její průčelí měly mít relativně přímý vztah k Teplické a parkování by nemělo být dominantou řešení. Hala by zároveň měla umožnit průchod na sever k ulici Na Pěšině.



Legenda

- řešené území
- budovy
- oplocené pozemky



prostupnost území mezi oplocenými pozemky

1.4

VEŘEJNÁ PŘÍSTUPNOST A VLASTNICTVÍ

(1) většina veřejných prostranství je v majetku města (tzn. všechny cesty, silnice, otevřená prostranství kolem panelových domů, atd.) a to včetně silnice I. třídy.

Město dále vlastní tyto nemovitosti a areály: základní škola a mateřské školy v ulici Na Pěšině (2) a Rudolfově ulici (3), budova (parcelní číslo 922 – kú Bynov), ve které sídlí městská knihovna a lékárna (4).

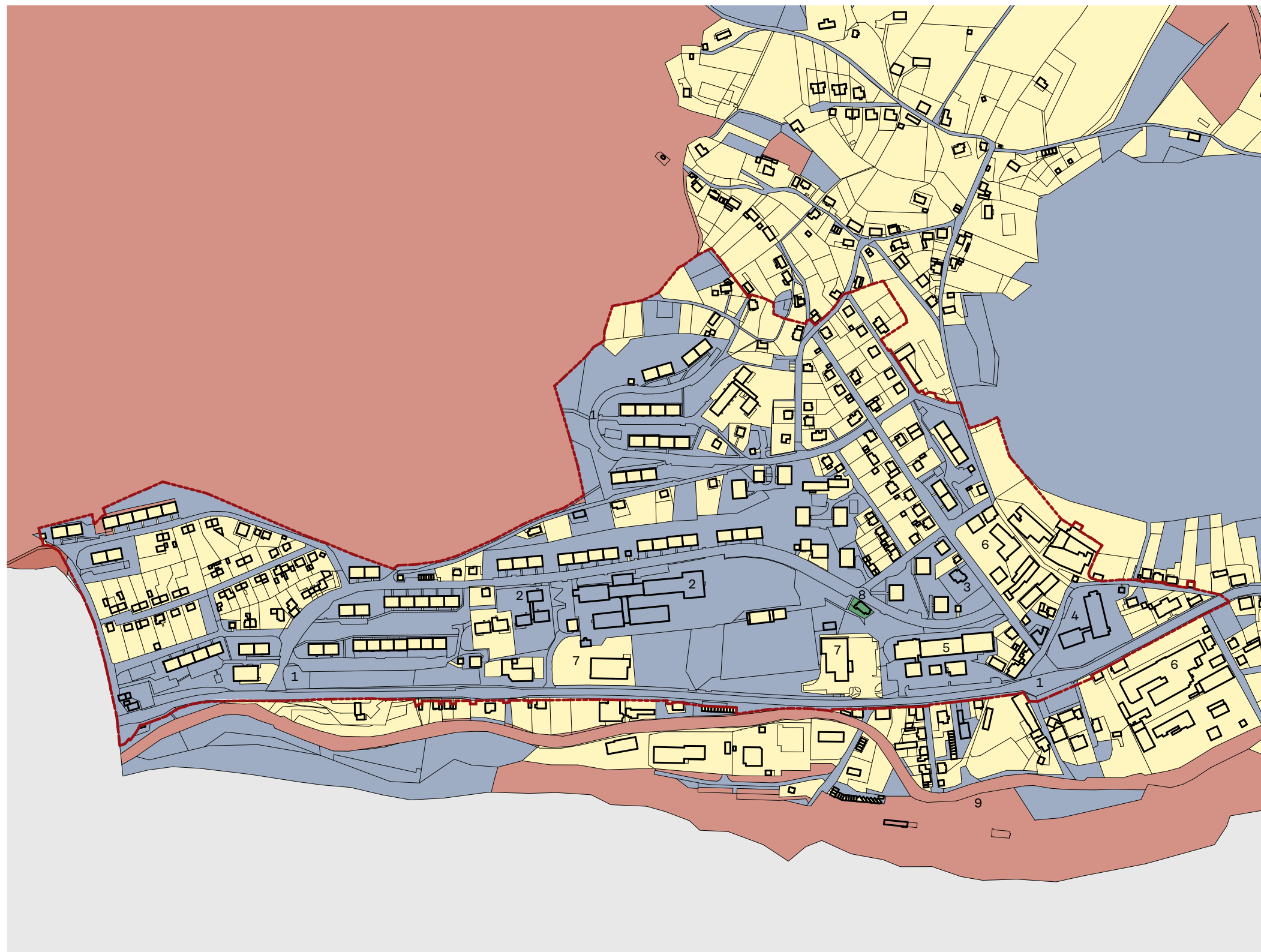
(5) majetkoprávní poměry bývalého obchodního centra Dukla jsou problematické. Budovy jsou v majetku přibližně 15 subjektů. Veřejný prostor, který budovy ohraničují, malé náměstíčko se sochou, do kterého se otvírají arkády bývalé nákupní pasáže, je ve vlastnictví města. Poloveřejná prostranství – rampy, schodiště, mosty, ochozy jsou tak nesnadno udržovatelná.

(6) areály obou továren jsou v soukromém vlastnictví, jak továrna na zdrhovadla - Wico, tak Bynovský areál vlastněný firmou Sanybet.

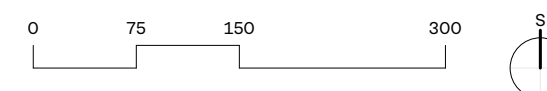
(7) parkovací plochy u OC Tesco a OC Penny market jsou také v soukromém vlastnictví.

(8) kostel a jeho předprostor jsou ve vlastnictví Římskokatolické farnosti Bělá u Děčína.

(9) Jílovský potok a jeho břehy vlastní stát. Právo hospodařit s majetkem státu má státní podnik Povodí Ohře.



majetková mapa, zdroj: čuzk 2018



Legenda

- řešené území
- Česká republika
- Statutární město Děčín
- Římskokatolická farnost Bělá u Děčína
- fyzické a právnické osoby
- území mimo Bynov - Děčín

1.5

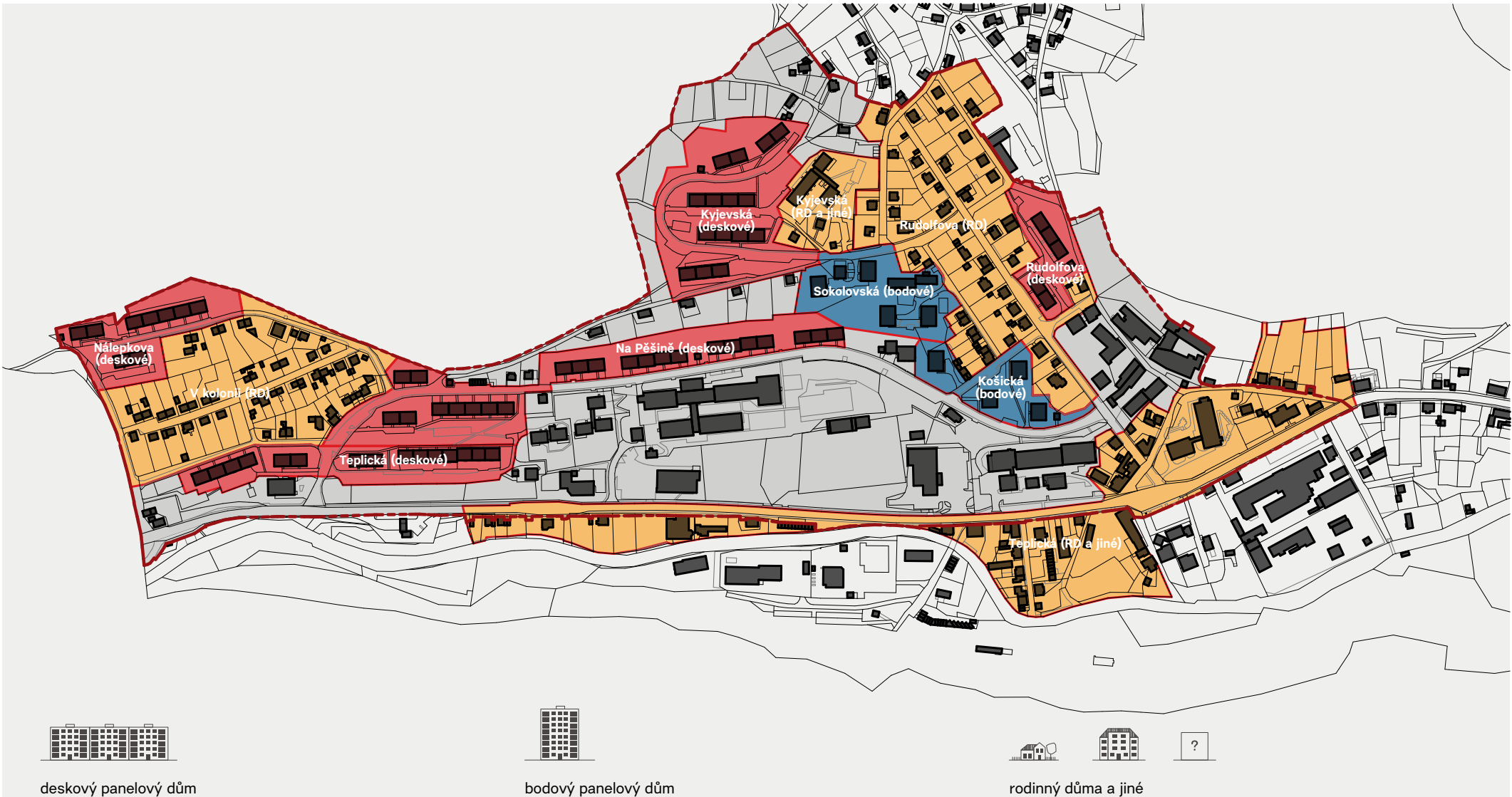
DOTAZNÍK

V lednu 2018 byl realizován kvantitativní výzkum pomocí online dotazníku (CAWI N=262) a tištěného dotazník (PAPI – N=15). Data byla sbírána online a prostřednictvím distribuce dotazníků k dispozici na veřejných místech s následným sběrem na sběrných místech. Výzkum proběhl mezi obyvateli čtvrti Děčín-Bynov 15+ a další zájemci. Ve výběrovém souboru bylo celkem vyhodnoceno 277 dotazníků. Z toho bylo dle otázky 1 (Q1) více než 90% vyplněno od rezidentů. Počty jednotlivých typů uživatelů jsou pak tyto:

- 250 rezidentů/tek,
- 1 podnikatel/ka,
- 12 pracujících/studujících,
- 9 častých návštěvníků/nic,
- 8 návštěvníku/nic, kteří zavítají jen jednou za čas.

Dotazník zjišťoval postoje uživatelů území jak k současnému stavu, tak k možným změnám v území. Některé otázky byly také vyhodnocovány v členění území na menší lokality dle stejného typu zástavby (rodinné domy, deskové panelové domy, bodové panelové domy, ...). Těchto lokalit se v území nachází jedenáct a jejich členění je na sousední mapce. Na následujících stranách je představeno shrnutí závěrečné zprávy výzkumu.

Realizátorem výzkumu byl Mgr. Pavel Černý, pavel.cerny@sociores.cz, www.sociores.cz.



Legenda

- řešené území
- lokality deskových panelových domů
- lokality bodových panelových domů
- lokality rodinných a jiných domů
- oblasti neobydlené, nebo bez dat

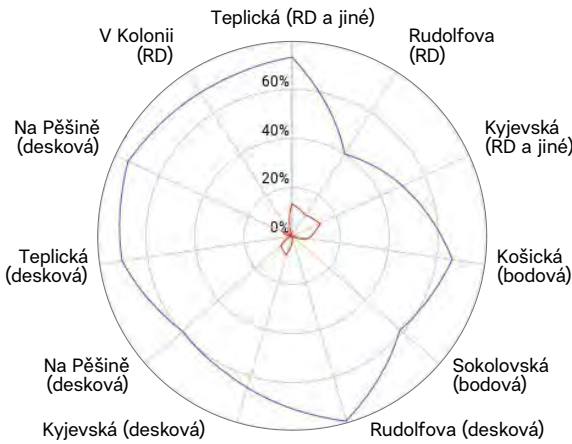
Otázka 2 (Q2) se tázala jaká opatření by dle názoru uživatelů území mohla zlepšit bydlení v Bynově. V následující sérii grafů je patrné, jaký je názor na jednotlivá opatření v jednotlivých lokalitách. Následuje pak tabulka na dalším listě, kde jsou opatření seříděná dle hodnocení “určitě zlepšilo” od nejvíce preferovaného po nejméně pro celý Bynov.

Grafy s členěním pro lokality lze číst tak, že čím je “poloměr” modré křivky větší, tím je náhled na opatření pozitivnější, čím je “poloměr” červené křivky větší tím je náhled na opatření negativnější. Pokud se modrá a červená křivka na ose potkávají, znamená to, že stejné množství uživatelů má na věc pozitivní i negativní názor. Pokud má křivka přibližně tvar kruhu, znamená to, že ve všech lokalitách v území je na věc podobný názor. Pokud má tvar více hvězdicovitý, nebo jinak nepravidelný, znamená to, že opatření je v různých lokalitách vnímáno různě.

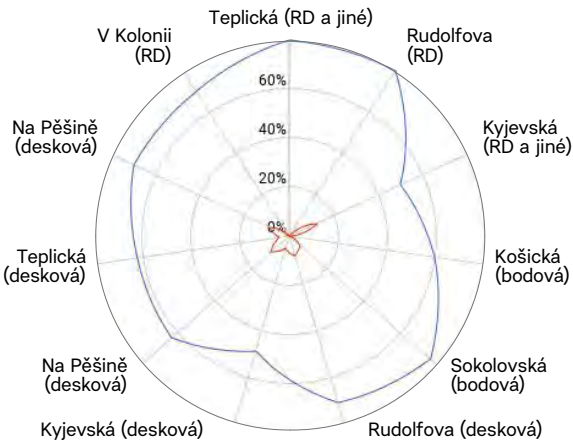
Za pozornost z tohoto hlediska stojí druhý graf - opatření: “Doplnit místa pro venkovní společenské aktivity (grilování, ...)”, kde je patrné, že především obyvatelé deskových domů a oblasti V kolonii jsou k tomuto opatření skeptičtí. Dále třetí graf - opatření: “Prokácet zeleň za účelem prosvětlení a zpřehlednění prostor.” Zde je patrné, že ve většině lokalit převažuje negativní náhled na toto patření. Výjimkou jsou lokality s bodovými panelovými domy. A první graf v posledním sloupci - opatření: “Zřídit novou zastávku veřejné dopravy “nahore” v ulici Na Vyhlídce.” Zde je patrné, že obyvatelé okolo ulice Rudolfovy na rozdíl od ostatních vidí malé přínosy a srovnatelná rizika. Což je logické, neboť sami autobus pravděpodobně nevyužijí, ale jezdil by jim před domy, což může znamenat hluk, či vliv na parkování. Plyne z toho, že je třeba tyto obavy zohlednit při dalším plánování.

Legenda

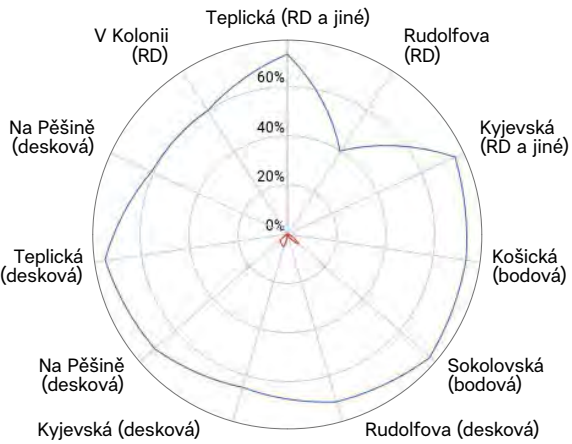
- určitě i spíše zlepšilo
- určitě i spíše zhoršilo



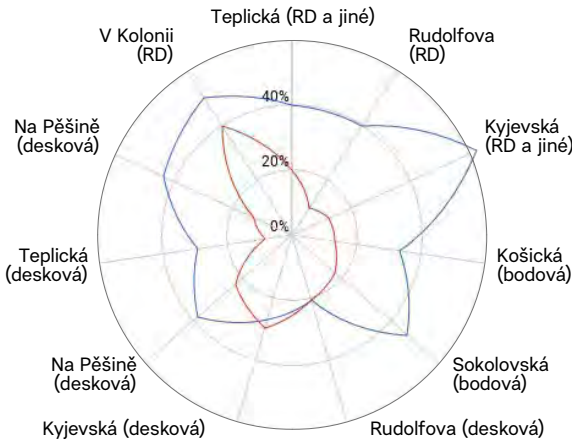
Doplnit další lavičky a odpadkové koše



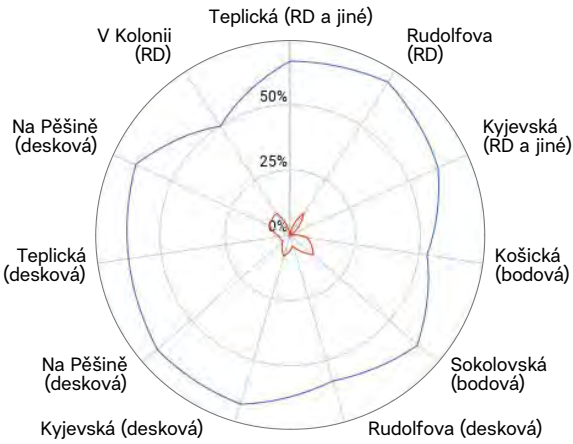
Doplnit hřiště dalšími typy (pro starší děti, s fitness prvky, aj.)



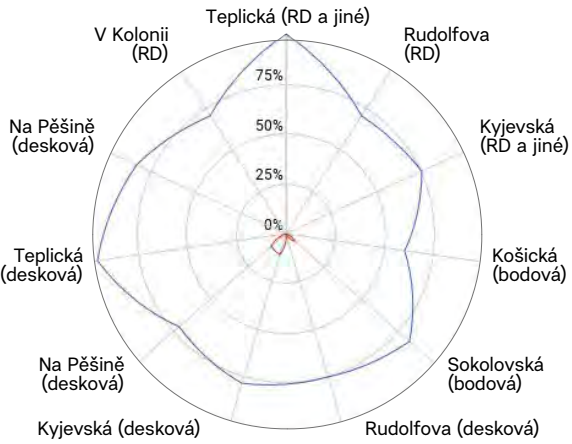
Upravit chodník podél Teplické ulice, aby byl příjemnější pro chodce



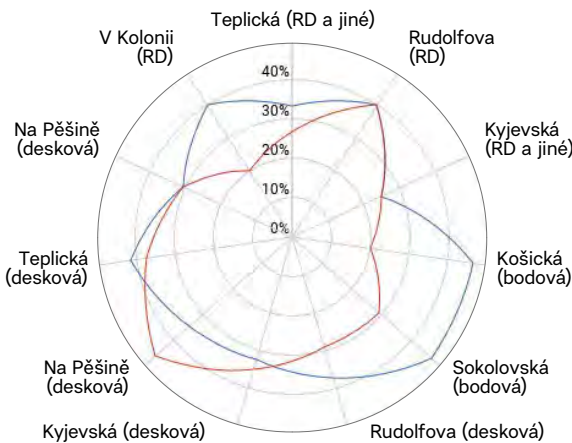
Doplnit místa pro venkovní společenské aktivity (grilování, ...)



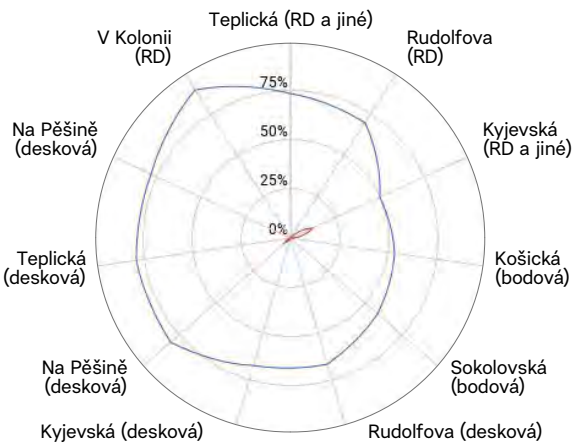
Oplotit dětská hřiště



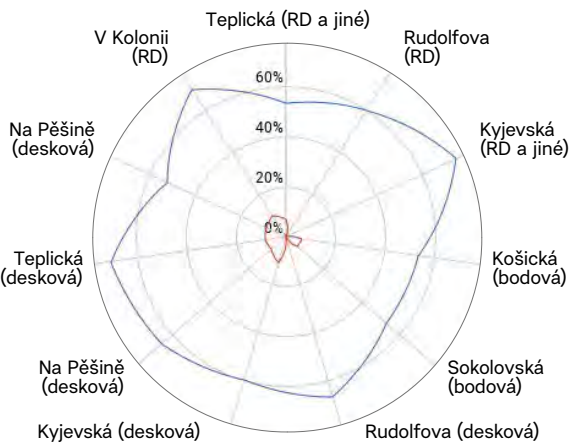
Vybudovat nové chodníky a schodiště, a tak zlepšit podmínky pro pěší



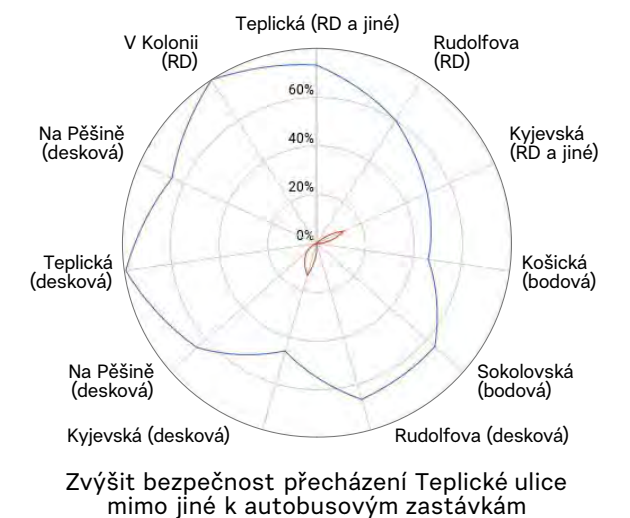
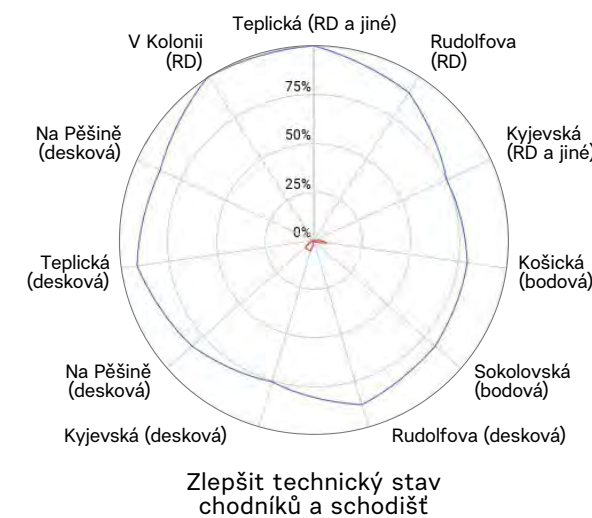
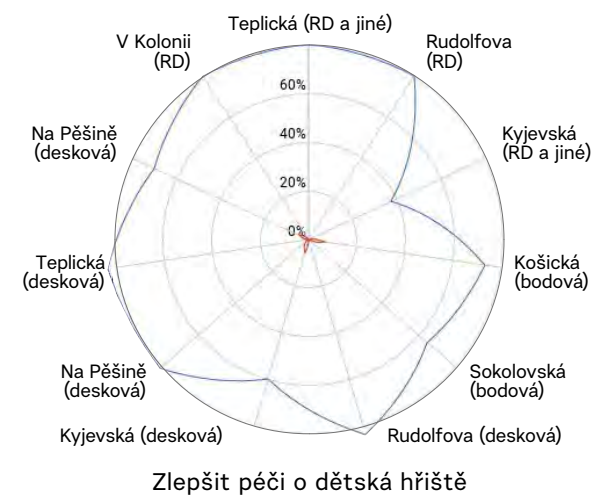
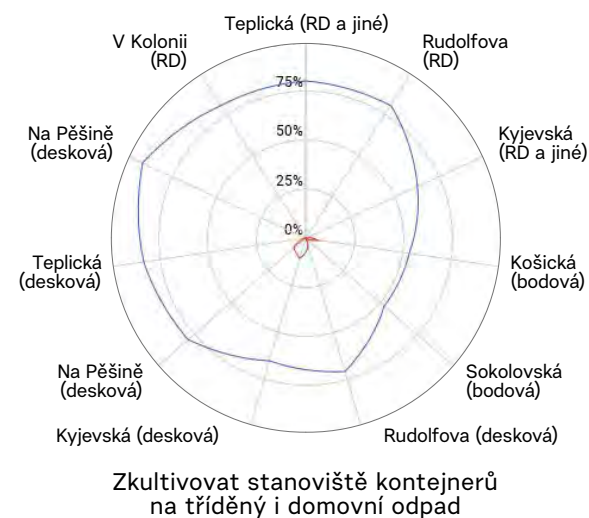
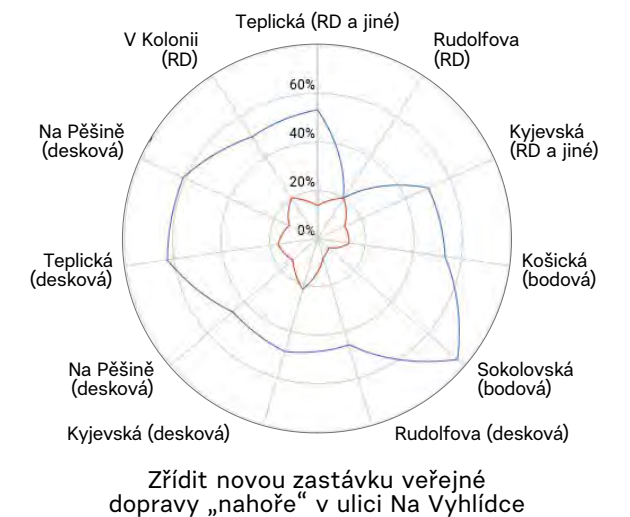
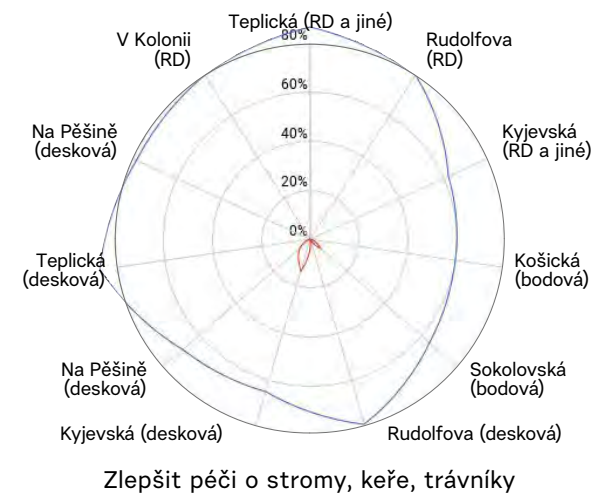
Prokácet zeleň za účelem prosvětlení a zpřehlednění prostor

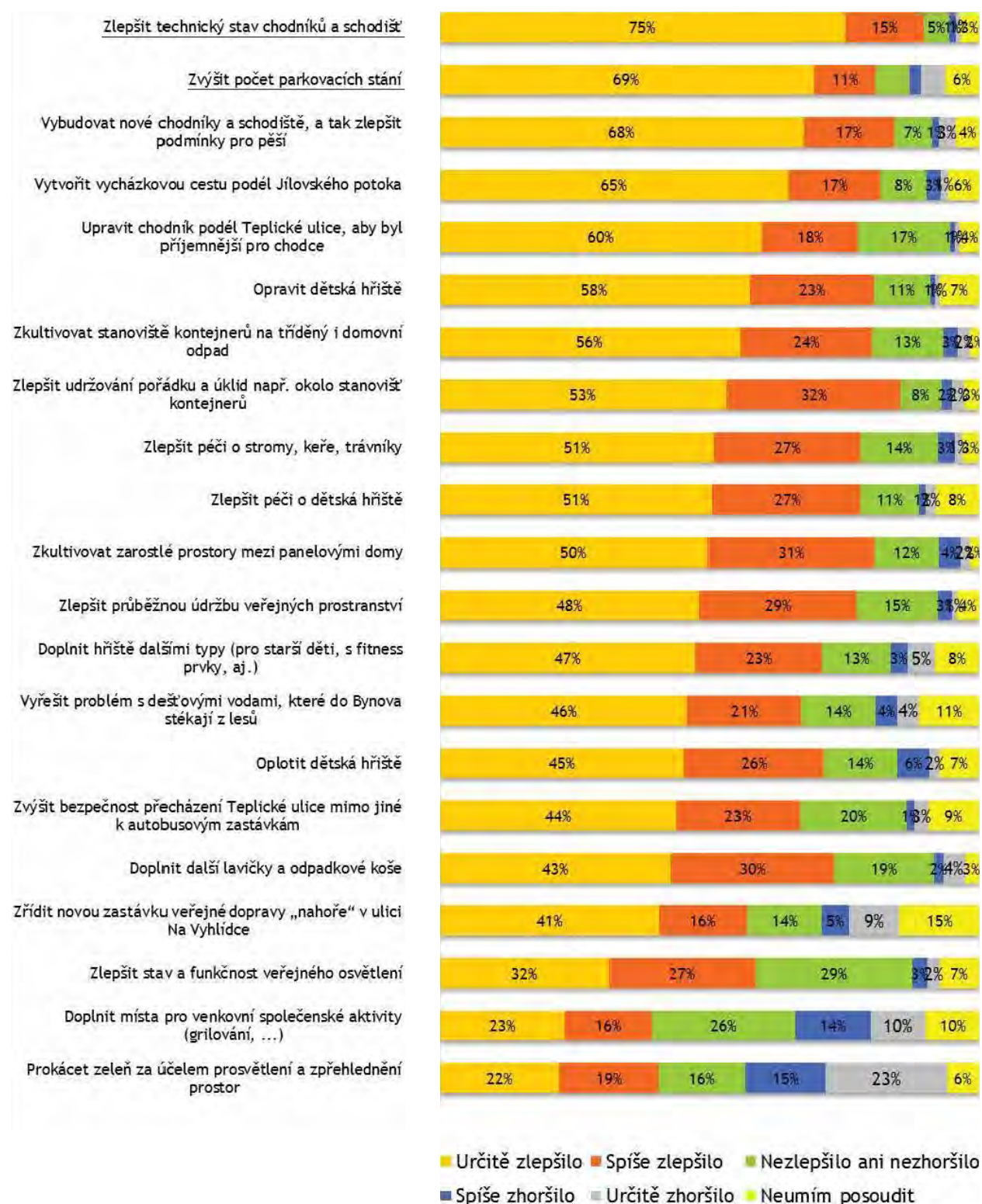


Opravit dětská hřiště



Vyřešit problém s dešťovými vodami, které do Bynova stékají z lesů





V otázce 3 (Q3) mohli tázaní doplnit komentář k předchozí otázce Q2. Celkem jsme obdrželi 72 komentářů, které je možné rozdělit do několika kategorií. Nejčastěji se komentáře vyjadřují k problému nedostatku parkovacích míst (36 případů):

“Např. zrušit jeden chodník a parkovat kolmo, protože by se využilo víc místa při parkování a tudíž by se vešlo víc aut vedle sebe.”

“Palčivým problémem je parkování. Naše rodina (v našem případě tříčlenná) má jedno auto a kolikrát nemá, kde zaparkovat. Pak tu máme čtyřčlennou rodinu, která má čtyři auta a má zaparkováno před svým vchodem. V podstatě na úkor “nás” (mé rodiny).”

“Řešení parkovací otázky na sídlišti jako je Bynov je možné jedině vybudováním parkováním do výšky, stejně jako je tu řešeno bydlení, vše ostatní bude mít jen kosmetický vliv.”

S velkým odstupem je dalším tématem stav chodníků a kde je potřeba jej zlepšit (10 případů):

“Opravit veškeré chodníky v Bynově. Jsem maminka s kočárkem a jízda po chodnících připomíná tankodrom.”

Dále tématu dětských hřišť, jejich stavu množství a případně nastavení pro jednotlivé věkové skupiny (8):

“Děti ve věku 10-16 let nemají žádné vyžití. Skejtpark atd...”

Více než pět komentářů pak už je jen ve skupině, která se dívá na problém parkování s obavami, co bude znamenat nárůst parkovacích míst (6 komentářů):

“Parkování mezi domy zhoršuje životní prostředí.”

“Parkovací dům naproti benzinové pumpě je pro mě tragické řešení pro všechny, co tam žijí.”

Další komentáře jsou už k jednotlivostem:

“Doplnit pouze odpadkové koše, na lavičkách se zdržují v nočních hodinách podnapilí občané, ruší noční klid a zůstává po nich nepořádek.”

“V Bynově chybí místa pro setkávání lidí (vnitřní i vnější), komunitní život trpí (resp. není).”

“Dalo by se něco dělat s Duklou? Je to dům hrůzy.”

V otázce 4 (Q4) mohli tázaní doplnit další nápady na vylepšení řešeného území. Nápady od celkem 117 uživatelů je opět možné rozdělit do několika kategorií. Nejvíce nápadů (celkem 37) se opět týká parkování, kde by mohla být zřízena nová místa, případně jak by mělo být parkování organizováno a na úkor čeho:

“Zúžení chodníků a zvýšení počtu parkovacích míst.”

“Zeleně je v sídlišti dostatek, proto bych zmenšila záhony před panelovými domy a zvýšila počet parkovacích míst.”

“Pevně stanovit - jedna rodina - jedno parkovací místo před vchodem.”

Další v pořadí jsou podněty k opravám, doplnění chodníků a celkově zlepšení podmínek pro chodce (27 případů):

“Vybudovat chodníky na vyšlapaných cestách, tzv. zkratkách mimo současnou síť chodníků.”

“Vybudovat takové chodníky (a hlavně nájezdy na ně a sjezdy z nich), aby po nich mohli bezpečně chodit jak lidé zdraví, tak i různé postižení, a aby po nich mohli bezpečně jezdit kočárky a různé invalidní vozíky a vozítka.”

Následují podněty k úpravám zeleně a hospodaření s dešťovými vodami (19 případů):

“Pokácet ty šílený smrky před školou, dát prostor utlačenému jinanu a dosadit vhodnějšími stromy či keři.”

“Mezi domy 240 a 241 v ul. na Pěšině je pěkný zelený prostor, který když se vyčistí od nevzhledných keřů (kde se navíc usazuje občas divoká zvěř a sami myslivci avizovali, že by se tyto keře měli vykácet) může posloužit jako další prostor např. pro aktivitu pro starší mládež, nebo např. pro umístění posilovacích strojů apod.”

Dále návrhy k sportovištím, hřištím a vyžitím pro děti dle různých věkových skupin (18 případů):

“...dalo se v zimě bobovat u školy, sportovní hry.... vše zarostlé.... děti de nemají kde vysportovat...”

“Jsem určitě pro jiné typy hřišť než dětská... Fitness apod, s dráhami pro jízdu na kole, kolečkových bruslích atd.”

“Od kostele směrem k fotbalovému hřišti je zarostlý nálety, nevyužitý prostor - zde by po úpravách mohlo dojít např. k vybudování laviček s výhledem na hřiště, dětský kolotoč apod.”

Poté k bezpečnosti a sociálně patologickým jevům (16 případů):

“Doplnit pouze odpadkové koše, protože na lavičkách se v nočních hodinách zdržují podnapilí občané, jsou hluční a zanechávají po sobě nepořádek.”

“Na rohu Gagarinovy a Vítovy odstranit "odpočinkový koutek"=stůl+2 lavice: je POUZE shromaždištěm cizí mládeže s auty k alkoholovým + drogovým + hlasitým music - "zábavám" do nočních hodin: soustavně ruší obyvatele Kolonie a Gagarinovy, znečišťují prostranství odpadem.”

“Více kamer pro větší bezpečnost.”

Připomínky k areálu Dukla (15 případů) na škále od demolice po obnovu:

“Odkoupení a demolice bývalého obchodního domu, kde se v současné době nachází kasino a byty pro sociálně vyloučené. Vybudování kulturního/sportovního prostoru.”

“Obnovit Duklu pro kulturní akce jak dospělých (taneční zábavy, přednášky atd.) a totéž i pro mládež.”

Nápady jak zlepšit podmínky pro cyklisty (11 případů):

“Jednoznačně spojení Bynova a centra Děčína cyklostezkou (jízda po Teplické ulici je občas dost nebezpečná, s dětmi nelze vůbec).“
“Vybudovat značenou cestu pro cyklistický sjezd Sněžník-Bynov”

Připomínky k chybějícímu vybavení (10 případů) - především se jedná o bankomat:

“Super by byl bankomat.”

Dalších nápadů jako kde zlepšit podmínky pro průjezd autem, kde doplnit lavičky, jak zlepšit odpadové hospodářství, co dělat pro pejskaře aj. je méně:

“Vybudovat účelovou lesní stezku - vzhledem k blízkosti lesa vybudovat značenou interaktivní naučnou stezku, doplnit informačními tabulemi.”

“Vnímám značný nedostatek v místech setkávání mladých lidí (věku základní a střední školy) a také seniorů (snad by šlo zřídit komunitní místo na základní škole? možná nový prostor?).”

V otázce 5 (Q5) se uživatelé vyjadřovali čeho si na Bynově nejvíce cení. 208 odpovědí je opět možné rozdělit do několika kategorií. Nejzastoupenější je okolní příroda a zeleň (130), čímž jsou myšleny především okolní lesy:

“Bydlení přímo u lesů;”

následuje Klid (78):

“Klidné prostředí;”

dostatek občanské vybavenosti (50):

“Je tu “vše,” škola, školka, pošta, obchody s potravinami;”

dostupnost MHD:

“Dostupná MHD s dobrým intervalem spojů;”

sociální skladba obyvatelstva (23):

“Je to jedna z posledních, ne-li poslední lokalita, kde žijí po celém sídlišti slušní lidé.”

Poslední čteněji zastoupená skupina je vyžití a vybavenost pro děti (21):

“Prostor pro děti.”

V otázce 6 (Q6) se uživatelé vyjadřovali co jim nejvíc na Bynově vadí. Obdobně jako v otázce Q4 bylo 209 odpovědích nejzastoupenější parkování (89):

“Nemůžu si koupit auto, protože bych ho neměl pořádně kde zaparkovat;”

následované stavem chodníků a chybějícími pěšími napojeními do okolí (55):

“90% chodníků je v kritickém stavu. Bylo by dobře je opravit a zpříjemnit matkám s kočárky procházky.”

Následující téma je stav, množství a diverzita jednotlivých hřišť a sportovišť (34):

“Schází možnost vyžití pro starší děti;”

nevyhovující stav areálu Dukla (26):

“Areál Dukly - to je horor;”

stav a šířka vozovek (24):

“Úzké komunikace;”

sociálně patologické jevy (20):

“Vandalismus na automobilech;”

problémy se psy (15):

“Pší exkrementy na chodnicích a někdy i dětských hřištích;”

absence autobusové zastávky v horní části Bynova (13):

“Chybějící dosah MHD Na Vyhlídce;”

chybějící cykloopatření (13):

“Nedostaneme se v klidu do města na kole.”

Posledním tématem, které má přes deset záznamů je absence místa k posezení - odpočinku (12):

“Žádné místo pro trávení volného času, “jen tak” posedět venku.”

Otázka 7 (Q7) se ptala, zda se uživatelé a uživatelky někde v Bynově cítí v nebezpečí. Na tuto otázku jsme obdrželi celkem 162 odpovědí. Z toho 38 odpovědí, že takové místo v Bynově není. Takto odpovědělo stejné množství mužů a žen, s tím, že anketu vyplnilo 53% žen a 43% mužů (zbylá 4% baly bez odpovědi). Z těch, co odpověděli, že se někde a někdy v Bynově cítí v nebezpečí pak bylo 62% žen a 38% mužů. Nejvíce odpovědí (49) pak zmiňovalo několik konkrétních míst:

“Bývalé nákupní centrum Dukla: “autoservis” u fotbalového hřiště; schody k Pennymarketu po setmění; Lesní cesta je ve večerních hodinách pocitově nebezpečná; u zastávky “U Zámečku” a zvláště ve večerních hodinách; cesta za autoservisem kolem školky k Tesku.”

Dále pak strach z lidí spojený se sociálně patologickými jevy (32):

“V nočních hodinách, opilý z hospod dělají bordel a pokud je upozorníte, ještě vám někteří vyhrožují, a za další, po večerech se na některých místech sjedou mladí s auty, nechávají běžet motory, hází prázdné obaly od cigaret a nápojů pod auta, zrovna tak jako nedopalky cigaret, po upozornění, aby mi to neházeli pod auto, jsem byl slovně napaden sprostými výrazy.”

Následuje strach z divokých prasat (23) především v horní části Bynova:

“Na podzim jsem šel večer vynést smetí a mít stádo divočáků 3 metry od paneláku... To nepůsobí zrovna bezpečným dojmem.”

Poslední obava, která se vyskytla více než desetkrát byla spojena s problémem nedostatečného osvětlení na některých místech (22). Např. na Lesní cestě, za autoservisem, za valem u Teplické:

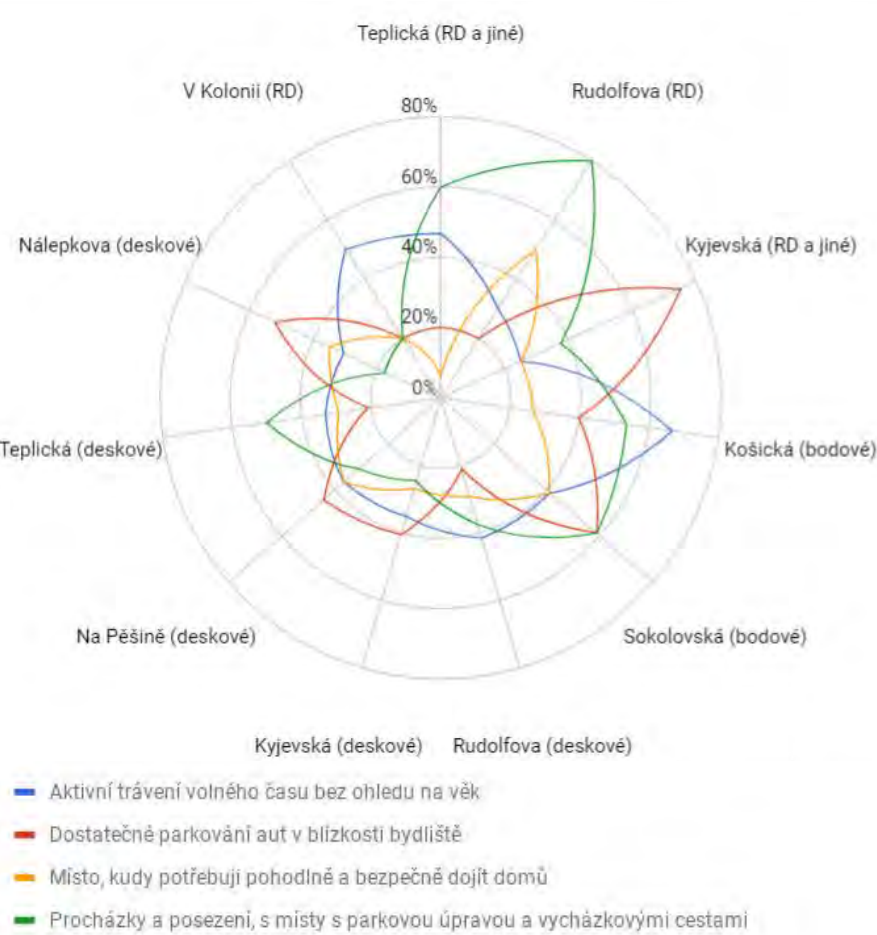
“Neosvětlené uličky, či když nesvítí lampy.”

Otázka 8 (Q8) se ptala, k čemu by měl podle uživatelů sloužit v Bynově veřejný prostor mezi domy? Uživatelé měli seřadit vybraná využití od nejdůležitějšího. V tabulce a grafu níže jsou využití seřazena podle pořadí se souhrnem pro první tři umístění.

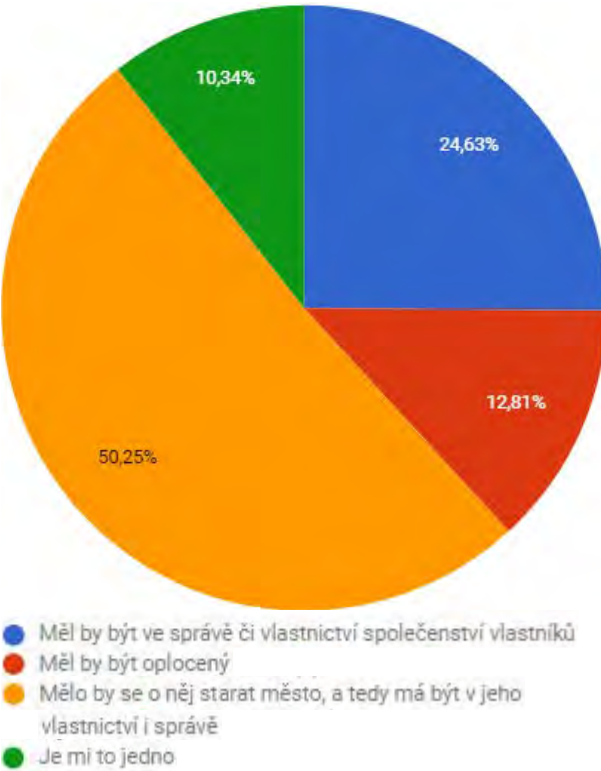
Na následujícím grafu je znázorněno, jak jsou čtyři celkově nejpreferovanější využití hodnoceny v jednotlivých lokalitách.

Dále celkem 22 uživatelů upřesnili možnost “Něco jiného.” Nejčastější odpověď s celkem šesti výskyty se týkala vycházek a vyjížděk na kole do okolí. Následovalo téma pořádku a úklidu (především od psích exkrementů) s pěti výskyty. Ostatní odpovědi byly bez výrazného zastoupení.

Odpověď	1. pořadí	2. pořadí	3. pořadí	Celkem (N)	Celkem (%)
Aktivní trávení volného času bez ohledu na věk (1)	37	30	37	104	38%
Procházky a posezení, s místy s parkovou úpravou a vycházkovými cestami (5)	38	38	27	103	37%
Dostatečné parkování aut v blízkosti bydliště (2)	46	31	20	97	35%
Místo, kudy potřebuji pohodlně a bezpečně dojít domů (4)	26	32	30	88	32%
Hezký výhled - rád/a se z okna bytu, či z lodžie dívám do klidné zeleně (3)	36	24	17	77	28%
Trávení volného času dětí / mládeže (7)	8	21	36	65	23%
Sportovní aktivity - hřiště pro různé sporty, sportoviště u školy (6)	13	18	21	52	19%
Venčení psů (8)	1	6	6	13	5%
Něco jiného (9)	2	1	2	5	2%



Otázka 9 (Q9) se ptala, na předzahrádky u panelových domů, především kdo by je měl mít ve správě. Většina uživatelů odpověděla, že preferuje správu města.



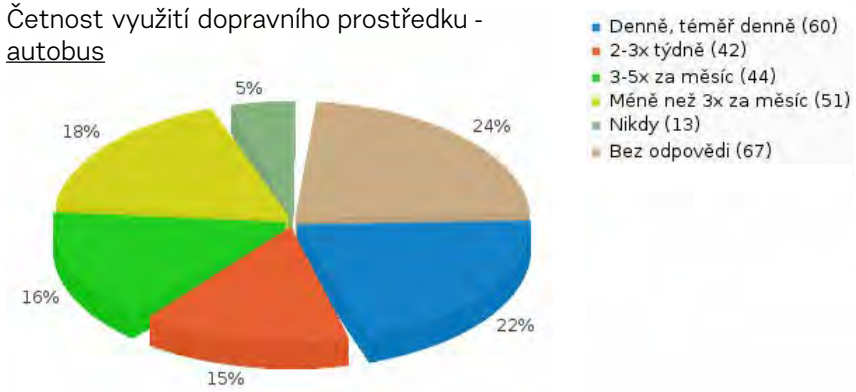
Tématem otázky 10 (Q10) byla spokojenost s veřejnou vybaveností. Z odpovědí plyne, že uživatelé jsou s nabídkou obchodů převážně spokojeni; 81% uživatelů se schoduje, že stav areálu Dukla je ostudou Bynova, ale názor, zda by tento areál měl být opraven, či odstraněn je přesně půl na půl.

Jak jste spokojen/a s veřejnou vybaveností a infrastrukturou? Označte prosím ta tvrzení, se kterými se ztotožňujete.		
Odpověď	Počet	Procenta
Obchody - v Bynově je dostatečná nabídka obchodů pro denní potřebu. (1)	171	61.73%
Současný stav bývalého nákupního centrum Dukla je ostuda Bynova. (2)	224	80.87%
Bývalé nákupní centrum Dukla by mělo být obnoveno do původní podoby s obchody a kulturním sálem. (3)	112	40.43%
Bývalé nákupní centrum Dukla by mělo být zbouráno a nahrazeno něčím jiným. (4)	109	39.35%
Školní hřiště - nové školní hřiště by mělo být otevřené veřejnosti. (5)	109	39.35%
Když bude nové školní hřiště otevřené veřejnosti, tak bude dost možností sportovního vyžití v místě. (6)	87	31.41%

Četnost využití dopravního prostředku - automobil, motocykl



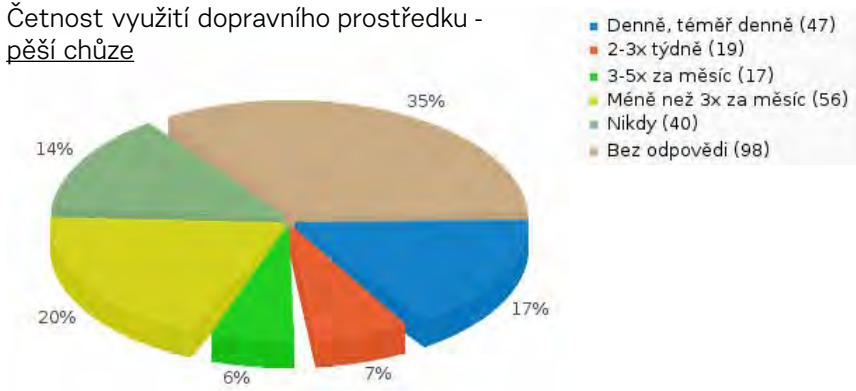
Četnost využití dopravního prostředku - autobus



Četnost využití dopravního prostředku - bicykl



Četnost využití dopravního prostředku - pěší chůze

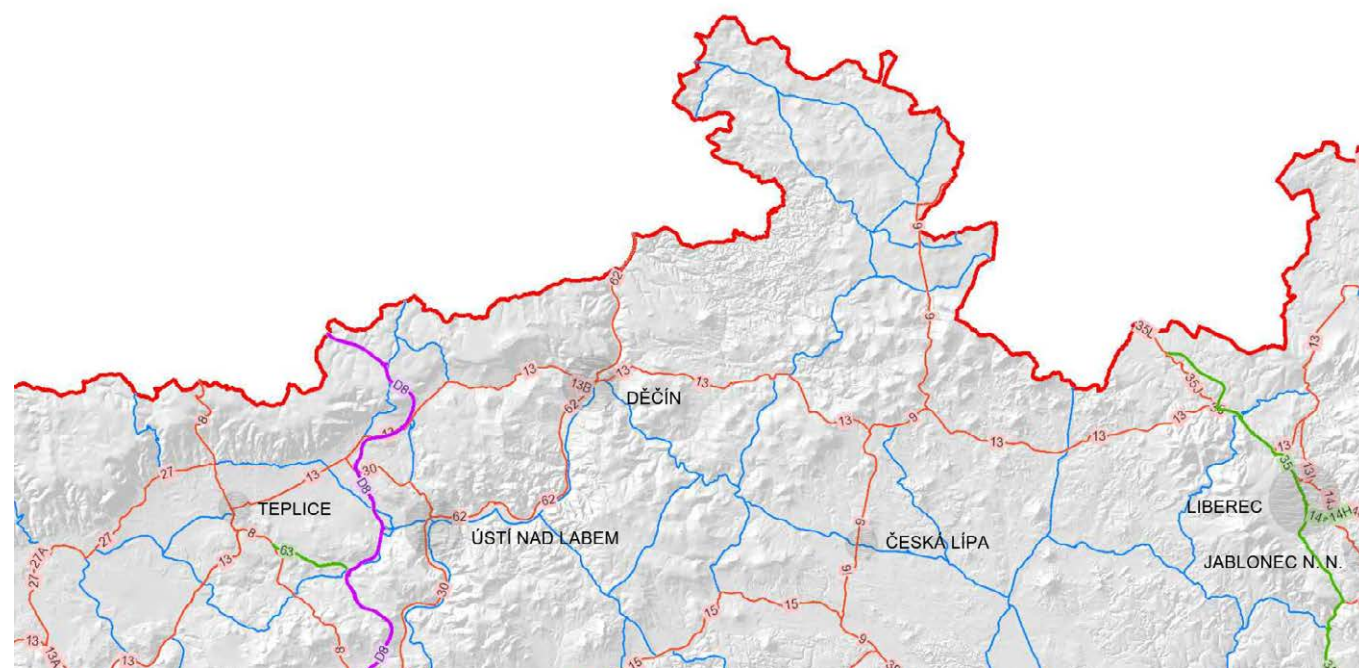


Jak hodnotíte dopravu do centra Děčína?		
Odpověď	Počet	Procenta
Do centra Děčína jezdím převážně autem, jinak si to dneska už ani neumím představit. I kdyby se zlepšily služby MHD, budu jezdit autem dále. (1)	96	34.66%
Do centra Děčína jezdím převážně autobusem, který mi ve většině ohledů vyhovuje. (2)	53	19.13%
Do centra Děčína jezdím převážně autobusem, ale uvítal/a bych, kdyby se služby MHD zlepšily. (3)	48	17.33%
V současné době jezdím do centra převážně autem, ale pokud by se zlepšila MHD nebo podmínky pro jízdu na kole, dokážu si představit, že bych nechal/a auto občas doma. (4)	78	28.16%
Nedostatek dostupného parkování mě občas odradí od toho, abych do centra Děčína jel/a. (5)	37	13.36%
Pokud selepší podmínky pro jízdu na kole, budu do centra jezdit (častěji) na kole. (6)	84	30.32%
Neztotožňuji se s žádným z těchto tvrzení. (7)	20	7.22%

Jaká je Vaše představa o ideálním řešení parkování aut v Bynově? Označte prosím ta tvrzení, se kterými se ztotožňujete.		
Odpověď	Počet	Procenta
a) Vyhovuje mi stávající systém parkování většiny aut na městských pozemcích. (1)	23	8.30%
b) Vyhovuje mi stávající systém, ale město by mělo investovat do navýšení kapacity parkování. (2)	161	58.12%
c) Vyhovuje mi stávající systém, ale město by mělo investovat do zlepšení organizace, aby auta nepřekážela chodcům. (3)	37	13.36%
d) Vyhovuje mi stávající systém, ale město by mělo začít vybírat poplatek za parkování od všech parkujících. (4)	8	2.89%
e) Vyhovuje mi stávající systém, ale město by mělo začít vybírat poplatek za parkování od návštěvníků území. (5)	13	4.69%
f) Využil/a bych možnost pronajmout si parkovací stání v blízkosti mého domu vyhrazené pouze pro mé auto. (6)	70	25.27%
g) Měl/a bych zájem o parkování v parkovacím domě i za pravidelný poplatek. V návrhu územního plánu se uvažuje o stavbě parkovacího domu na Teplické ulici naproti čerpací stanici. (7)	35	12.64%
Jiné	34	12.27%

Dojíždíte pravidelně mimo Bynov za prací, do školy, k lékaři, na nákupy apod.? Kam?		
Odpověď	Počet	Procenta
a) Pravidelně z Bynova nevyjíždím. (1)	26	10.36%
b) Alespoň dvakrát týdně dojíždím do jiné části Děčína. (2)	149	59.36%
c) Alespoň dvakrát týdně dojíždím do jiného města / obce. (3)	68	27.09%
d) Pokud by existovalo levné a rychlé spojení, uvažoval/a bych i o pravidelném dojíždění do jiných měst (4)	28	11.16%

Otázky 11 - 15 (Q11 - Q15) se tázaly na dopravní chování obyvatel Bynova. První graf zachycuje deklarovanou četnost využívání osobního automobilu / motocyklu, druhý graf autobusu, třetí graf kola a čtvrtý pěší chůze. Následuje tabulka zachycující postoj k dopravě do centra Děčína, z které plyne, že je zde potenciál k zlepšování veřejné hromadné dopravy a cyklodopravy. Dále tabulka zachycující postoj k parkování, ze které plyne, že většina uživatelů preferuje stávající systém bezplatného parkování, ale město by mělo navýšit kapacity. Nezanedbatelné množství uživatelů je ale také ochotné platit za “svoje” místo a to ať na ulici, nebo v parkovacím domě. V možnosti “Jiné” pak nejčastěji uživatelé navrhovali systém, aby se platilo za druhé a další auta v domácnosti, či za dodávky. Uživatelé, kteří odpověděli pozitivně na placená stání nejčastěji (medián) uváděli cenu 300 Kč za vyhrazené stání u domu a 500 Kč za stání v parkovacím domě. Poslední otázka v této sérii se zabývá dojížděním. Z tabulky plyne, že cca 60% uživatelů pravidelně dojíždí do Děčína, většinou do Podmokel či centra. 27% uživatelů pravidelně dojíždí do jiného města, z toho více než polovina do Ústí nad Labem a více než 10% do Prahy a Teplic. A s dopravou souvisí i nejčastěji se opakující poznámka v závěrečných komentářích, která vyjadřuje nesouhlas se stavbou parkovacího domu v Teplické místo zemního valu.



Širší pohled na silniční síť v okolí Děčína. (zdroj: přispěvatelé OpenStreetMap)

1.6

DOPRAVA /
Širší vztahy z hlediska mobility

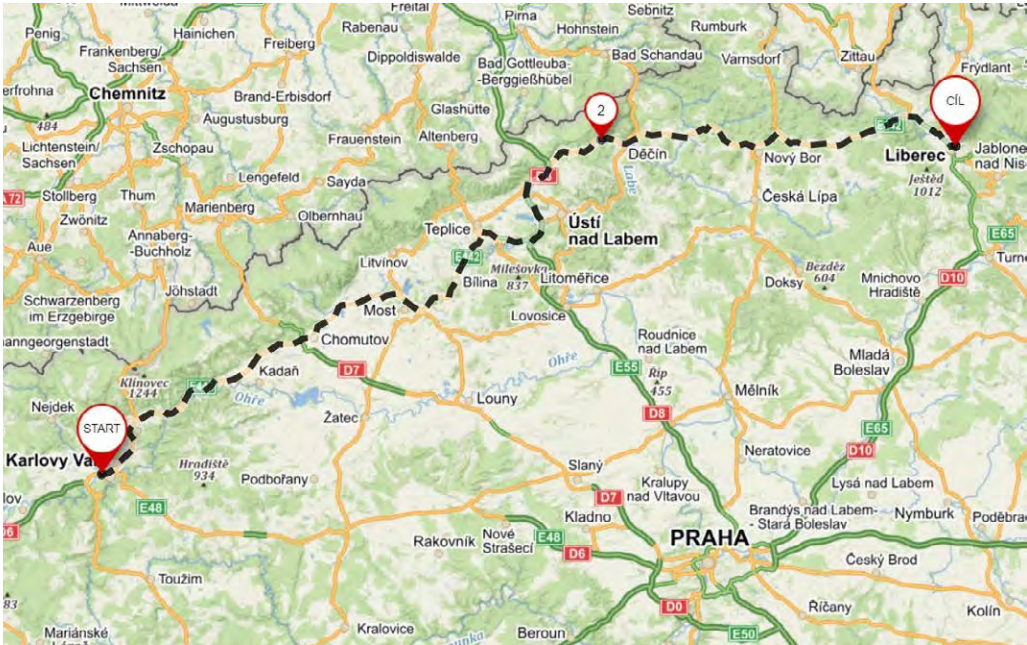
Přímo Bynovem prochází tranzitní komunikace I/13, která je součástí významného přímého propojení v síti ČR (Karlovy Vary – Liberec), resp. celé středovýchodní Evropy (Wroclaw – Lodž – Varšava). Prochází souběžně s Krušnými horami paralelně s českou hranicí. Děčín i Bynov je tak v současnosti velmi dobře dostupný automobilovou i veřejnou dopravou.

Další blízké významné propojení je nedávno zprovozněná dálnice D8 mezi Prahou a Drážďany.

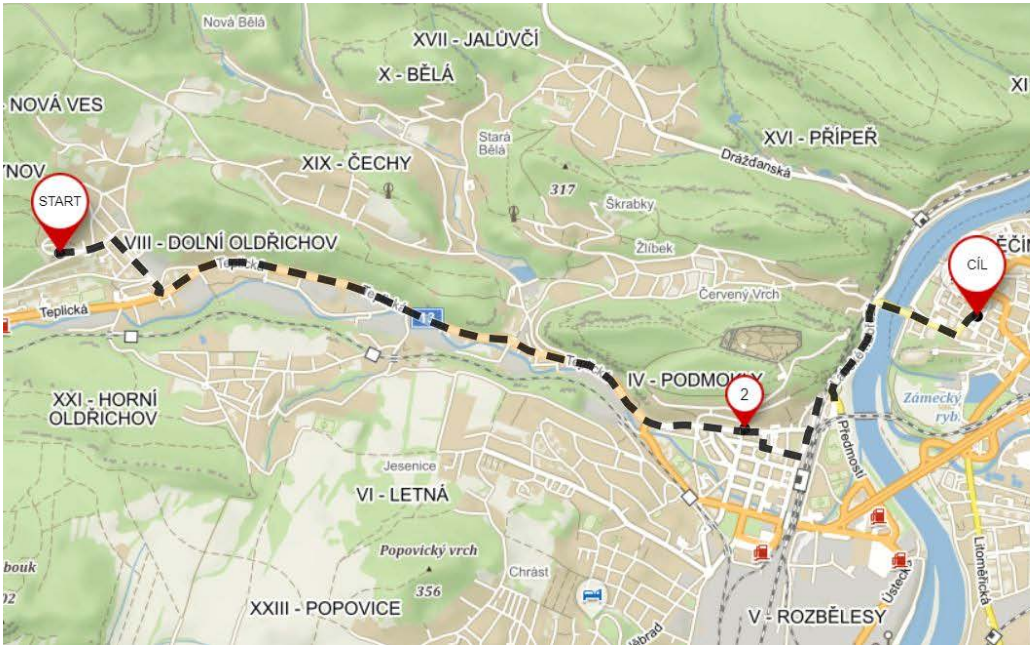
V rámci Ústeckého kraje se lze z Bynova z ul. Na Vyhliďce do krajského města Ústí nad Labem dostat osobním vozidlem po silnici I/62 přes Děčín a podél Labe za 30 minut (stejně jako přes Jílové po I/13).

Veřejnou dopravou to z ul. Na Vyhliďce přes Děčín (autobusem a vlakem) trvá 42 minut. Přes Jílové autobusem to trvá hodinu. V obou případech je to včetně 10 minut chůze za zastávku autobusu U Zámečku na Teplické.

V případě dopravy do centra Děčína na Masarykovo náměstí to osobním vozidlem z Bynova z ul. Na Vyhliďce trvá 11 minut, veřejnou dopravou pak 25 minut (z toho 10 minut pěšky na autobus na zastávku U Zámečku). Z dotazníků a z rozboru dostupnosti je patrné, že poptávka obyvatel Bynova z okolí ul. Na Vyhliďce po zavedení linky veřejné dopravy směr Děčín může vzniknout časově i ekonomicky zajímavá alternativa pro nyní nejčastější dopravu osobním vozidlem.



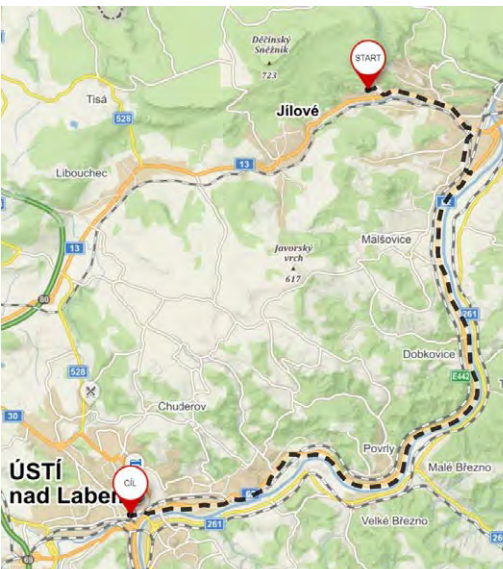
Děčín na silnici I/13 v trase Karlovy vary – Liberec (zdroj podkladu: mapy.cz)



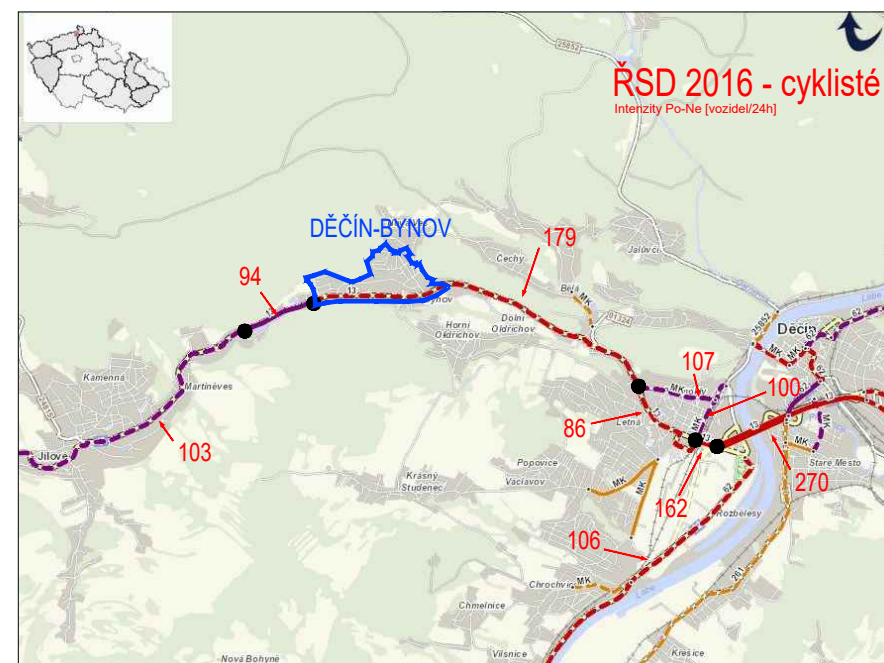
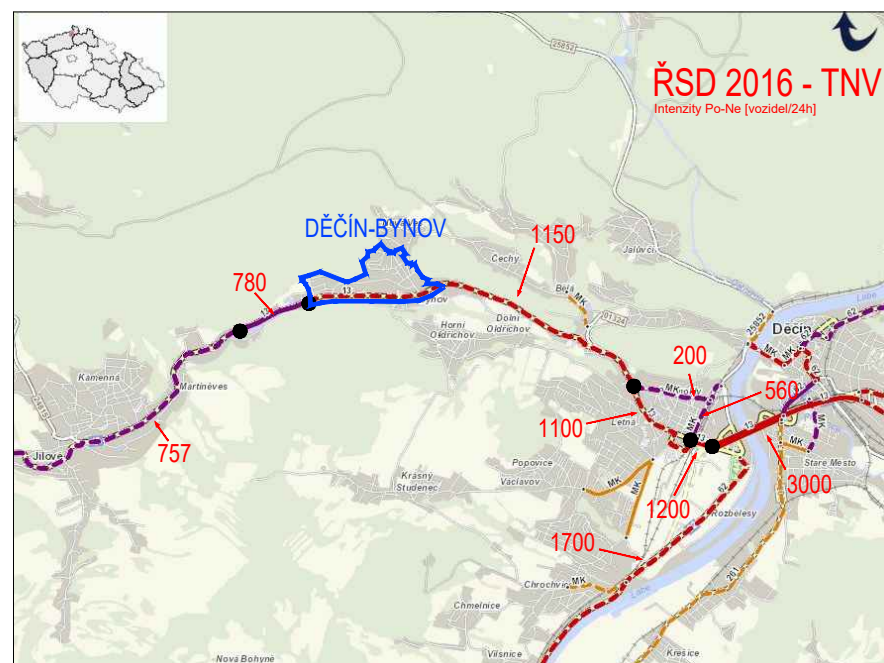
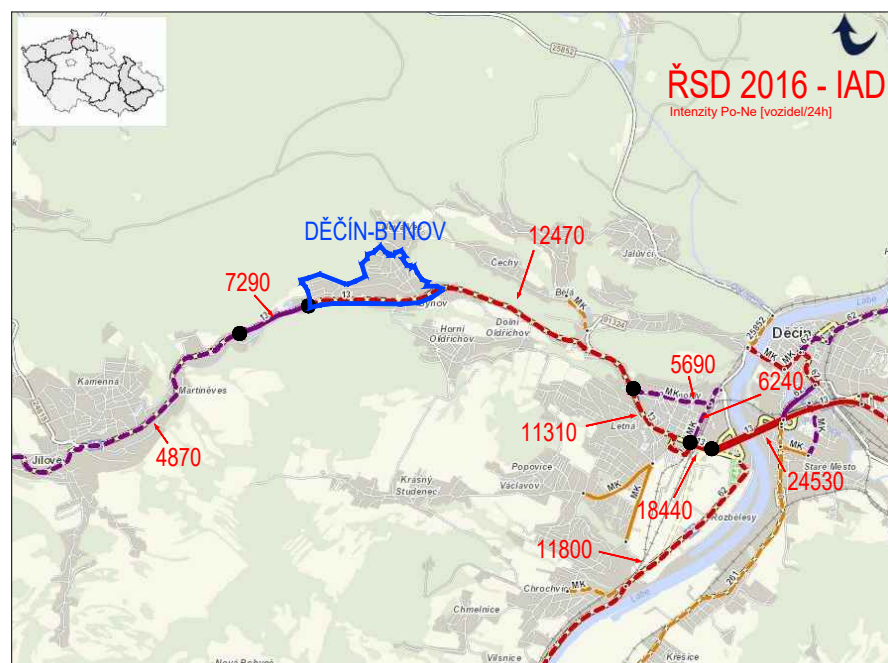
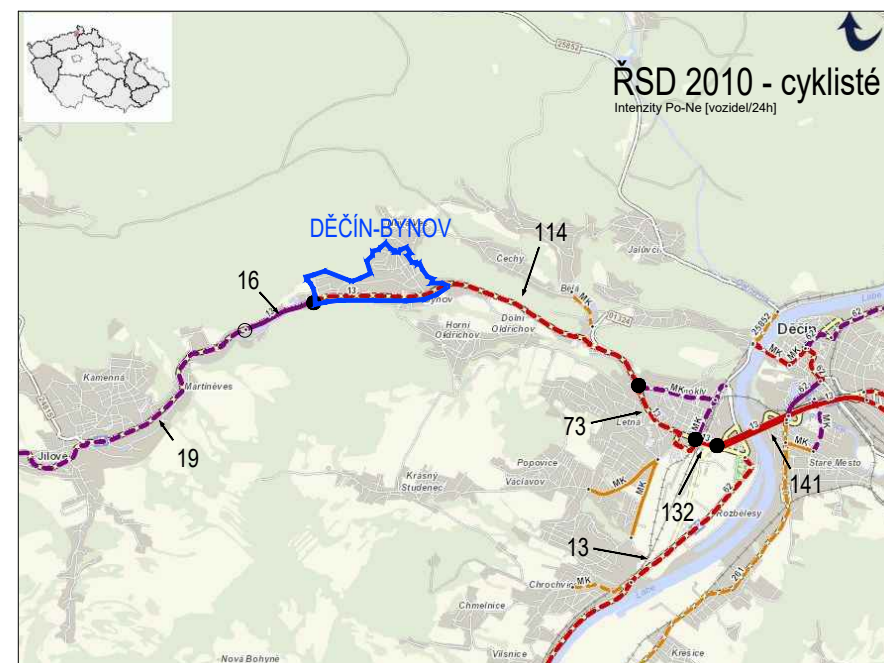
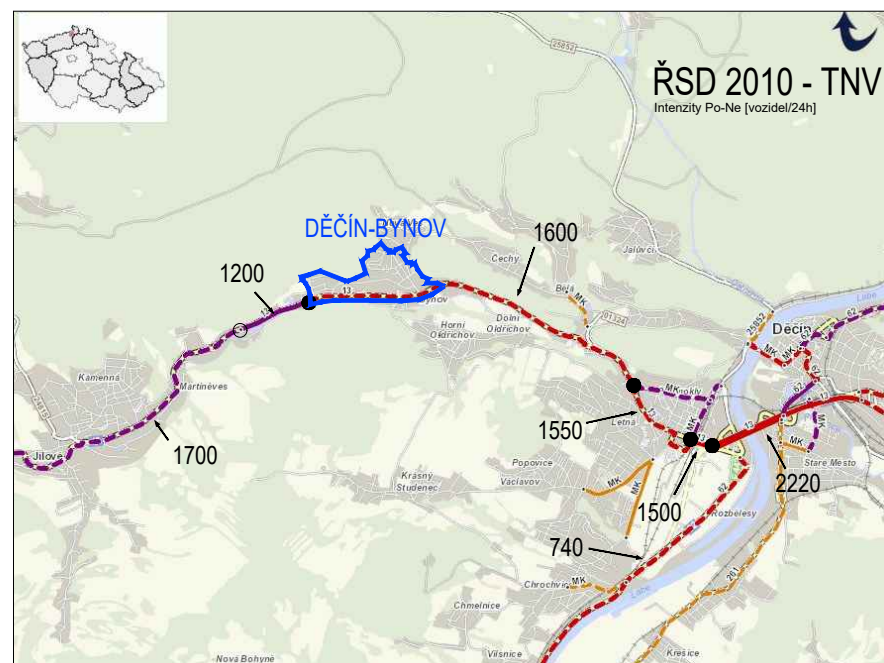
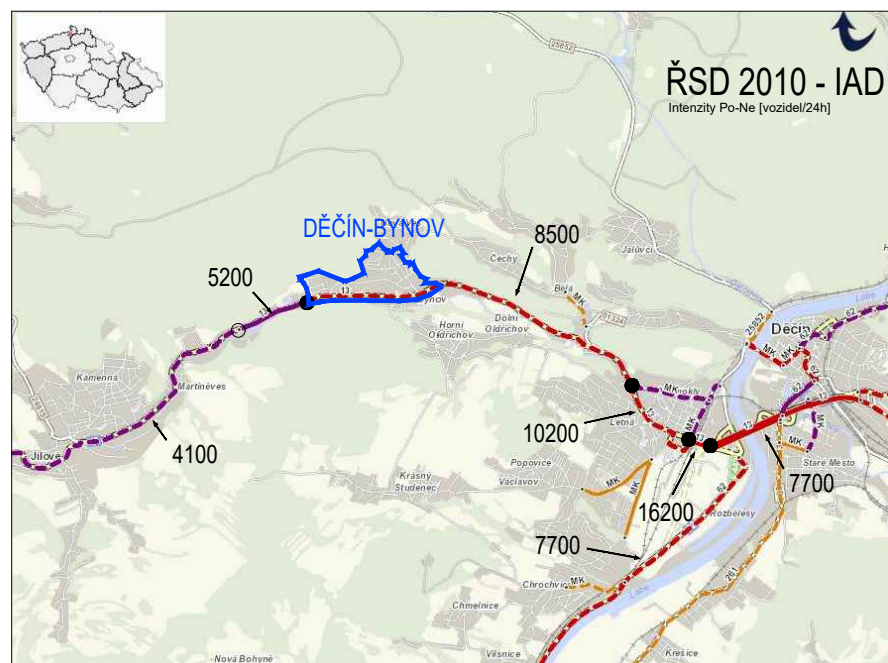
Z ul. Na Vyhliďce do centra Děčína autem za 11 minut, pěška a busem 10 + 14 minut (zdroj mapy.cz)

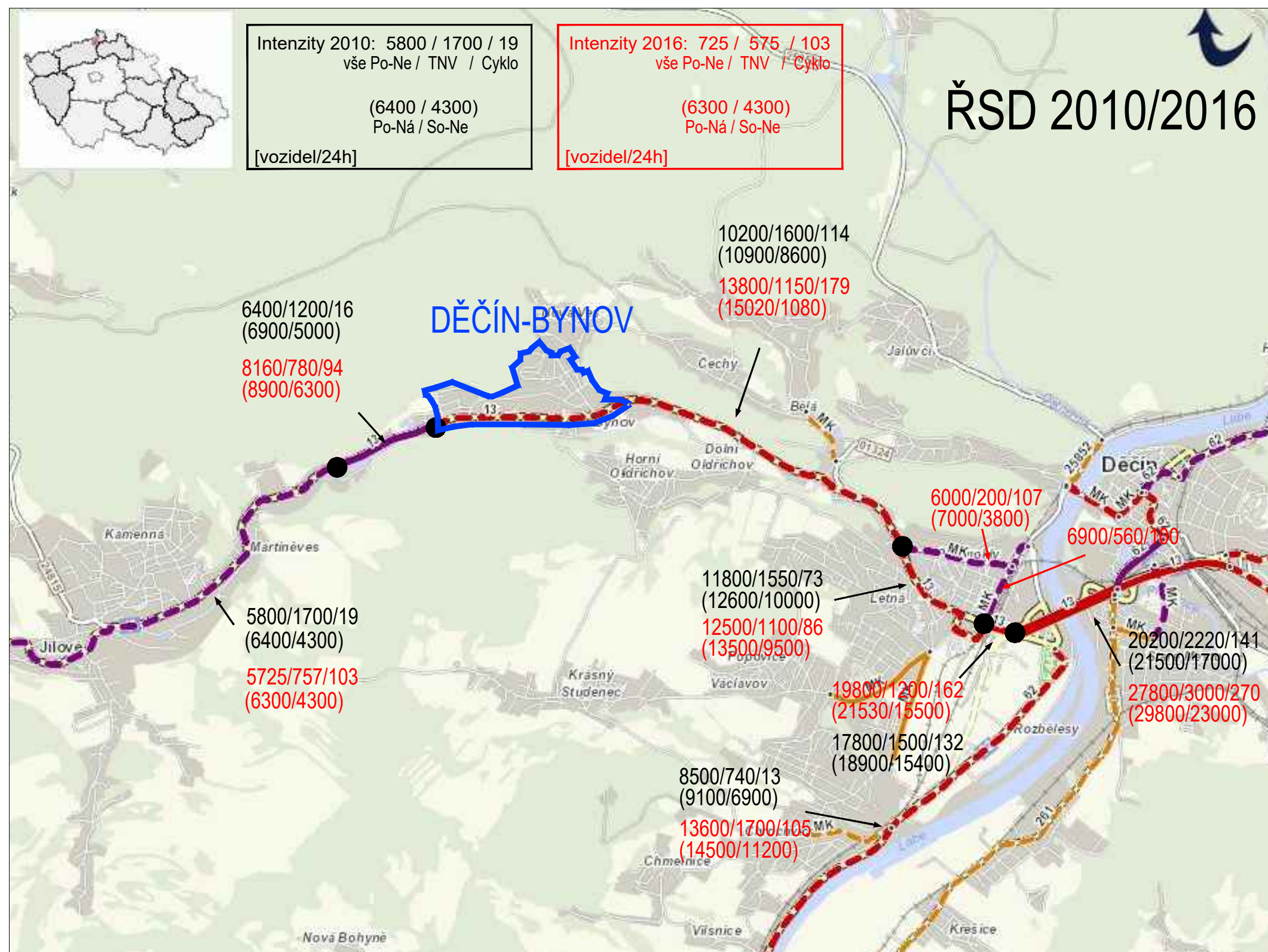


Dálnice D8 (zdroj podkladu: mapy.cz)



Varianty spojení do Ústí nad Labem (zdroj podkladu: mapy.cz)





Grafické znázornění na sledované dopravní síti v rámci sčítání ŘSD - rok 2010 a 2016. (zdroj: ŘSD)

Intenzity dopravy

Intenzity dopravy na ulici Teplická vycházející ze sčítání dopravy ŘSD v letech 2010 a 2016 ukazují, že provoz mezi Bynovem a Jílovým je v současnosti pouze cca 60% provozu mezi Bynovem a centrální částí Děčína (cca 9000 vs. cca 15000 osobních vozidel za 24 hodin). V Jílovém je pak doprava jen na cca 45% provozu mezi Bynovem a centrem Děčína. Zjevně tedy samotný Bynov a okolí generuje zhruba polovinu intenzit automobilového provozu mezi Bynovem a centrem Děčína.

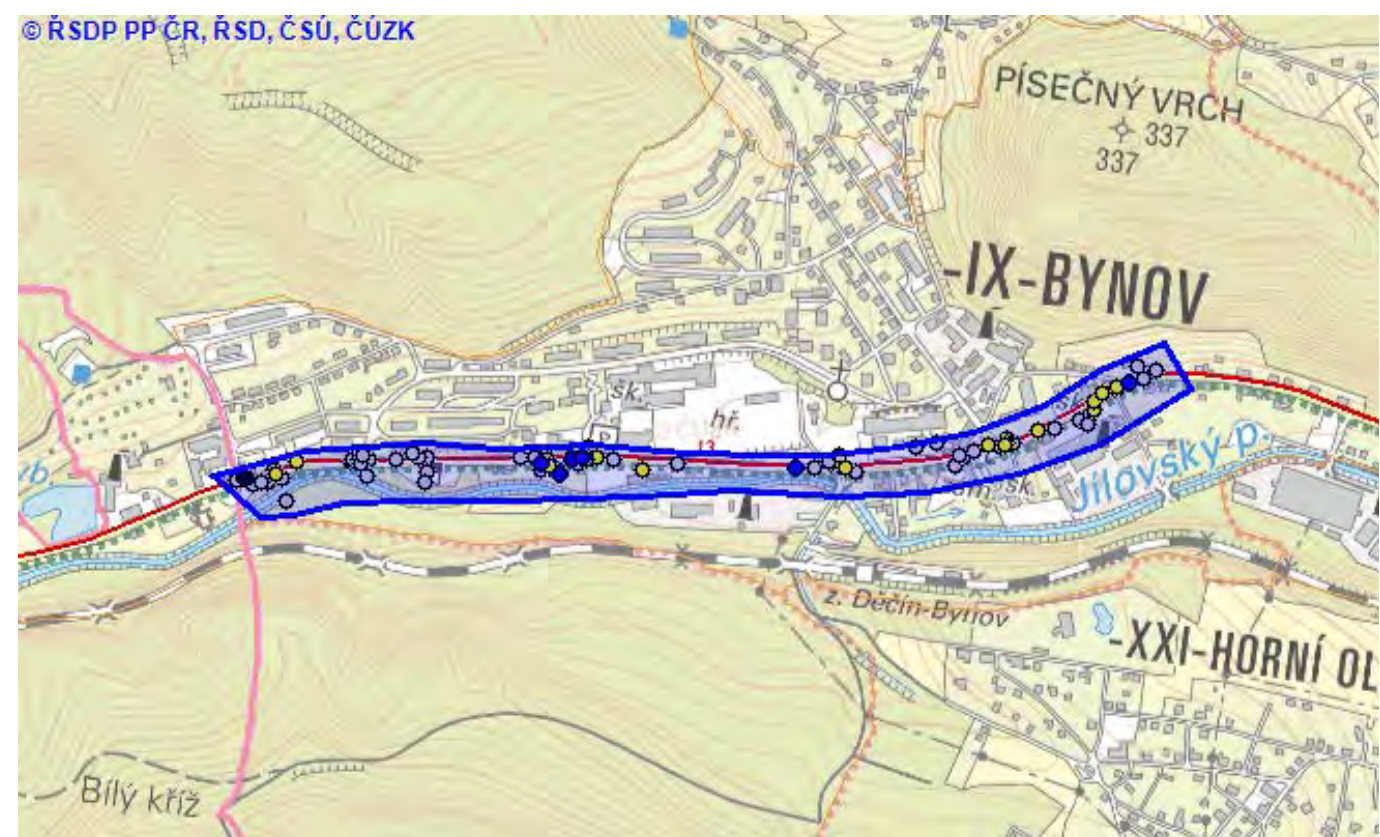
Při srovnání dat z obou sčítání se také ukazuje, že tento de facto vnitroměstský provoz v posledních letech zásadním způsobem narostl. Zatímco v Jílovém došlo dokonce k mírnému úbytku počtu projíždějících osobních vozidel (ve všední dny z 6400 na 6300), mezi Jílovým a Bynovem je ve všední dny provoz větší o 2000 vozidel a mezi Bynovem a zbytkem Děčína pak o více než 4000 vozidel.

Dále v rámci Děčína je pak v navazujícím úseku komunikací pozorovatelný především další nárůst také na „Novém mostě“, a to z 21 500 vozidel ve všední dny v roce 2010 na 27 800 v roce 2016.

Při srovnání dat o počtu parkujících vozidel v rámci průzkumu, dat o vlastnictví vozidel v domácnostech z dotazníkového šetření i dostupných dat o počtu obyvatel také vychází, že nárůst počtu vozidel na Teplické není přímo propojen s počtem aut v Bynově. Přestože obyvatelé Bynova dnes disponují přibližně 900 vozidly (z nichž značná část není využívána denně), nárůst provozu na Teplické je zásadně větší. Jedná se tedy zřejmě o kombinaci vícečetných jízd jedním vozidlem a dojíždění z okolních částí Děčína do Bynova a na zpět. Klíčovým faktorem může být zprovoznění supermarketu Penny (zřejmě v roce 2012 nebo 2013), které přitahuje zákazníky dojíždějící z širšího okolí. Vedle něj se u Teplické nachází ještě prodejna Tesco. Oba supermarkety jednoznačně generují zvýšený pohyb automobilové dopravy.

Obecně je tedy možné konstatovat, že stále větší část lidí volí pro svoji cestu mezi Bynovem a centrem Děčína automobil, resp. je vykonáno více cest.

Data pro nákladní dopravu jsou již od 2015 limitována omezeními provozu na mostech I/13 (tato informace je avizována i na D8), které ovlivnily celkový pokles na trase I/13 mezi D8 a Děčínem. Další aktuální pokles generují uzávěry z důvodů výstavby Vilsnické spojky a mostu v Podmoklech, avšak po výstavbě lze očekávat návrat těchto intenzit. Výhledově lze očekávat úbytek z důvodu přeložky I/13 dle UP.



nehodovost na Teplické silnici, černá - smrtelná nehoda, modrá - těžce zraněné osoby, žlutá - lehce zraněné os.

Nehodovost

Z hlediska nehodovosti (dle dat 2007-2017) je hlavním problémem silnice I/13. Především v křižovatkách dochází k relativně častým méně závažným nehodám. Současně ale došlo i k několika závažnějším nehodám s následky na zdraví (modré body v mapce) a v blízkosti zastávek došlo k několika zraněním chodců a k jednomu úmrtí chodce. Zjevným důvodem nehod s účastí chodců je nevhodné řešení přístupu k zastávkám přes ulici Teplická a v případě nehod bez účasti chodců především v křižovatkách jde pak převážně zřejmě především o souhru nepozornosti a rychlé jízdy v přímých úsecích Teplické.

VV ostatních místních komunikacích Bynova pak dochází k většímu množství převážně méně závažných nehod, které souvisí především s nepozorností při zajiždění či vyjíždění z parkovacího stání či s nezvládnutím řízení ve stísněných podmínkách mezi množstvím parkujících vozidel.

Určitým specifikem je pak Rudolfova ulice, která díky své přímosti, sklonu a zdánlivé přehlednosti svádí k rychlé jízdě a ztrátě pozornosti.

V celém území mimo ul. Teplické došlo ke dvěma srážkám s chodcem, z toho u jedné byla následkem smrt chodce. K nehodě došlo v ulici Vítova a jednoznačně se jedná o důsledek nevyhovujícího řešení komunikace v úzkém profilu na jižním konci této ulice.

..

Doporučení pro návrh:

- minimalizace ploch vozovek v napojení ulic od severu na ul. Teplická
- revize všech přechodů a míst pro přecházení přes Teplickou a jejich úprava tak, aby logicky navazovaly na poptávané směry pohybu chodců a zajišťovaly dostatečnou ochranu chodců při přecházení (ostrůvky, zúžení vozovky, fyzicky zajištěné volné rozhledy)
- vybudovat chráněného koridoru pro chodce v koncovém úseku ul. Vítova
- fyzicky zabránit stání v křižovatkách, před přechody a na přechodech



nehodovost v horní části Bynova a centru



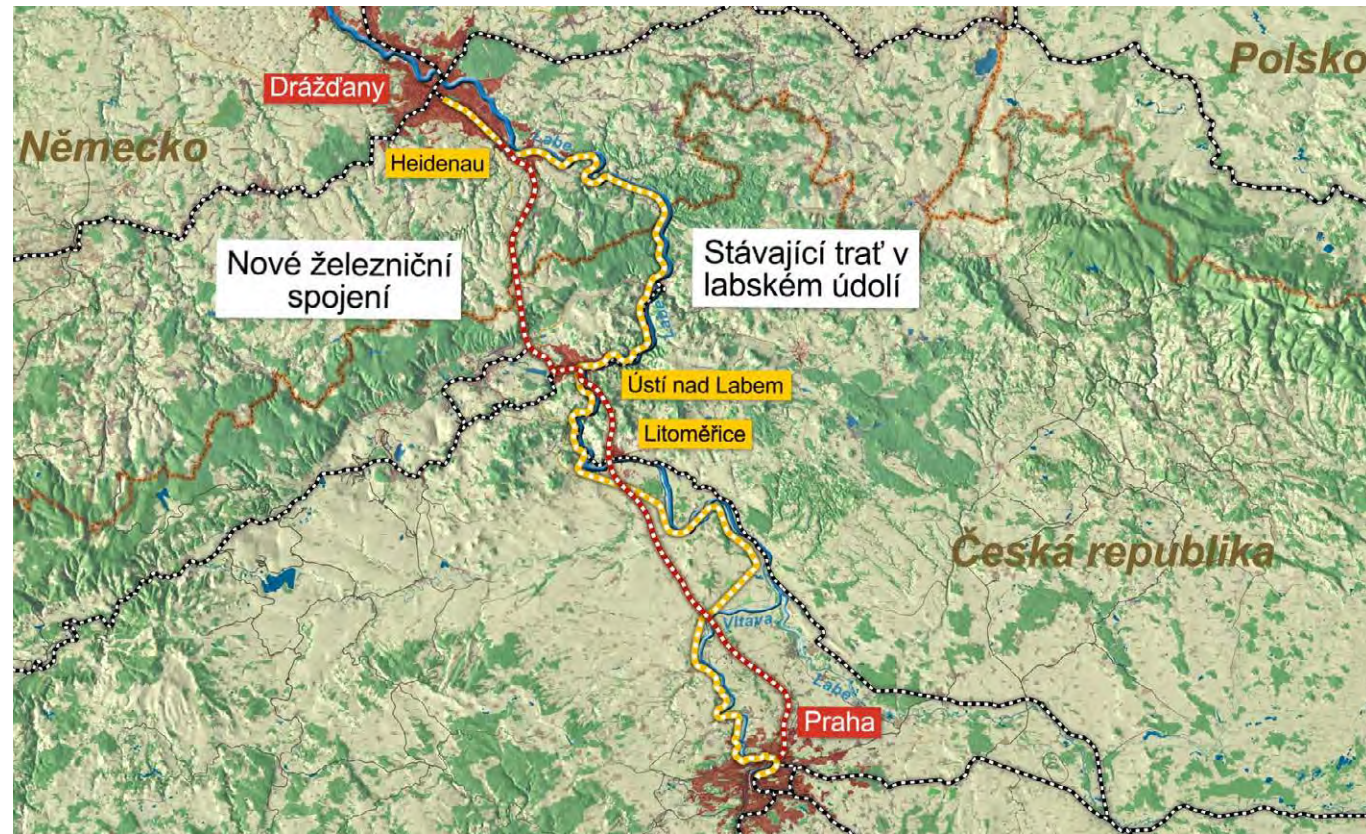
nehodovost - ulice Nálepškova, V Kolonii, Vítova, Gagarinova, Na pěšině (zdroj: ŘSD)

Výhledová vysokorychlostní trať

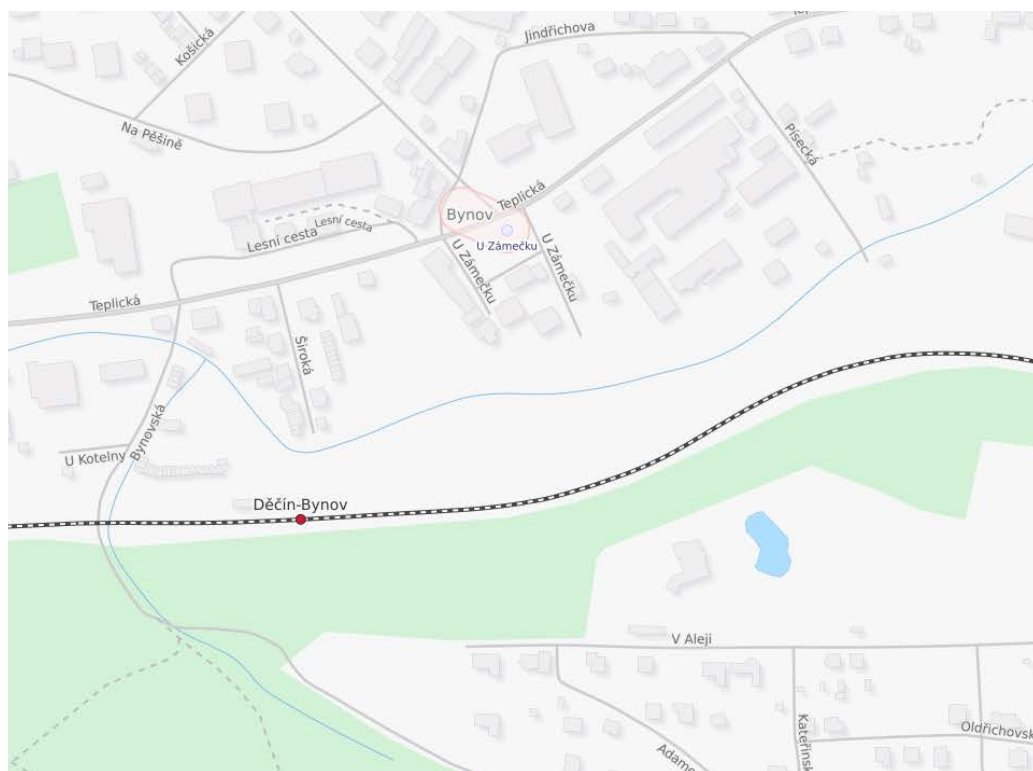
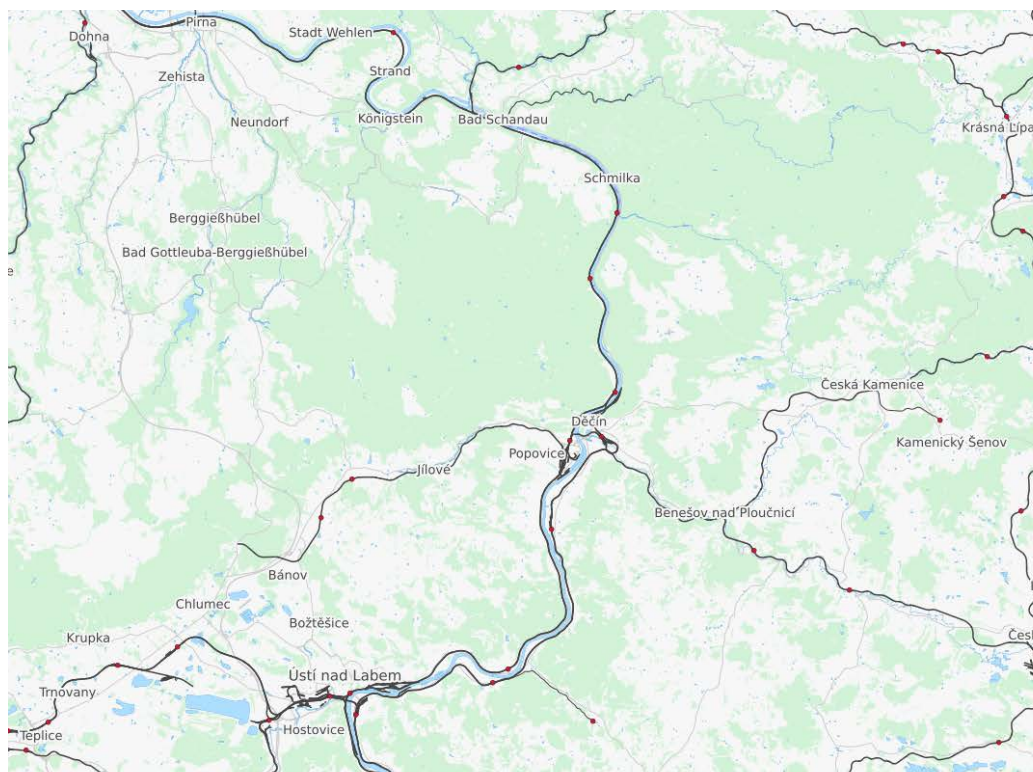
V současnosti začíná probíhat společný česko-německý projekt přípravy výstavby vysokorychlostní trati spojující Prahu a Drážďany. Odhadované termíny dokončení v současnosti pracují s horizontem 15 až 20 let, přičemž stavba byla na německé straně vyhodnocena jako jedna ze zásadních rozvojových priorit.

Z hlediska Děčína není dopad této trasy jasný – městu se má totiž zcela vyhnout. Hrozí tak potenciálně zhoršení napojení na vzdálenější cíle – především Praha a Drážďany – díky převedení expresních vlaků na nově vybudovanou trať. Současně však může dojít ke zlepšení fungování spojení s bližšími cíli umístěnými na stávající trati díky uvolnění prostoru pro osobní vlaky.

Z hlediska Bynova tato trať spíše nebude vzhledem ke špatnému spojení k plánovanému terminálu v Ústí nad Labem představovat zásadní přínos. Dojde zřejmě pouze k nepříliš zásadnímu zkrácení cestování do Drážďan a Prahy.



Pravděpodobná trasa navrhované VRT Praha-Drážďany (zdroj: SMWA Freistaat Sachsen)



Veřejná železniční doprava

V současnosti skrz Děčín prochází významný železniční koridor procházející údolím Labe (úseky 083 a 090), který je součástí hlavního železničního spojení Prahy a Drážďan. Na toto páteřní spojení se v Děčíně připojuje od východu hlavní trať (úsek 081), po níž přijíždějí vlaky ze směrů od Liberce a Mnichova Hradiště. Od jihu po východním břehu řeky přichází též vedlejší trať od Střekova (úsek 073).

Z centra Děčína pak směrem na východ vychází údolím Jílovského potoka trať („Kozí dráha“, č. 193), na které není provozováno stálé vlakové spojení. Tato trať prochází z z centra Děčína skrz Bynov a dále do Jílového, Chlumce, Krupky a Teplic, za nimiž se připojuje na hlavní trať směřující z ústí nad Labem směrem na západ.

Trati v současnosti a zřejmě ani v budoucnosti nebude provozována, protože:

- a) zastávky v jednotlivých sídlech na trati jsou velmi vzdálené od jejich center a je nutné k nim stoupat do prudkého svahu,
- b) nikdy nedošlo k vybudování přímého napojení trati na děčínské hlavní nádraží.

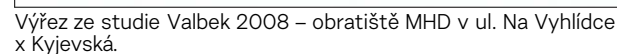
V případě, že bude trať snesena, uvažuje se o vybudování tzv. drážní stezky pro chodce, cyklisty.

Z hlediska Bynova je tedy v současnosti a do budoucna relevantní pouze stávající hlavní trať v údolí Labe, po níž je možné se relativně rychle dopravit do Ústí nad Labem, Drážďan a Prahy. Ostatní tratě lokálního významu mají význam pouze pro občasné cesty obyvatel, ne pro častější dojíždění.

V současném stavu obsluhují Bynov linky MAD č. 202,229 a 233. Dálkové linky 512438 (Děčín, hl.n. - Jílové, Sněžník) a 592432 (Libouchec - Jílové - Děčín).

Vzhledem ke svému umístění na prudkém svahu je přístup do výše položených částí sídliště zásadním způsobem bariérový. Pro řadu lidí je nepřijemné, obtížné či zcela nereálné vyjít do svahu pěšky, a tak volí možnost dopravovat se mimo Bynov automobilem či jsou ve své mobilitě zásadně omezeni a dále od svého domu se prakticky nedostanou. V reakci na tento problém, jež je stále závažnější díky postupnému nárůstu podílu starších lidí v populaci Bynova, je již delší dobu diskutována možnost zavedení autobusové linky, která by zajižďela do severovýchodní části sídliště umístěné na svahu, do ul. Na Vyhliďce.

Poslední komplexní verze předpokládá potřebu úpravy křižovatky ul. Teplická a Rudolfova ve formě okružní křižovatky, úpravu povrchů v ulici Rudolfova a Na Vyhliídce, přesuny parkování mimo uliční profil a zřízení obratiště v horní části ul. Na Vyhliídce.



Celkově se považuje řešení za předimenzované a pro řešené území nevhodné a neadekvátní.

Schéma současných autobusových linek (zdroj podkladu: mapy.cz)

Autobus (MHD)

Variantní řešení – menší autobusy

Jednou z možností, jak vyřešit problémy související s provozem a prostorovým uspořádáním odpovídajícím potřebám autobusu o délce 12m je nasazení kratšího typu vozidla. To může mít několik zásadních výhod – nižší hlučnost, možnost zachování většího počtu stání v profilu, menší rozsah plochy pro otáčení, ekonomičtější provoz jednotlivého vozidla. Zásadní nevýhodou je menší kapacita, která nemusí dostačovat poptávce, z čehož může vyplývat nutnost častější jízdy autobusu. S tím souvisí i menší flexibilita ve volbě trasy, potenciálně větší potřebný počet řidičů a vozidel a častější obtěžování obyvatel přilehlých domů při průjezdu autobusu ulicí Rudolfova a na Vyhlídce.

Nabízí se také možnost testovacího provozu menšího vozidla bez zásadních stavebních úprav, která ukáže reálnou poptávku po tomto spojení. Nákladné stavební úpravy nutné pro provoz 12 m dlouhého vozidla by tak bylo možné případně realizovat až ve chvíli, kdy by bylo zřejmé, že jsou skutečně třeba.

Základní velikostní možnosti vozidel pro provoz na této lince jsou uvedeny dále.

12 m – klasický autobus linek MHD, např. Irisbus Citelis 12M (DP Děčín); 30 míst k sezení, 69 míst k stání, celkem 99 míst



(zdroj foto: <http://seznam-autobusu.cz>)

8,5 m – SOR BN 8,5 (několik MHD v ČR); 24 míst k sezení, 39 míst k stání, celkem 63 míst



(zdroj foto: Wikimedia Commons)

8 m – viz pražský Ikarus E91; 19 míst k sezení, 15 míst k stání, celkem 34 míst



(zdroj foto: Wikimedia Commons)

6-8 m – např. Mercedes-Benz Sprinter (v Děčíně provozován na lince 214); 12 až 22 míst k sezení, bez míst k stání



(zdroj foto: <http://seznam-autobusu.cz>)

DP Děčín v současnosti vlastní dvě vozidla Mercedes-Benz Sprinter upravená pro provoz jako vozidla MHD. Novější typ je v současnosti nasazen na lince 214, starší vozidlo je v současnosti využíváno jako zájezdový minibus mimo linky MHD. S tímto typem vozidel je tedy v Děčíně zkušenost a případně by teoreticky mohlo být možné využít vozidlo, které není nasazené jako linkové, pro testovací provoz autobusové linky v Bynově.



Trasa linky 214, na níž je v současnosti nasazen v Děčíně minibus M-B Sprinter
(zdroj: <https://www.seznam.cz/jizdnirady/>)

Variantní řešení – jiné řešení obřatiště

Řešení podoby obřatiště navrhované v existujících studiích je problematické z několika hledisek – nutnost velkých a nákladných terénních úprav, trvalé narušení stávajícího přírodního charakteru lokality konstrukcemi, hlučnost, exhalace a vizuální zátěž v lokalitě daná projíždějícími a stojícími autobusy a znemožnění využití velkého prostoru pro parkovací stání. Současně ale umožňuje velice komfortní obsluhu i vozidly s velkou kapacitou.

V případě využití menších vozidel je možné díky menšímu rozměru řešit celé obřatiště menší a omezit tak negativní dopady. Případně je možné prověřit další varianty řešení obřatiště s menší prostorovou náročností či upravené varianty vedení autobusové linky.



Řešení obřatiště trolejbusu ve Zlíně – ul. Příkrá.
(zdroj: mapy.cz)



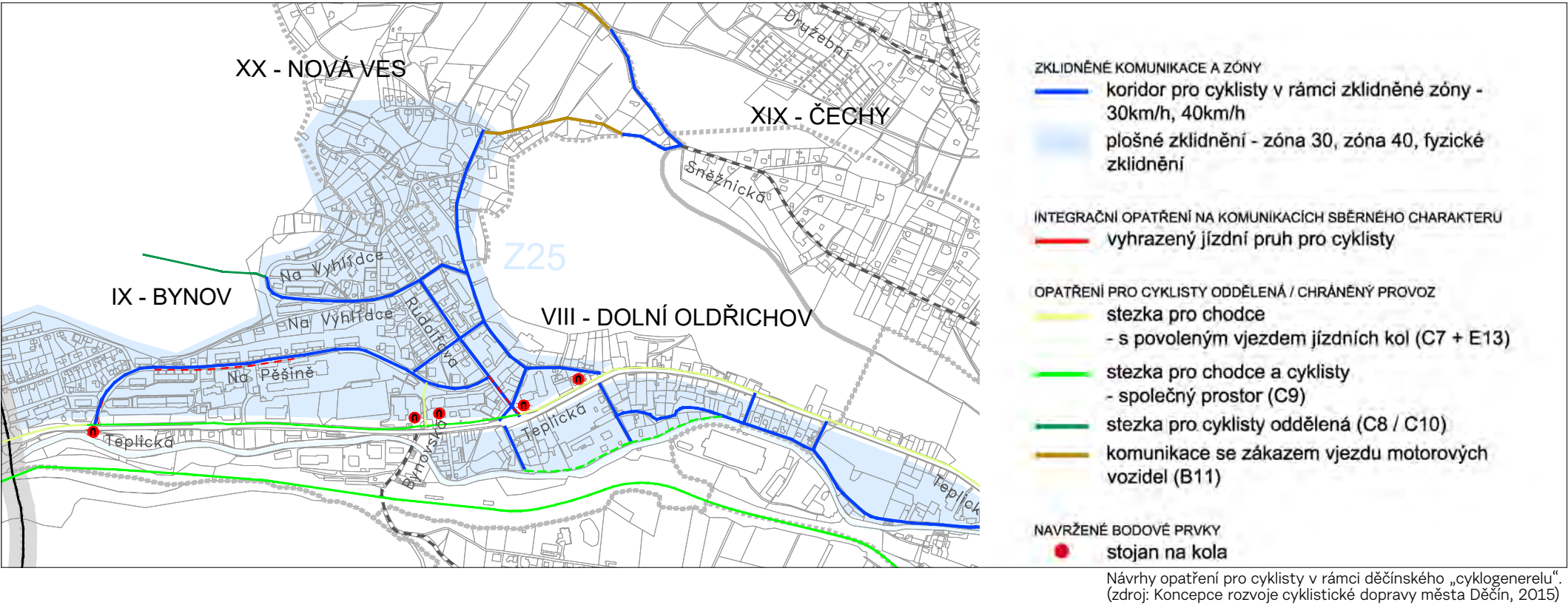
Pěší doprava

Pokud, tak lze obecně lze v Bynově sledovat pouze základní zajištění provozu chodců. Mnohdy chybí chodníky úplně, vyjma Teplické a okolí ZS v ul. Na Pěšině není nikde řešeno přecházení ani jako zajištění prostoru pro vejítí do vozovky mezi vozidly. V křižovatkách chybí zklidnění dopravy, které zajistí bezpečný provoz při interakci chodci vs. vozidla. Podrobněji jsou závady a problémy popsány dále v kapitole k problémovému výkresu.



Vzhledem ke svažitému reliéfu Bynova je každodenní pohyb na kole limitován pouze na některé z ulic položených na vrstevnici. Efektivní je tak pouze například pro kratší dojíždění dětí do školy v rámci ulice Na pěšině či pro kratší cesty mezi jednotlivými domy.

Zásadní potenciál ale představuje cyklistické spojení Bynova s centrem Děčína. I z nejdlehlší budovy v ulici Nálepkovala v západním výběžku Bynova je to při jízdě po ul. Teplická daleko necelých 5km. To je v českém kontextu považováno za stále únosnou vzdálenost pro každodenní dojíždění. Zásadním problémem je však naprostá nepřívětivost ulice Teplická pro provoz cyklistů. Vedle výhledových úprav samotného příčného profilu komunikace v určitých úsecích ve prospěch přidruženého prostoru a tedy nabídky širšího prostoru pro prostor přidružený se tak nabízí i možnost umožnit pohyb cyklistů po severním chodníku, který by se vyznačil jako stezka pro chodce s povoleným provozem jízdních kol. Současně je pak možné uvažovat o vytvoření nového odděleného propojení s centrem Děčína, které by procházelo buď podél Jílovského potoka či ve stopě stávající nevyužívané železniční trati. Tyto varianty jsou naznačeny i v platné Konceptu rozvoje cyklistické infrastruktury v Děčíně („cyklogenerel“) a opakovaně je v dotaznících zmiňovali i obyvatelé Bynova. S reliéfem si pak mohou lépe poradit stále dostupnější elektrokola.



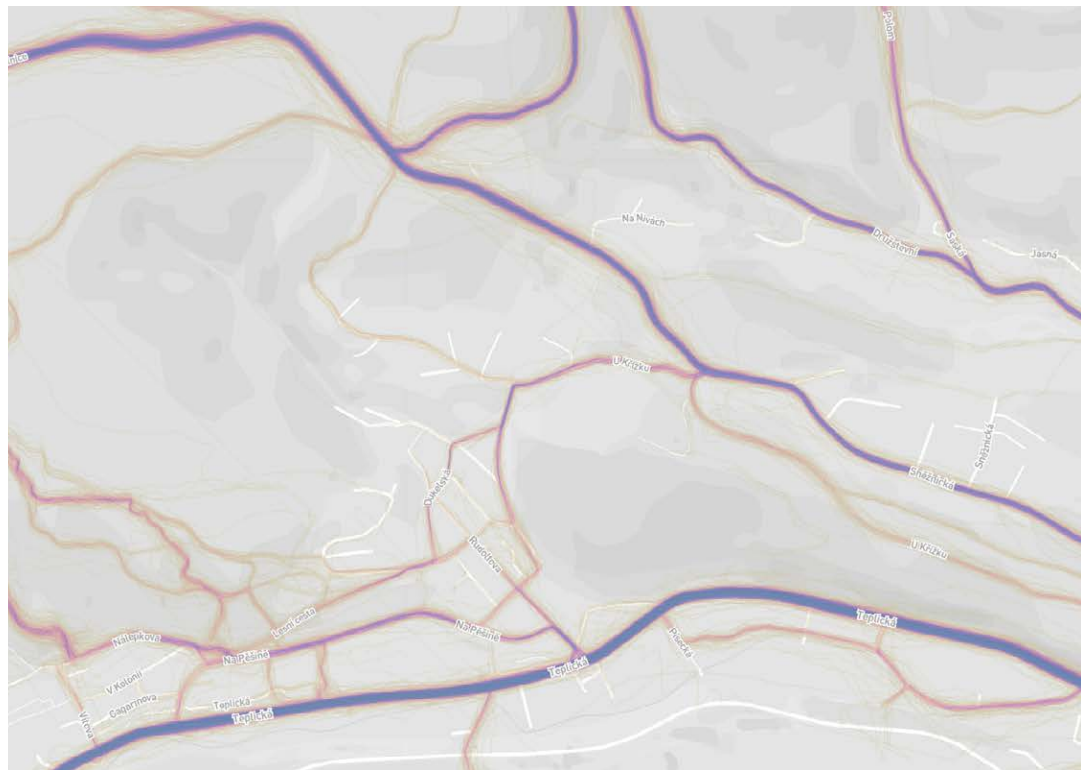
Návrhy opatření pro cyklisty v rámci děčínského „cyklogenerelu“.
(zdroj: Koncept rozvoje cyklistické dopravy města Děčín, 2015)

Cyklodoprava

Zásadní význam pak má pro bytovskou, resp. děčínskou rekreační či sportovní cyklistiku blízkost Sněžníku a okolních lesů, který je již dnes významným cílem pro příznivce horské cykloturistiky či pro „sjezdaře“. Datové výstupy především sportovci využívané aplikace labs.strava.com ukazují, že kromě hlavní komunikační tepny (ul. Teplická) se pohybuje ve směru na Sněžník většina cyklistů ulicemi Na Pěšině a Nálepkova. Přestože je možné, že část z nich tudy projíždí ve směru do kopce, většina tudy zřejmě spíše projíždí poté, co sjeli strmou stezku z vrcholu Sněžníku, která končí mezi panelovými domy v ulici Nálepkova. Další méně frekventované sjezdové trasy pak ústí v ul. Lesní cesta, níže v ul. Nálepkova a v ul. Na Vyhliště. Část cyklistů projíždí také po cestě spojující Bynov a Novou ves. Klíčovým připojovacím bodem je pro převážnou část cyklistů křižovatka ulic Rudolfova a Teplická, odkud po sjezdu z kopce směřují dále po Teplické ve směru do centra či do Jílového. K výjezdu nahoru do kopců zřejmě většina cyklistů využívá spíše postupně stoupající ulice Saská a dále Sněžnická a navazující Nostovicovu silnici. Tato trasa začíná pod Žlíbkem a cyklisté se tak ve stoupání Bynovu vyhýbají.

Doporučení pro návrh:

- v rozsahu řešeného území zajistit podél Teplické chráněný průjezd cyklistů
- zajistit v rámci řešeného území podmínky pro napojení bezpečného spojení podél Teplické, a to jak pro vedení kol po chodnících/stezkách přímo podél Teplické, tak i pro varianty vedení stezek podél potoka či v trase železnice
- v ulicích Nálepkova a Na pěšině zajistit možnost obousměrného průjezdu cyklistů u významných bodů při ul. Teplická (zastávky, obchody, náměstíčko...), zajistit dostatek stojanů na jízdní kola

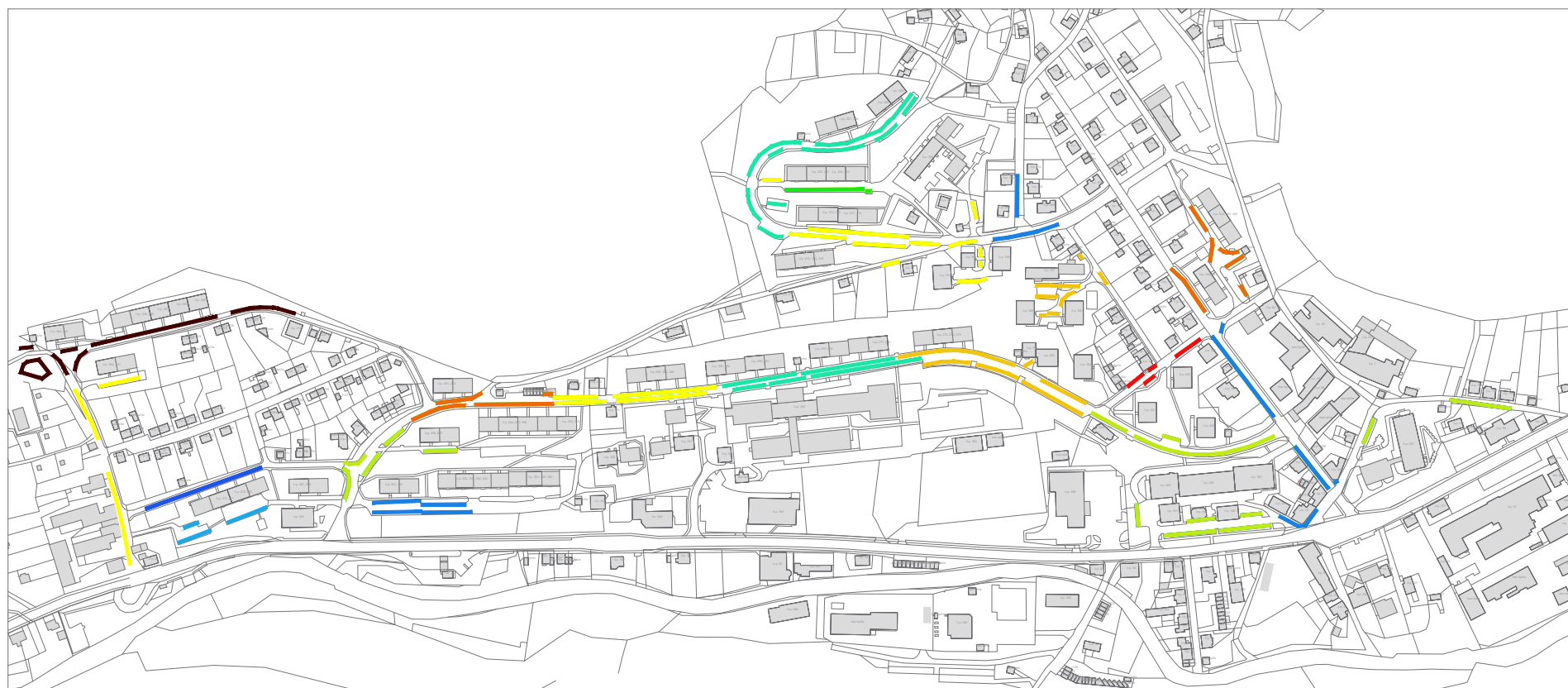


Pohyb části cyklistů s aplikací Strava v území - širší (zdroj: <https://labs.strava.com/heatmap>)

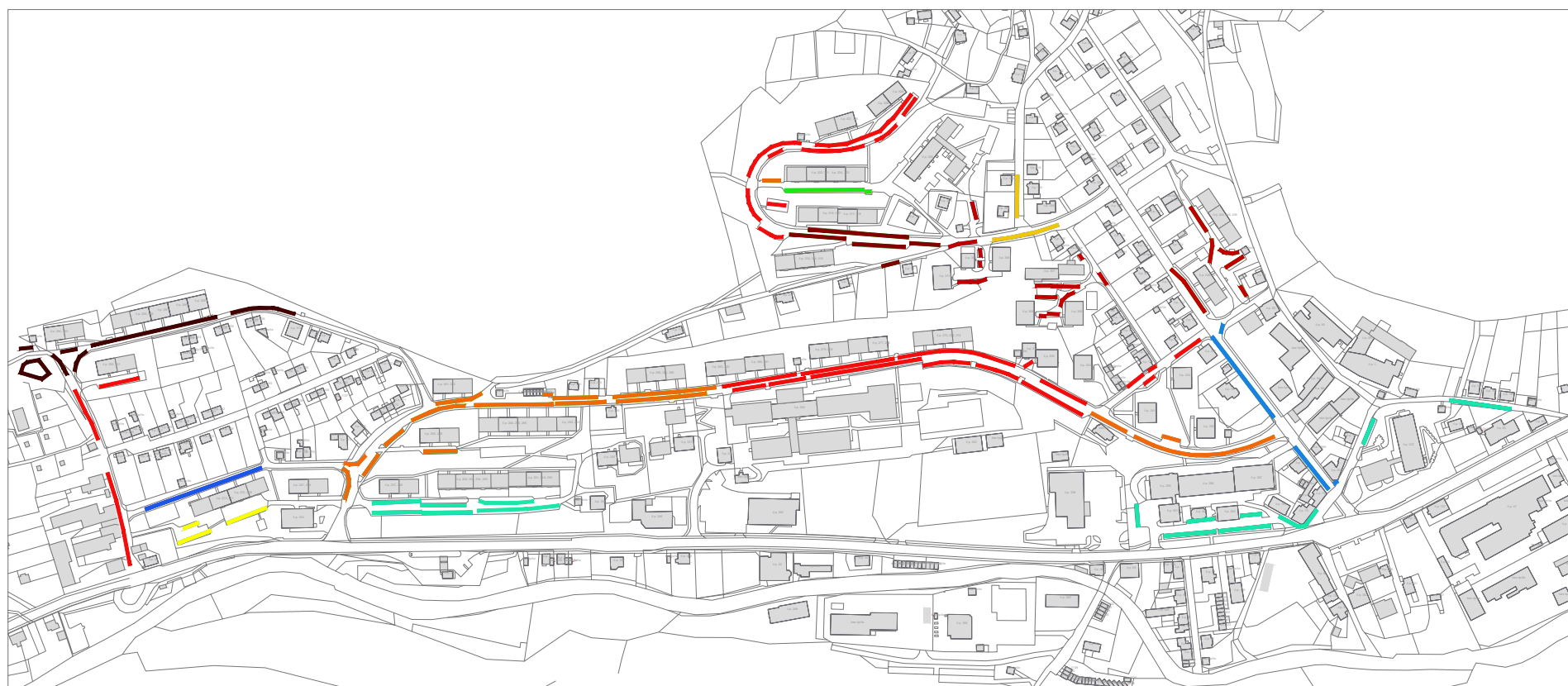


Pohyb části cyklistů s aplikací Strava v území - detail (zdroj: <https://labs.strava.com/heatmap>)

Srovnání obsazenosti kapacity roce 2008 a 2017.
Horní obrázek stav obsazenosti v poledne, spodní
obrázek stav v noci.



parkování - obsazenost dopoledne, průzkum 12/2017



parkování - obsazenost noc, průzkum 12/2017

Parkování

Kapacita parkování

V řešené lokalitě existuje v současnosti prostor pro zaparkování 835 vozidel v souladu s požadavky normy a dále lokality s kapacitou dalších cca 50 stání, v nichž je dlouhodobě tolerováno stání v rozporu s normovými požadavky i s existujícím značením. Maximální počet vozidel parkujících v lokalitě v době průzkumu (večer, rok 2017) byl 815 vozidel, což představuje vytíženost 98% ploch pro parkování v souladu s normou.

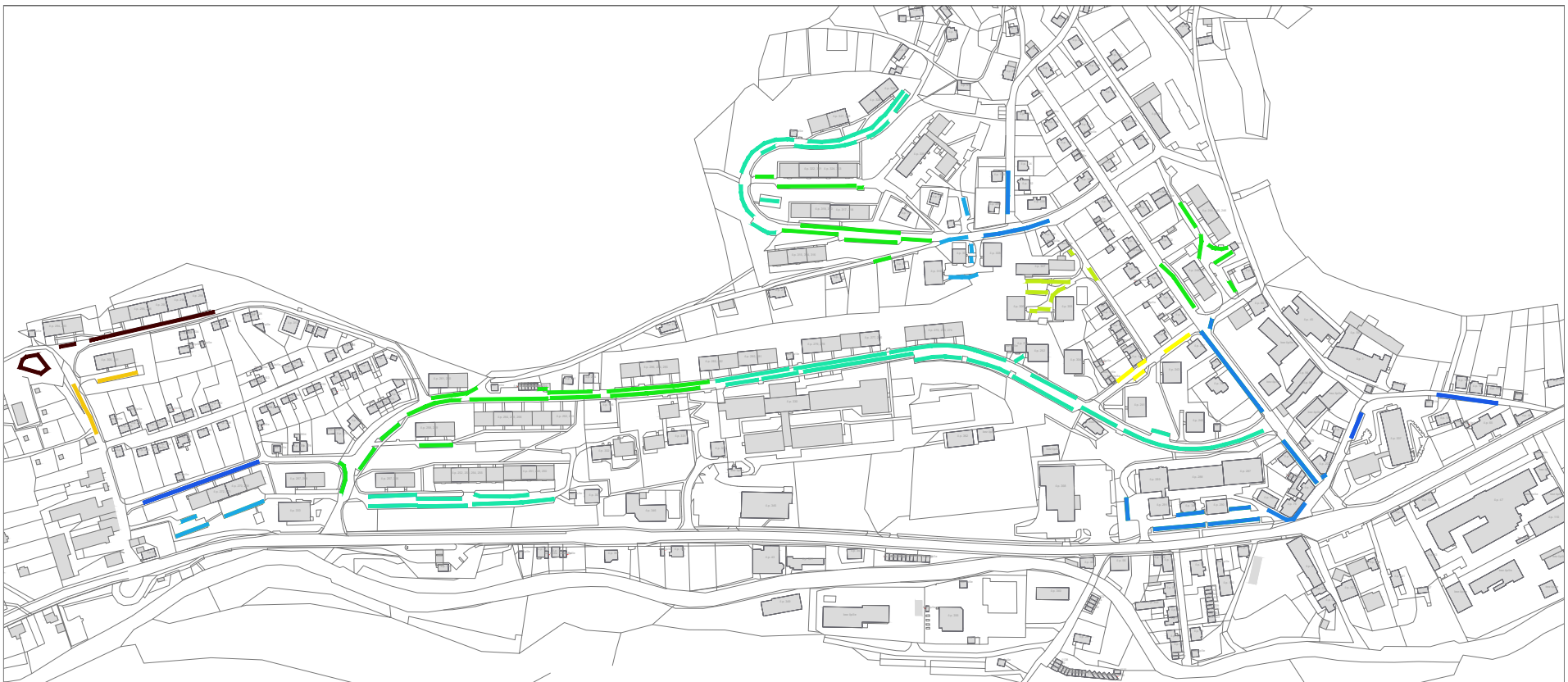
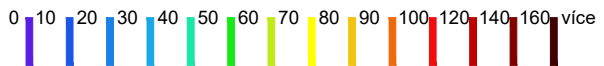
Obsazenost v lokalitách

Přestože v oblasti jako celku nikdy neexistovala vyšší poptávka po parkování než jaká je celková kapacita, značná část vozidel v území parkovala v rozporu s pravidly. Situace se totiž značně liší v jednotlivých částech území (parkovací bloky). Zatímco velkoplošné parkoviště před domy u Teplické naproti benzínové pumpě (domy č.p.249-257) bylo i v době největší obsazenosti ze ¾ prázdné, v oblasti ulice Nálepky, v křižovatce s ul. Vítova a na přilehlé loučce parkovalo večer celkem 55 vozidel, přestože legálně je zde možné odstavit pouze 6 automobilů.

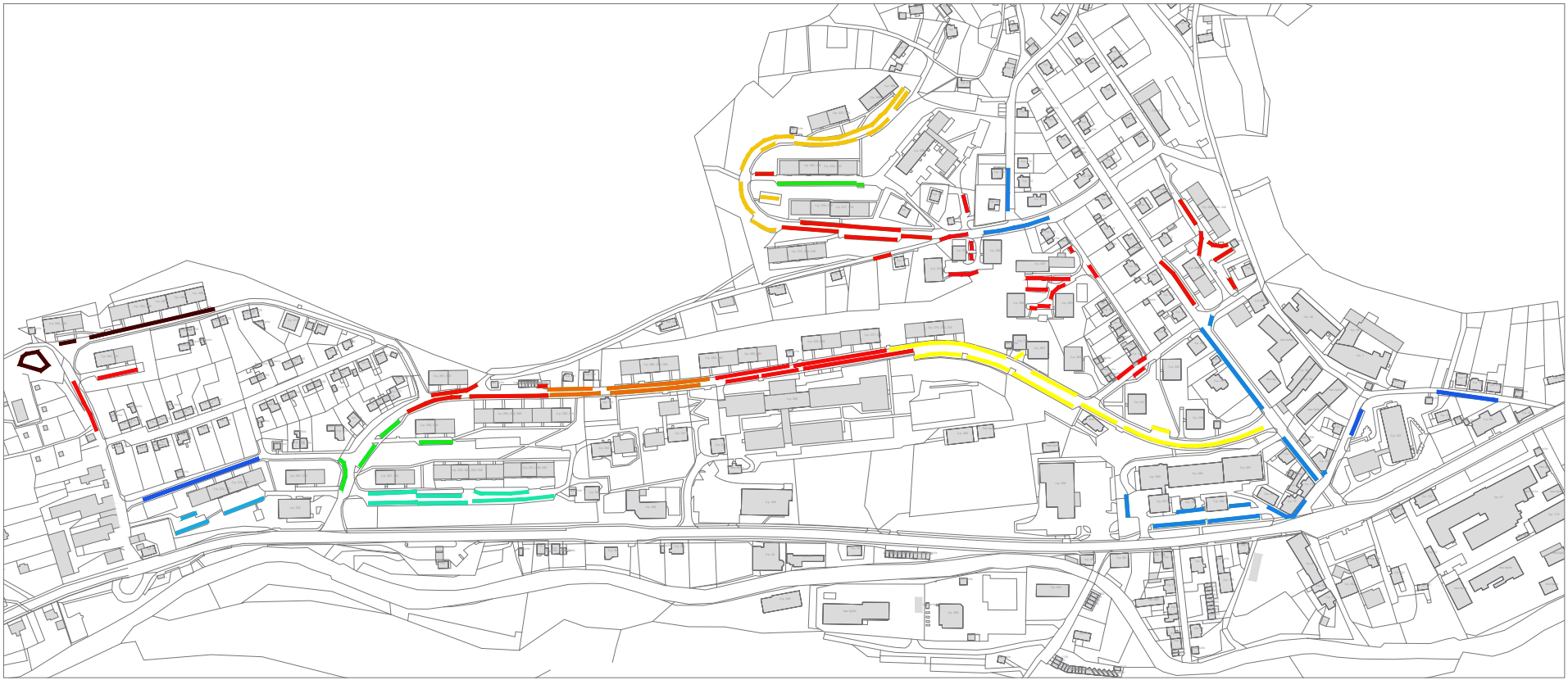
Obecně je na většině území v době maximální obsazenosti vytíženost parkování kolem 120%. V oblastech dole pod svahem – naproti benzínové pumpě, před Duklou, ul. Jindřichova, ul. Gagarinova – je trvalý přebytek volných stání, zatímco v ul. Nálepky a okolí a ve střední části ul. Na Vyhliďce je především večer zásadní nedostatek stání. V ulici Na pěšině, v níž se koncentruje velká část parkování v ulici, dochází v průběhu dne v jednotlivých částech této ulice ke kolísání vytíženosti parkování. Zatímco večer je vytížena hlavně její střední část, přes den se vytížení jednotlivých částí liší.

Legenda

Barevné znázornění intervalu procentuálního vytížení parkovacích míst ve vymezeném parkovacím bloku



parkování - obsazenost dopoledne, průzkum 07/2008, zdroj: ELTODO

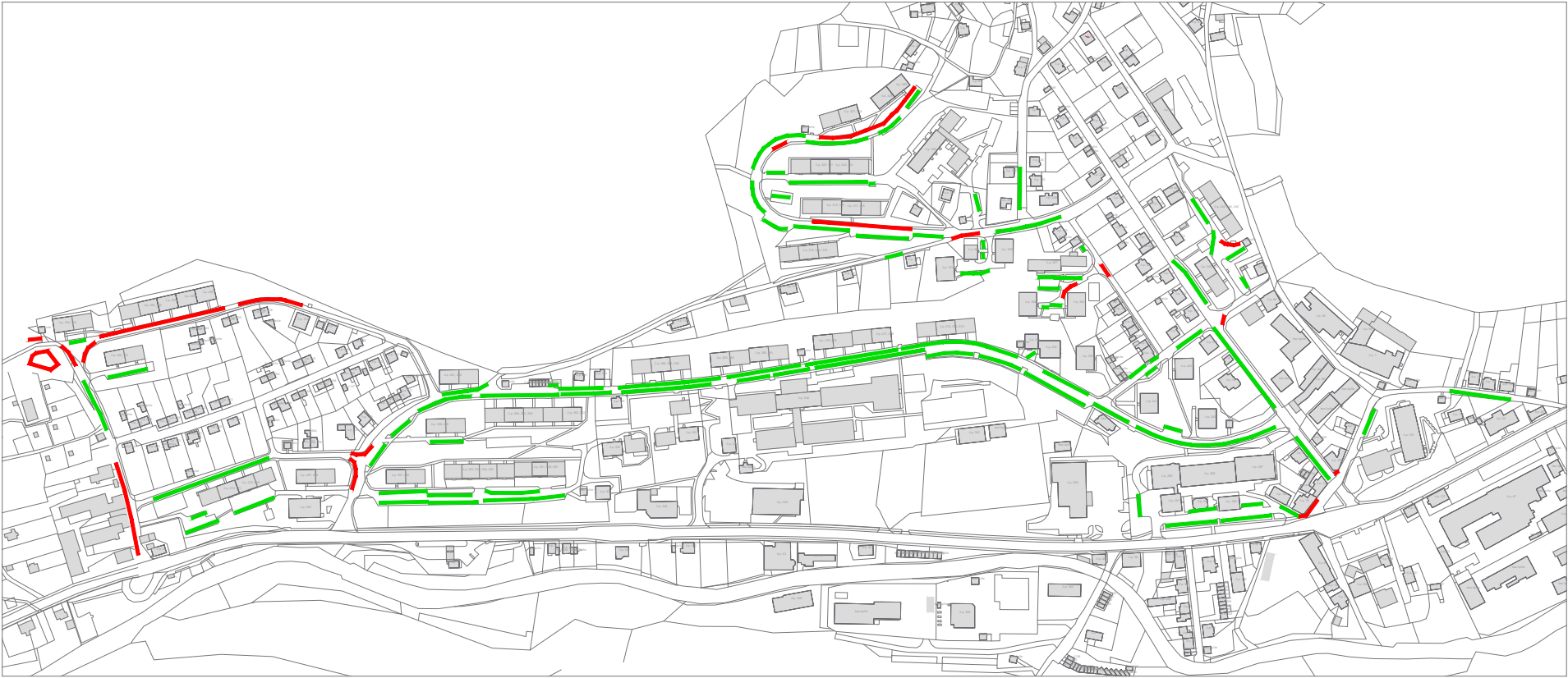


parkování - obsazenost noc, průzkum 07/2008, zdroj: ELTODO

Pro účely této analýzy nebyla vyhodnocována
koncová stání v křižovatkách na okrajích pásů
legálního stání - potenciálně nelegální kvůli blízkosti
křižovatky.

Legenda

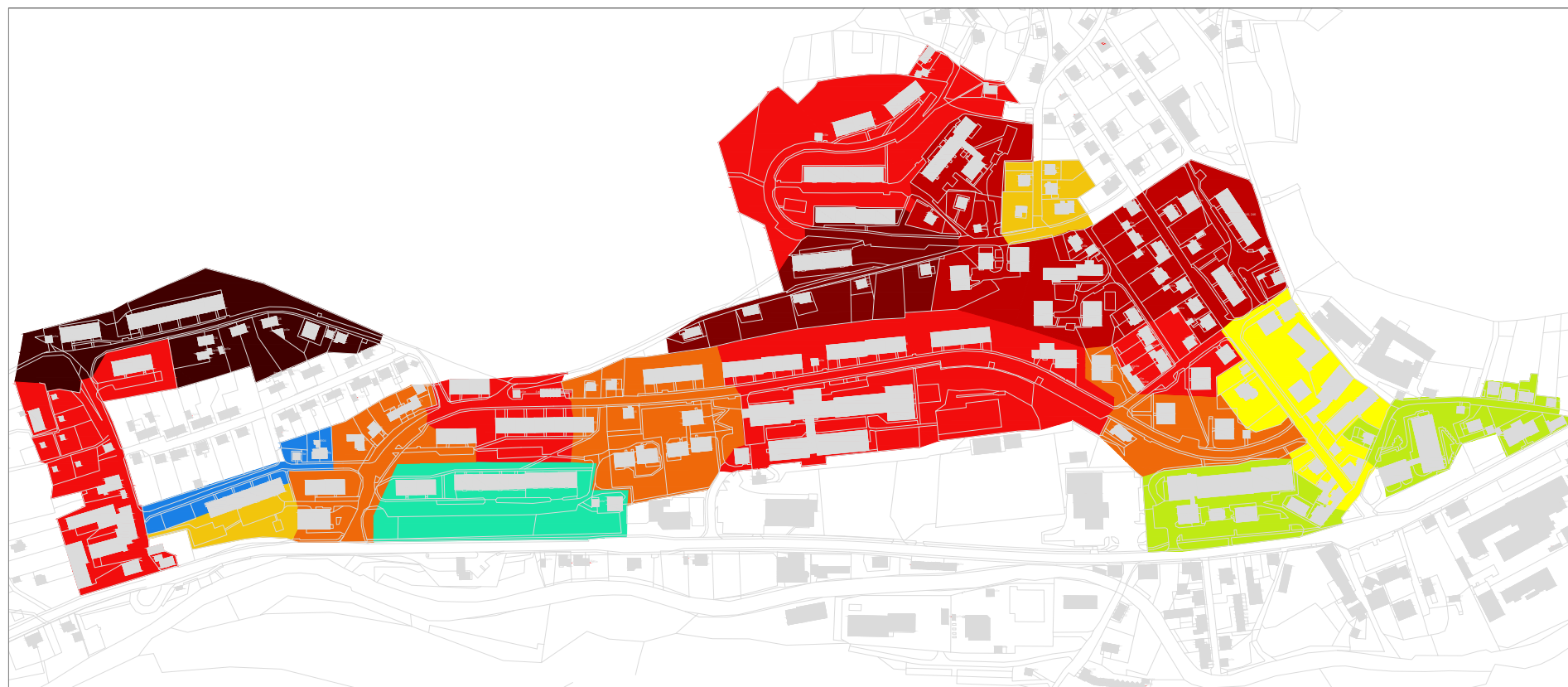
- vymezené / legální nevymezené stání
- pravidelně využívané nelegální stání



(ne)legální stání, průzkum 12/2017



vymezení bloků + kapacity, průzkum 12/2017



maximální využití parkování, průzkum 12/2017

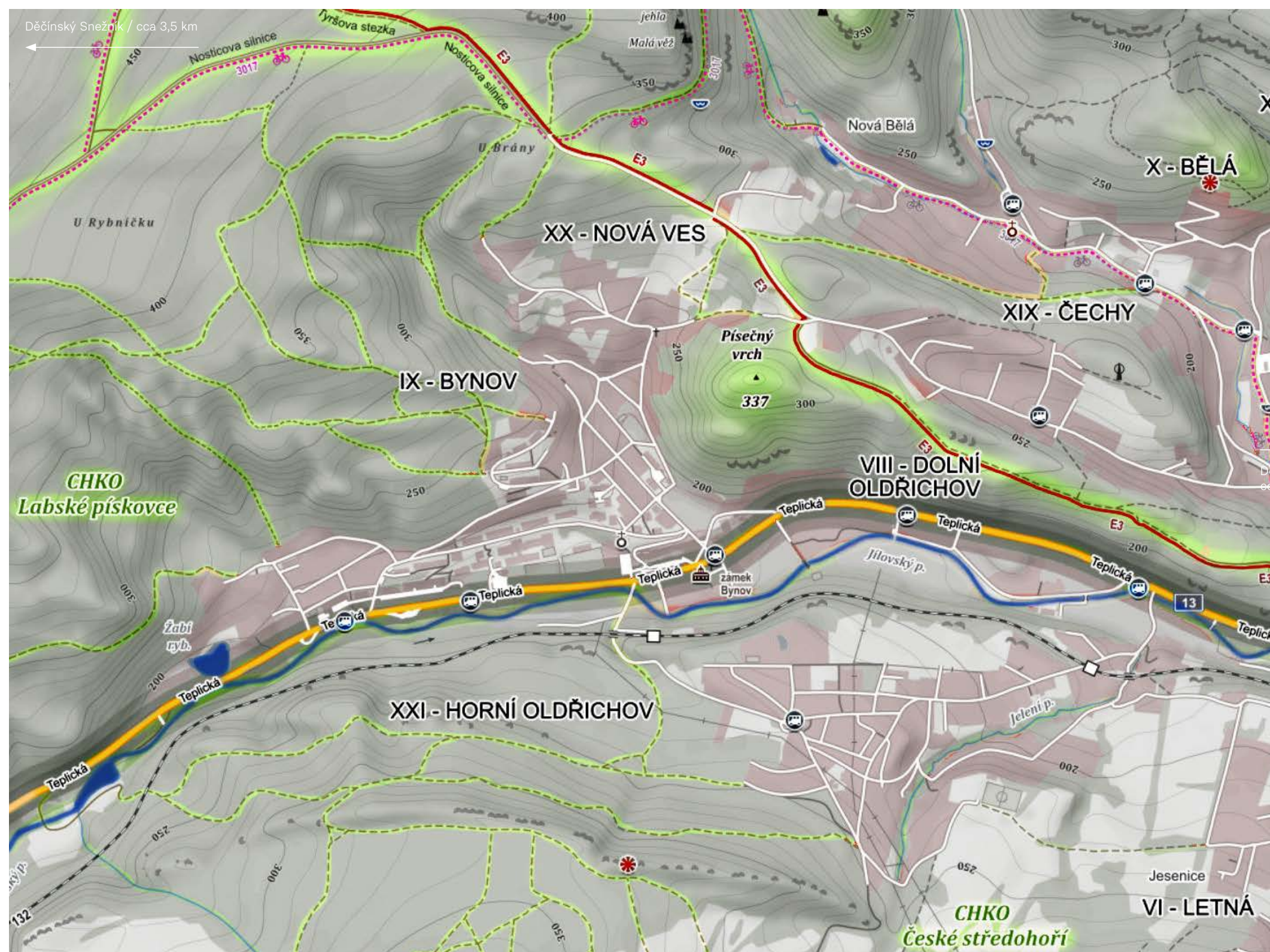
Celková dynamika parkování

Srovnání dat z aktuálního průzkumu parkování v Bynově ukázalo, že v lokalitě za necelých deset let došlo k zásadnímu nárůstu počtu parkujících vozidel. Kolem poledne v lokalitě parkovalo celkem v roce 2017 576 vozidel, zatímco v roce 2008 to bylo pouze 418 vozidel, což znamená nárůst o 38%. Večer pak v roce 2017 v lokalitě parkovalo 815 vozidel, oproti 703 vozidlům v roce 2008, což znamená nárůst o 16%. Kromě toho, že v lokalitě přibývá vozidel obecně, se zvyšuje podíl automobilů, které zůstávají stát na svém místě i přes den a zřejmě tedy nejsou využívána ke každodennímu dojíždění do práce. Může se tedy jednat o auto využívané pouze občas pro nepravidelné delší vyjíždky či o druhé vozidlo v domácnosti využívané každodenně pro kratší vyjíždky – nákupy, odvoz dětí do školy či na kroužky, cesty do města atp. Zatímco u vozidel využívaných pro každodenní dojíždění obvykle převažuje požadavek parkování v bezprostřední blízkosti bydliště, v případě nepravidelně a občasně využívaných automobilů se dá předpokládat tolerance parkování ve větší vzdálenosti, ovšem současně zvýšená poptávka po možnosti krátkodobě zastavit skutečně až u dveří bydliště (například naložení zavazadel a dětí).

Legenda

- barevné znázornění intervalu procentuálního vytižení parkovacích míst ve vymezeném parkovacím bloku





1.7

VEGETACE / Širší vztahy

Bynov leží v údolí Jílovského potoka, které je jedinečné těsnou blízkostí dvou Chráněných krajinných oblastí, CHKO Labské Pískovce a CHKO České středohoří. Jílovský potok je ve velké míře nepřístupný. Zprůchodnění jeho břehů by vytvořilo novou atraktivní trasu údolím.

Bynov spadá do bioregionu 1.32 Děčínský a biochory 4VW Vrchoviny na kyselých pískovcích 4.výškového stupně.

Cílovým ekosystémem by byly Nivní potoční olšiny olše lepkavé a Mokřadní křoviny a olšiny.

Gemorfologicky spadá do okrsku Sněžnické pahorkatiny, podcelku Děčínské stěny. Ta je vytvořena je na křídových pískovců s ojedinělými průniky neovulkanických hornin. Do Sněžnické hornatiny s nejvyšším vrcholem, stolovou horou Děčínským Sněžníkem, náleží též nejvýznamnější morfologický fenomén této části, antecedentní labský kaňon. Povrch Sněžnické hornatiny lze charakterizovat jako silně rozčleněný erozně denudační reliéf sedimentární stupňoviny. Rozčlenění je způsobeno tektonickým roztříštěním, i podmíněno litologicky.



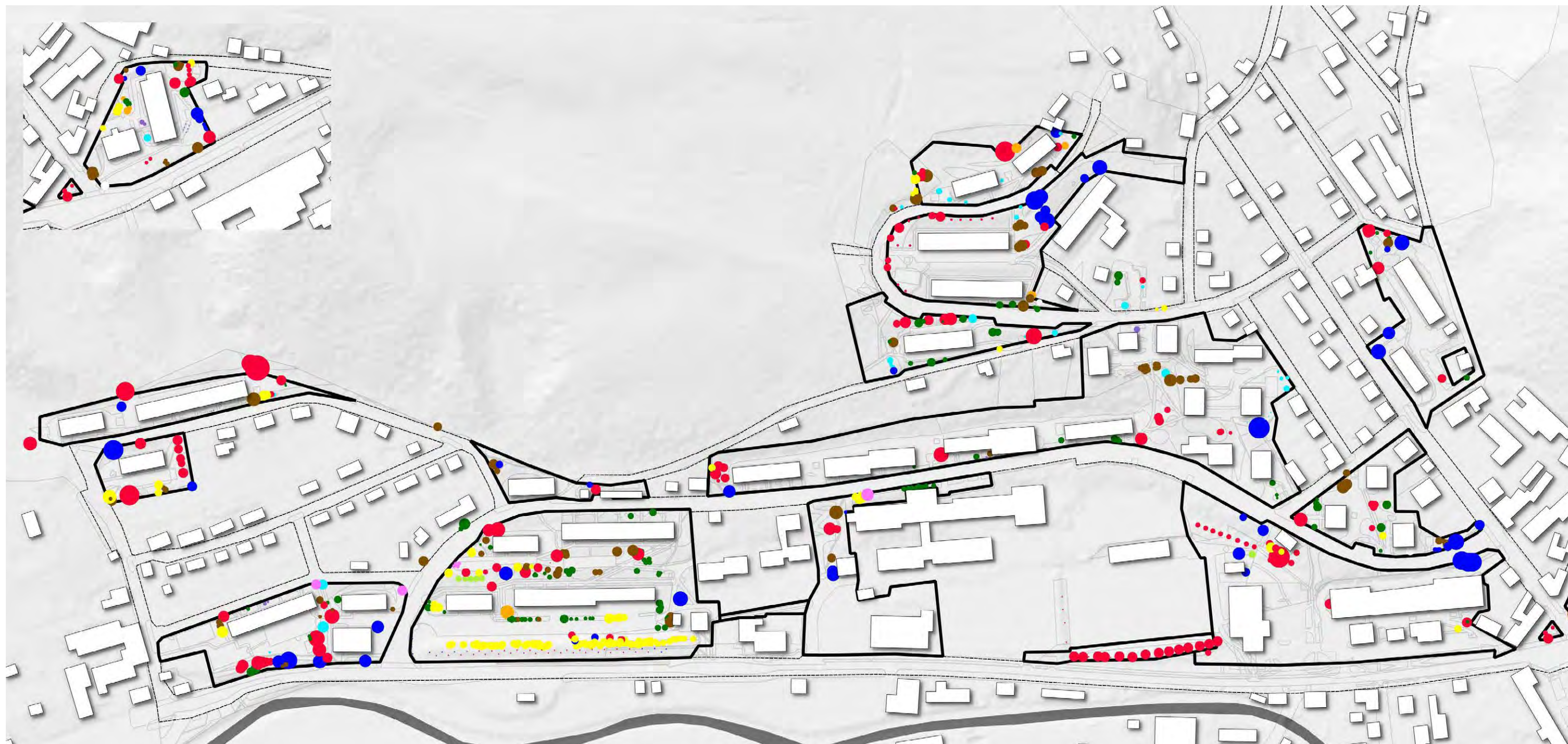
Zonace

Typologie dílčích ploch a uvažované typy vegetačních prvků:

- předzahrádky - předzahrádky, záhony, živé ploty, nízké keře
- prostory podél ulic - stromořadí, živé ploty
- svahy - porost
- prostory mezi domy - parková úprava
- protihlukové valy - porost
- veřejná prostranství, prostory kolem obchodních domů apod. - formální úprava
- hluchá místa - nálety, příp. výsadby obyvatel

U daných zón v území s jednotlivými podskupinami dřevin budou v návrhu vypracovány doporučení dalšího rozvoje.

- 1/ U lesa
- 2/ V kolonii
- 3/ Na pěšině
- 4/ Pod lesem
- 5/ Za valem
- 6/ Svahy
- 7/ U základní školy
- 8/ U Teplické
- 9/ Na návsi
- 10/ U knihovny
- 11/ Na rozcestí
- 12/ Pod vrchem
- 13/ Nad lesní cestou
- 14/ Na vyhlídce
- 15/ Pod zahrádkami



Taxonomické rozdělení dřevin v území

Jedná se o dřevin určenou pro konkrétní území a projekt.
Uvedené členění má snahu rozlišovat dřeviny a jednotlivé taxony dle charakteru růstu a s ním spojenou péčí.

Dlouhověké, perspektivní dřeviny (lípa, buk, dub, habr, javor) ●

Stabilní, odolné, dlouhověké dřeviny. Jedná se o dlouhověké dřeviny, na nichž by měla být založena základní kompozice území.
Je vhodné je ponechat dlouhověké dřeviny jako důležité solitéry, tedy nechat dřeviny se vyvíjet s ohledem na prostorové podmínky a zdravotní stav. U těchto dřevin má smysl provádět pěstební opatření i dlouhodobějšího charakteru.
V případě potřeby lze redukovat řezem, jedná se o vysoce náročný úkon.

Krátkověké, pionýrské dřeviny (bříza, vrba, topol, javor jasanolistý) ● ●

Krátkověké, rychle rostoucí, křehké dřeviny. Jedná se o dřeviny doplňkové, které nejsou vhodné pro založení stabilní kompozice území.
Jsou to dřeviny, u kterých je provádění náročných pěstebních opatření diskutabilní.
Jejich růst lze korigovat pouze za předpokladu pravidelného, opakovaného řezu, jinak hrozí rozpad koruny. Jejich zdravotní stav se může snadno zhoršit v relativně krátkém čase. Dlouhodobou perspektivu tyto dřeviny nemají.

V území je vyšší procento zastoupení
typu bříz, které trpí prosycháním koruny a rozpadem koruny. Místy tvoří kostru porostu. Porost se může snadno rozpadnout.
typu vrba, topol, javor jasanolistý, u kterého je problematické zapěstování pravidelné a trvalé koruny. U vrb je případně možné využít pařezovou výmladnost.

Stálezelené dřeviny ● ● ● ●

Typ jehličnanů s průběžným kmenem (smrk, jedle) vytváří „suchý“ stín, bez možnosti využití prostoru pod korunou stromu. Z hlediska mikroklimatické funkce (výparu) mají menší význam oproti dřevinám listnatým. V území se velmi často nachází před jižní fasádou domů a byty, včetně zimy, zastíňují. Jsou nenáročné na následnou péči, mají většinou pravidelný růst. Nelze je redukovat řezem.
Typ jehličnanů s vyvětveným kmenem (borovice) v sobě zahrnuje dlouhověké druhy borovic. Typ se dá zdárně využít pro nadcházející utváření území.
Typ opadavých jehličnanů (modřín)

Roubované dřeviny (okrasné ovocné kultivary) ●

Vyžadují pravidelnou péči. Výhodou výrazné kvetení v jarním období.

Dřeviny řezané „na hlavu“ (zpravidla lípa, javor) ●

Dřeviny s výrazným tvarem koruny proměnlivém v čase. Dřeviny je možné udržovat v potřebné velikosti s ohledem na prostorové podmínky (úzká ulice apod.).
Vyžadují zapěstování „hlav“ a pravidelnou péči /odstraňování větví na „hlavě“, a to 1x za 1 až 3 roky s ohledem na vzdálenost zapěstovaných hlav/.

Ovocné dřeviny ●

V tomto typu dřevin jsou zastoupeny také dřeviny taxonu hloh, slivoň myrobalán a okrasné formy jabloní. Dřeviny jsou zpravidla menšího vzrůstu s výrazným působením v prostoru v období kvetení.

Vyhodnocení taxonomického rozdělení dřevin v území

typ	ks	%
Dlouhověké, perspektivní dřeviny (lípa, buk, dub, habr, javor)	234	29,6
Stálezelené dřeviny / smrky	126	15,9
Krátkověké, pionýrské dřeviny / břízy	123	15,5
Stálezelené dřeviny / borovice	99	12,5
Krátkověké, pionýrské dřeviny / vrby	85	10,7
Ovocné dřeviny	43	5,4
Stálezelené dřeviny / thuja	26	3,3
Roubované dřeviny / okrasné ovocné kultivary	9	1,1
Opadavé jehličnany / modřín	7	0,9
další	39	4,9

V řešeném území se nacházejí „tvrdé“ dřeviny v zastoupení do 30 %.
Tzv. „měkké“ dřeviny, kam spadá bříza, vrba, topol, javor jasanolistý, jsou dohromady zastoupeny v 26 %. Tyto dřeviny nejsou z dlouhodobého hlediska perspektivní, jsou krátkověké a hrozí jejich zhoršení zdravotního stavu.
Doporučení: do budoucna je nutné přistoupit k náhradě krátkověkých, pionýrských dřevin za dřeviny dlouhověké a nastavit jejich adekvátní a průběžnou péči.

Typy dřevin

- dlouhověké "tvrdé" dřeviny
- krátkověké "měkké" dřeviny (vrba, topol, javor jasanolistý)
- bříza
- ovocné dřeviny (vč. myrobalán)
- roubované dřeviny (sakura)
- zerav
- smrk
- borovice
- modřín
- ostatní



- A/ Významné dřeviny
- B/ Průměrné dřeviny
- C/ Průměrné dřeviny s defektem
- D/ Dřeviny k odstranění

M 1.3500

Hodnocení potenciálu a stavu dřevin v území

A/ VÝZNAMNÉ DŘEVINY

vhodné dřeviny / počítat s nimi v návrhu / nutná péče

Jedná se o jedince výjimečné, často esteticky, hodnotné. Zpravidla se jedná o taxony tvrdých a dlouhověkých dřevin. Vyžadují individuální přístup, sledování a pravidelnou péči. Jejich vhodnost a stanovení případného péstebního opatření bude dále prověřeno na základě alespoň hrubé podoby budoucího návrhu.

B/ PRŮMĚRNÉ DŘEVINY

dřeviny zdravé / prověřit dle návrhu / nutná péče

Jedná se o jedince, u kterých nelze vyloučit jejich začlenění do budoucího návrhu.

C/ PRŮMĚRNÉ DŘEVINY S DEFEKTEM

prověřit dle návrhu / provést péstební opatření dle návrhu

Jedná se o dřeviny s horším zdravotním stavem, zpravidla chybným větvením (kodominantní větvení) vyžadující opravný řez. Za předpokladu jejich ošetření mohou být tyto dřeviny přesunuty do skupiny B. Skupina zahrnuje i dřeviny s defektem kmene (např. náklon), jejich začlenění do budoucí kompozice zeleně je z dlouhodobého hlediska problematické.

Jedná se o jedince, u kterých nelze vyloučit jejich začlenění do budoucího návrhu. V opačném případě, tedy jejich nezačlenění do budoucího návrhu, je provedení péstebního opatření z dlouhodobého hlediska zbytečné a lze přistoupit k jejich odstranění.

D/ DŘEVINY K ODSTRANĚNÍ

nevhodné dřeviny / okamžité nebo brzké odstranění / do návrhu nezpracované

U kategorií B, C, D byl hodnocen zdravotní stav. U těchto těchto kategorií není zohledněna vhodnost taxonu pro navrhovanou kompozici zeleně ani prostorové souvislosti (např. blízkost fasád a jiné prostorové kolize).

Vyhodnocení potenciálu dřevin v území

potenciál	ks	%
A/ významné dřeviny	29	3,6
B/ průměrné dřeviny	553	69,4
C/ průměrné dřeviny s defektem	202	25,3
D/ dřeviny k odstranění	13	1,6

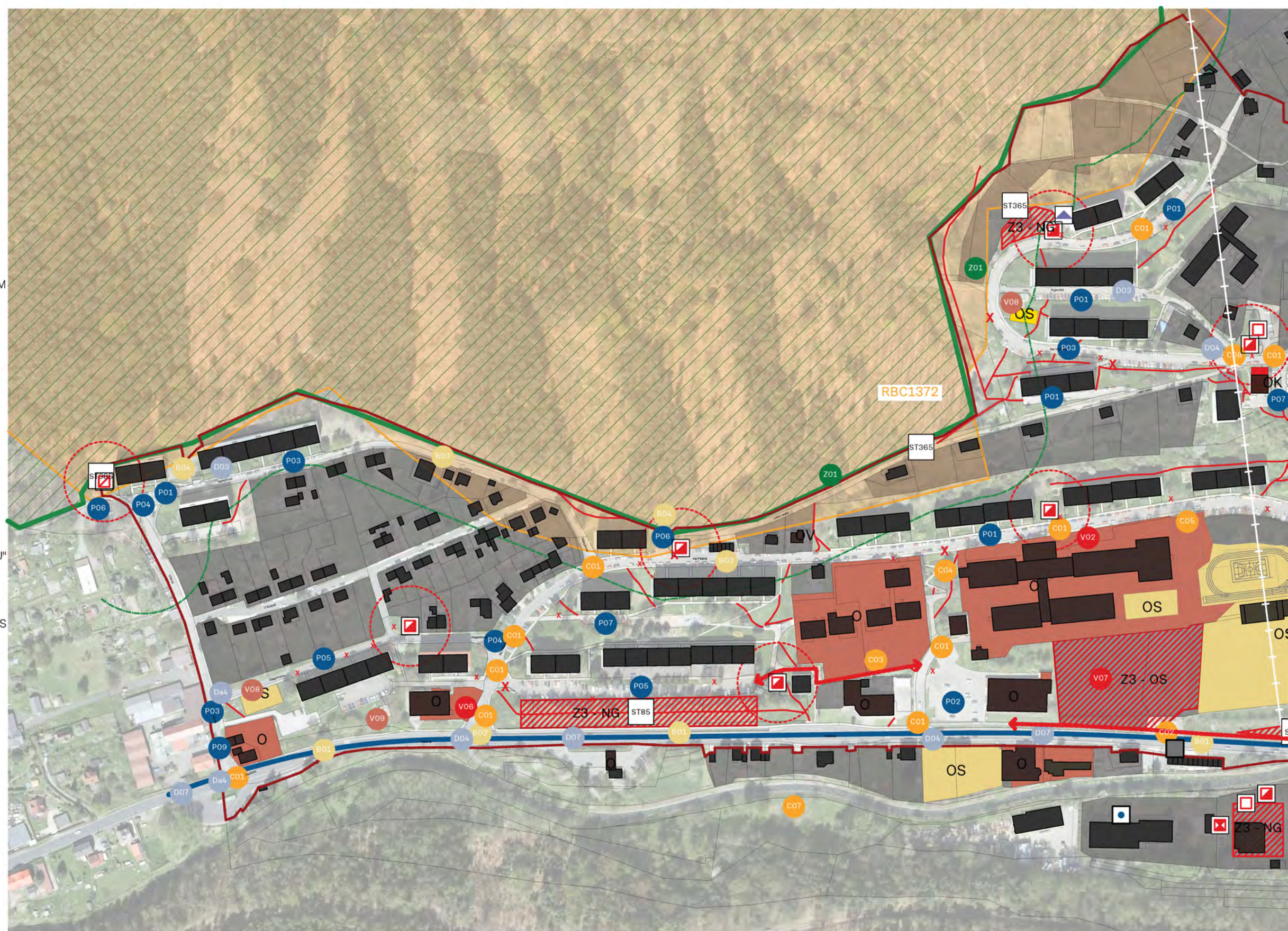
Zhodnocení analytické části a východiska návrhu

Až na výjimky se v území nenacházejí koncepčně založené dřeviny, mimo nové výsadby, které by bylo vhodné v budoucnu obnovovat. Spíše se jedná o nahodile rozmístěné dřeviny ve volném prostoru mezi bytovými domy. Území poskytuje potenciál v podobě volných ploch mezi bytovými domy. Původní myšlenka bydlení v bytových domech obklopených parkem v drtivé většině případů naráží na nekoncepčnost původních výsadeb a náročnost péče o zeleň, která je z dlouhodobého hlediska často ve špatném stavu. Typické je nevhodná či vůbec nezapěstovaná koruna. Poměrně často lze nalézt neudržované a neperspektivní jedince (zařazeno do kategorie C), mnohdy jde o spontánní výsadby místních obyvatel.

Cílem projektu by měla být v první řadě kategorizace dílčích, již naznačených prostorů a stanovení jejich charakteru a regulací z hlediska vegetace. Například: ulice – liniová zeleň (stromořadí), prostory mezi bytovými domy – parková úprava, veřejná prostranství – formální kompozice, svahy – porost. Zásadním problémem však je tyto prostory vyhodnotit a nalézt jejich hranice. Zpravidla se totiž jeden prostor mění plynule v jiný.

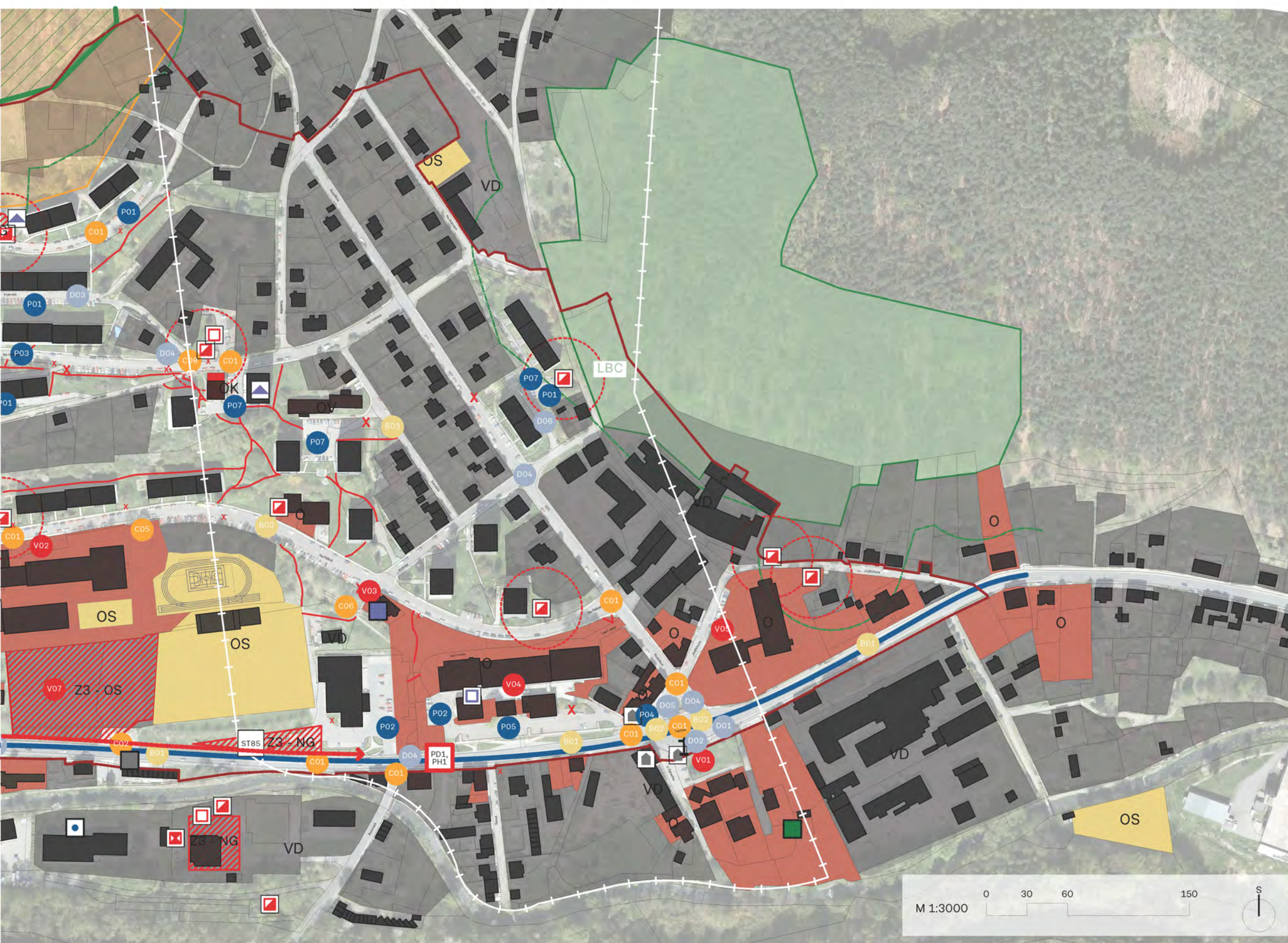
Z uvedeného je zřejmé, že v daných podmínkách lze jen stěží vytvořit dokonalou kompozici zeleně s jasným smyslem. V rámci kontinuálního rozvoje a návaznosti na stávající stav je především vhodné pokusit se o určitou racionalizaci v mezích daných limitů, která se odrazí jak v následné údržbě a obnově vegetace, tak v čitelnějším vizuálním projevu vegetace. Na tomto základě lze postupně zakládat nové koncepční vrstvy, které zajistí dlouhodobou strukturu prostranství V Bynově.

- **VEŘEJNÝ PROSTOR**
 - V01 - CHYBĚJÍCÍ KONCEPT PŘEPROSTORU ZÁMEČKU
 - V02 - DEGRADOVANÝ PŘEDPROSTOR ZŠ
 - V03 - PŘEDPROSTOR KOSTELA
 - V04 - BÝVALÉ OC DUKLA
 - V05 - PŘEDPROSTOR MĚSTSKÉ KNIHOVNY
 - V06 - PŘEDPROSTOR BARU
 - V07 - NEVYUŽITÁ PLOCHA
 - V08 - BASKETBALOVÉ HRŠTĚ NEVYHOVOJUCÍ ŠKVÁROVÝ POVRCH
 - V09 - NEOPLOCENÉ HRŠTĚ V BLÍZKOSTI TEPLICKÉ
- **KRAJINA A PŘÍRODA**
 - Z01 - STÉKÁNÍ VODY Z KOPCŮ
- **DOPRAVA OBECNĚ**
 - D01 - PODJÍŽDĚNÍ ODBOČUJÍCÍCH VOZIDEL AUTOBUSOVÝM PÁSEM
 - D02 - HLUK Z DOPRAVY
 - D03 - BARIÉROVOST BYDLENÍ VÝŠE VE SVAHU
 - D04 - ÚSEK ČASTÝCH DOPRAVNÍCH NEHOD
 - Da4 - SMRTELNÁ NEHODA
- **PARKOVÁNÍ**
 - P01 - NEDOSTATEK PARKOVACÍCH MÍST
 - P02 - NEUTĚŠENÝ PROSTOR PARKOVIŠTĚ PŘED SUPERMARKETEM
 - P03 - NELEGÁLNÍ PARKOVÁNÍ NEPONECHÁVÁJÍCÍ POŽADOVANOU PRŮJEZDNOU ŠÍŘKU
 - P04 - PARKOVÁNÍ V KŘÍŽOVATCE
 - P05 - NADDIMENZOVANÉ PLOCHY PRO PARKOVÁNÍ
 - P06 - PARKOVÁNÍ V ZELENÍ
 - P07 - PARKOVÁNÍ V POTENCIÁLNĚ KLIDNÉM "VNITROBLOKU" MEZI PANELOVÝMI DOMY
- **CYKLISTICKÁ DOPRAVA**
 - B01 - ABSENCE OPATŘENÍ PRO CYKLISTY NA KOMUNIKACI S INTENZIVNÍM PROVOZEM AUTOMOBILŮ
 - B02 - ABSENCE OPATŘENÍ PRO CYKLISTY NA VÝZNAMNÉM KŘÍŽENÍ
 - B03 - POPTÁVKA PRO OBOUSMĚRNÝ POHYB CYKLISTŮ V JEDNOSMĚRCE
 - B04 - ABSENCE OPATŘENÍ PRO CYKLISTY ČASTÉHO PRŮJEZDU MIMO KOMUNIKACE
- **CHODCI - PĚŠÍ**
 - C01 - NEVYHOVUJÍCÍ ŘEŠENÍ PŘECHÁZENÍ
 - C02 - NEPŘÍJEMNÁ CESTA
 - C03 - ŠPATNÝ STAV CESTY
 - C04 - VELKÝ SKLON RAMPY
 - C05 - REŽIM HRŠTĚ - BRANKA - PROSTŘIHÁVÁNÍ PLOTU
 - C06 - PRUDKÉ SCHODY KOLEM KOSTELA
 - C07 - NEPŘÍSTUPNOST BŘEHU JÍLOVSKÉHO POTOKA
 - C08 - NEBEZPEČNÝ ÚSEK PRO PĚŠÍ
 - C09 - CHYBĚJÍCÍ CHODNÍK



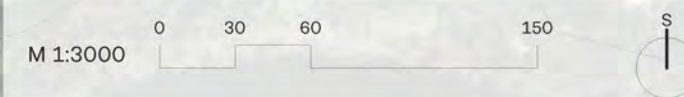
1.8

URBANISTICKÁ ANALÝZA ÚZEMÍ / Problémový výkres










Legenda






- záměry
- archeologické naleziště
- nemovitá kulturní památka
- radiová stanice na RR trase
- ostatní zařízení zpracování a distribuce el. energie
- energetická infrastruktura - DTS
- OP elektrické stanice
- venkovní stanice (rozvodna, transformovna)
- O - plocha občanského vybavení
- OV - plocha veřejné vybavenosti
- OK - plocha komerčních zařízení
- OS - plocha pro tělesnou výchovu a sport
- VD - plocha pro drobnou výrobu a výrobní služby
- archeologické naleziště
- nemovitá kulturní památka
- dominantní stavební
- dominantní přírodní
- dominantní technická
- zdroj přírodní pitné vody
- drobná sakrální stavba
- zastavitelná plocha - návrh
- PD1 silnice I. třídy prochází zastavěným územím
- PH2 hluková a emisní zátěž
- ST85 střet záměru s limitem technickým - bod
- řešené území
- oplocené pozemky
- prošlapané cesty
- rozmístění kontejnerů

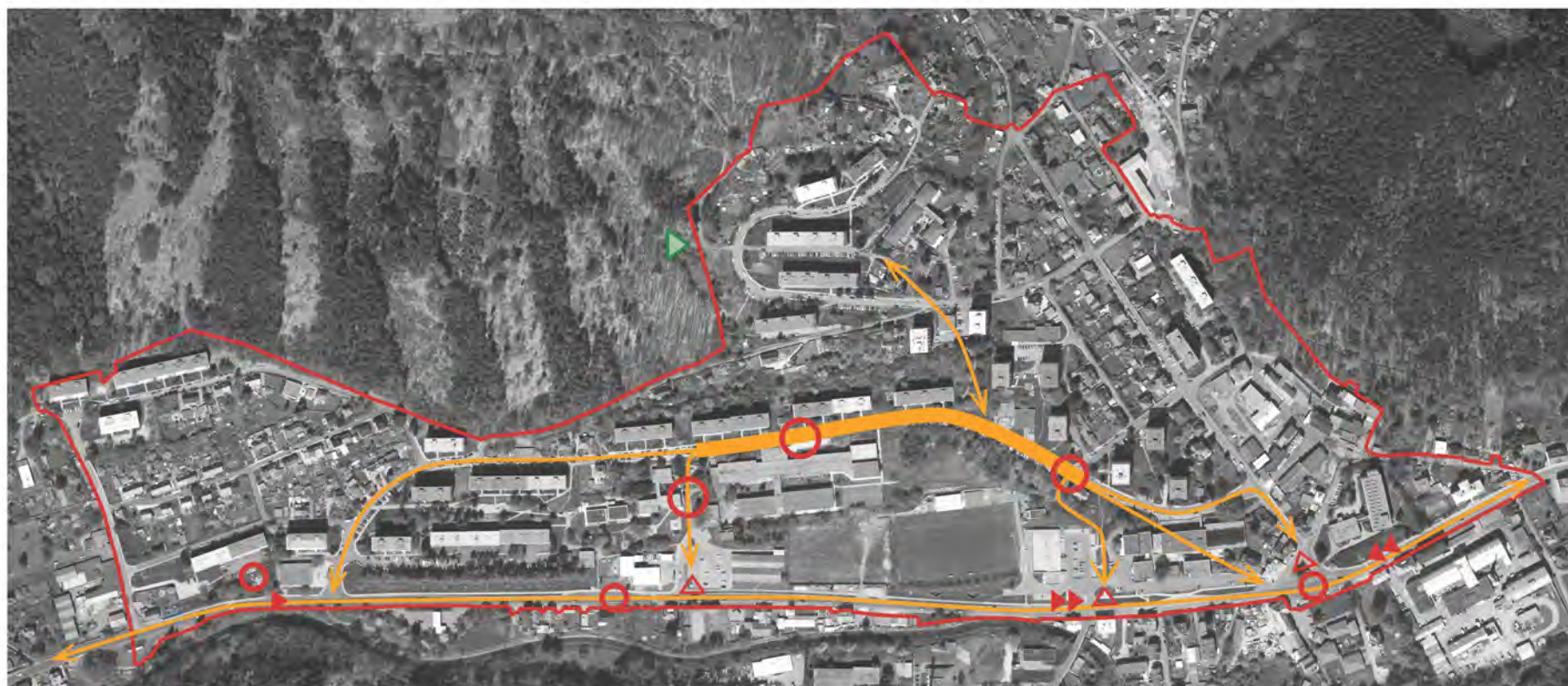


Legenda

-  body
-  místo, kde v současné době Bynov začíná při příjezdu po Teplické silnici. Místo, kde člověk zpomalí a zpozorní.
-  kde by Bynov pocitově začínat měl
-  vedlejší vstupy do zastavěného území
-  vstup z lesa
-  trasa hlavní
-  trasy vedlejší - směry pohybu v území

Legenda

-  významné veřejné prostranství s potenciálem k posílení
-  veřejné prostranství s výrazně periferním charakterem
-  veřejná prostranství s částečně vyhrazeným charakterem
-  park ve svahu
-  spojnice, které je potřeba posílit



Koncepční uchopení a urbanistické potenciály

Určujícím znakem Bynova je jeho umístění v poměrně příkré stráni mezi lesy v místě rozšíření údolí Jílovského potoka. A dále tři dominantní směry / trasy:

- ulice Na Pěšině jako spojnice významných veřejných staveb
- historicky nejvýznamnější Teplická ulicí
- Kyjevská jako historicky přerušovaná trasa, jejíž význam ale zůstal zachován

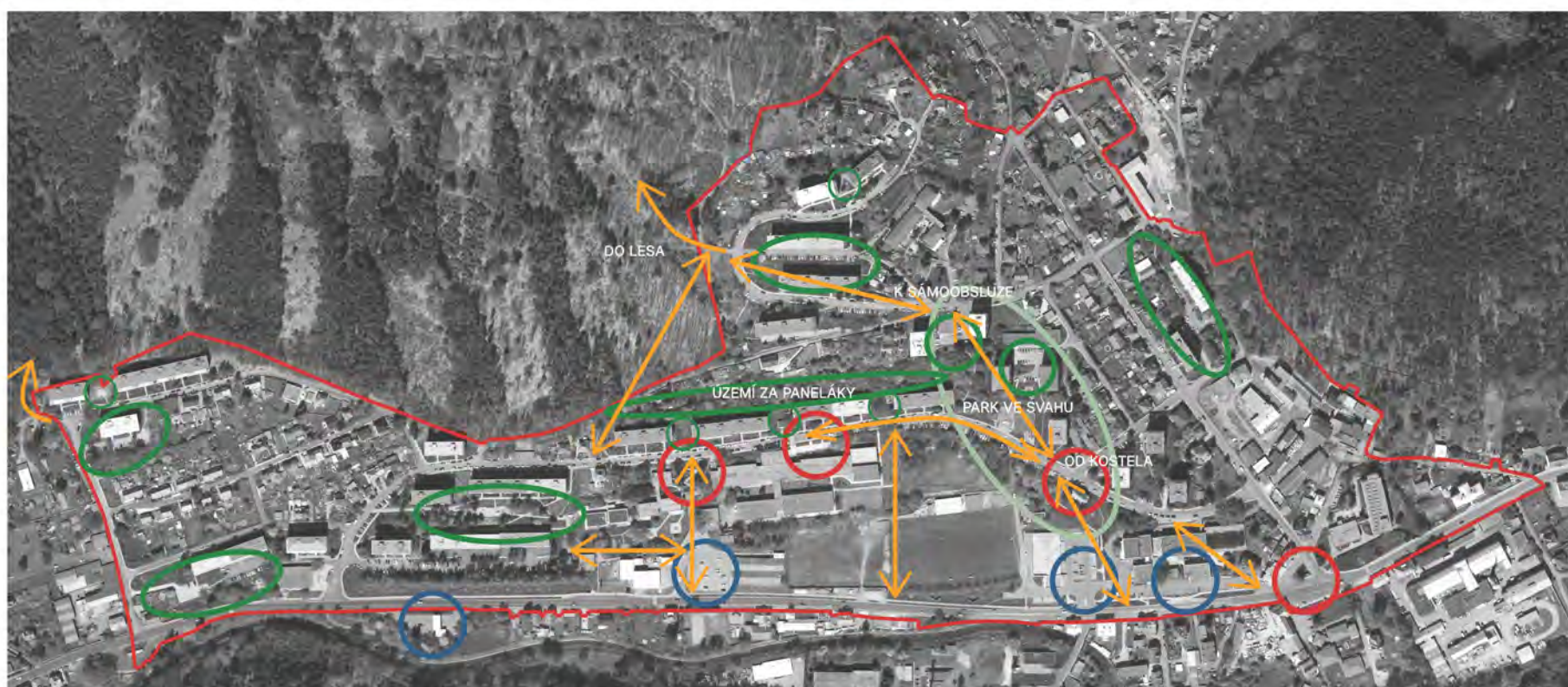
Tyto trasy určují základní strukturu území a na ně jsou napojeny hlavní veřejná prostranství. U každá z těchto tras vidíme nevyužitý potenciál. Dále popisuje jak jej proměnit.

Okolo ulice Na Pěšině se nachází většina veřejných staveb a velká část samotného sídliště. Před stavbami jako je škola, kostel, mateřská škola jsou drobné předprostory nyní ve špatném stavu, který ztěžuje jejich využívání jakožto veřejného prostoru.

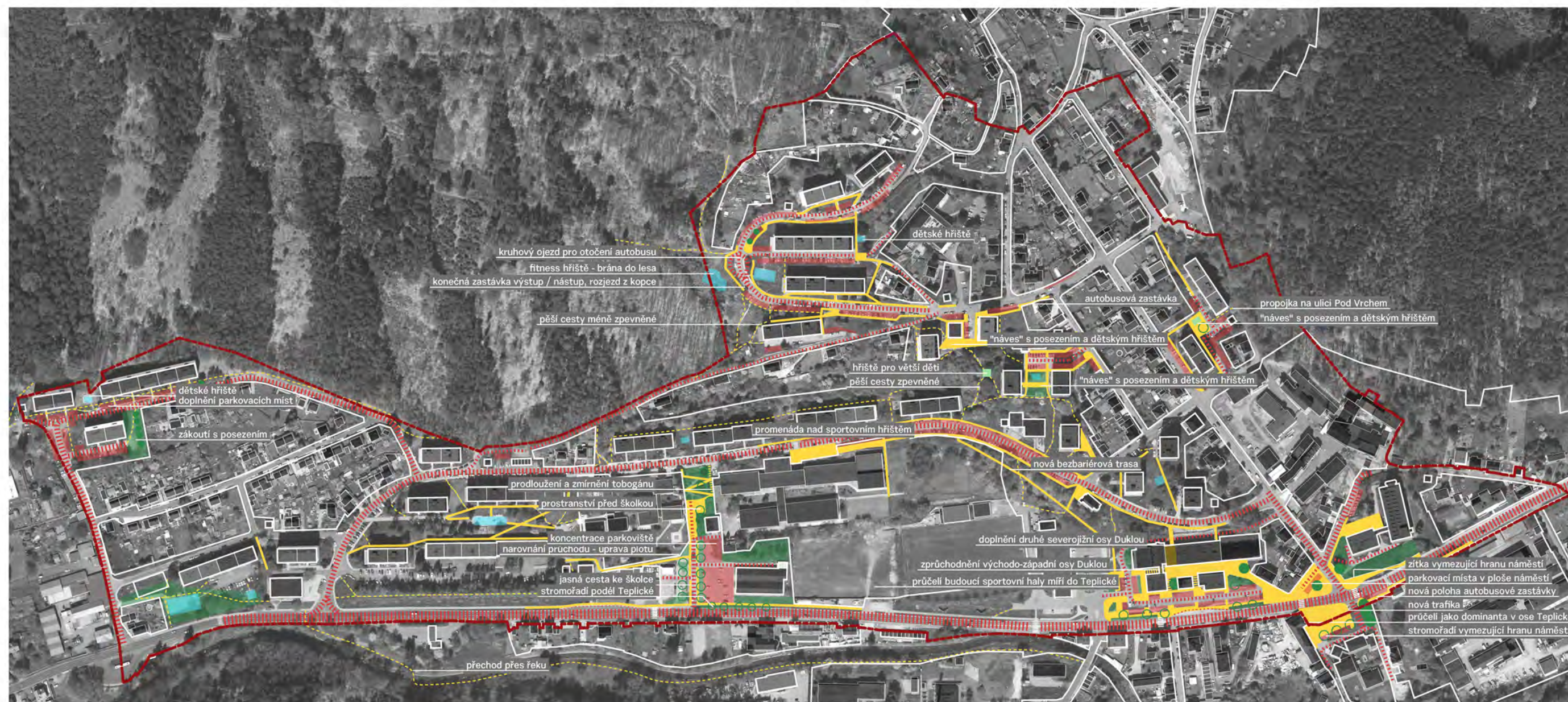
Teplická ulice má ve většině území periferní až extravilánový charakter. Dominantní pohyb po ní je autem a řidič si ani plně neuvědomí, že se nachází v obci a že by tomu měl například přizpůsobit rychlost. Pro chodce pak není příliš vlnná.

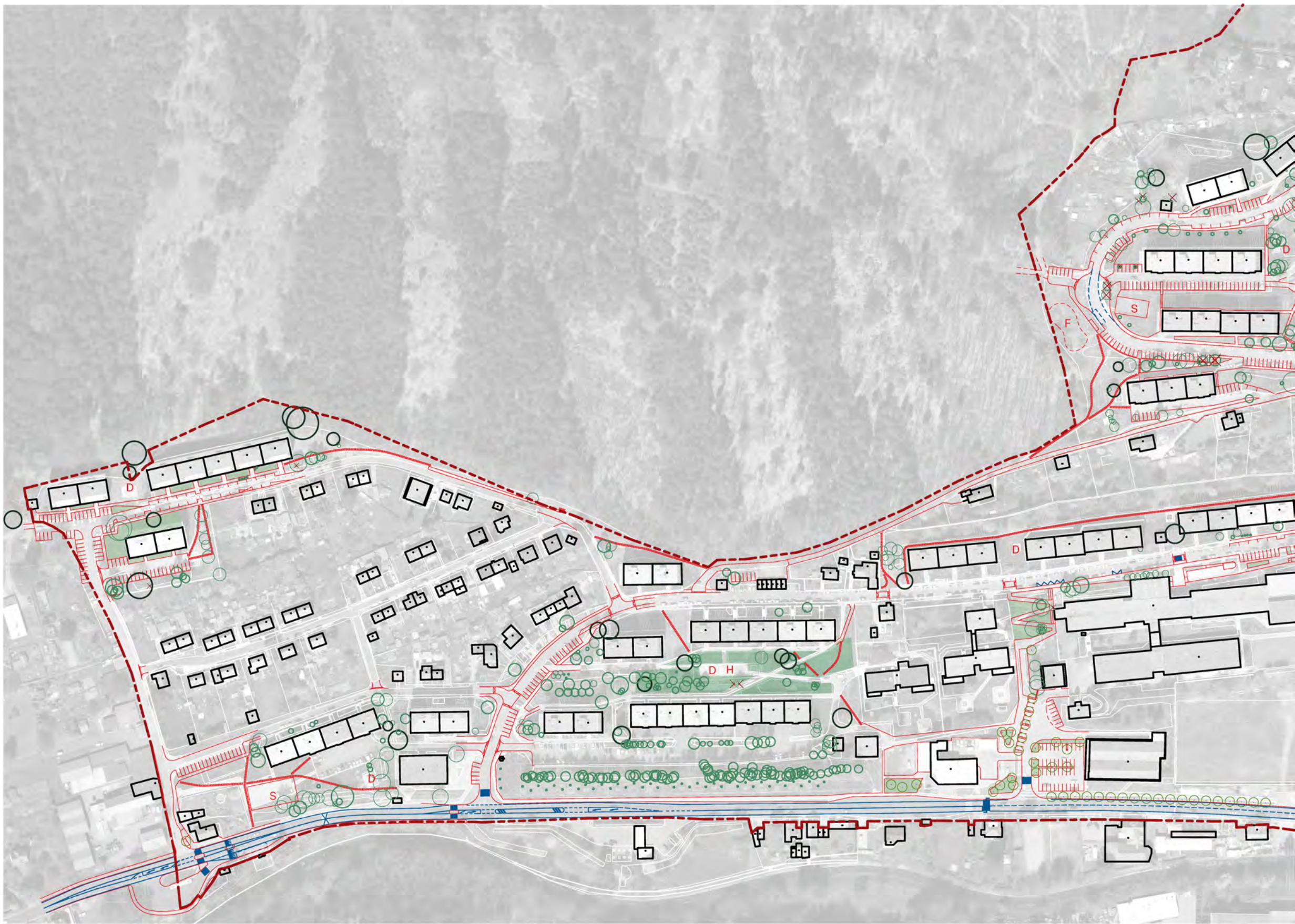
Historická trasa Kyjevské představuje výzvu jak překonat výškové rozdíly Bynova plynoucí ze špatného propojení vršku a spodku sídliště. Uliční serpentiny jsou dlouhé a často bez dostatečných chodníků. Ve směru této zaniklé trasy je proto množství měkkých proslapaných cestíček – pěších zkratk na autobus, do školy nebo do supermarketu. Propojení historického jádra obce s horní částí sídliště a s pokračováním dále do lesa směrem na Sněžník.

Celkový pocit zanedbanosti veřejného prostoru, je způsoben především degradací mobiliáře, hřišť a materiálů zpevněných ploch, živelným rozmístěním množství odpadových kontejnerů a sice všude přítomnou, ale ne příliš hierarchizovanou a udržovanou zelení. Bynov dále trpí nárůstem automobilové dopravy, především nedostatkem parkovacích míst v docházkové vzdálenosti. Situace je komplikovaná výškovými rozdíly jednotlivých ulic. Prostor pro pěší ustupuje ve prospěch zaparkovaných aut, která parkují kde se dá, často na úkor bezpečnosti a pohodlí chodců.

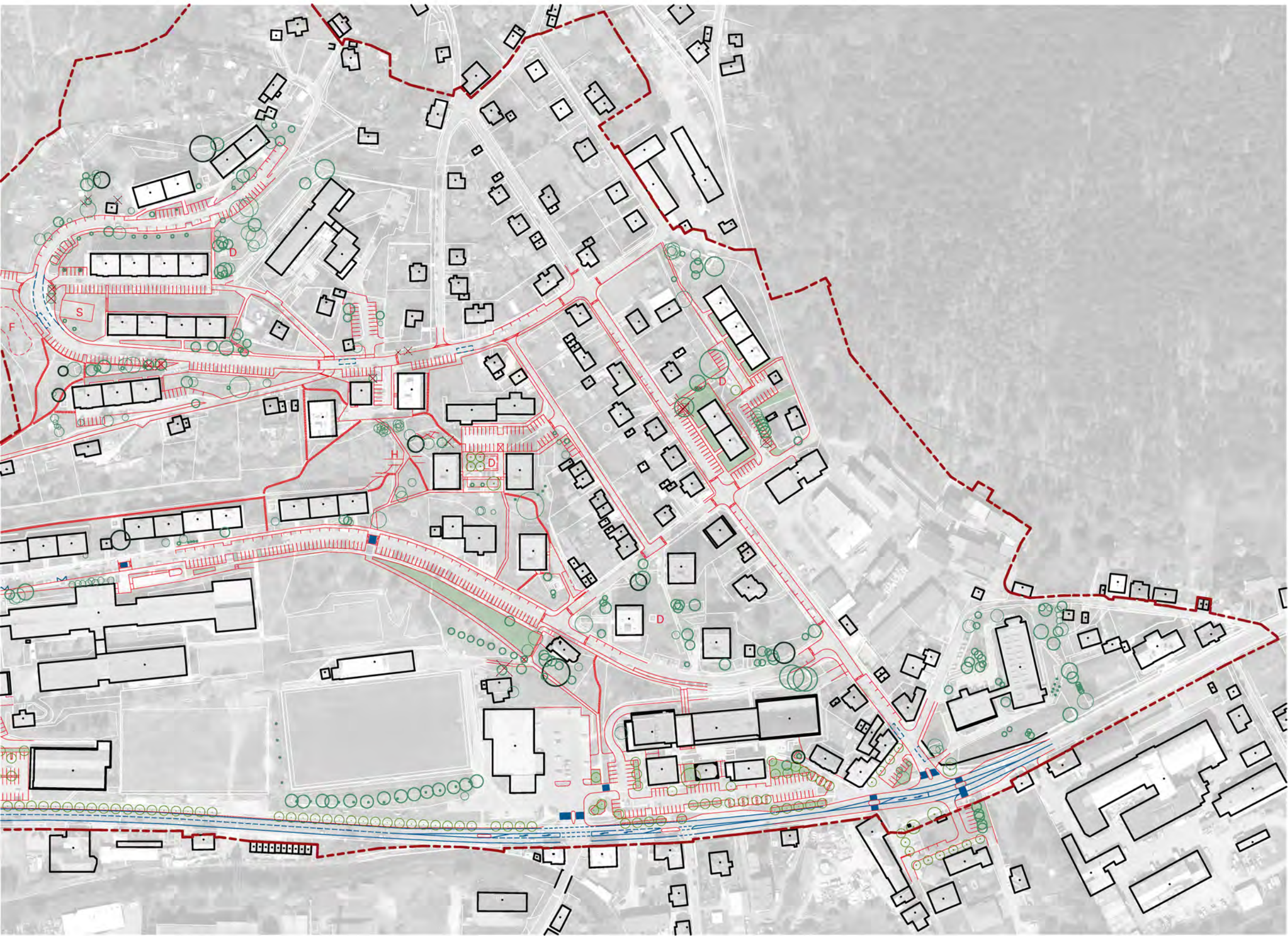


KONCEPCE NÁVRHU



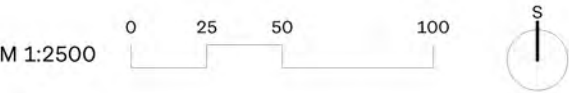


Navržená situace



Legenda

- hranice řešeného území
- návrh
- vodorovné dopravní značení
- D dětské hřiště pro nejmenší
- H hřiště pro větší děti
- S sportovní hřiště
- F fitness hřiště
- STROMY
- navržené
- stávající, hodnotné
- stávající, průměrné
- stávající, průměrné k odstranění
- stávající, průměrné s defektem
- stávající, průměrné s defektem k odstranění
- stromy k odstranění



Návrhové kapacity parkování
Z výsledků analýzy obsazenosti i dotazníku uživatelů území vyplynula potřeba nárůstu parkovacích kapacit především v horní části území. Z toho důvodu navrhujeme nárůst parkovacích kapacit na cca 1017 míst v členění dle vedlejšího schématu tak, aby pokryly skutečné potřeby v území.



kapacity parkování, legální kapacita (průzkum 12/2017) / maximální zaznamenaná kapacita (tamtéž) / **navrhovaná kapacita**

- Legenda
- silnice I/13
 - MK III.třídy
 - úcelová komunikace



zatřídění komunikací

Navržená situace IAD

V současné chvíli funguje většina území ve standardním režimu místní komunikace 50 km/h. Navrhujeme z bezpečnostních, prostorových důvodů a z důvodu ve většině území úpravu na zhu 30. Pro menší vybrané celky se jeví jako vhodnější ještě jiné typy zón (obytná, pěší, ...).



Dopravního režim - stav

Legenda

- 50km/h
- ▶ směr jízdy v jednosměrné ulici
- poloha označení "zákaz vjezdu (mimo dopra"
- ⊥ křížení - přímý směr volný
- ⊥ křížení - přednost zprava



Dopravního režim - návrh

Legenda

- ⊥ křížení - přímý směr volný
- ⊥ křížení - přednost zprava
- 50km/h
- zóna 30 - 30 km/h
- obytná zóna - 20 km/h
- pěší zóna - 20 km/h
- ▶ směr jízdy v jednosměrné ulici
- poloha označení "zákaz vjezdu i (mimo dopravní obsluhy)"

Možné trasování nové linky

Nabízí se několik základních variant řešení trasy linky do severní části Bynova: Úprava stávající linky 202 nebo 229, která by zajížděla kromě Horního Oldřichova i do Bynova, případně ponechat jednu z linek jako zajíždějící do Horního Oldřichova a druhou do Bynova. V případě dimenzování parametrů pro průjezd menších vozidel by to znamenalo nasazení menšího vozidla na celou trasu linky, což by mohlo být problematické z hlediska uspokojení poptávky na spojení mezi Bynovem a centrem Děčína.

Další možností je vytvoření nové linky, která by obsluhovala severní část Bynova a případně současně i Horní Oldřichov. Linka by mohla nahradit část trasy stávajících linek zajíždějících do Horního Oldřichova nebo být provozována paralelně s nimi. Nová linka by mohla jezdit buď pouze mezi točnami na obou protilehlých svazích, případně zajíždět i do centra Děčína. V případě využití menších vozidel by to ale zřejmě opět generovalo problém s nedostatečnou kapacitou vozidla na poptávané hlavní trase.

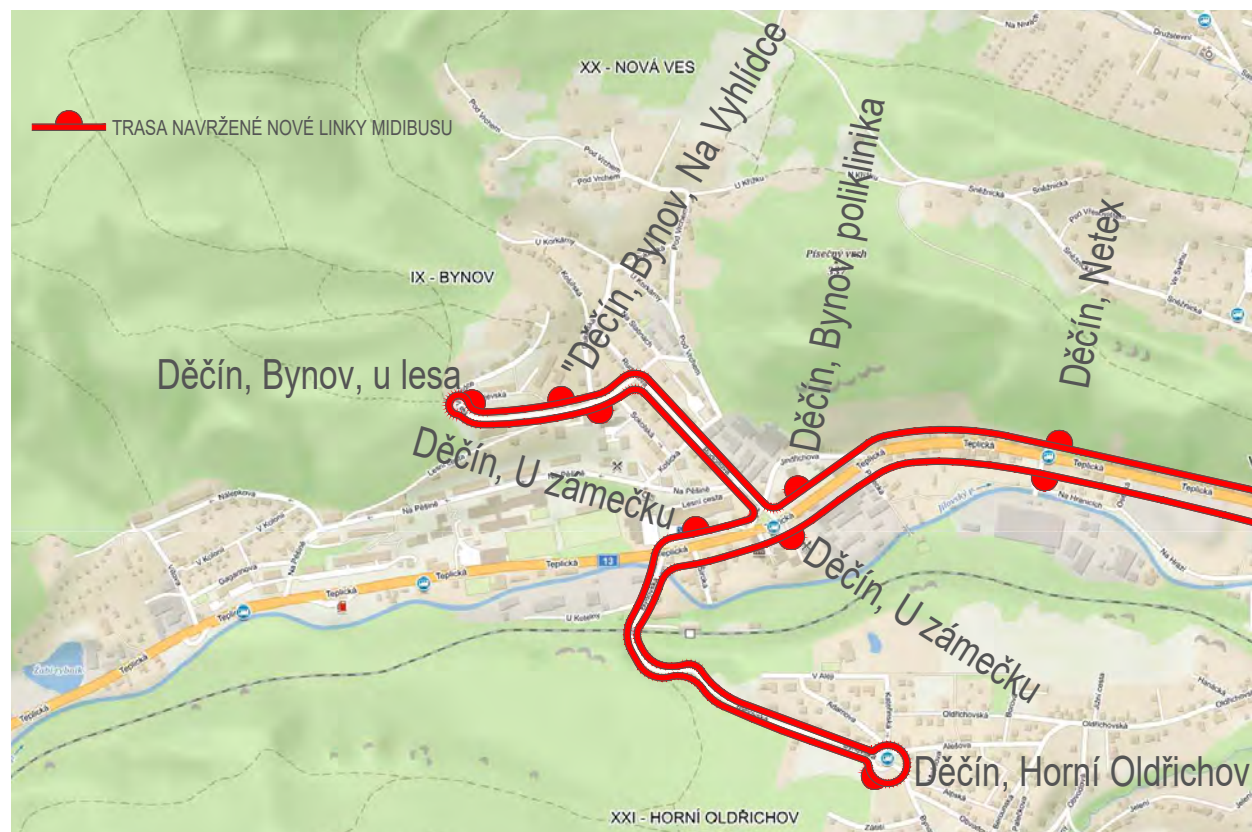
V případě, že by vznikla nová linka zajíždějící do severního Bynova a Horního Oldřichova, je třeba zajistit časovou návaznost na páteční linky na ul. Teplická.

Řešení polohy zastávek

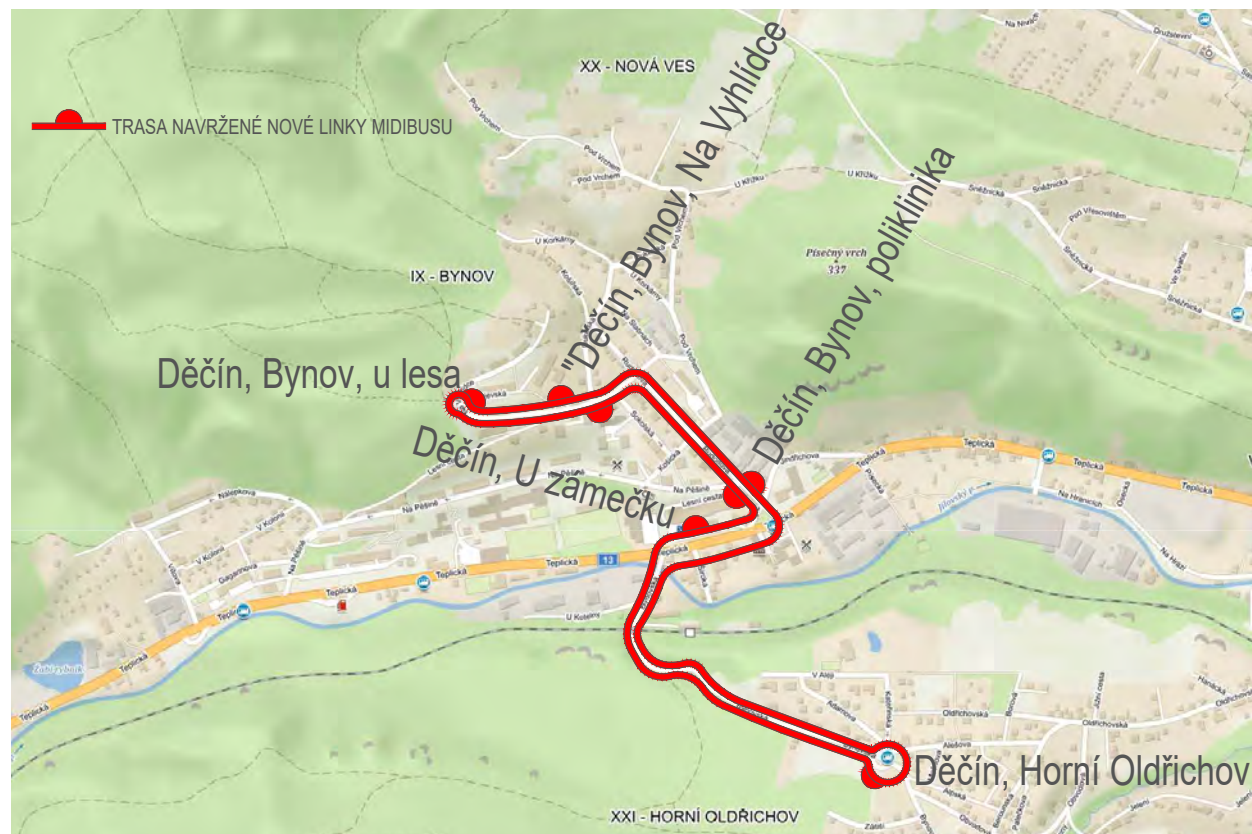
Dvě základní varianty řešení trasy nové linky vyžadují odlišný způsob umístění zastávek nové linky ve spodní části Bynova.

V případě, že bude linka zajíždět až do centra Děčína, bude moci spolu s ostatními linkami využívat nově upravenou zastávku „Děčín, U zámku“ ve směru do centra a stávající zastávku meziměstských linek u Penny marketu. Tato zastávka bude díky úpravám v prostoru náměstíčka mnohem lépe dostupná pro pěší a tím pádem lépe využitelná i ostatními linkami. Vedle toho je třeba, aby pro tuto linku vznikla zcela nová zastávka umožňující zastavení v dolní části Bynova před tím než autobus vyjede do Horní části. Tato zastávka může vzniknout v samotné ul. Rudolfova nebo na Teplické před křižovatkou s Rudolfovou (kde bude pro ostatní linky alternativou k zastávce u Penny).

V případě, že dojde k vytvoření kyvadlové linky spojující horní část Bynova a Horní Oldřichov, nebude tato linka moci využívat zastávku „Děčín, U zámku“ v nové přesunuté poloze s ostatními linkami. Pro výstup a nástup v údolí při jízdě



Návrh nové linky zajíždějící do centra Děčína. (zdroj podkladu: mapy.cz)



Návrh nové linky „pendlující“ mezi horní částí Bynova a Horním Oldřichovem. (zdroj podkladu: mapy.cz)

Autobus (MHD)

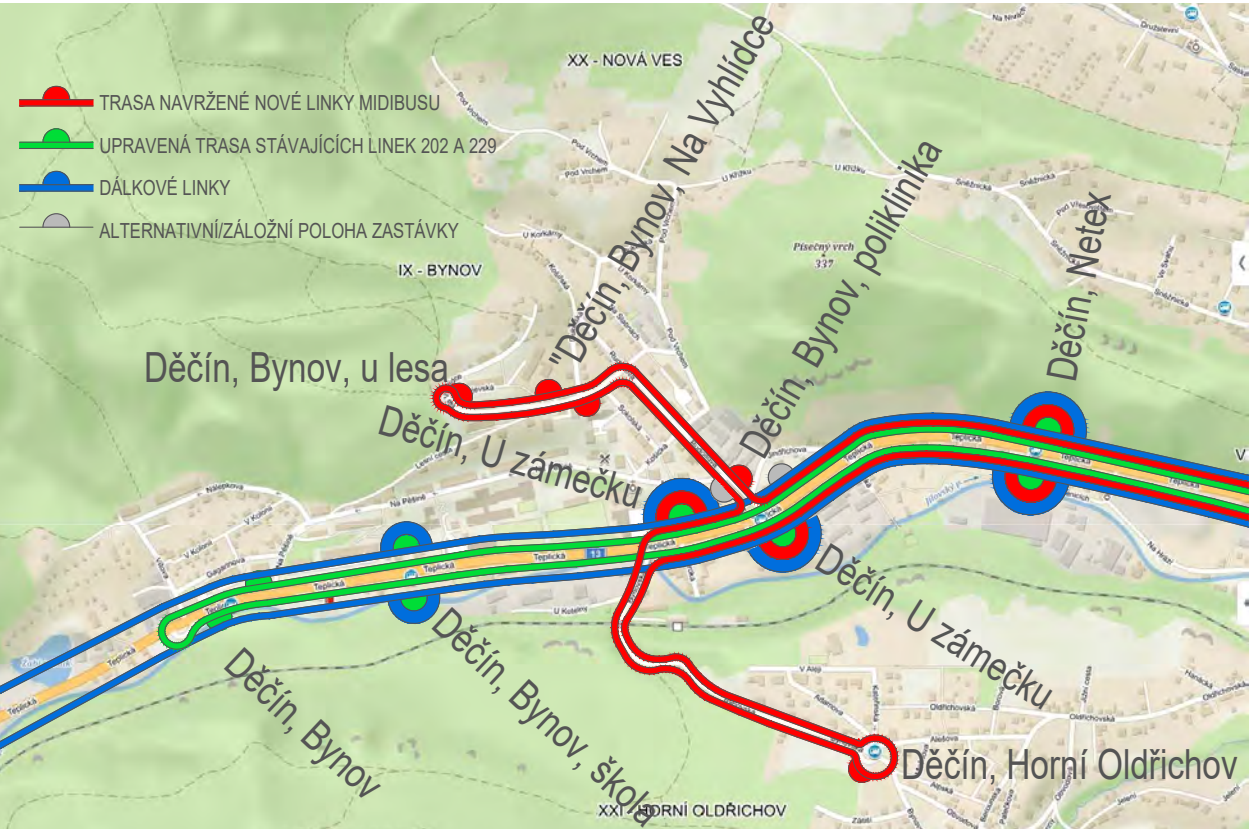
autobusu z Oldřichova do Bynova musí vzniknout oddělená zastávka, která by měla být lokalizována v ul. Rudolfova, případně jako zdvojení zastávky ve směru do centra na Teplické. Pro zajištění přestupní vazby (lepší než ze zastávky u Penny marketu) při jízdě z Bynova do Oldřichova by měla vzniknout zastávka v Rudolfově.

Univerzální řešení tohoto uzlu umožňující vytvoření obou variant nové linky tedy pracuje se zastávkami v Rudolfově v obou směrech. Zastávka před poliklinikou na Teplické by se pak díky lepší pěší vazbě ze zastávky u Penny stala částečně nadbytečnou.

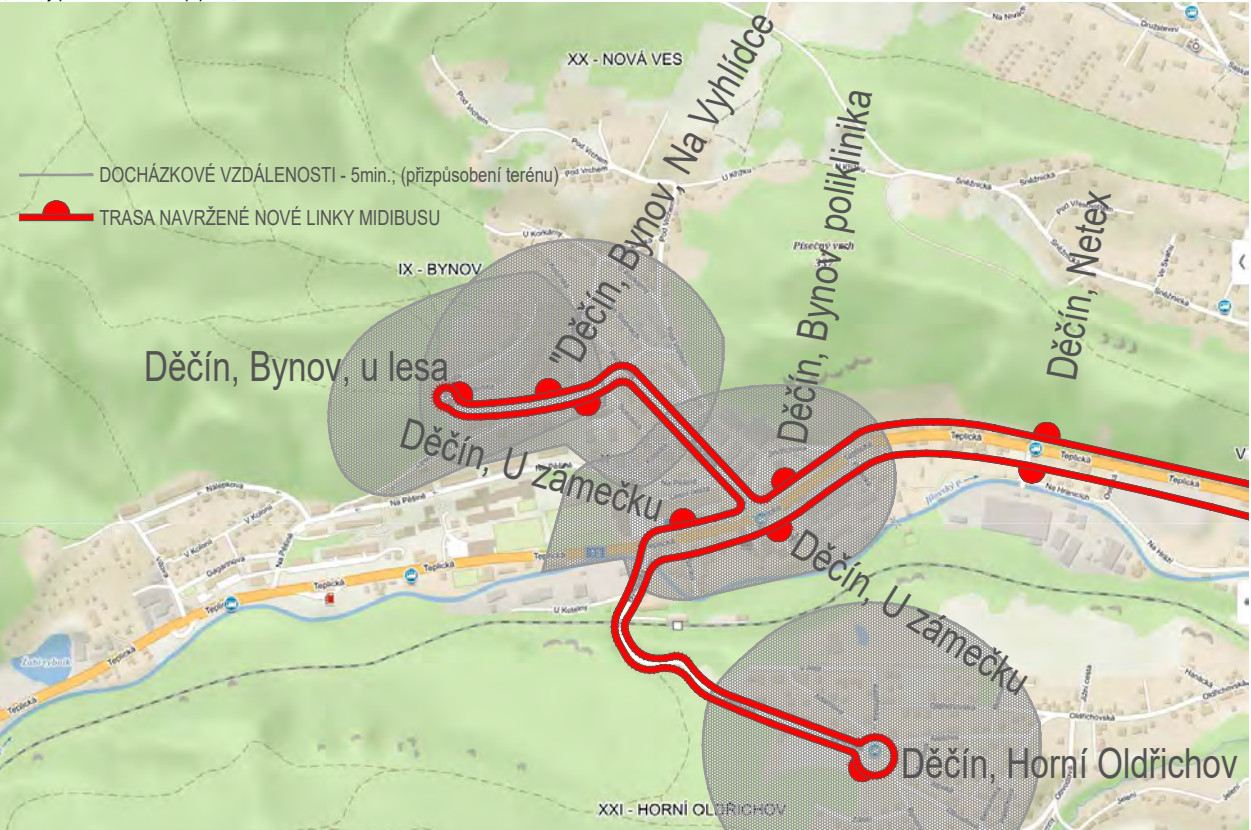
Předběžné nezávazné vyjádření DP

Zavedení autobusu 12 není považováno vzhledem k terénu a profilům za reálné a předpokládá se vozidlo s menší kapacitou – viz Výše midibus či „dodávka“
Optimálním řešením není protahování a komplikování tras stávajících linek (202, 229), ale zavedení nové linky, která by současně pokrývala potřebu obsluhy Horního Oldřichova.

Vzhledem k tomu, že Teplická je jednou z hlavních komunikačních os Děčína, po které jezdí významné páteřní linky, je třeba všechny nově řešené zastávky na Teplické dimenzovat pro vozidla délky 18m. Současně se nepředpokládá časový souběh linek s potřebou přestupu, takže postačuje dimenzovat zastávky pouze na jedno vozidlo.



Návrh úpravy systému linek a zastávek v případě vzniku nové linky „pendlující“ mezi horní částí Bynova a Horním Oldřichovem. (zdroj podkladu: mapy.cz)



Izochrony navržených zastávek v Bynově. (zdroj podkladu: mapy.cz)

2.2

MÍSTA K ŘEŠENÍ



- 1 centrum Bynova - hledání významu náměstí na silnici I. třídy; dopravní řešení; jasná definice prostoru; kultivace zanedbaných prostranství
- 2 budoucnost OC Dukla
- 3 ulice Na Pěšině - prostor mezi ZŠ a kostelem; reorganizace parkovacích stání ve prospěch nového chodníku - vyhlídkového, vedoucího na kraji školního parku
- 4 kultivace pěších tras ve svahu vedoucích v přirozené stopě historické cesty
- 5 řešení MHD v ulici Na Vyhliďce
- 6 cesta od autobusu do školy, cesta z Tesca domů; pěšina; rampa; sklon; vstup do školky
- 7 Teplická ulice - změna charakteru prostor z periferního na městější; jak navrhout fungující práh frekventované trasy; otázka řešení parkování u nákupních center; umístění sportovní haly; stromořadí; osvětlení; přechodů; chodníků
- 8 řešení prostranství mezi panelovými domy

Etapizace: jednotlivé navržené zásahy nejsou vzájemně podmíněné, vyjma úprav potřebných k zavedení autobusové linky do ulice Na Vyhliďce.

Jako urgentní se jeví právě zavedení autobusu a pak jednotlivá řešení u panelových domů kvůli parkování.

Máme za to, že jednotlivá kroky lze realizovat postupně a dlouhodobě.

Náměstíčko u zámku

Místo je historickým jádrem Bynova. Osa ulice Teplické z Podmokel míří na budovu zámku, ale dnešní komplikovaná dopravní situace místo znepřehledňuje. Průjezdni komunikace I/13 je hlavní spojnici, po níž projíždí linky autobusu mezi Podmokly, Bynovem a Jílovým a stejně tak veškerá IAD mezi těmito cíli. Současně je ale na „náměstíčku“ obtížně překonatelná pro chodce, neposkytuje žádnou ochranu cyklistům a generuje ve svém okolí hluk.

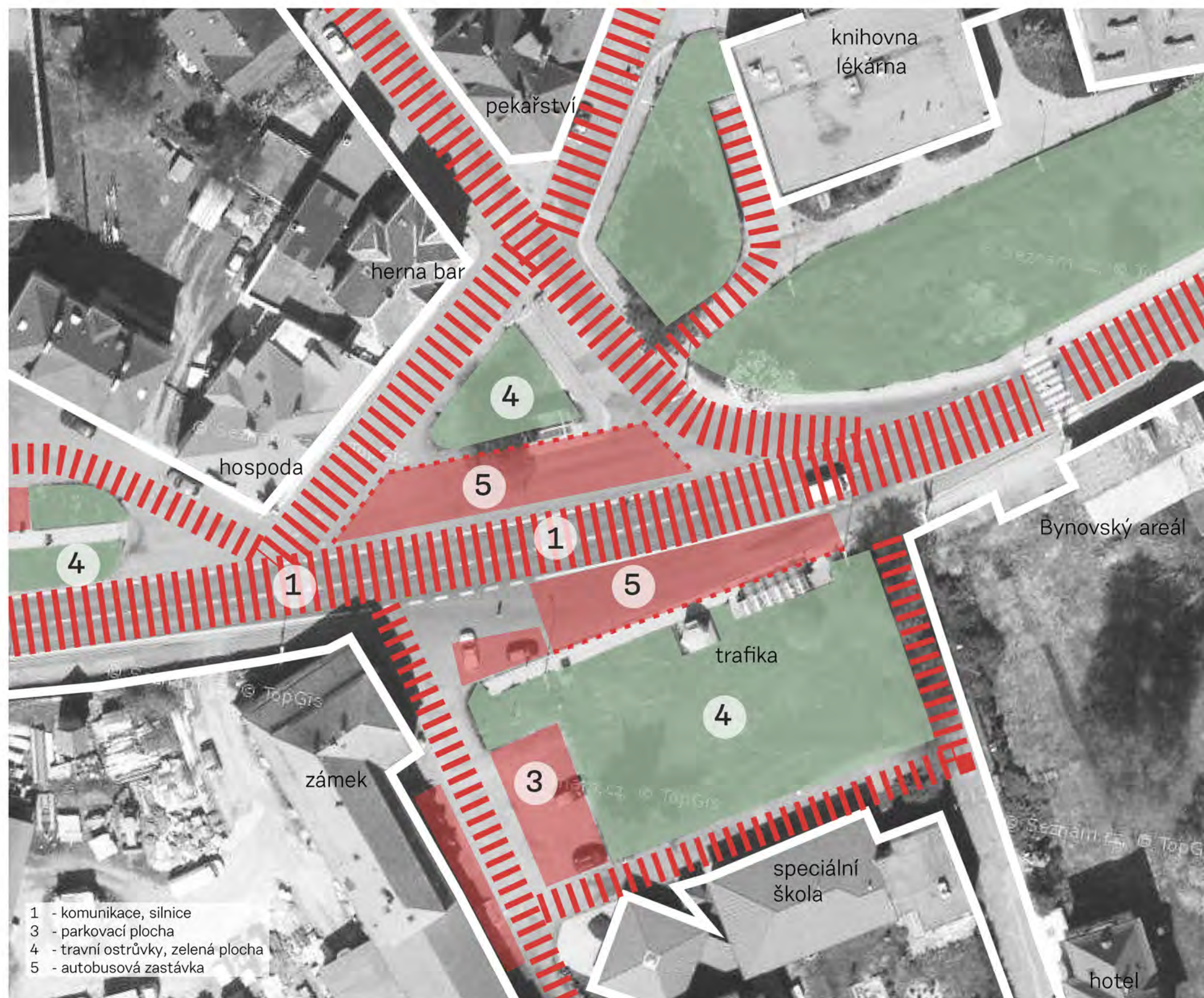
Zásadním problémem je velká vzdálenost přechodu od všech tras chodců – zásadním cílem jsou v lokalitě zastávky autobusu. Problematická je především zastávka ve směru do centra, k níž je ze severu přístup pouze po vzdáleném přechodu. Pro osoby se sníženou pohyblivostí zásadní překážka, „zdatnější“ chodci pak volí přebíhání ulice v místě mezi oběma zastávkami. Zcela absentuje možnost bezpečného přecházení ve směru od Penny. Stávající profil je natolik předimenzovaný, že občas funguje de facto jako čtyřpruhová komunikace se zastávkovými zálivy na obou stranách. Obě zastávky také nevyhovují z hlediska technického řešení. Zastávku u Penny je kvůli své nevhodné poloze užívána pouze dálkovými spoji.

Severní část náměstíčka je z velké části obětována dvěma naddimenzovaným komunikacím se směrově odděleným provozem. Plošně rozsáhlé napojení na Teplickou a nevhodný úhel napojení u západní větve generuje nepřehlednost z hlediska řidičů a bariéru pro chodce.

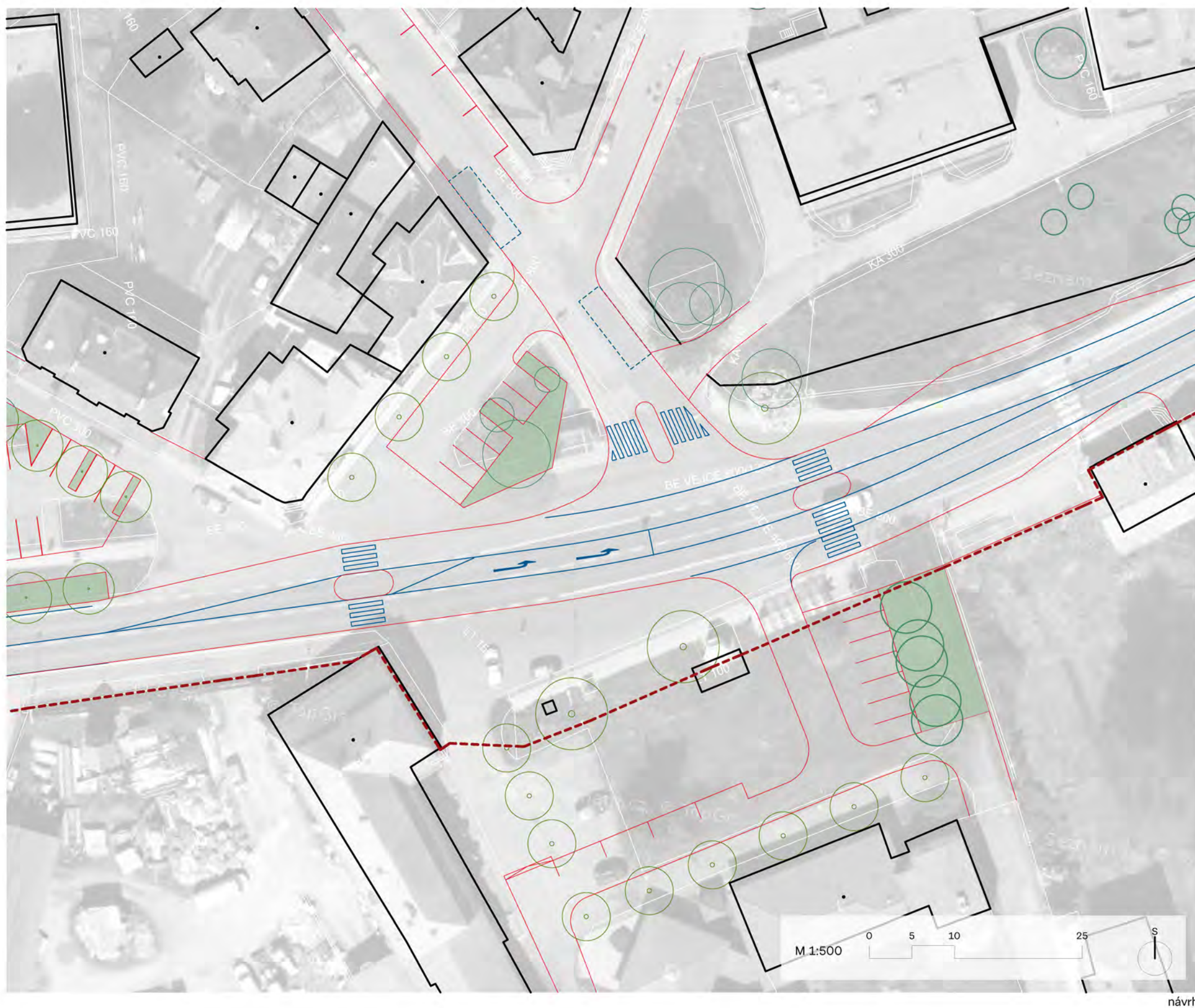
Jižní část náměstíčka je obsluhována dvěma komunikacemi, které z hlediska dopravy negenerují zásadní problémy, nicméně díky minimálním intenzitám je toto řešení z hlediska využití prostoru zcela neekonomické. Vzniká současně větší množství křížení, což na jedné straně znepřehledňuje profil, na straně druhé ale působí částečně jako zklidnění dopravy v úseku.

Na rozlehlých plochách vozovky probíhá prakticky všude v lokalitě občasná, převážně krátkodobá, zastavování vozidel. I přes přebytek místa je zde tedy nedostatek chráněného prostoru pro chodce pohybující se podélně či přecházející Teplickou nelegálně (nicméně v logických vazbách) příčně.

Důsledkem nevhodného řešení celého prostoru je mimo jiné kumulace nehod na najezdu z ul. Teplická do ul. Rudolfova. V prostoru náměstíčka pak v posledních deseti letech došlo ke třem nehodám se zraněním chodce a třem nehodám bez účasti chodce s lehkým zraněním.



stav



Místo chápeme jako vstupní náměstí do Bynova. Proto zjednodušujeme a redukuje plochy pro dopravu. Náměstíčko tak bude bezpečnější, bude umožňovat i jiné aktivity a bude i s více parkovacími místy. Dále je třeba přesunout autobusové zastávky směrem k Podmoklům, aby bylo možné zavést autobus směrem nahoru Rudolfovou do Kyjevské.

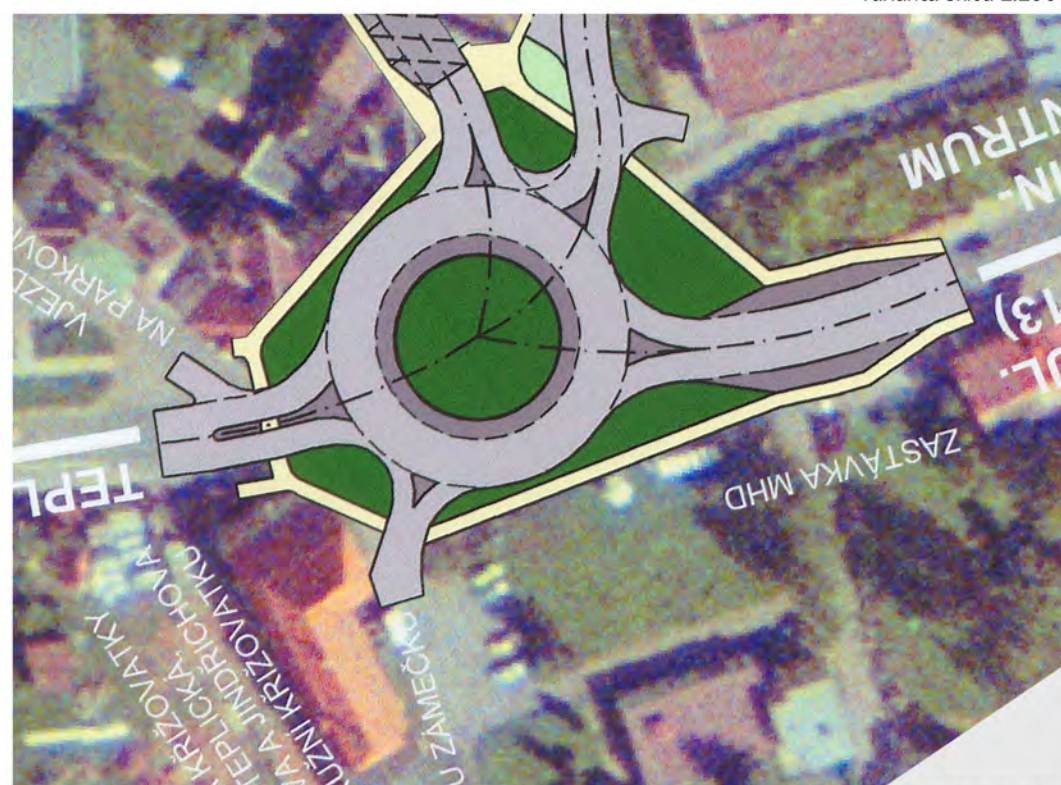
Vytváříme prostranství před skupinou secesních domů včetně jednoho památkově chráněného a před zámekem. Jižní frontu náměstí tvoří nové stromořadí. Východní frontu nová zídka vymezující areál DPS. Tato zídka dobíhá až k nové autobusové zastávce.

Navržená úprava, kromě toho, že zlepší výše popsanou dopravní situaci a výrazně zúží profil Teplické, nabídne předprostor před místními historickými objekty. A tím mimojiné dá příležitost k změně jejich využití.





varianta skica 1:1000

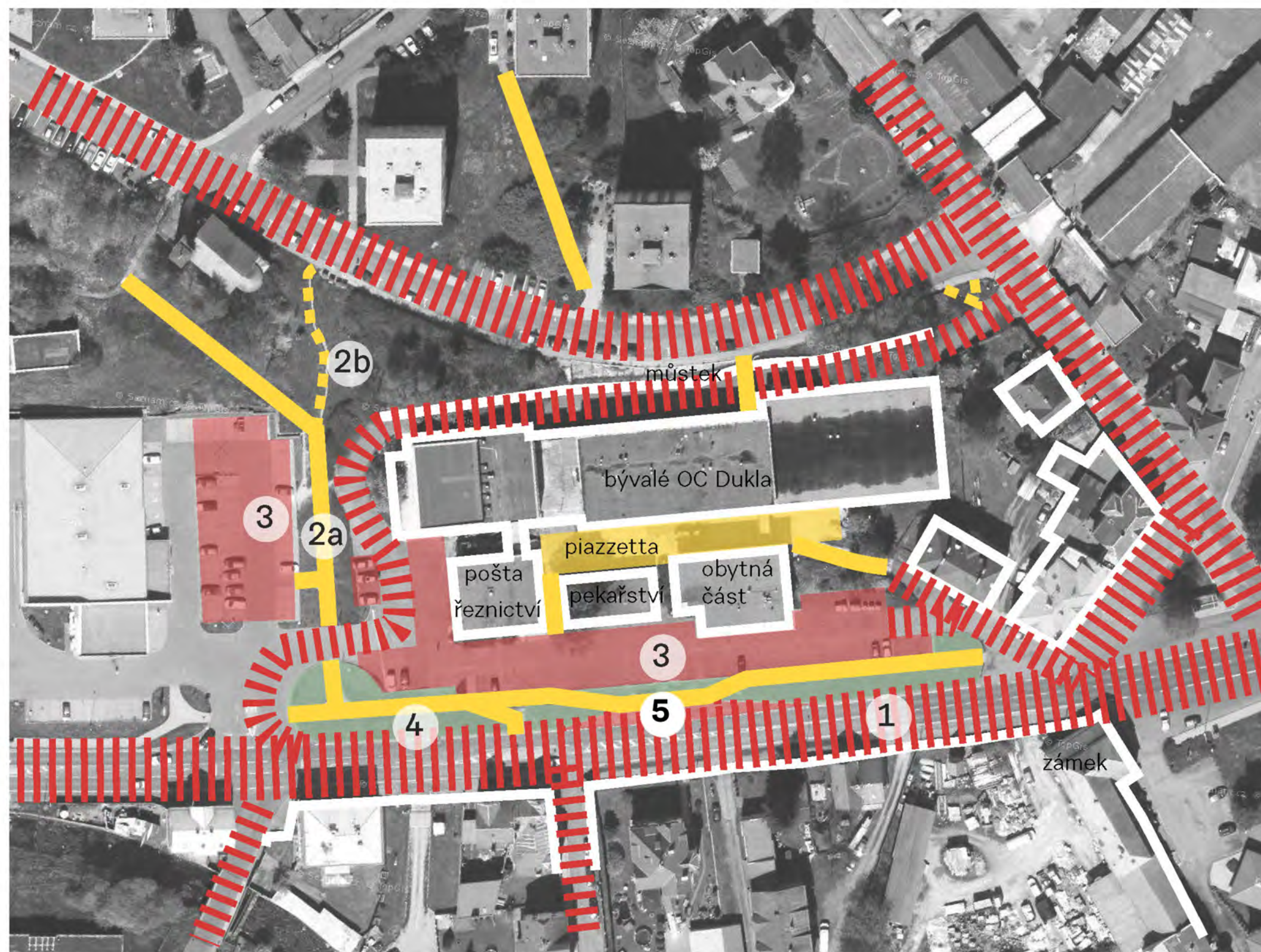


studie obratiště MHD Bynov, Valbek spol. s r.o., 2008, 1:1000

V minulosti bylo uvažováno v tomto prostoru o zřízení kruhové křižovatky (Valbek, 2008). Ve variantě jsme uvažovali o umístění kruhové křižovatky dál od historických objektů, aby těmto objektům byl zachován alespoň nějaký předprostor. A přesto, že je zredukován počet větví křižovatky, stále zde narozdíl od preferované varianty na předchozích stránkách vzniká daleko fragmentovanější prostor pro chodce a jen malý předprostor před budovou zámku. Vzhledem k umístění autobusových zastávek se cestující pohybují především po severovýchodním segmentu náměstíčko, proto je sem také přesunuta trafika.

Obchodní centrum Dukla

Areál Dukly je ve špatném stavu z několika očividných důvodů. Nezanedbatelným a možná ne tak viditelným důvodem je i způsob jakým zde byly navrženy veřejné prostory. Jsou komplikované s mnoha temnými kouty, v několika úrovních. Se slepými místy, odkud vede pouze jedna cesta ven. Se zbytečně stísněnou piazzettou. I toto má vliv na pocit nebezpečí, nehledě na to, že vše je tak spolu provázané, že jedna "špatná" provozovna má daleko výraznější negativní vliv na své sousedy, než by tomu bylo v parteru v tradiční ulici. Možnosti změny pak výrazně komplikuje roztržistěná majetková situace.

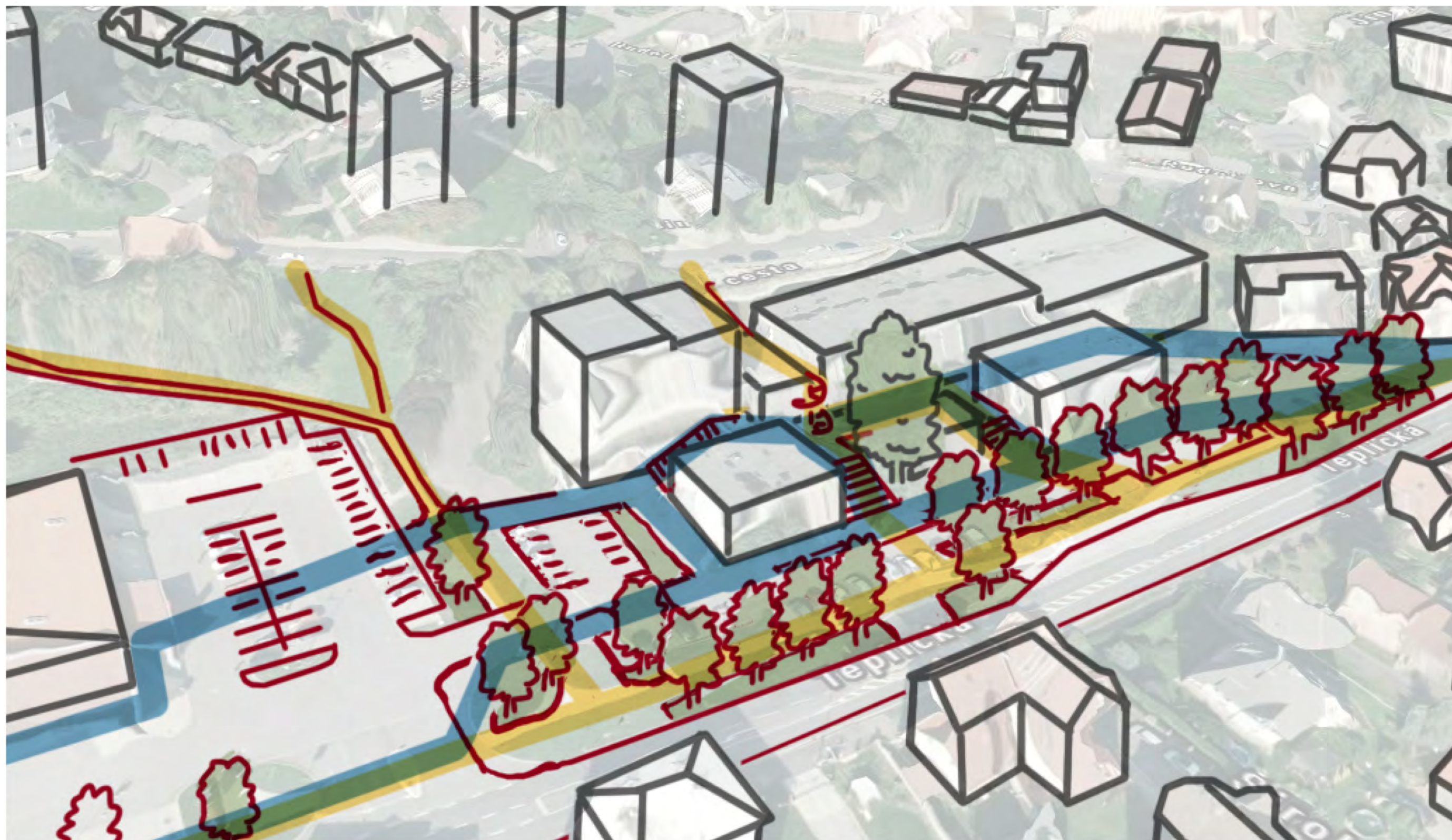


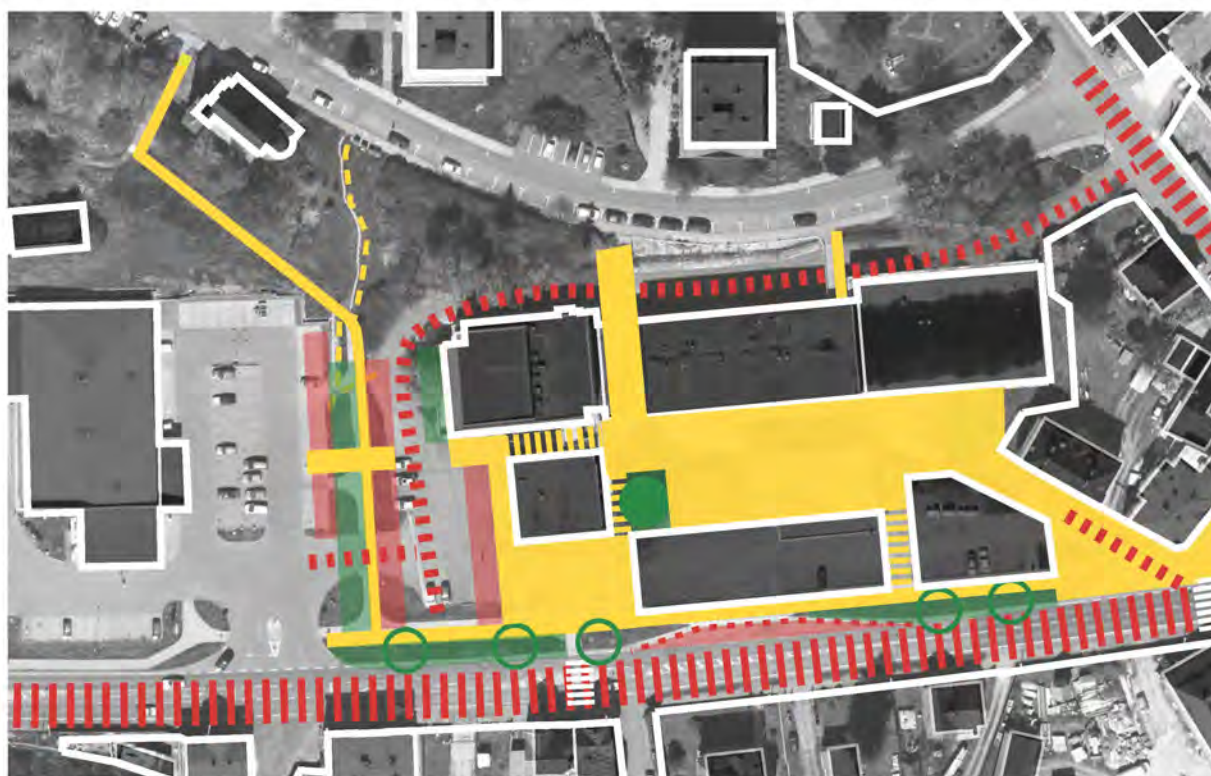
stav

- 1 - komunikace, silnice
- 2a - pěší stezka zpevněná
- 2b - pěší stezka vyšlapaná
- 3 - parkovací plocha
- 4 - travní ostrůvky, zelená plocha
- 5 - autobusová zastávka



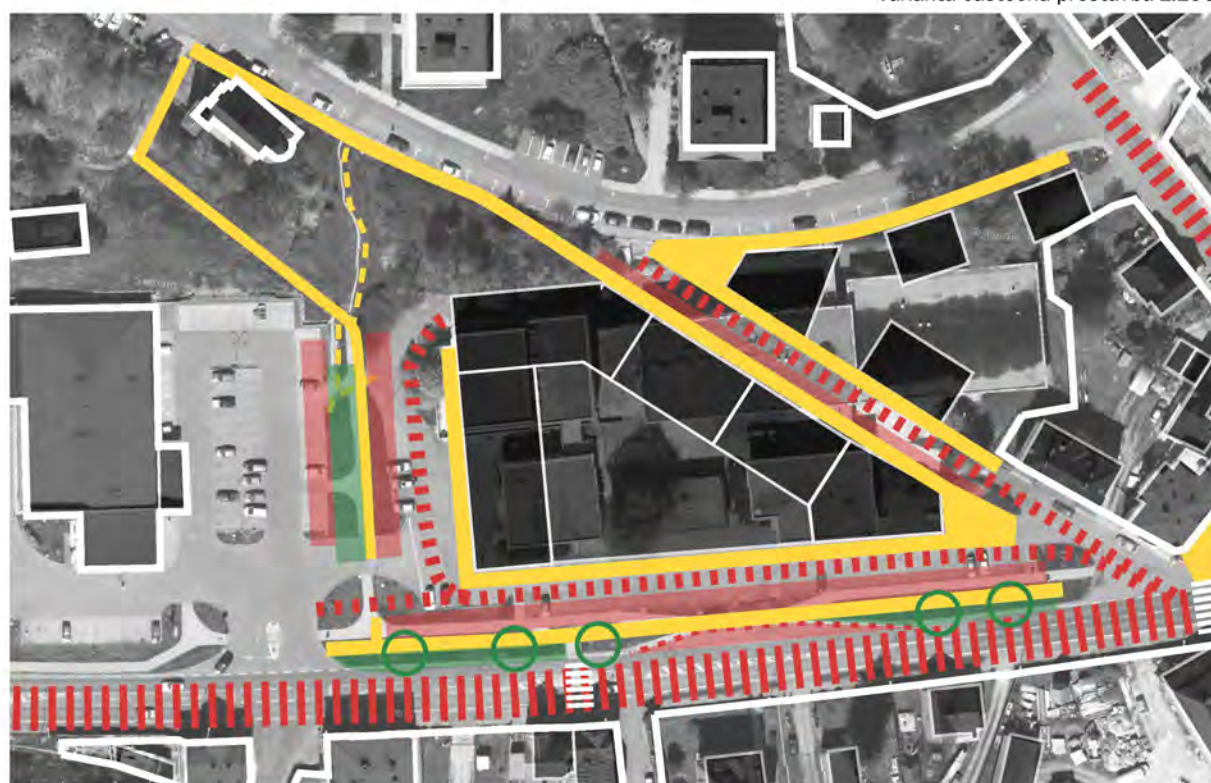
Navrhujeme zvětšit možnost průchodnosti areálem. Doplnit další severo-jížní průchod doplněním / obnovou lávky od ulice Na Pěšině před společenský sál a schodištěm od společenského sálu na piazzetu a rozšířením schodiště z piazzetty na parkoviště. Vznikne tak nový přímý průchod na čerstvém vzduchu a bez temných koutů, který navíc zjednoduší případné využití společenského sálu. (Novou cestu sjíždnou pro kočárky doplňujeme úbočím svahu mezi kostelem a novým sportovištěm.) Dále navrhujeme doplnit východo-západní průchod územím vybudováním schodiště z parkoviště okolo pošty a na druhé straně kultivací zeleně a rozšířením chodníku na piazzetu. Poslední schodiště navrhujeme doplnit mezi pekařstvím a obytným domem. Toto zprůchodnění areálu umožňuje jak bezpečnější průchod areálem, tak zvyšuje možnost využití jednotlivých provozoven nezávisle na sobě.





varianta částečná přestavba 1:1000

Varianta částečná demolice: Oproti předchozí preferované variantě tato počítá s demolicí pekařství a obytného domu za účelem rozšíření piazzetty a úpravou rampového průchodu objektem - demolice střechy, aby se rampy prosvětlyly a provětraly a doplněním schodiště v ose pokračování ramp, aby byla ještě zvětšena průchodnost územím.



varianta kompletní přestavba, 1:1000

Varianta demolice: jako teoretická je možná třetí varianta počítající s demolicí a výstavbou nového objektu, který by výrazně zredukoval veřejně přístupné prostory - zrušil piazzetu. S obchody a službami v parteru a byty ve vyšších podlažích a z návratem historické komunikace mezi Teplickou a Na Pěšině. V současné ekonomické situaci se zdá být tato varianta nerealizovatelnou.

Na Pěšině

Okolo ulice Na Pěšině se nachází většina veřejných staveb a velká část samotného sídliště. Před stavbami jako je škola, kostel, mateřská škola jsou drobné předprostory nyní ve špatném stavu, který ztěžuje jejich využívání jakožto veřejného prostoru. Jsou stranou od chodníků a přirozených cest, třeba i kvůli absenci chodníku po jižní hraně ulice.

Z dopravního hlediska se ulice Na Pěšině člení na obousměrný úsek ulice, kde je dominantní kolmé parkování při jižní straně a podélné při severní straně a jednosměrný úsek ulice s oboustranným podélným parkováním.

Problematická je zde absence přecházení ve všech směrech v křižovatce s ul. Košícká a parkování v křižovatce s touto ulicí.

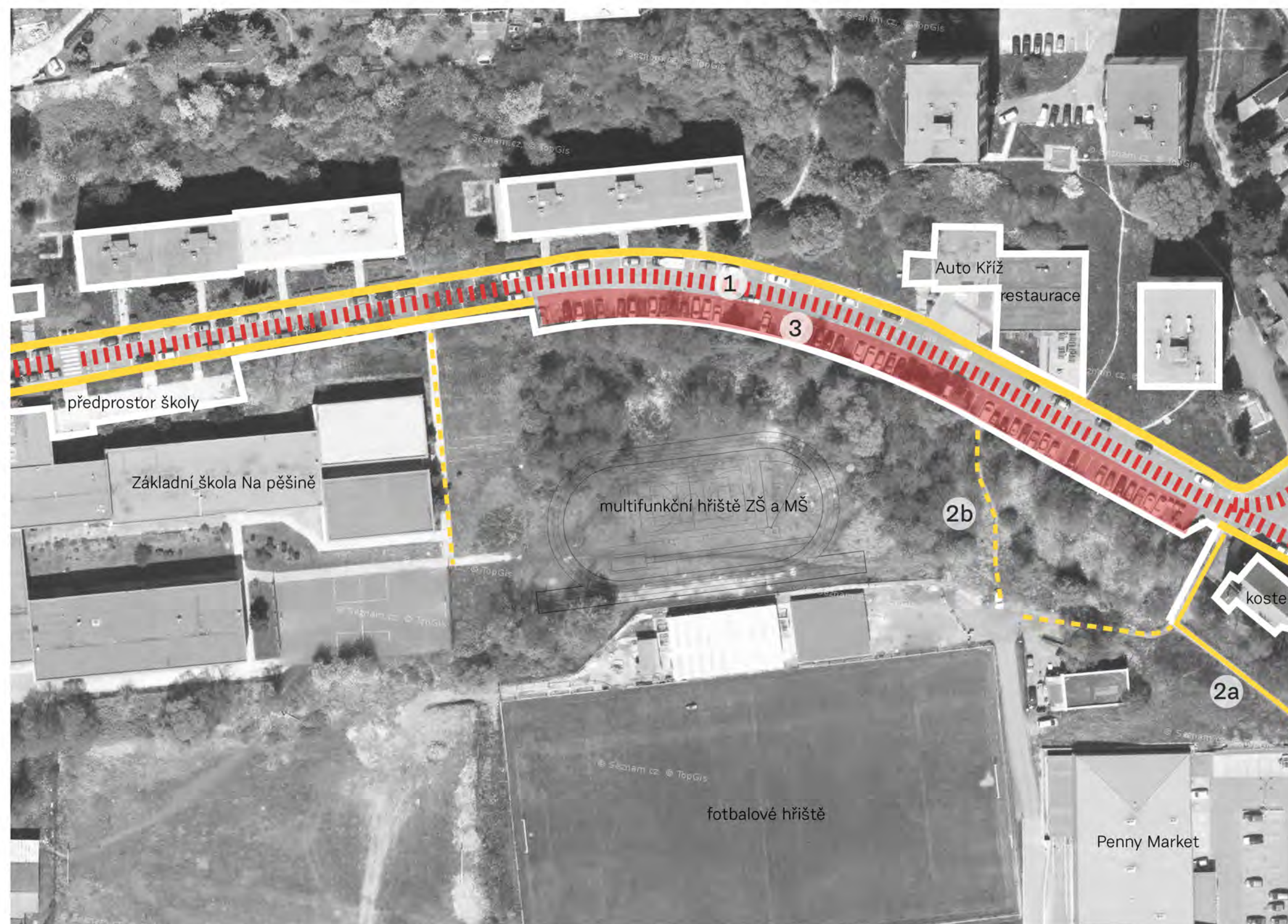
Chybí také místa pro bezpečné a bezbariérové přecházení ke kontejnerům a k vozidlům při jižní straně ulice.

Problémem je parkování vozidel na přechodech či v rozhledových trojúhelnících před přechody. Chybí také pěší vazba v místě cesty od mateřské školy. V lokalitě pouze méně závažné dopravní nehody obvyklé v místech s vysokou hustotou parkovacích stání.

Ulice je problematická pro průjezd horských cyklistů, kteří sjíždějí ze Sněžníku a touto ulicí projíždějí dále v protisměru.

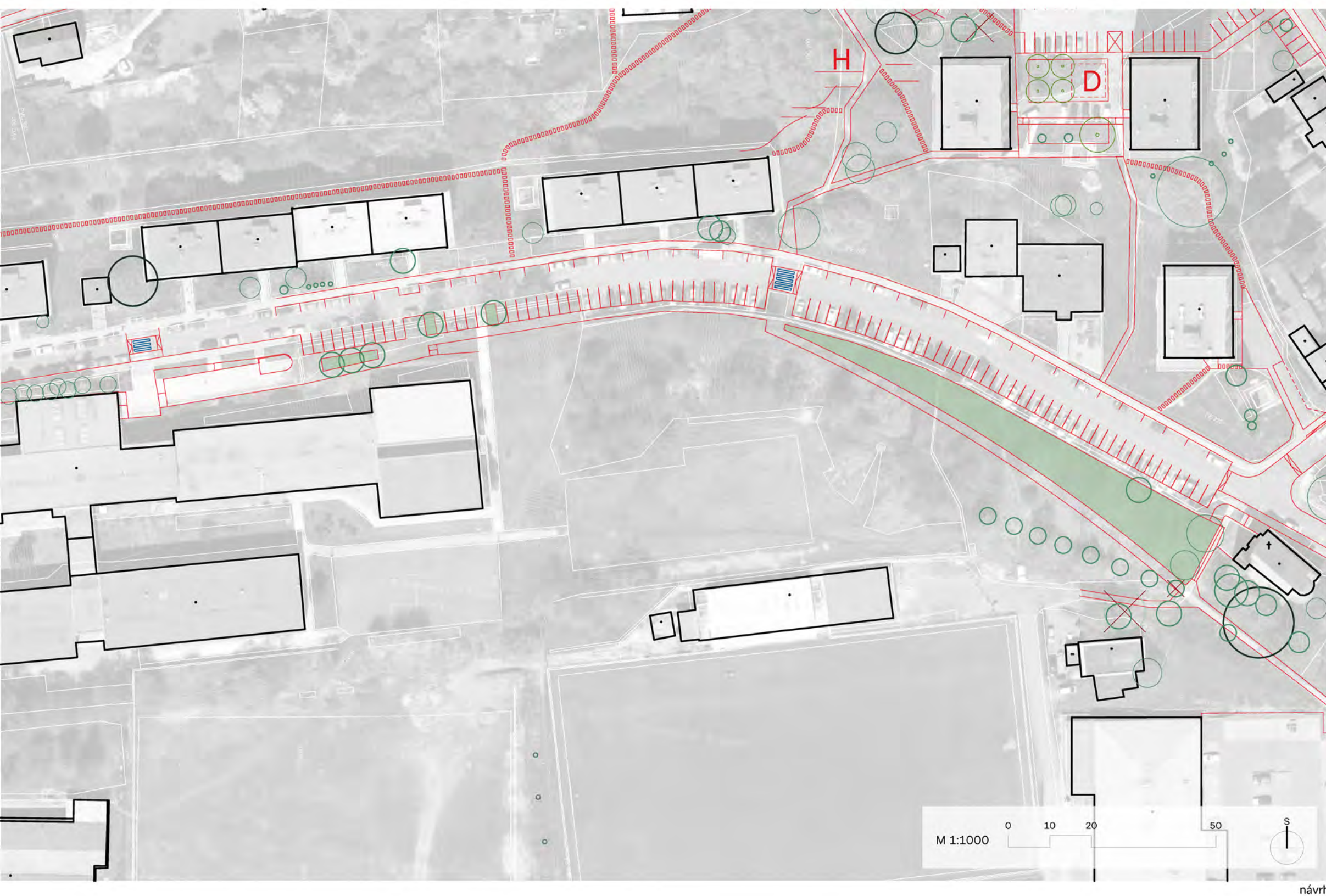
Doporučení pro návrh:

- doplnit přechod u školky, doplnit přecházení přes ul. Košícká a přes ul. Na pěšině v křižovatce s fyzickou ochranou přechodu (zabránit parkování u přechodů)
- zvážit možnost vzniku „vyhrazených stání“ či jiného administrativního opatření vytlačujícího parkování málo využívaného vozidla do jiných lokalit (ul. Gagarinova, parkoviště před Duklou, parkoviště u Teplické naproti pumpě, soukromé garáže)
- rozšířit úsek s kolmým parkováním dle vzoru východního úseku ulice Na pěšině
- zajistit možnost obousměrného provozu cyklistů



stav

- 1 - komunikace, silnice
- 2a - pěší stezka zpevněná
- 2b - pěší stezka vyšlapaná
- 3 - parkovací plocha



Navrhujeme doplnit "promenádní" chodník po jižní hraně území, který propojí předportor kostela s předprostorem školy. Po úpravě porostů ve stráni nad sportovištěm nabídne i výhledy dolů na atletický ovál a na protější stráň. Součástí je výrazný vstup do sportoviště. Dále navrhujeme "bezbariérový" chodník strání nad hřištěm, který umožňuje pohodlně překonat výškový rozdíl od zámečku ke škole (alternativa ke schodům u kostela, či rampě v Dukle). V tomto případě je třeba dořešit režim hřiště, či jeho oplocení.

Zvětšujeme množství podélných stání, pro které jsou vhodné podmínky. Předprostory u kostela i školy propojujeme sedacími schody s okolním chodníkem. Před školou doplňujeme altán pro čekající rodiče i děti.





Pěšiny svahem

Historická trasa od Zámečku nahoru směrem k ulici Na Vyhlídce a dále směrem na Sněžník představuje chybějící pěší propojení v území jak pro obyvatele panelových domů v horní části Bynova, tak těch mířících na vycházky do lesa. Dokladem toho je množství vyšlapaných cestiček v území. Zároveň se jedná o jednu ze dvou větších zelených enkláv v samotném Bynově (druhou je blok s hřištěm mezi Teplickou a Na Pěšině).

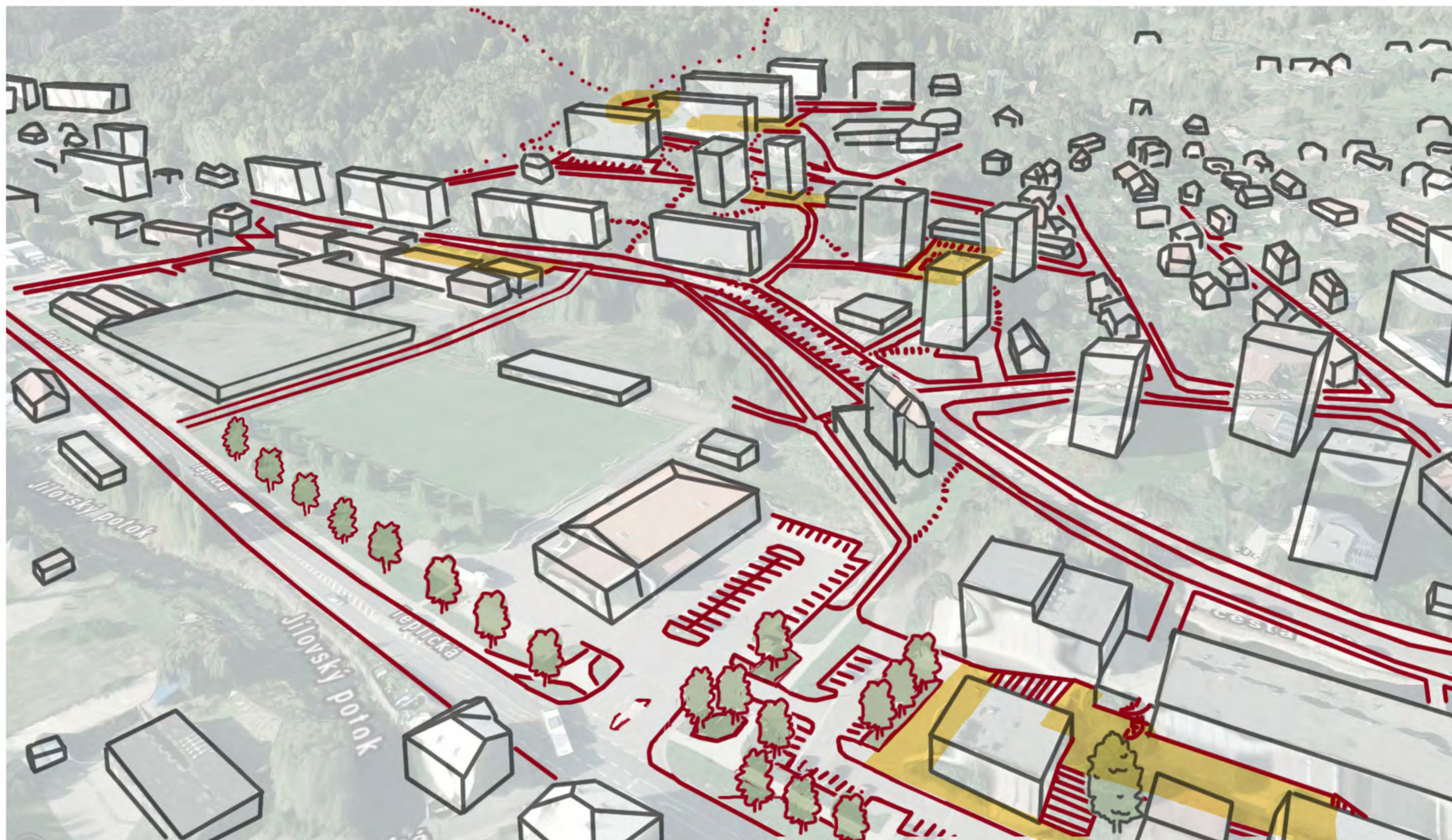


- 1 - komunikace, silnice
- 2a - pěší stezka zpevněná
- 2b - pěší stezka vyšlapaná
- 7 - "návsí"



Vyšlapané pěšiny třídíme na hlavní a doplňkové a navrhuje jejich zpevnění, aby byly schůdné např. i v mokru. Upravujeme závěrečné úseky těchto cest, aby dobře navazovaly na místa, kde lze pohodlně překonat ulice Na Vyhlídce a na Pěšině a místa, kde navazují na prostranství mezi panelovými domy, která chápeme tak, že přináleží k sousedícím domům. Tato místa jsou popsána dále.

Cesty navrhujeme jako neosvětlené a bariérové, ale navrhujeme redukci keřového patra pro větší přehlednost a využitelnost tohoto zajímavého zeleného území. Na jedno z křížení cest doplňujeme hřiště pro větší děti, jako ústřední bod tohoto území.



Na Vyhlídce a řešení autobusu

Nacházíme se v nejvýše položené a nejdlehlší části sídliště v Bynově. Sídliště zde na jedné straně přechází do lesů a na druhé straně do vesnické zástavby Nové vsi.

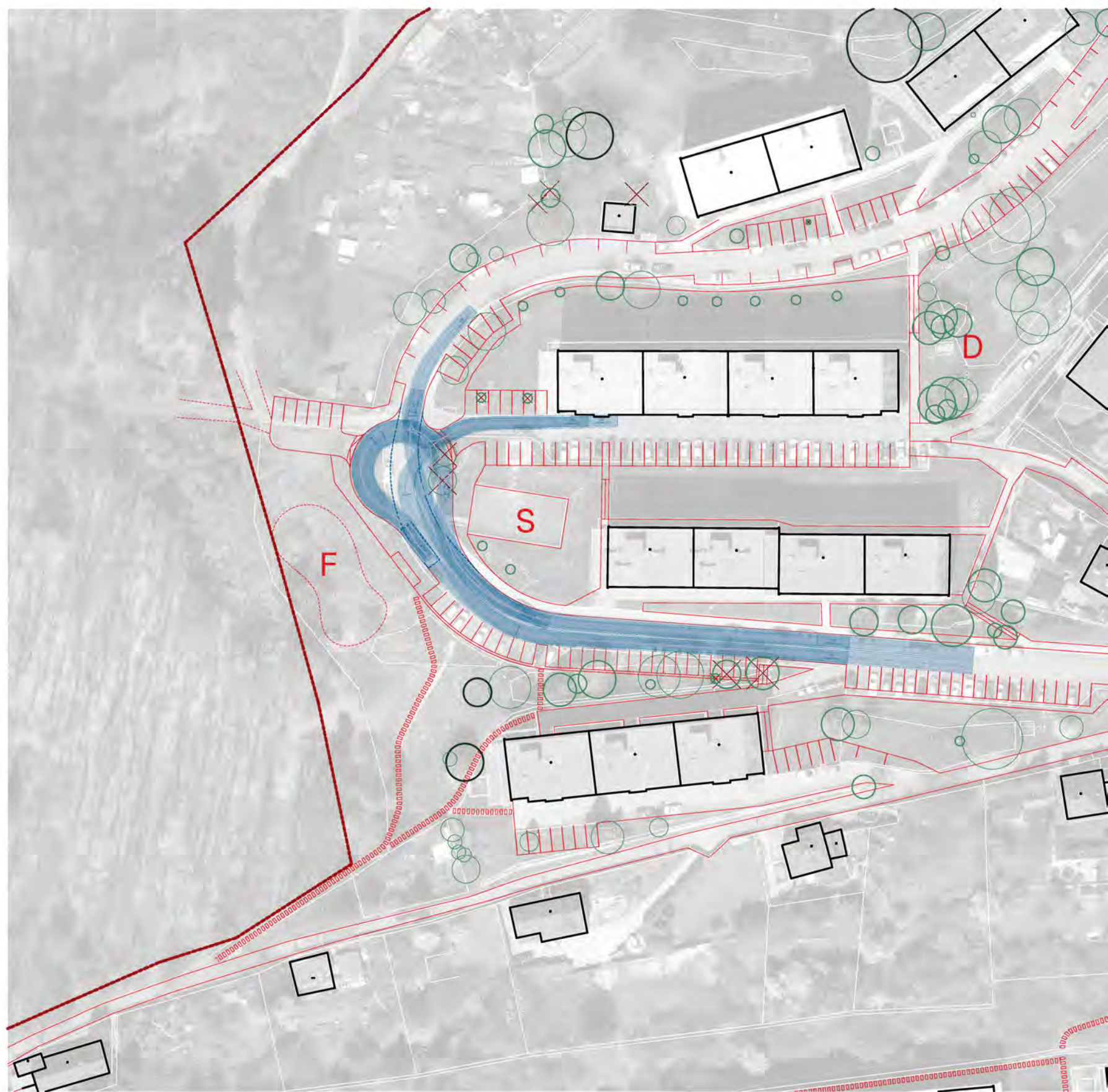
V místě pokračuje dříve zmíněný problém chybějících chodníků - viz množství vyšlapaných cest. Zároveň by do této části území mělo přibýt místo pro otáčení autobusu. Zavedení autobusu vyžaduje řešení i další problémů na jeho trase, které jsou popsány níže.

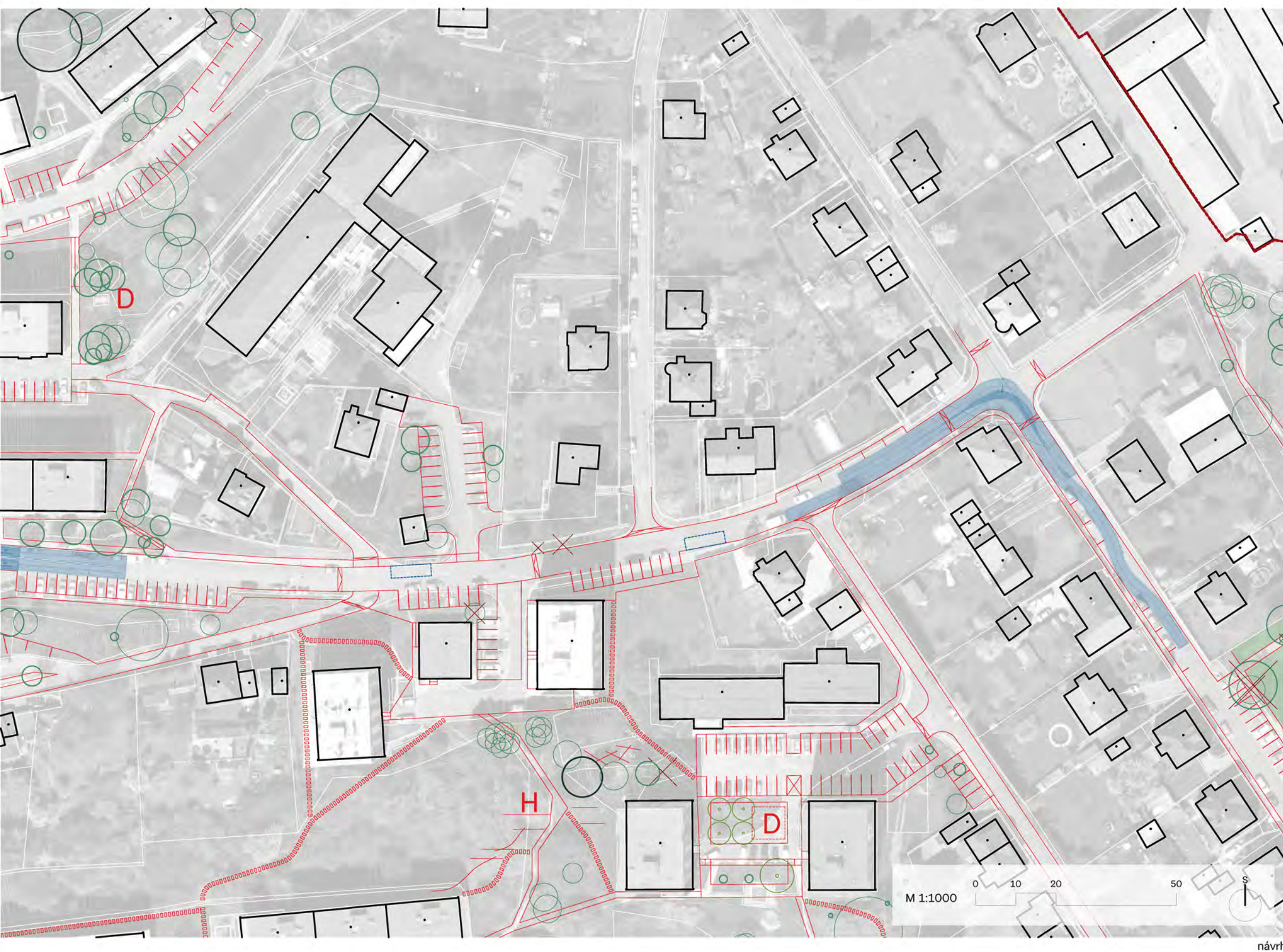
Parkování je zde zčásti řešeno jako kolmé při jižní straně ulice a částečně v úsecích mezi kolmým parkováním jako podélné. V místě je výrazný nedostatek parkovacích míst. Vyznačená legální místa nestačí a je trvalou a dlouhodobě tolerovanou praxí podélné parkování při severní straně ulice, kde je stání vysloveně zakázáno značkou. V užších místech profilu to může představovat problém z hlediska průjezdu IZS – na rozdíl např. od ulice Nálepky, kde je v užších místech možné najet na chodník, řada vozidel z obou stran průjezd jednoduše neumožňuje. Specifická situace pak panuje v nejsevernějším výběžku ulice, kde je stání sice vyznačeno, ale zbývající volný profil normovým požadavkům pro průjezd a výjezd z kolmého parkování zcela nevyhovuje. Nicméně se jedná o dlouhodobě existující a fungující řešení a je otázkou, jestli má smysl do něj zasahovat. Situace je ale lokálně problematická především z důvodu absence prostoru pro průjezd a zastavení požární techniky, případně dalších složek IZS.

Příjezd autobusu je především třeba dořešit v kolmé křižovatce Rudolfový a Na Pěšině s velmi úzkým profilem. Jedná se o kritické místo pro cestu vozidel i chodců mezi Teplickou a horní částí Bynova. Kvůli úzkému profilu se zde koncentruje větší množství méně vážných nehod (díky nízké rychlosti).

Z hlediska chodců představuje křižovatka zásadní bariéru díky absenci chodníků ve všech nárožích s výjimkou jižního. Chodníky na jihovýchodním úseku Rudolfový, které ke křižovatce směřují jsou pak extrémně úzké a ve velmi špatném stavu.

Z hlediska zamýšleného provozu autobusů v lokalitě bude vzhledem ke stísněným podmínkám a blízko umístěnému objektu na jižním nároží omezen prostor pro vyhýbání autobusu a protijedoucích vozidel. Bude-li zaveden provoz autobusů, je otázkou, zda vůbec bude možné zlepšit zásadním způsobem situaci z hlediska chodců, protože na chodníky nezůstává téměř žádný prostor. Zajistit dostatečné rozhledy v křižovatce bude nutné dodatečným opatřením – problém bude zřejmě řešitelný například dopravním zrcadlem.

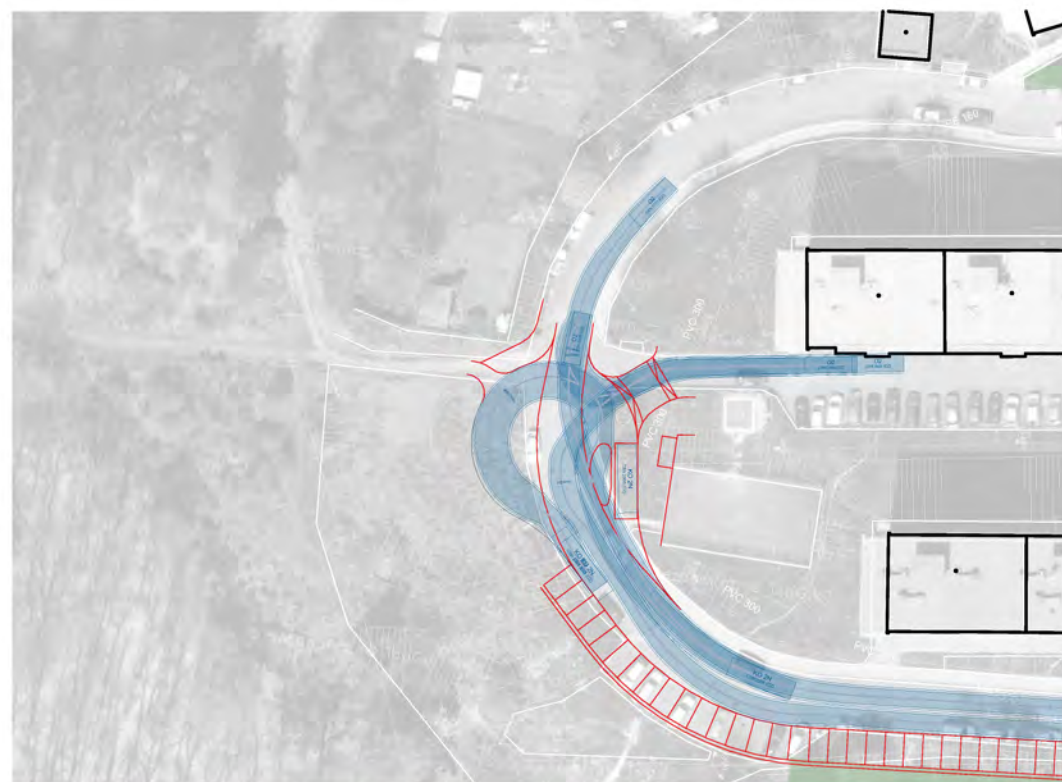




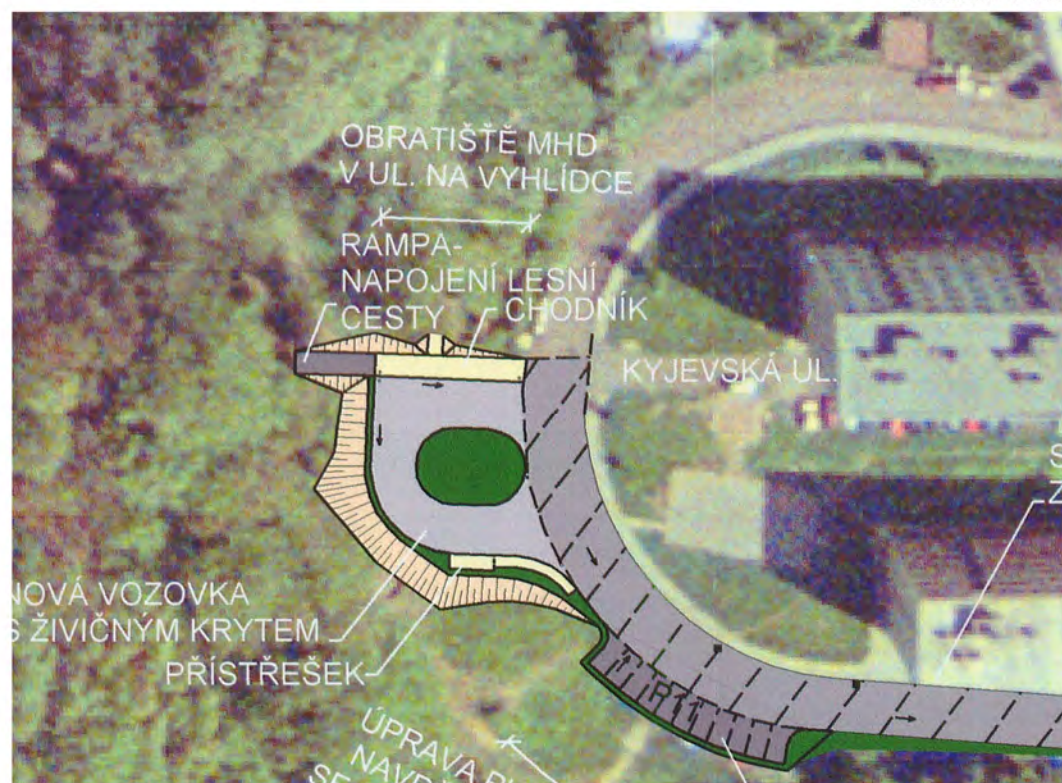
Křížení serpentýny s Kyjevskou chápeme jako vstupní místo do sídliště z lesů. Případně jako místo, kde lesy začínají. Stejně tak chápeme zastávku. Slouží nejen pro obyvatele místních domů, ale i pro turisty. Zastávka je na rozhraní s přírodou. Umístěná tak, aby se z ní autobus rozjížděl z kopce dolů. Odlesněnou plochu na západ od serpentýny potom navrhujeme využít jako zelený přechod mezi sídlištěm a lesem. Veřejný prostor téměř lesního charakteru doplněný o hřiště s fitness prvky.

Parkovací místa primárně rozšiřujeme v uličních profilech na terénně vhodných místech a doplňujeme o chodníky. Vzhledem k velkému převýšení navrhujeme ještě jednu zastávku u křižovatky s Dukelskou, aby cestující nebyli nuceni chodit na autobus zbytečně do kopce.

V minulosti bylo uvažováno několik variant řešení obratiště. V územním plánu je obratiště navrženo vedle trafostanice, což se zdá být vzhledem k terénní situaci velmi komplikované. Studie Valbek pak navrhovala zřízení obratiště na západ od serpentýny, což považujeme za zbytečně razantní zásah. Variantně uvažujeme o řešení se zastávkou na východní straně (horní obrázek), což má výhodu zastávky blíže k domům a většího množství parkovacích míst. Provéřit by se musely výškové poměry - zda není zastávka v příliš strmém místě. Nevýhodou je také rozjezd autobusu do kopce.



varianta 1:1000

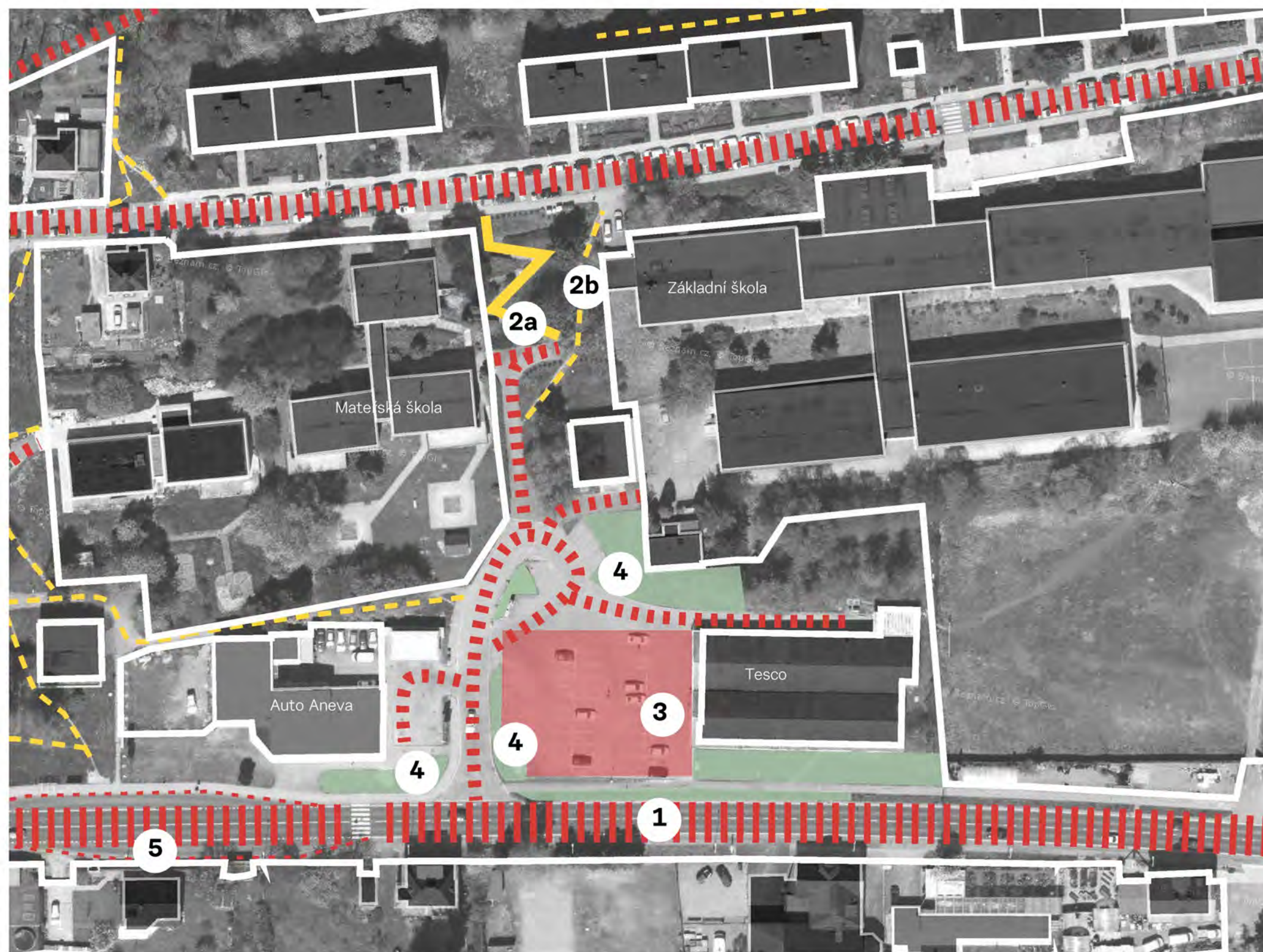


studie obratiště MHD Bynov, Valbek spol. s r.o., 2008, 1:1000

Od autobusu do školy

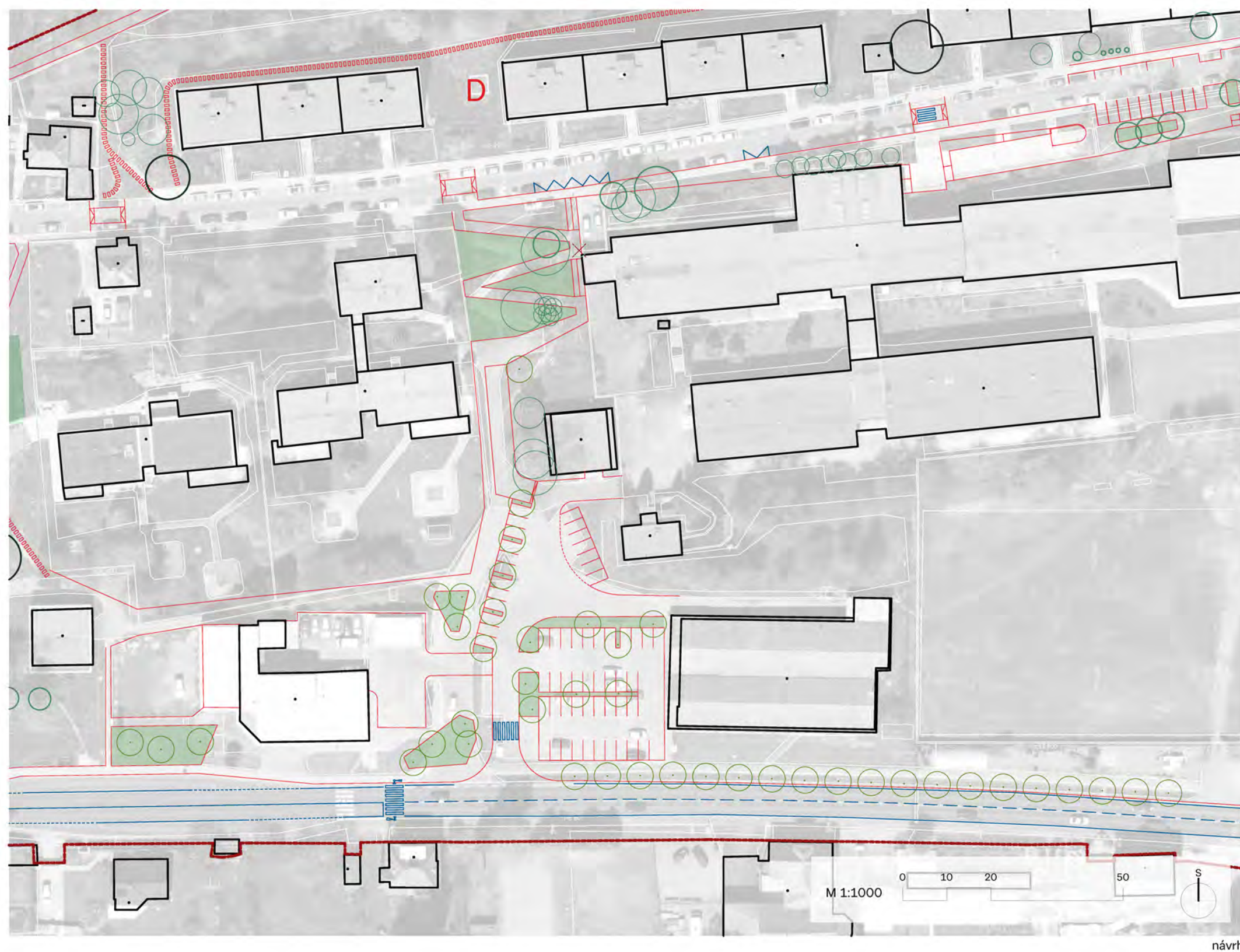
Tato bezejmená spojnice mezi Teplickou a Na Pěšině slouží jako hlavní přístup od zastávky autobusu k mateřské a základní škole. A to aniž by byl při pohledu od Teplické přes chaotické asfaltové plochy jasný význam této spojnice. U Teplické má místo jasně periferní charakter a cesta pro chodce není nijak příjemná. Místo je jasně především pro auta. Do území zde také ústí cesta za Auto Aneva, která z dotazníků vychází jako jedno z míst, kde se místní nejvíce bojí. Jedná se o úzkou špatně osvětlenou cestu s různými kouty. Cesta ke škole je zakončena tzv. tobogánem. Strmou pěší serpentýnou. Při náledí v podstatě neschůdnou.

Co se týče ulice Teplické v tomto úseku, jedná se o přímý úsek I/13 s charakterem průtahu městem, z hlediska řidiče pocitově spíše extravilánová komunikace. Vysoká frekvence vjezdů a výjezdů z parkovišť obchodů při severní straně. Relativně přímá návaznost světelně řízeného přechodu na pěší trasy ze severu a zastávku při jižní straně Teplické. Přechod po nedávné rekonstrukci v návaznosti na několik těžkých zranění chodců v křižovatce. V současnosti až na chybějící opatření pro cyklisty v rámci možností lokality relativně vyhovující řešení.



- 1 - komunikace, silnice
- 2a - pěší stezka zpevněná
- 2b - pěší stezka vyšlapaná
- 3 - parkovací plocha
- 4 - travní ostrůvky, zelená plocha
- 5 - autobusová zastávka

stav



Navrhujeme reorganizaci prostoru, která vytvoří jasný přímý a bezpečný nástup ke školám jen s minimálním provozem zásobování a stromořadím, které tuto spojnici jasně vymezuje. Navrhujeme reorganizaci parkoviště Tesca. Kapacitně stejné, ale působí daleko úsporněji. Dále úpravu tvaru zahrad areálů školek za účelem rozšíření a zpřehlednění spojky. Vytváříme předprostor před vstupem do školky. Tobogánu přidáváme serpentýnu, aby byl pohodlnější a na východní straně na místě vyšlapané pěšiny doplňujeme schodiště. Komplikací je, že parkoviště Tesca a jedna ze školek jsou v soukromém vlastnictví.

Podél Teplické odsud k Dukle sázíme stromořadí, které ulici vizuálně zúží a vytvoří měštější charakter, který by měl řidičům dát najevo, že zde se jede maximálně 50 km/h. Stromořadí lze doplnit do projektu chodníku podél Teplické od NE2D Projekt. Stromořadí vyžaduje přeložku telefonního kabelu.

Správně umístěná sportovní hala - taková, která se k Teplické stejně jako obchody nebude stavět bokem - může výrazně proměnit Teplickou k měštějšímu charakteru. Hala bude také potřebovat pěší propojení ze severu.

Teplická - západní část

Západní úsek ulice Teplické mezi křižovatkami s Vítovou a Na Pěšině představuje západní vjezd do Děčína, kde by řidiči měli zvolnit z rychlosti 90 km/h na 50 km/h. Zároveň se zde nachází autobusová zastávka.

Křižovatka s Vítkovou z hlediska IAD představuje křižovatku pouze lokálního významu – slouží jako výjezd z území pro obyvatele pouze několika panelových a rodinných domů, které stojí trochu stranou odděleně od východnější části sídliště v ul. Nálepkova a v menší míře také pro vjezd do území pro obyvatele rodinných domů v ul. V Kolonii, panelových domů v ul. Gagarinova a zákazníky provozoven v ul. Vítova. Z hlediska chodců se však jedná o zásadní křížení, protože při jižní straně ulice je v této lokalitě umístěna zastávka autobusu směrem do centra. Ve zúženém koncovém profilu ul. Vítova musí chodci procházet ve vozovce. Kvůli chybějící návaznosti na přechod musí chodci mezi ul. Vítovou a zastávkou MHD zacházet k přechodu a zpět celkem cca 130m. Například v případě chodců přicházejících z ulice Nálepkova to může znamenat prodloužení cesty až o polovinu. V případě méně mobilních obyvatel ul. Gagarinova (není pro ně možné jít po rozbahněné pěšině) či obyvatel ul. V Kolonii, to ale může znamenat i zdvojnásobení délky cesty k autobusu! Důsledkem je pak časté přebíhání přímo v křižovatce. Problematické je ale i přecházení vyústění ulice Vítova, k níž podél Teplické přichází chodník od západu. V návaznosti chodník chybí, ale v zeleném pásu je zde vyšlapaná stezka.

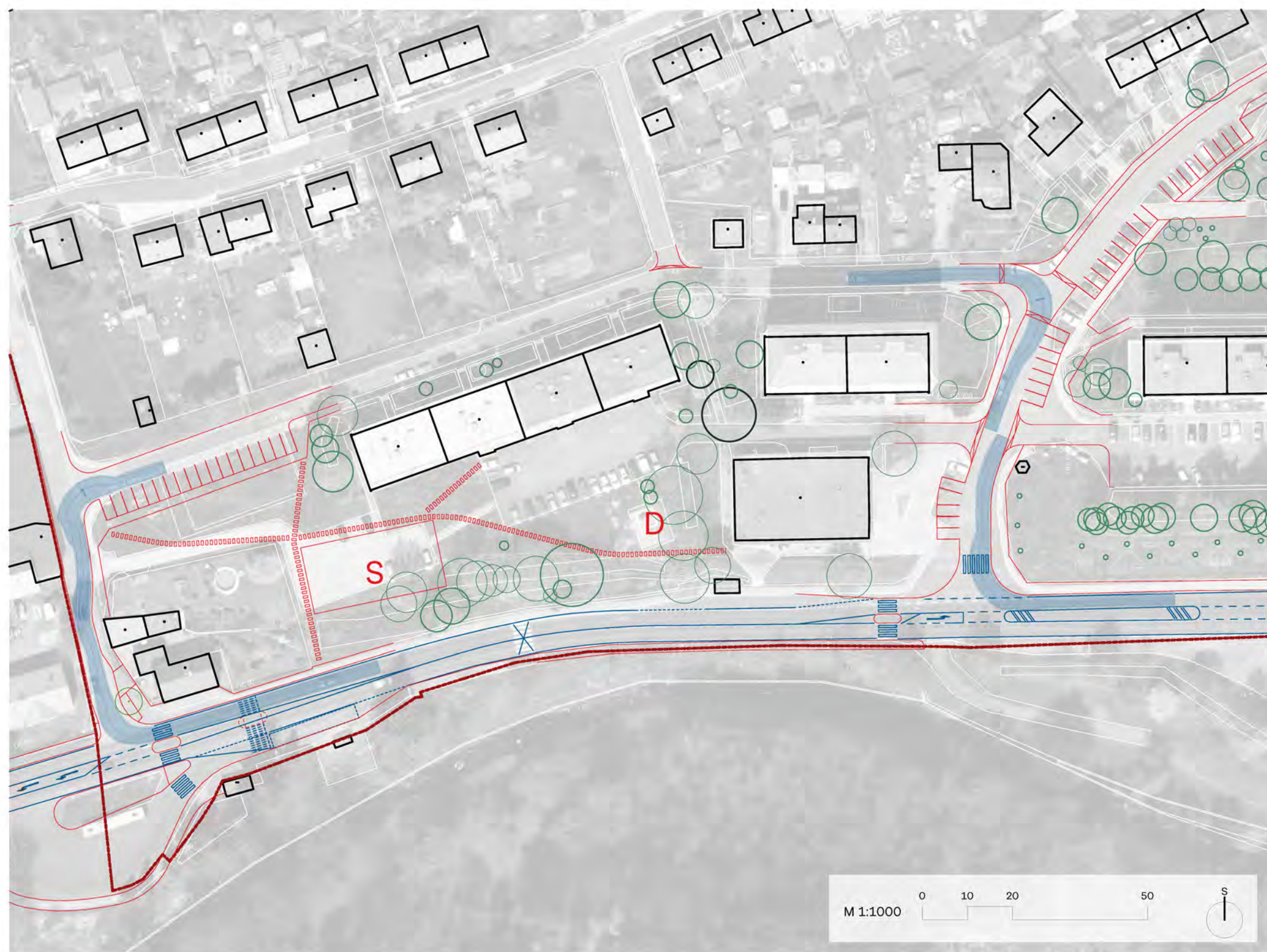
Dokládá to mimo jiné, že v křižovatce došlo v roce 2011 ke usmrcení chodce nákladním vozidlem, poblíž přechodu pak došlo v říjnu 2017 ke zranění chodce zjevně přecházejícího přes Teplickou mimo přechod blíže k zastávce.

V severovýchodním nároží křižovatky v současnosti již nefunguje restaurace, která částečně závisela na projíždějících vozidlech, vzhledem k malému počtu pohostinských zařízení v celém Bynově se jeví jako vhodné co nejvíce respektovat potřebu parkovacích stání před tímto podnikem, který má potenciál výhledově obnovit svůj provoz.

Co se týče vyústění ulice Na Pěšině na Teplickou, tak se jedná o naddimenzované napojení, které vytváří potenciál pro rychlou jízdu. Ta je dále nebezpečnější díky dalšímu znehlednění situace vozidly vyjíždějícími a najíždějícími ve všech směrech do a z benzínové pumpy při jižní straně ulice. Naproti pumpě je profil Teplické rozšířen na úkor zeleného pásu tak, aby umožnil otáčení vozidel. Toto rozšíření je nutno v návrhu respektovat. Souhrou okolností zde tedy vznikají situace, jejichž výsledkem je kumulace nehod v tomto úseku. Nejedná se však o vážné nehody, což pravděpodobně souvisí s tím, že v tomto místě již končí dlouhý rovný úsek Teplické a vozidla jsou v oblouku nucena zpomalovat.

Z hlediska chodců představuje toto křížení zásadní překážku v podélném směru – nutnost překonání rozšířené ul. Na Pěšině – i v příčném směru – chybí vazba na cestu k potoku i vazba k benzinové pumpě.

Pro celý úsek, jakožto pro celou Teplickou platí problém chybějícího chráněného průjezdu cyklistů po Teplické.



Navrhujeme úpravu výjezdu z Vítkovi a doplnění chybějícího přechodu s ostrůvkem v přímé vazbě mezi ul. Vítkova a zastávkou MHD na jihu. Dalším benefitem přechodu je jasný signál pro přijíždějící řidiče, že vjíždějí do města. Úprava ve Vítkově spočívá ve zřízení výhybny, která zajistí zpomalení dopravy a bezpečný prostor pro chodce.

Dále navrhujeme doplnit přecházení přes Teplickou ve vazbě na křižovatku, tj. k potoku a případně čerpací stanici. A doplnění chodníku na jižní straně. Stávající přechod navrhujeme zrušit. Touto úpravou dojde k výraznému zkomfortnění situace pro pěší.

V blízkém okolí dále navrhujeme zúžení profilu ul. Na Pěšině za účelem zjednodušení pěších vazeb, zpomalení dopravy a nárůstu parkovacích míst.

Dále úpravu "vnitrobloku" Gagarinova, kde navrhujeme prohození parkoviště a sportoviště. Řešení má tu výhodu, že klidné zelené plochy pro rekreaci nebudou rušeny auty a zároveň se sportoviště se přesune pod dohled bytového domu. S tím se posune i posezení na konci ulice Gagarinovi, které bylo v dotazníku negativně hodnoceno jako místo sociálně patologických jevů. Není se čemu divit, neboť se právě jedná o míst tak trochu na konci světa, nebo alespoň Děčína bez jakékoliv sociální kontroly. Auta nebudou zbytečně zajiždět do území, ale zaparkují podél stávajících komunikací bez redukce kapacit.

návrh

Ústí ulice Nálepкова lze řešit variantně s jinak umístěným přechodem. Např. na západní straně v návaznosti na chodník na Jílové, který by také bylo záhodno doplnit. Pocitová hranice intravilánu se tak posouvá o trochu více na západ, ale není možné zřídit na přechodu ostrůvek kvůli otáčení autobusů.

Připravovaná rekonstrukce chodníku je pak problematická z důvodu, že řešení konzervuje stávající nevhodné řešení přechodu přes chodce mezi zastávkami bez logické návaznosti na další pěší trasy.



varianta 1:1000



rekonstrukce chodníků Teplická DSP + DPS, NE2D Projekt, 2018, 1:1000

Místa mezi panelovými domy

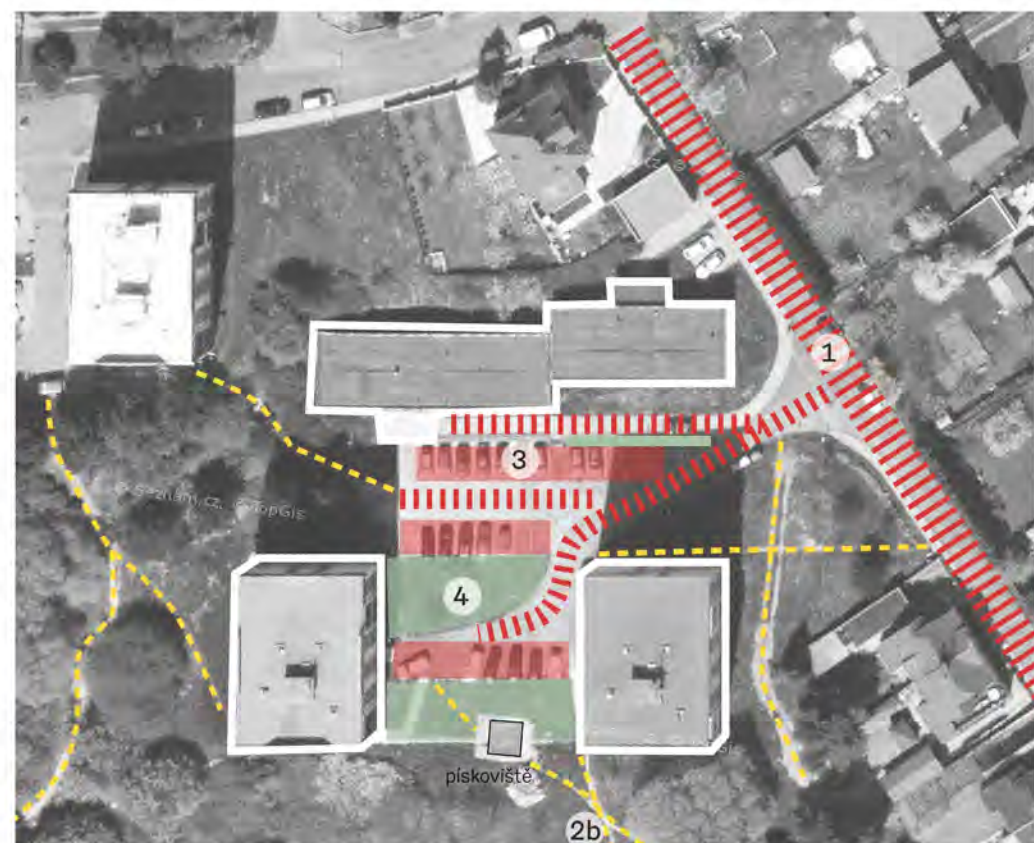
Prostory v rámci některých sevřenějších skupin panelových domů mají charakter veřejně přístupných vnitrobloků, v nichž se pohybují jak obyvatelé přilehlých domů, tak i lidé procházející tudy po cestě po některé z vyšlapaných cest. Z hlediska chodců je zde problematická absence chráněných cest v některých důležitých vazbách, přerušování těchto vazeb parkujícími vozidly a nepřístupnost ploch zeleně díky obklopení parkujícími vozidly. Z hlediska parkujících vozidel je pak problematická nepřehlednost při jízdě, parkování a vyparkování, která je příčinou drobných nehod. Dalším problémem je pak neorganizovanost parkování, díky čemuž je pro určitý počet stání potřeba zbytečně velká plocha vozovky a zdá se, že parkování dominuje těmto prostorům, které přitom mají potenciál stát se místem sousedského setkávání a trávení volného času. I dnes zde bývají např. dětská hřiště, ale ve zchátralém stavu a blízkosti vozidel.

Specifická je situace u panelových domů v Nálepkově. Jednosměrná místní komunikace sloužící výhradně obsluze několika panelových domů a rodinných domů. Profil ulice neumožňující vytvoření parkovacích stání využíván v délce desítek metrů k parkování. Jedná se o místo s nejkritičtější situací ohledně parkování v území. Z hlediska potřeby průjezdu IZS nepříjemná, nicméně omezeně fungující a dlouhodobě tolerovaná situace. Parkování v křižovatce s ul. Vítova ovšem omezuje rozhledy, křižovatka sama je naddimenzovaná a umožňuje rychlou jízdu neodpovídající charakteru residenční oblasti.

V ulici došlo k několika drobným nehodám, vzhledem k nízké rychlosti vozidel a možnosti vyhnout se kolizním místům ale nedošlo k žádnému závažnému zranění.

Z hlediska chodců problematické přecházení přes ulici, které je vzhledem k nízkým intenzitám a alternativnímu přecházení v užších místech ale snesitelné. Problematický i úzký chodník před panelovými domy nevyhovující intenzivnějšímu pohybu chodců a případně i pobytovým aktivitám.

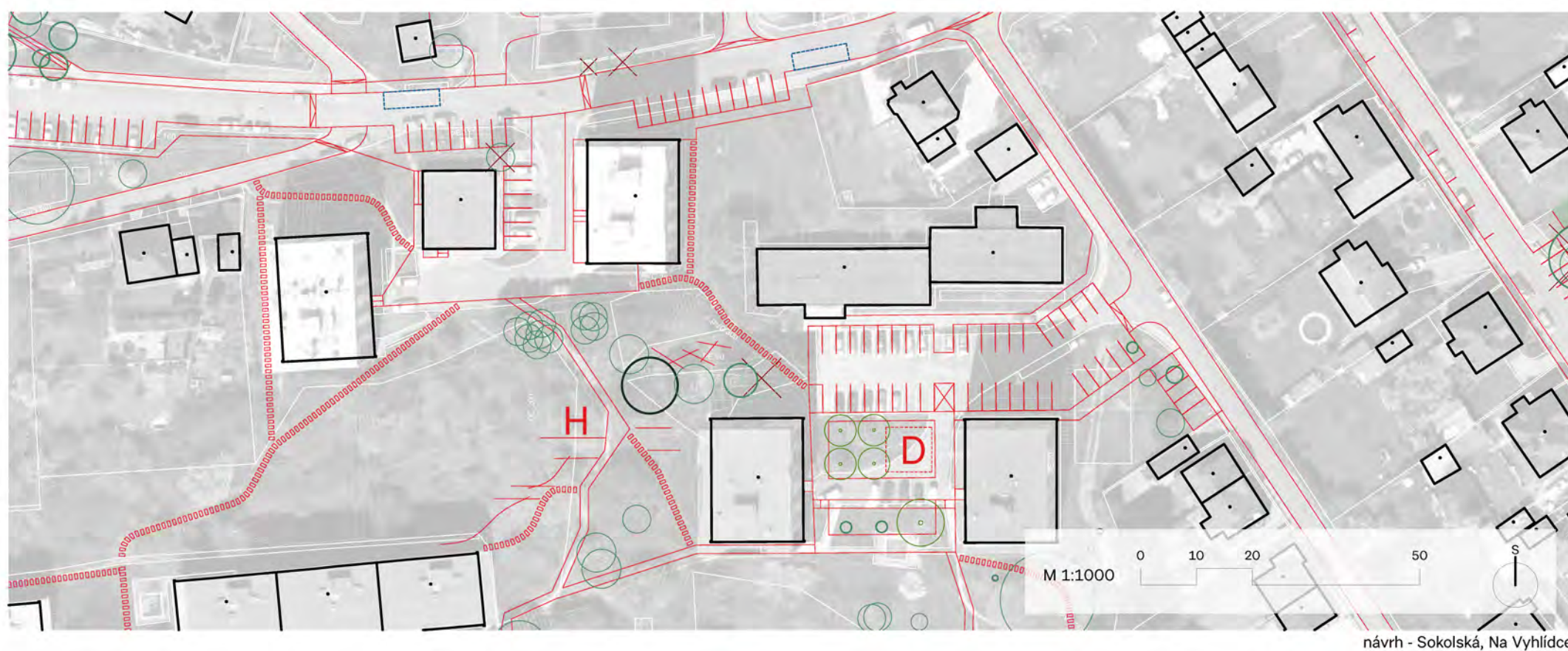
Z hlediska cyklistů (především projíždějících cykloturistů) problematická jednosměrnost Nálepkovy ulice vzhledem k převládající trase ze Sněžníku dolů.



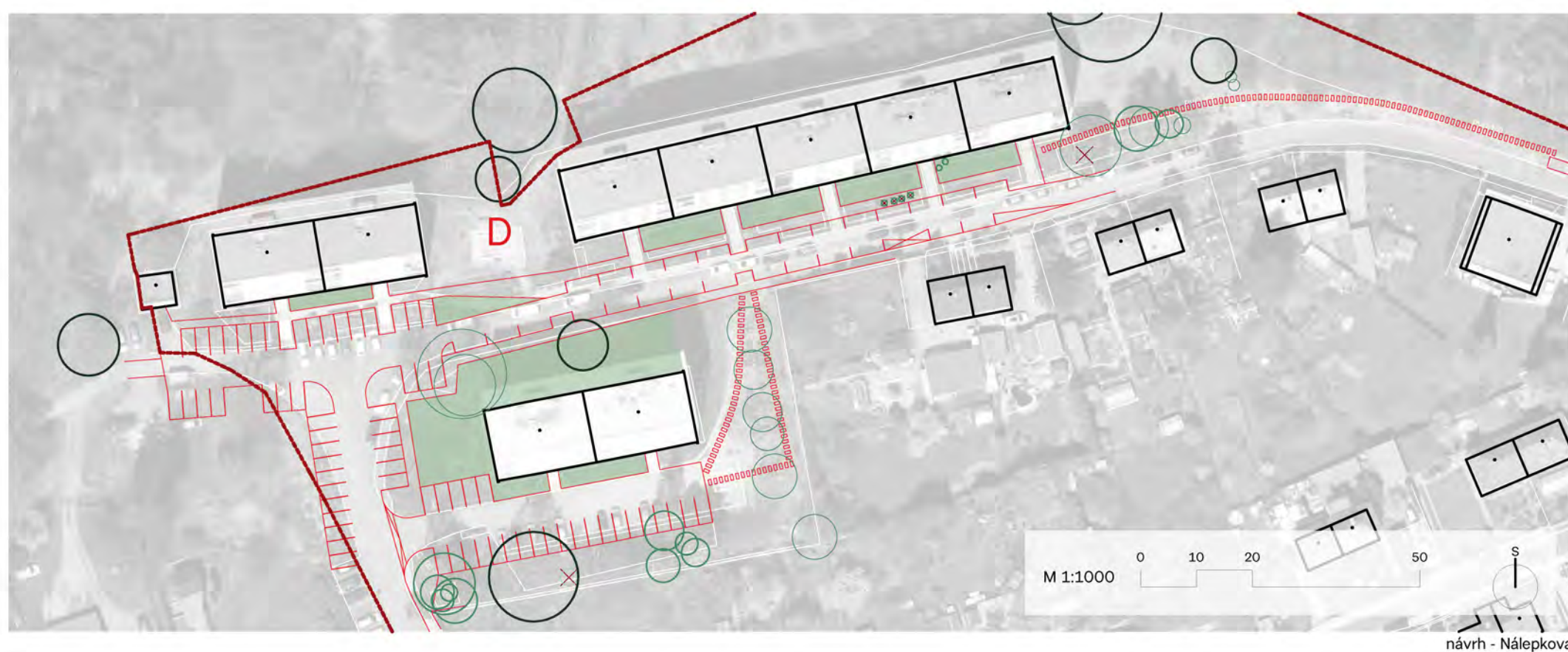
- 1 - komunikace, silnice
- 2b - pěší stezka vyšlapaná
- 3 - parkovací plocha
- 4 - travní ostrůvky, zelená plocha



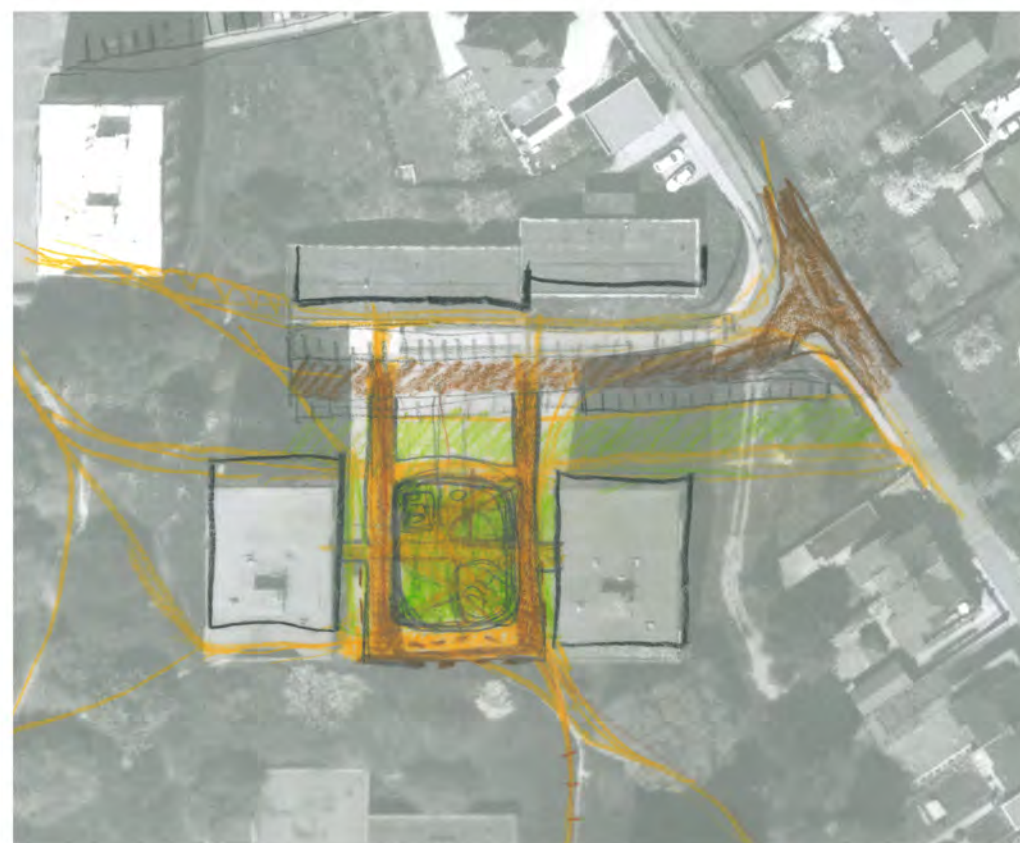
návrh - Rudolfova



Prostranství upravujeme tak, že navyšujeme parkovací kapacity, ale umísťujeme je mimo ťažistě těchto míst, pokud možno k "slepým štítům," či na sever. Mezi domy pak vznikají volná prostranství se zelení, lavičkami a dětskými hřišti pod kontrolou okolních bytů, která by měla zabránit v místě sociálně patologickým jevům. Tedy vznikají neanonymní místa. Navržená s respektem k přirozeným pěším vazbám v území. Přestože přesouváme pár míst přímo před vchody, možnost příjezdu IZS, či např. v případě stěhování je zachována. Z důvodu kritické situace v Nálepkově ulici jsou některá parkovací místa vytvořena i za cenu větších terénních úprav.







varianty Sokolská

V jednotlivých prostorech je potřeba pečlivě vážit množství zelených a zpevněných ploch, rozmístění mobiliáře pro různé aktivity a věkové skupiny, výsadbu stromů. Části mohou být oplocené, ... Vzhledem k tomu, že tato místa mají primárně sloužit obyvatelům přilehlých domů, je vhodné konkrétní řešení s nimi konzultovat.



návrh - Nálepková

U domů v Nálepkově ulici jsme variantně prověřili možnost příčného stání. Vzhledem k potřebné šířce vozovky je v této variantě komunikace daleko širší a chodník se přibližuje k domu na úkor předzahrádek. Varianta přitom nabízí pouze o pět parkovacích míst více. Proto ji nedoporučujeme.

2.3

DETAILY & MATERIÁLY

Materiály

- Chodníky navrhujeme z betonové dlažby s reliéfním povrchem a následným ostařením
- Vozovky asfaltové s prefabrikovanou betonovou obrubou
- Cesty v zeleni významné navrhujeme v členění na schodiště ze skládaných prefabrikovaných stupňů s jednostranným pozinkovaným zábradlím a z chodníčků z monolitických betonových desek nepravidelných polygonálních tvarů o maximálním sklonu 1:12.
- Cesty v zeleni běžné navrhujeme z betonových šlapáků.
- Hřiště z mlatových ploch za utopenou obrubou
- Zídky a opěrky navrhujeme z hladkých betonových bloků s drobnými fazetami s vzhledem klasické zídky se spárováním zakončený rovnou stříškou

Regulace reklamy

- Celou řadou opatření se snažíme na Teplické navodit měštější charkter. Proto by okolo této ulice neměli být velkoformátové billboardy. Jinak se na Teplické nachází dvě provozovny, které počítají s velkoformátovou reklamou na svých stěnách a bylo by proti jejich smyslu ji rušit.

Mobiliář

- Kromě standartního mobiliáře z dotazníků vyplývá potřeba doplnění košů na psí exkrementy.

Osvětlení

- Dostatečné osvětlení veřejných prostranství je podmínkou pro pocit bezpečí při pobytu na sídlišti, přesto navrhujeme cesty v zeleni jako neosvětlené, aby zůstal zachován noční klid této zeleně.



hladká zídka s fazetami a rovnou stříškou



betonová dlažba reliéfní s ostařením



schody



cesty z monolitického betonu



cesta ze šlapáků

Územní studie Bynov

Průzkumy a rozborů území
Koncept řešení územní studie

paré 116 stran
příloha: 2 plány, CD

výtisk č. ...
v1.3c

© re:architekti studio s.r.o.
Duben 2018

