

Územní studie veřejného prostranství Děčín - Bynov

textová část





Autor

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

Zpracovatelský tým

re:architekti
Ing. arch. Jiří Žid
Ing. arch. Jan Vlach
MgA. Ondřej Synek
Ing. arch. David Pavlišta
Ing. arch. Michal Kuzemský
Ing. arch. Alžběta Widholmová

krajinářská architektura:
Ing. Marie Gelová

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

analytická část
Mgr. Pavel Černý, Sociores
- sociologické dotazování
Ing. Tomáš Veith
- krajinářská architektura
Ing. arch. Helena Sladovníková
- architektura

obsah**Koncepce uspořádání veřejného prostranství**

1.1 Analytická část	11
1.1.1 Současný stav území	13
1.1.2 Historie	20
1.1.3 Vyhodnocení dostupných podkladů	25
1.1.4 Majetkoprávní vztahy	34
1.1.5 Průzkum veřejného mínění	36
1.1.6 Problémový výkres	44
1.1.7 Doprava	46
1.1.8 Vegetace	64

1.2 Širší vztahy	71
1.2.1 Širší vztahy	73
1.2.2 Kompoziční vztahy	75

1.3 Architektonicko-urbanistické řešení	77
1.3.1 Popis návrhu	79
1.3.2 Krajinářská koncepce	88
1.3.3 Dopravní infrastruktura	100
1.3.4 Technická infrastruktura	106

Architekto-stavební řešení veřejného prostranství

2.1 Materiálové řešení parteru	113
2.2 Mobiliiář	116
2.3 Veřejné osvětlení	118
2.4 Etapizace	122

Koncepce řešení jednotlivých míst (koncepce objektů)

3.1 Náměstíčko u zámku	130
3.2 Obchodní centrum Dukla	135
3.3 Na Pěšině	138
3.4 Pěšiny svahem	142
3.5 Na Vyhliďce a řešení autobusu	146
3.6 Od autobusu do školy	150
3.7 Teplická západní část	154
3.8 Místa mezi panelovými domy	156

Projednání

4.1 Jednání	163
4.2 Stanoviska	165
4.3 Připomínky veřejnosti	170

Podklady pro prezentaci

5.1 Podklady	175
---------------------	-----

obsah

grafické

části

Koncepce uspořádání veřejného prostranství

1. širší vztahy	1:5000
2. ortofotomapa	1:1000
3. problémový výkres	1:1000
4. hlavní výkres	1:1000
včetně architektonicko-stavebního řešení, regulace objektů a technické infrastruktury	
5. etapizace	1:1000
6. krajinářská koncepce	1:1000
7. doprava	1:1000
8. řezy	1:200
9. návrh prostranství	1:200

Doplňující schémata, základní detaily řešení parteru, vizualizace, skícy a bilance jsou zařazeny do příslušných kapitol textové části.

porovnání

se závazným

obsahem

dle zadání

Koncepce uspořádání veřejného prostranství

1.1 Analytická část	
Vyhodnocení dostupných podkladů	1.1.3
Analýza současného stavu území	1.1.1
Doplňující průzkumy a rozbory	1.1.6, 1.1.7
Majetkoprávní vztahy	1.1.4
Průzkum veřejného mínění	1.1.5
Dendrologický průzkum	1.1.8
1.2 Širší vztahy	
Systém veřejných prostranství	1.2.1
Zelená infrastruktura v sídle	1.2.1
Kompoziční vztahy	1.2.2
Průhledy a pohledy	1.2.2
1.3 Architektonicko-urbanistické řešení	
Popis návrhu	1.3.1
Řešení zeleně	1.3.2
Způsob odvodnění ploch a vsakování srážek	1.3.2
Bezbariérové řešení	1.3.3

Architekto-stavební řešení veřejného prostranství

2.1 Architektonické řešení parteru	2.1
zejména materiálové řešení	
2.2 Vybavení veřejného parteru	2.2
drobná architektura, mobiliář	
2.3 Členění celku na jednotlivé navazující etapy ..	2.3
včetně odhadu finančních nákladů na realizaci jednotlivých etap	

Koncepce objektu

3.1 Analytická část	3.X.1
3.2 Základní koncepce objektu	3.X.2
3.3 Regulace objektů	3.X.3
funkční a prostorové uspořádání	

Řešení dopravní infrastruktury

4. Řešení dopravní infrastruktury	1.3.3
--	-------

Řešení technické infrastruktury

5. Řešení technické infrastruktury	1.3.4
---	-------

Podklad pro prezentaci

6. Podklad pro prezentaci	5.1
--	-----



Úvod

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 navrženou architektonickou koncepcí 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 možnosti 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.

Studie řeší koncepci uspořádání prostranství, 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. Navržená místa k řešení zahrnují zejména: centrum Bynova, OC Dukla, ul. Na pěšině, pěší trasy ve svahu vedoucí ve stopě historické cesty, ul. Na Vyhliďce, cesta od autobusové zastávky do školy, z obchodního domu Tesco, vstup do školky, Teplickou ul. a prostranství mezi panelovými domy.

Analytická část



1.1.1

Současný stav území

Řešené území se rozkládá na úpatí Děčínského sněžníka v údolí Jilovského 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. a má přibližně 4000 obyvatel.

Údolím vede frekventovaná silnice I/13 z Děčína do Teplic, zatěžující obec tranzitní dopravou – slouží jako přívaděč 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 rozměňuje 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 vsí 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.



cesta Pod Vrchem



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



zámek Bynov



Centrum Bynova



předprostor ZŠ Na Pěšině



předprostor ZŠ Na Pěšině



plastika na fasádě ZŠ Na Pěšině



nové hřiště u školy



předprostor kostela



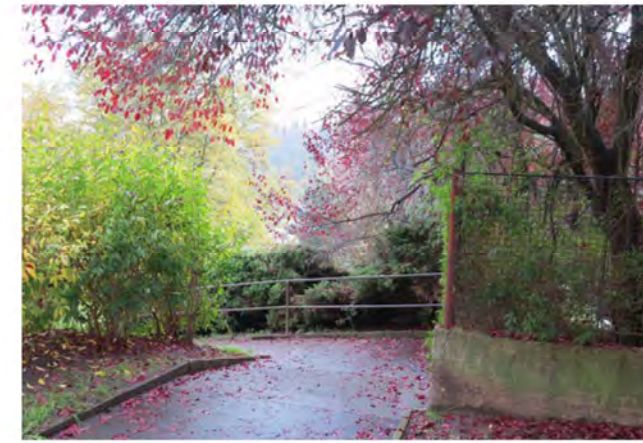
střídání panelových domů a rodinných domů



vily na Rudolfově ulici



Kostel Jména Panny Marie



průchod mezi školami - „tobogán“



OC Dukla



vstup do zanedbaného areálu OC Dukla



pohled přes hřiště



schody ke kostelu



svah pod kostelem



vstup do areálu továrny na knoflíky



cesta kolem Penny Marketu ke kostelu



průchod OC Dukla



piazza v OC Dukla



socha na piazzettě OC Dukla



zadní cesta kolem OC Dukla



Teplická



Teplická



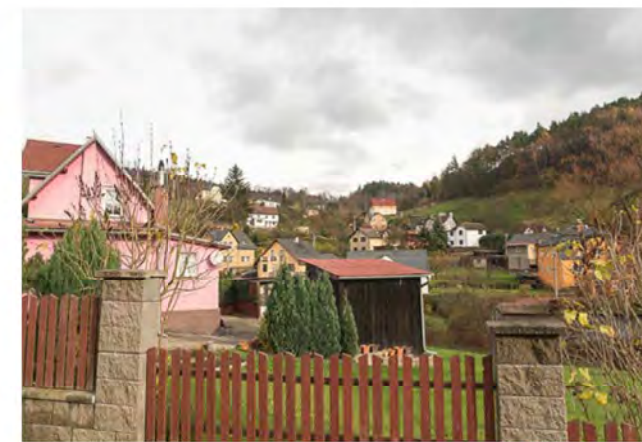
periferní charakter Teplické



předprostor Club 333



panelové domy Na Vyhliďce



pohled na Novou Ves



přechod venkovského prostředí v panelové sídliště



vyšlapaná spojka k Lesní cestě



Nálepková



protihlukový val u Teplické



prostor mezi Teplickou a Gagarinovou



prostor mezi Teplickou a Gagarinovou



prudký svah za panelovým domem



parkování aut mezi panelovými domy v Sokolské ulici



pískoviště pod panelovými domy v Sokolské ulici



zábradlí v Kyjevské ulici



Vítova



pozůstatek bývalého hřbitova



V Kolonii



Teplická



schodiště k panelovému domu Na Vyhliďce



vyšlapaná spojka k ulici Na Pěšině



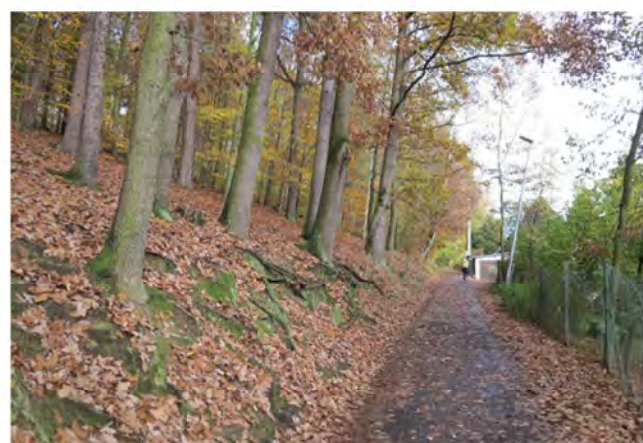
vyšlapaná spojka k ulici Na Pěšině



výhled na Písečný vrch



panelový dům na rohu Košické a Na Pěšině



Lesní cesta



panelový dům pod Lesní cestou



výhled, přímé propojení s krajinou



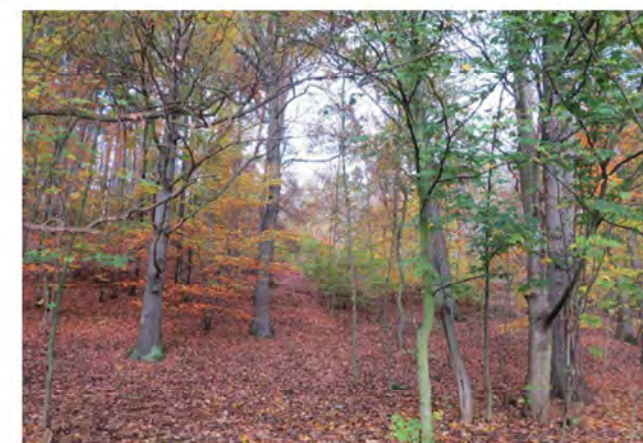
zídka v Dukelské



zídka v Košické



partie u školky



lesní partie



Na Pěšině



pohled do bloku mezi Teplickou a Na Pěšině



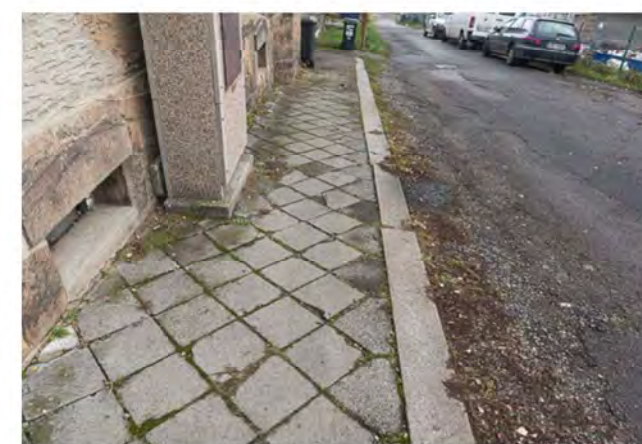
udržovaná předzahrádka před panelovým domem



pěšina za panelovým domem v ulici Na Pěšině



zídka v Dukelské



dlažba v Jindřichově



předzahrádky Na Pěšině



pohled přes OC Dukla



Na Pěšině



hřiště v bloku mezi Teplickou a Na Pěšině



pěší stezka k Lesní cestě



pěší stezky překonávající výškové rozdíly



zídka u školky



schody u školky



schodiště do horní části ulice Na Vyhliďce



výhled do okolí



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



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



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



Rybník před Bynovskou tvrzí, historické chalupy uzavíraly náves

1.1.2

Historie

První zmínky o Bynovu jsou datovány do roku 1543, kdy na Děčínském panství vládli páni z Bünau. Podle nich nese Bynov i své pojmenování. V 16. století byla na levém břehu potoka na břehu tehdejšího rybníka založena Bynovská tvrz Günterem z Bünau.

Kvůli politickým změnám po bitvě na Bílé hoře, museli páni z Bünau, 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.



Historické pečetě

Předindustriální období

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

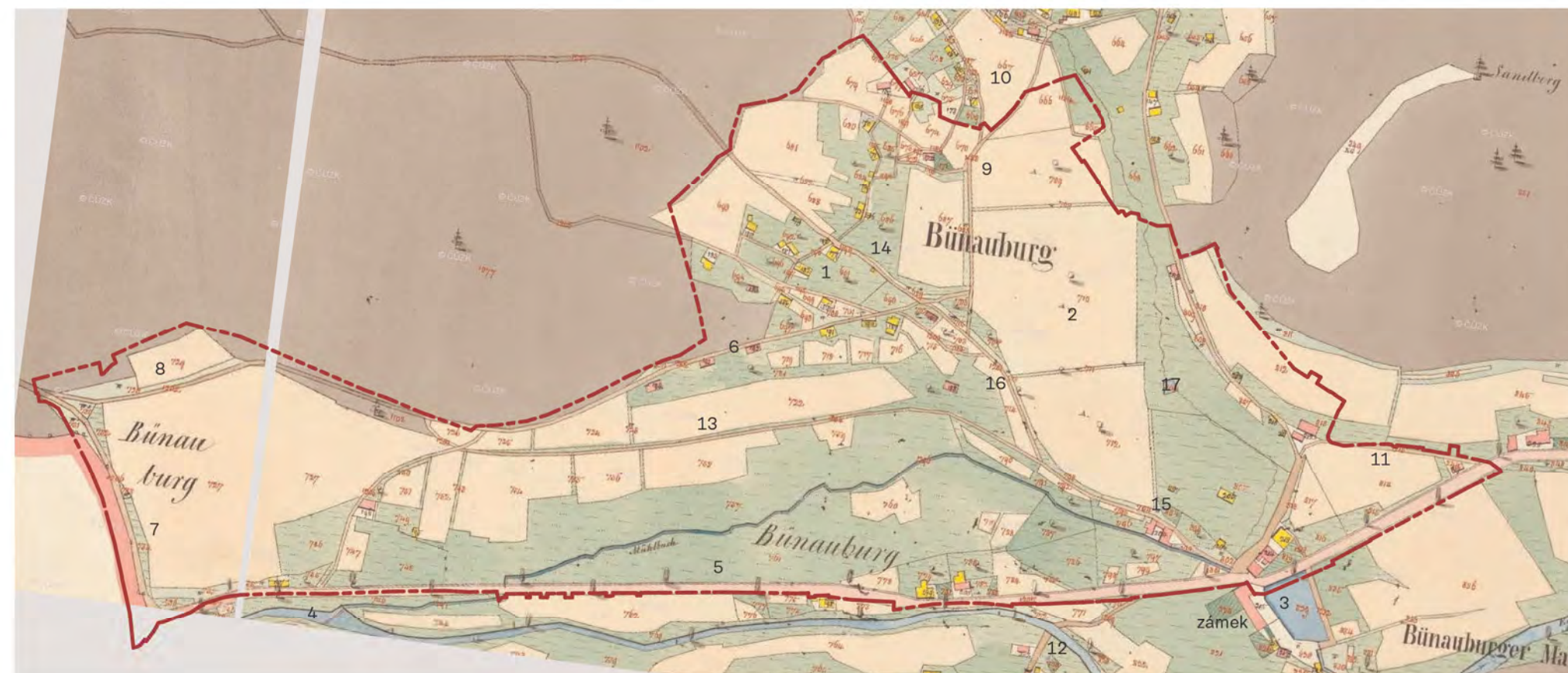
Obec byla původně zemědělská a obyvatelé se věnovali tradičním řemeslům (například tkalcovství) a nacházel se zde železný hamr. Většina tehdejších domů - chalup byla tzv. spalná (domy vyznačeny žlutě), tedy ze dřeva a nacházela se na svahu nad potokem (1). Mezi domy se táhly pastviny a louky (2).

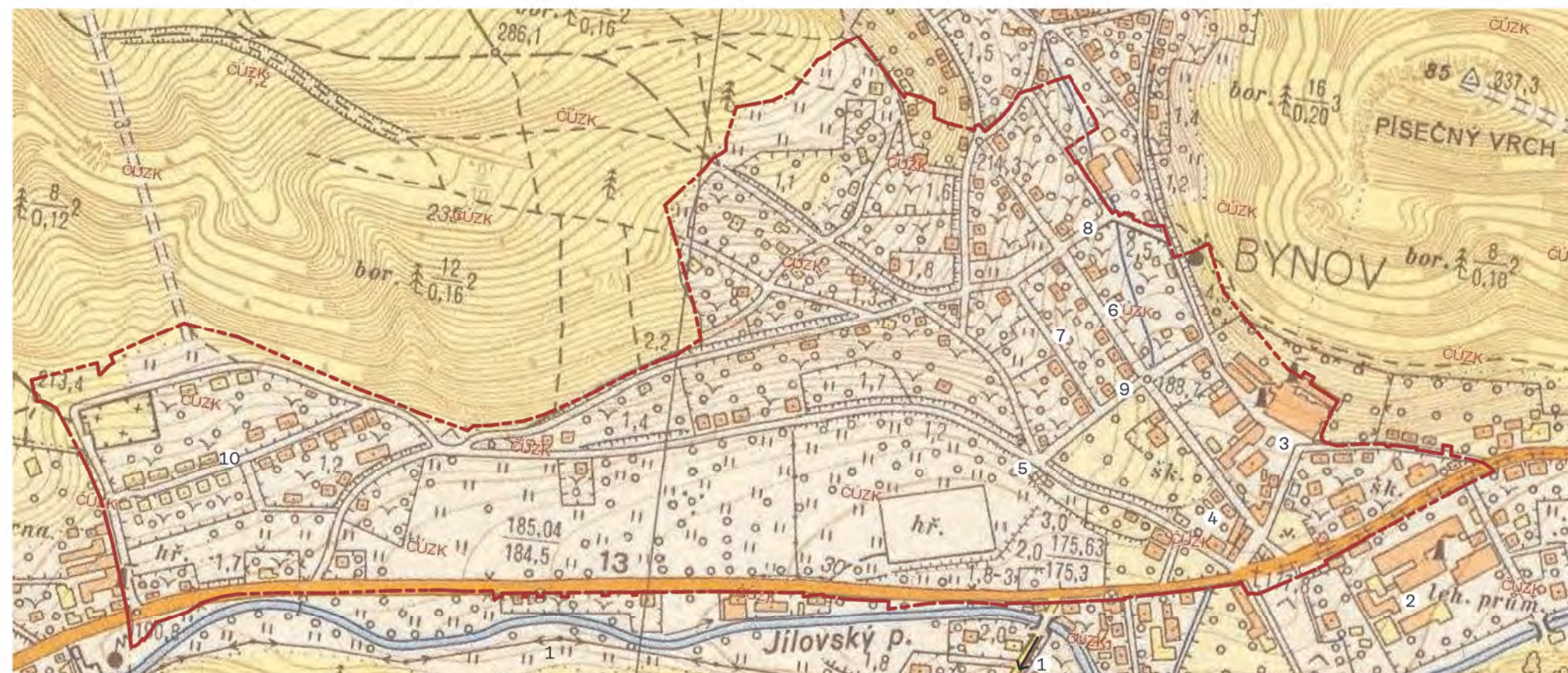
Před zámkem byl rybník (3) zásobený vodou z náhonu (Mühlbach) z Jílovského potoka a z bezejmenného potoka pramenícího mezi v lesním údolí mezi Bynovem a Novou Vsí (dnes zdroj pitné vody Prameniště Nová Ves). Jílovský potok byl již v té době za Martiněvsi přehrazen (4). Na bezejmenném potoce se v té době 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), Nálepková (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 Na Pěšině 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 Jilovského potoka byl regulován, rybník před zámek a náhon zrušeny.

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

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.

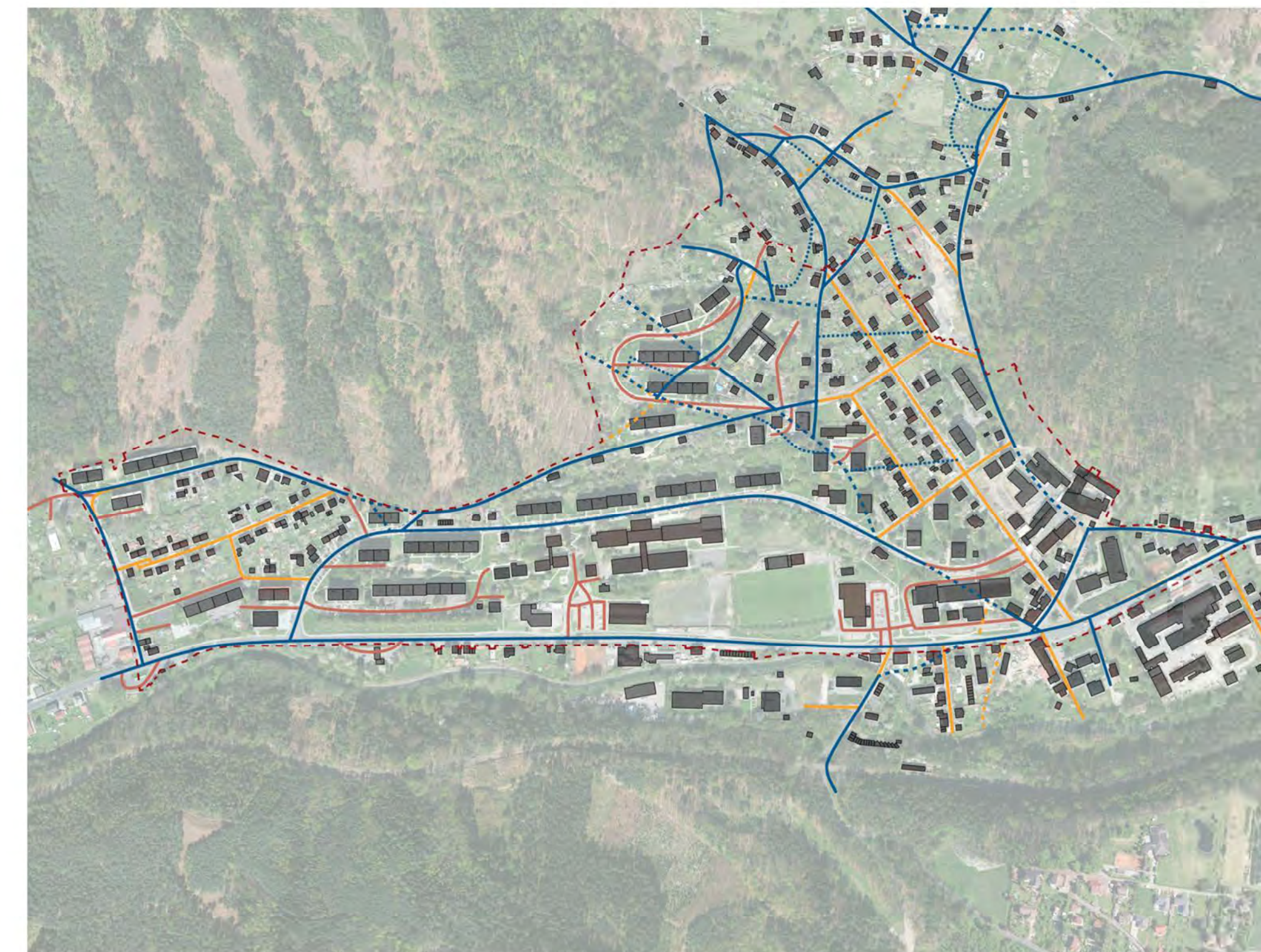
zdroj: Diplomová práce, David Demo

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“.

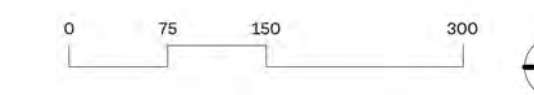
Ty jsou v současnosti využívány především pro parkování aut a prostor tak nemůže plnit svou původní rekreační a komunitní funkci (hra dětí, scházení se větších dětí, posedávání důchodců na lavičkách, ...).

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



srovnání vývoje cest v Bynově



Smišená 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, želež 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

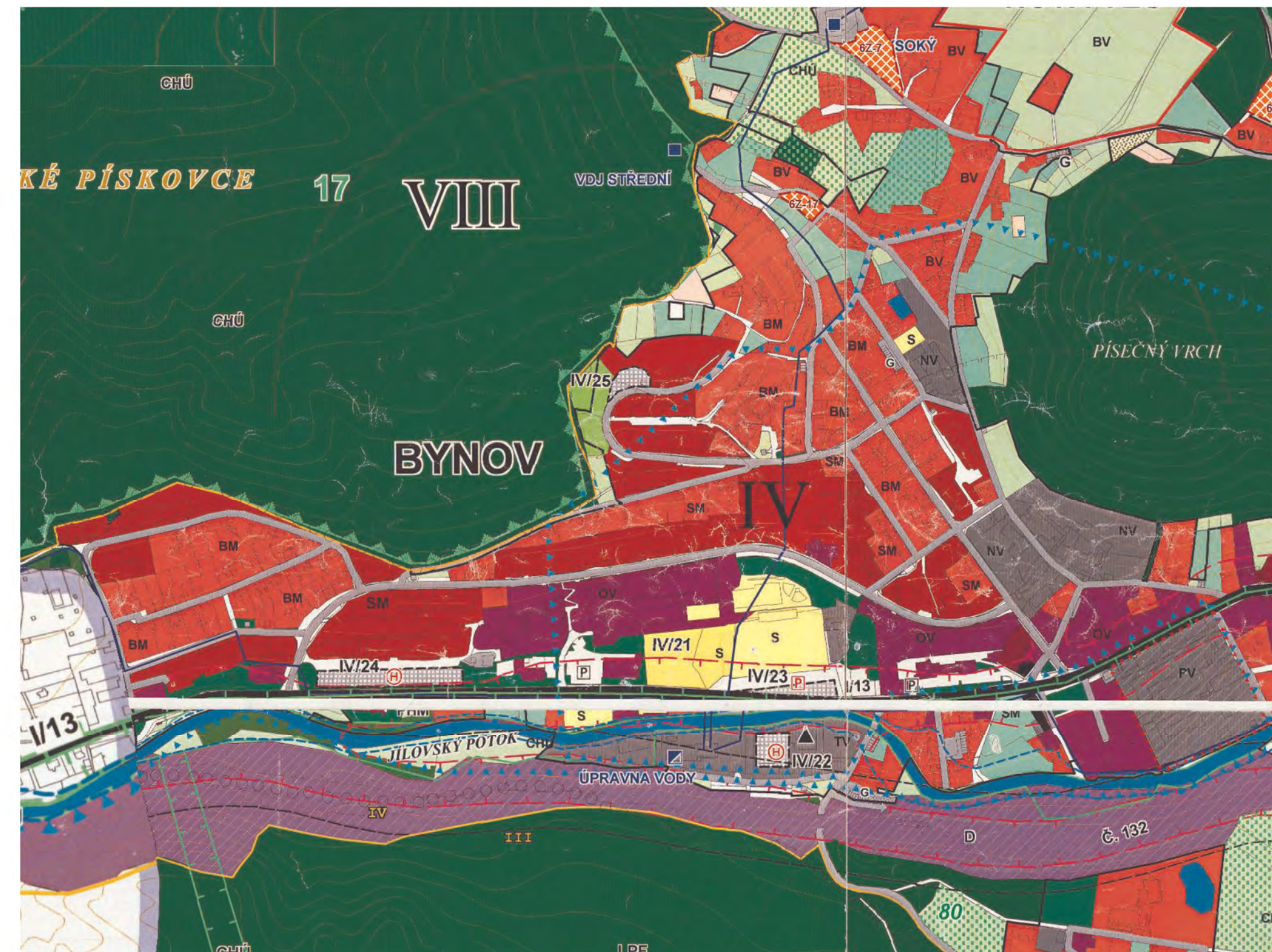
monofunkční bytové domy a vila domy se 100% trvalým bydlením a regulativy, vyplývající z podmínek příslušného prostoru či lokality

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

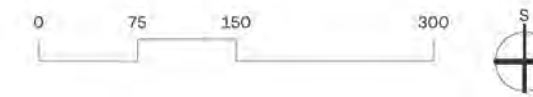
Legenda

	MĚSTSKÝ SEKTOR
	HRANICE SOUČASNÉ ZASTAVĚNÉHO ÚZEMÍ
	HRANICE ZASTAVITELNÉHO ÚZEMÍ
	PLOCHY OBČANSKÉHO VYBAVENÍ
	PLOCHY BYTOVÝCH DOMŮ
	PLOCHY RD
	REKREAČNÍ ÚZEMÍ
	SVAH, SKÁLA
	SPORTOVNÍ PLOCHY
	PLOCHY PRŮMYSLOVÉ VÝROBY
	PLOCHY VÝROBNÍCH SLUŽEB
	TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA
	AREÁLY ZEMĚDĚLSKÉ VÝROBY ZAHRADKNICTVÍ
	VEŘEJNÁ ZELEŇ, LESOPARK
	HŘBITOV
	VODNÍ TOKY A PLOCHY
	LESNÍ PLOCHY
	OSTATNÍ ZELEŇ
	ORNÁ PŮDA
	DRNOVÝ FOND - TTP
	SADY, ZAHRADY
	ZAHRAĐKÁŘSKÉ OSADY
	OSTATNÍ PLOCHY
	O100
	ÚZEMÍ OHROŽENÉ SESUVY
	ZÓNA RADONOVÉHO RIZIKA - NEJVÝŠÍ
	HRANICE KRAJINNÉ PAMÁTKOVÉ ZÓNY
	PAMÁTKOVĚ CHRÁNĚNÉ OBJEKTY
	HLAVNÍ KOMUNIKAČNÍ SÍŤ
	PLOCHY ŽELEZNICE

	CYKLISTICKÁ TRASA
	PRÍSTAV
	VÝZNAMNÁ PARKOVIŠŤE
	INDIVIDUÁLNÍ GARÁŽOVÉ DVORY HROMADNÉ GARÁŽE
	OP VODNÍCH ZDROJŮ
	NADIREKTOŘOVÁ TRASA TELEVIZNÍ PŘEVADEČ
	VENKOVNÍ VEDENÍ ZVN ROZVODNA
	VTL PLYNOVOD
	HLAVNÍ VODOVODNÍ ŘÁD VDJ 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



Územní plán města Děčín v platném znění, Hlavní výkres
zdroj: Územní plán města Děčín



1.1.3

Vyhodnocení dostupných

podkladů

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) smišená 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 „umístování ploch dopravy v klidu 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.

Legenda

PLOCHY S ROZDÍLNÝM ZPŮSOBEM VYUŽITÍ

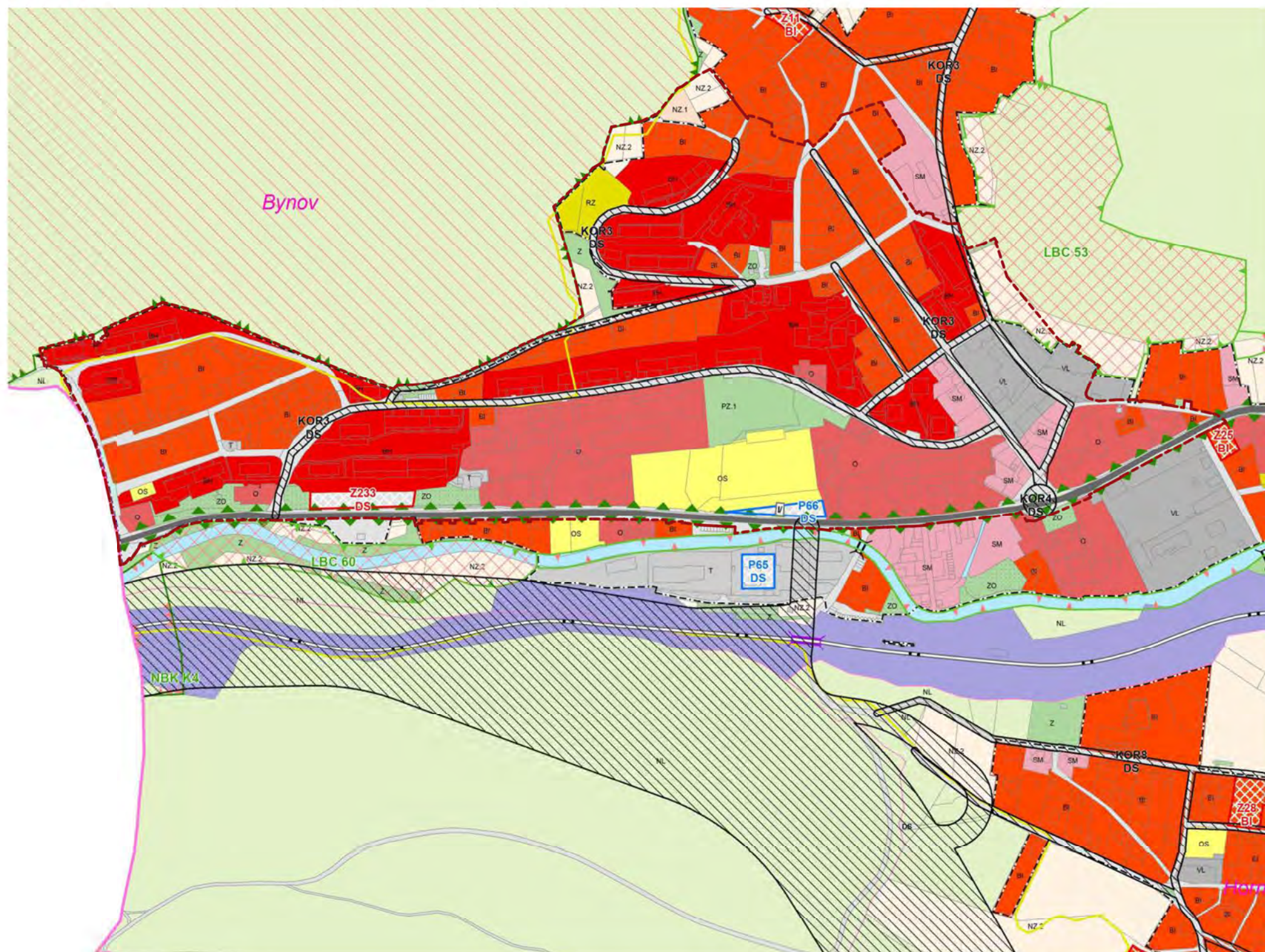
STAV	NÁVRH	ÚZEMNÍ REZERVA	POPIS
[Red]	[Red]	[Red]	BH - bydlení hromadné
[Light Red]	[Light Red]	[Light Red]	BI - bydlení individuální v rodinných domech - městské
[Orange]	[Orange]	[Orange]	DS - plocha pro silniční dopravu
[Light Orange]	[Light Orange]	[Light Orange]	DV - plocha pro vodní dopravu
[Yellow]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

KORIDORY DOPRAVNÍ A TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY

NÁVRH	ÚZEMNÍ REZERVA	POPIS
[Dotted]	[Dotted]	DS - koridor pro silniční dopravu
[Dotted]	[Dotted]	DS.n - koridor pro silniční dopravu nemotorovou
[Dotted]	[Dotted]	DZ - koridor pro drážní dopravu
[Dotted]	[Dotted]	Te - koridor technické infrastruktury energetické
[Dotted]	[Dotted]	T.v - koridor technické infrastruktury vodohospodářské

ÚZEMNÍ SYSTÉM EKOLOGICKÉ STABILITY

NÁVRH	POPIS
[Green]	NRBK - nadregionální biokoridor
[Green]	RBC - regionální biocentrum
[Green]	RBK - regionální biokoridor
[Green]	LBC - lokální biocentrum
[Green]	LBK - lokální biokoridor



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

Nový rozpracovaný ÚP Děčín

Nový územní plán je v době zpracování územní studie v procesu přípravy a lze očekávat ještě podstatné úpravy. Rozpracovaný ÚP je zde tedy pouze pro informaci - není pro návrh územní studie závazný.

Z233 DS - zastavitelná plocha, plocha pro silniční dopravu

P65 - DS - plocha pro silniční dopravu

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

P66 - DS - plocha pro silniční dopravu

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

KOR3 - DS - koridor pro silniční dopravu

- výměra 3,52 ha
- Úprava místní komunikace.

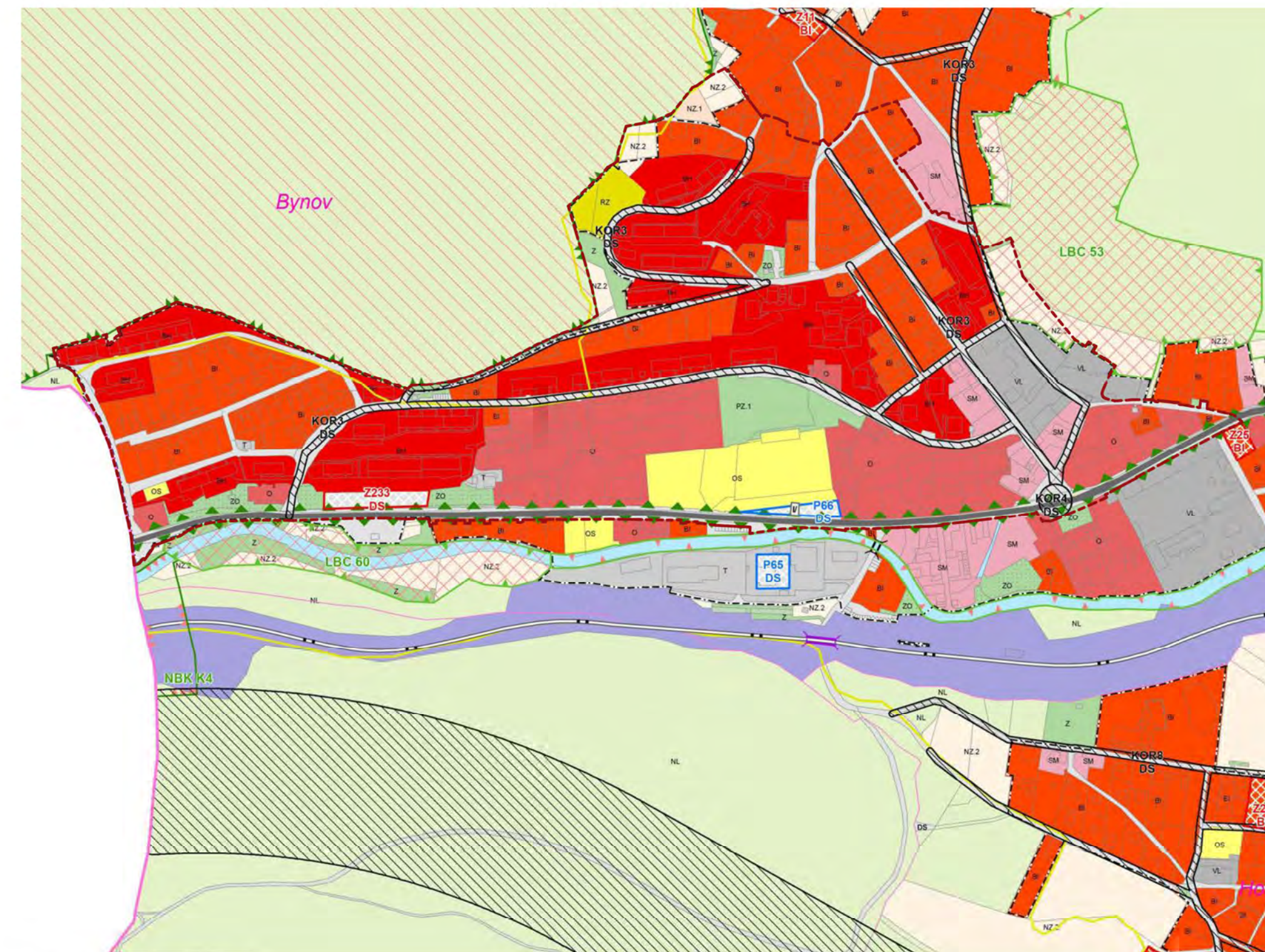
KOR4 - DS - koridor pro silniční dopravu

- výměra 0,13 ha
- Přestavba křižovatky.

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

VARIANTY ÚP A a B

- 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.



ÚP Děčín - návrh varianta A, Hlavní výkres
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.
 - Použity 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,** hipostežky, stavby a zařízení pro turistiku (altány, odpočinková a informační místa apod.), drobná sakrální architektura (boží muka, kapličky apod.);
 - rozptýlená nelesní zeleň, meze, remízy; fragmenty plujin 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,** hipostežky, stavby a zařízení pro turistiku (altány, odpočinková a informační místa), drobná sakrální architektura (boží muka, kapličky apod.);
 - rozptýlená nelesní zeleň, meze, remízy, fragmenty plujin; 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 obytvé zóny města;
 - forma bydlení a ubytování, která by mohla způsobovat přehušnění využití území a mohla by tak vést ke zhoršení podmínek a možnosti 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.);
 - 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.;

Nepřípustné využití:

- veškeré stavby, zařízení 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:

- 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;

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 vnitřnareállová 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 zastavěných 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, zářezí, 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;

OS_plocha pro tělovýchovu a sport**Hlavní využití:**

- plochy a zařízení pro sport a rekreaci;

Přípustné využití:

- **navazující zařízení zabezpečující provoz a potřeby území;**
 - **zařízení doplňující hlavní využití (maloobchod, veřejné stravování, ubytování apod.);**
 - související administrativa, trvalé nebo přechodné bydlení zejm. majitelů, správců, obslužného personálu;
 - **související dopravní a technická infrastruktura, vč. parkování a garážování vozidel;**
 - **související veřejná prostranství, zeleň;**

Nepřípustné využití:

- stavby a činnosti nesouvisející s hlavním a přípustným využitím
 - jakékoliv stavby a činnosti, jejichž negativní účinky by mohly narušovat rekreační a sportovní funkce;

Podmínky prostorového uspořádání:

- 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.), 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;

PZ_1_park, historická zahrada**Hlavní využití:**

- **plochy veřejné zeleně (parky) a ostatní veřejně přístupné pozemky a plochy zeleně parkově upravené, sloužící k rekreaci, odpočinku a společenské komunikaci;**

Přípustné využití:

- **pozemky související ale nerušící dopravní a technické infrastruktury;**
 - **stavby pro turistiku, odpočinek, výchovu a vzdělání apod.;**
 - **související sportovní zařízení a relaxační plochy;**
 - **související drobné vodní plochy a toky;**

Nepřípustné využití:

- 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;

Podmínky prostorového uspořádání:

- 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

O_plocha občanského vybavení**Hlavní využití:**

- 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;

Přípustné využití:

- související dopravní a technická infrastruktura;
 - související administrativa, trvalé nebo přechodné bydlení zejm. správců, majitelů, obslužného personálu;
 - **související plochy a zařízení pro sport a rekreaci;**
 - **související veřejná prostranství a zeleň;**

Nepřípustné využití:

- stavby a činnosti nesouvisející s hlavním a přípustným využitím;
 - jakékoliv stavby a činnosti, jejichž negativní účinky by mohly narušovat funkce občanského vybavení;

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.), 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;

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;

Z_plocha zeleně - ostatní zeleň v krajině**Hlavní využití:**

- ostatní krajinná zeleň (meze, remízy, fragmenty historických plujin, zeleň doprovodná podél vodotečí nebo liniových tras technické a dopravní infrastruktury, apod.);

Přípustné využití:

- **nezbytně nutná dopravní a technická infrastruktura;**
 - **cesty pro pěší a cyklisty, hipostežky, stavby a zařízení pro turistiku** (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;

BH bydlení hromadné**Hlavní využití:**

- bydlení v bytových domech;

Přípustné využití:

- bytové domy včetně doplňkových staveb;
 - zahrady okrasné a užitkové;
 - související stavby a zařízení občanského vybavenosti a služeb, nesnižující kvalitu prostředí a pohodu bydlení;
 - **veřejná prostranství, zeleň, drobné vodní plochy;**
 - **sportovní zařízení a relaxační plochy lokálního významu; nerušící obytnou funkci;**
 - související dopravní a technická infrastruktura;

Nepřípustné využití:

- 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 přehušnění využití území a mohla by tak vést ke zhoršení podmínek a možnosti dopravní obsluhy, překročení kapacity parkování, zařízení na hospodaření s odpady apod.;

Podmínky prostorového uspořádání:

- 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 dodrženo podíl zastavěných ploch maximálně 30% a zachován minimální podíl ploch 40% zahradní zeleně (tj. nezastavěných a nezapevněných ploch na rostlém terénu);
 - nároky na parkování automobilů vyvolané novou zástavbou nebo změnou stávající zástavby budou vyřešeny v rámci předmětného pozemku;

Nepřípustné využití:

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

ZO - zeleň ochranná a izolační, ostatní veřejná zeleň**Hlavní využití:**

- plochy veřejné zeleně s převažující funkcí ochrannou a izolační, s možným doplňkovým hospodářským využitím;
 - **ostatní sídelní zeleň** – plochy vegetačního porostu;

Přípustné využití:

- **nezbytně nutná dopravní a technická infrastruktura;**
 - **zařízení sloužící údržbě a eventuálně i hospodářskému využití těchto ploch;**
 - **cesty pro pěší a cyklisty, hipostežky, stavby a zařízení pro turistiku** (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)

Nepřípustné využití:

- veškerá zařízení a činnosti nesouvisející s hlavním a přípustným využitím.

BI bydlení individuální v rodinných domech – městské**Hlavní využití:**

- bydlení v rodinných domech;

Přípustné využití:

- 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;
 - **sportovní zařízení a relaxační plochy lokálního významu;**
 - **nerušící obytnou funkci;**
 - **veřejná prostranství, zeleň, drobné vodní plochy;**
 - nerušící služby a zařízení malého podnikání;

Nepřípustné využití:

- 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 přehušnění 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.;

Podmínky prostorového uspořádání:

- 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 dodrženo podíl zastavěných ploch maximálně 30% a zachován minimální podíl ploch 50% zahradní zeleně (tj. nezastavěných a nezapevněných ploch na rostlém terénu);
 - nároky na parkování automobilů vyvolané novou zástavbou nebo změnou stávající zástavby budou vyřešeny v rámci předmětného pozemku;

BZ - plocha individuální rekreace – zahrádkářská osada**Hlavní využití:**

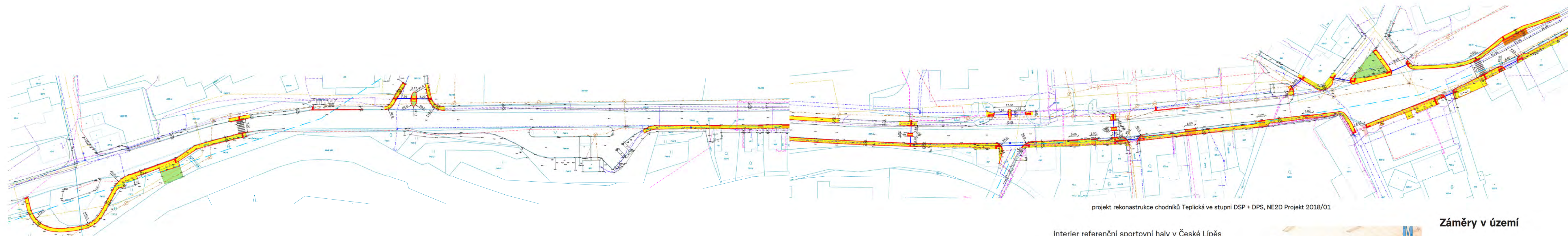
- zahrádkářské osady, zahrady a zahrádkářské chaty;
 - související dopravní a technická infrastruktura;
 - rekreační objekty;
 - související veřejná prostranství, zeleň, drobné vodní plochy;

Nepřípustné využití:

- stavby a činnosti nesouvisející s hlavním a přípustným využitím;
 - jakékoliv stavby a činnosti, jejichž negativní účinky by mohly narušovat rekreační funkce;

Podmínky prostorového uspořádání:

- 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 plochy zahradní zeleně, tj. nezastavěných



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

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



pozemek, kde město plánuje sportovní halu na
podkladu návrhu UP



Záměry v území

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. Tento záměr nemění způsob využití území a je v souladu s platným UP.

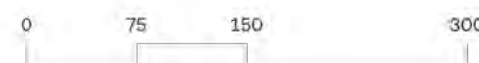
Další záměr je na výstavbu sportovní haly na míčové sporty s herní plochou 20*40 m a kapacitou cca 500 diváků. Tuto stavbu vidíme jako příležitost k změně periferního charakteru Teplické. Proto by hala a její průčelí měly mít relativně přímý vztah k Teplické a parkování by nemělo být dominantou řešení. Hala by zároveň měla umožnit průchod na sever k ulici Na Pěšině. Tento záměr je v souladu s funkčním využitím plochy, ale v rozporu se zde lokalizovanou VPS - tréninkovým hřištěm.



prostupnost území mezi oplocenými pozemky

Legenda

- řešené území
- budovy
- oplocené pozemky



1.1.4

Majetkoprávní vztahy

(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 – ků 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 vlastní firmou Sanybet.

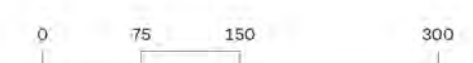
(7) parkovací plochy u OC Tesco a OC Penny market jsou také v soukromém vlastnictví.

(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.

Legenda

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



majetková mapa; zdroj: ěuzk 2018

1.1.4

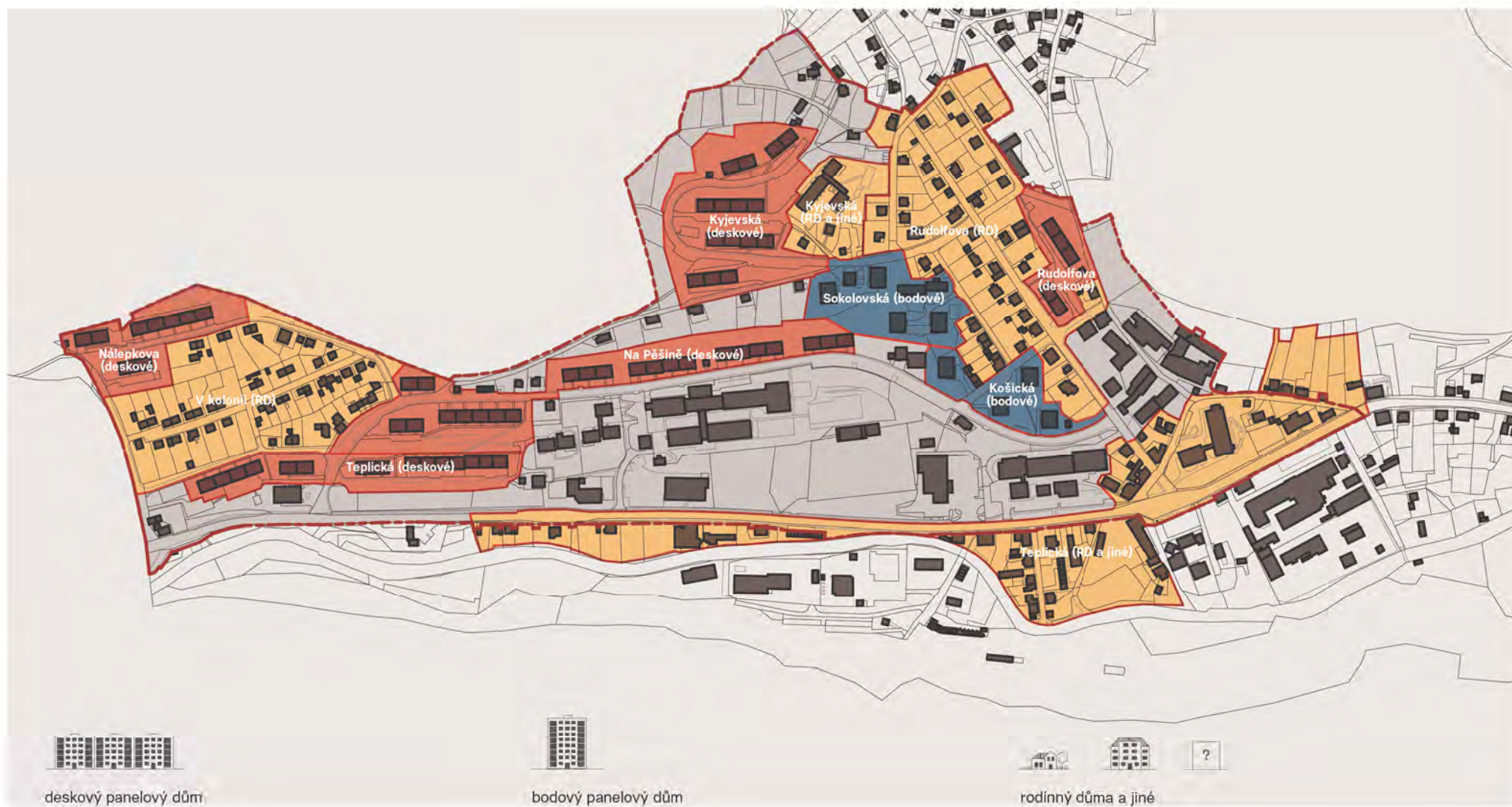
Průzkum veřejného mínění

V lednu 2018 byl realizován kvantitativní výzkum pomocí online dotazníku (CAWI N=262) a tištěného dotazníku (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 návštěvníků/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

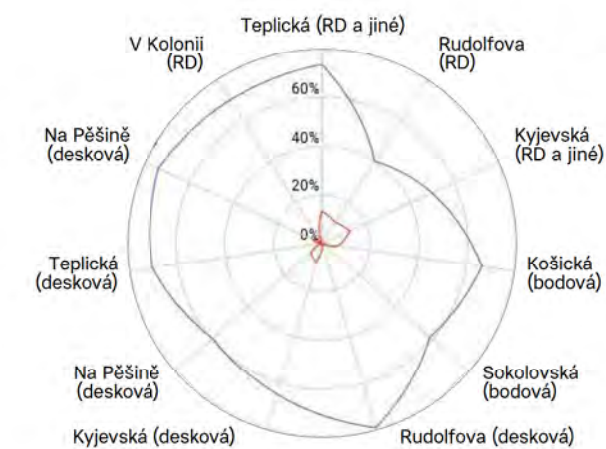
- řešené území
- lokality deskových panelových domů
- lokality bodových panelových domů
- lokality rodinných a jiných domů
- oblasti neobydlené, nebo bez dat

Otázka 2 (Q2)

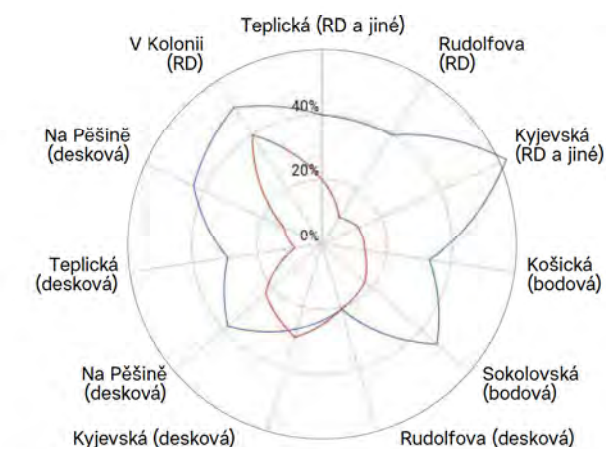
Otázka 2 (Q2) se tázala jaká opatření by dle názoru uživatelů území mohla zlepšit bydlení v Bynově. V následující sérii grafů je patrné, jaký je názor na jednotlivá opatření v jednotlivých lokalitách. Následuje pak tabulka na dalším listě, kde jsou opatření seříděná dle hodnocení "určitě zlepšilo" od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

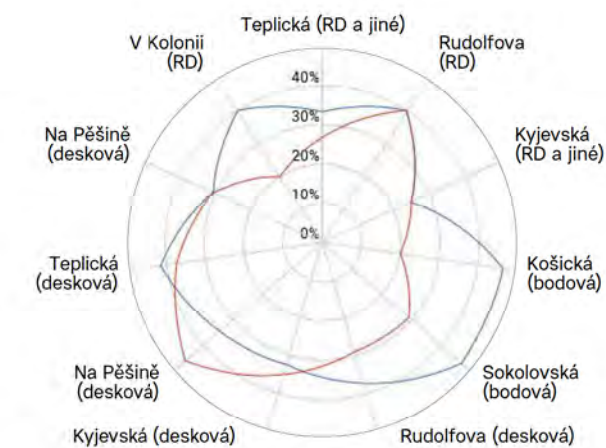
Za pozornost z tohoto hlediska stojí druhý graf - opatření: "Doplnit místa pro venkovní společenské aktivity (grilování, ...)", kde je patrné, že především obyvatelé deskových domů a oblasti V kolonii jsou k tomuto opatření skeptičtí. Dále třetí graf - opatření: "Prokácet zeleň za účelem prosvětlení 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: "Zřít novou zastávku veřejné dopravy "nahore" v ulici Na Vyhliďce." 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.



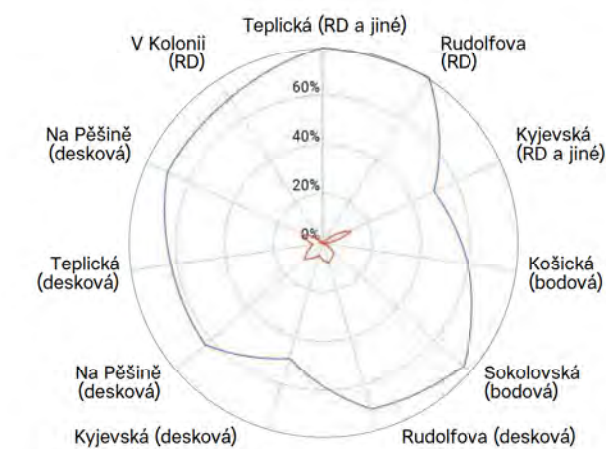
Doplnit další lavičky a odpadkové koše



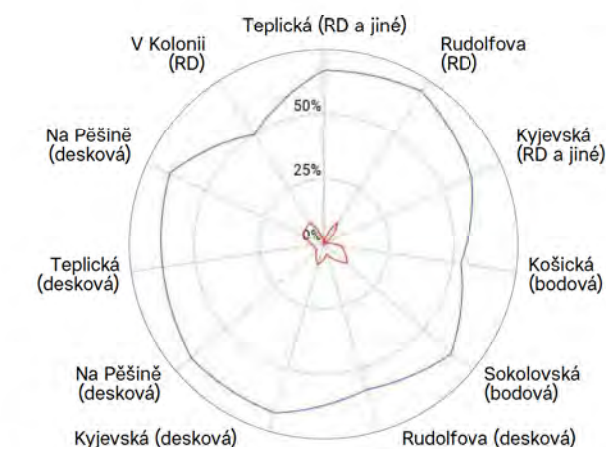
Doplnit místa pro venkovní společenské aktivity (grilování, ...)



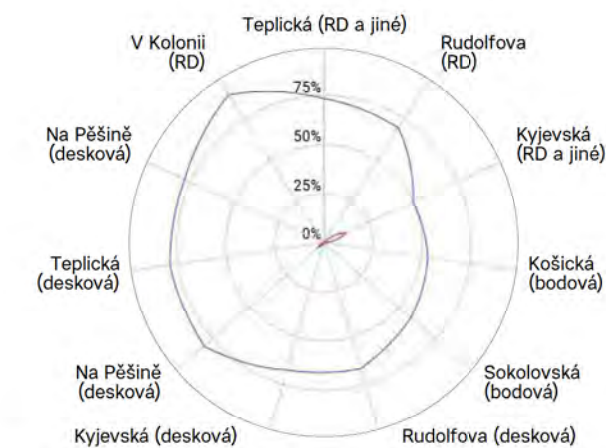
Prokácet zeleň za účelem prosvětlení a zpřehlednění prostor



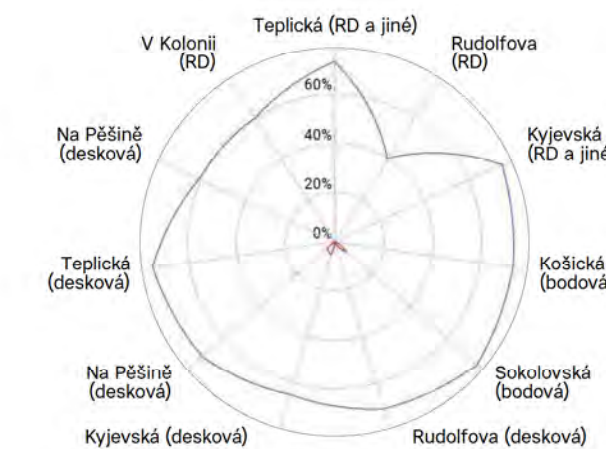
Doplnit hřiště dalšími typy (pro starší děti, s fitness prvky, aj.)



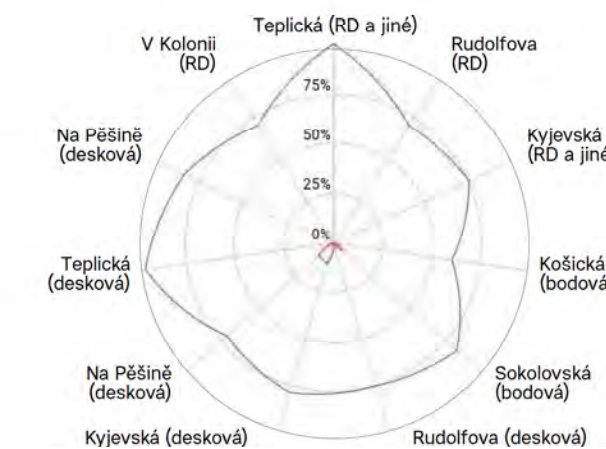
Oplotit dětská hřiště



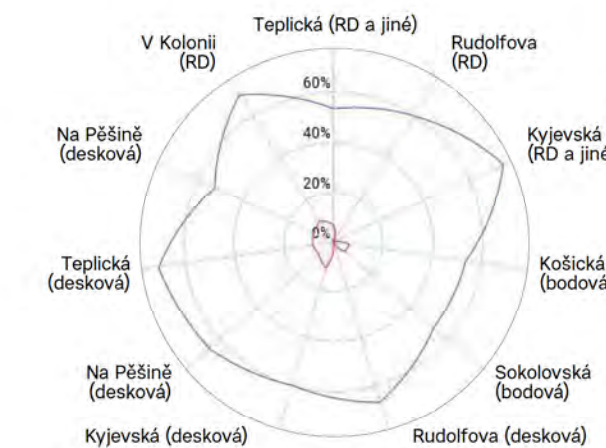
Opravit dětská hřiště



Upravit chodník podél Teplické ulice, aby byl příjemnější pro chodce



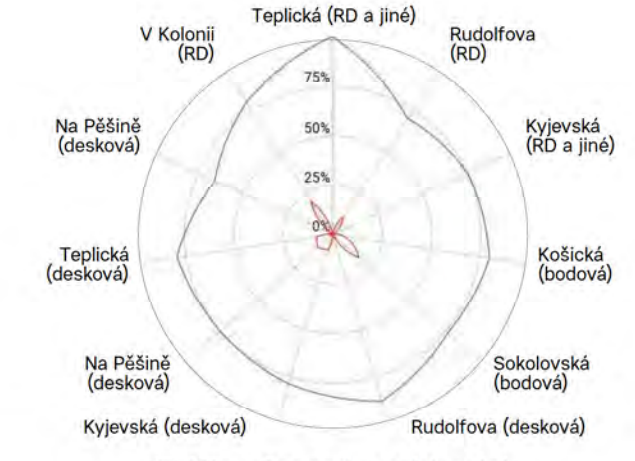
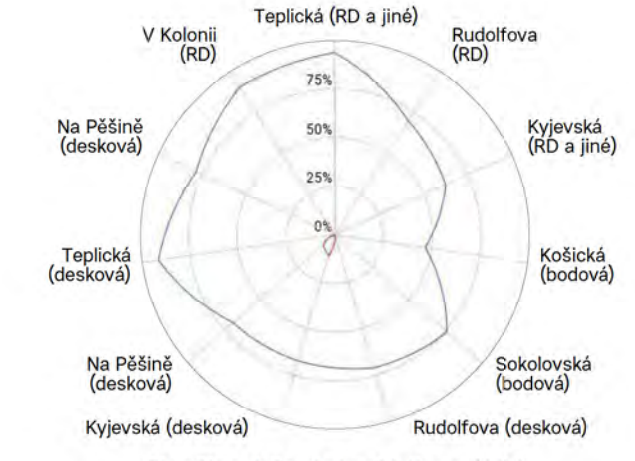
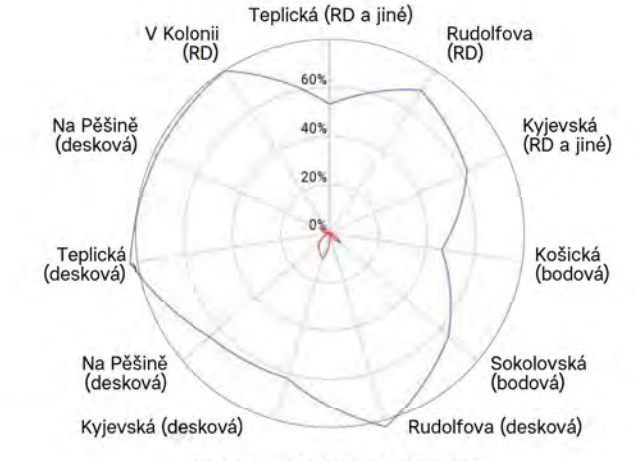
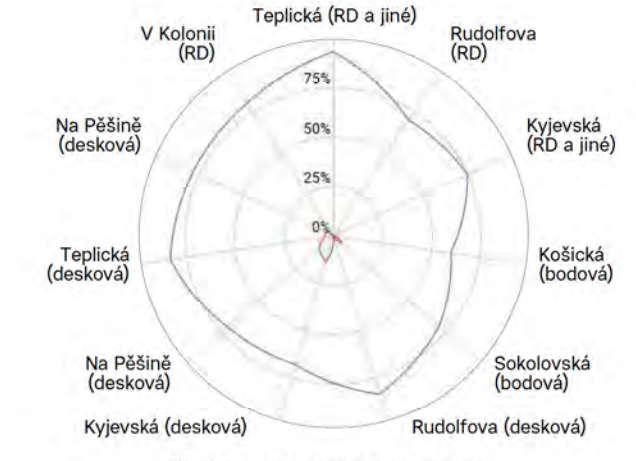
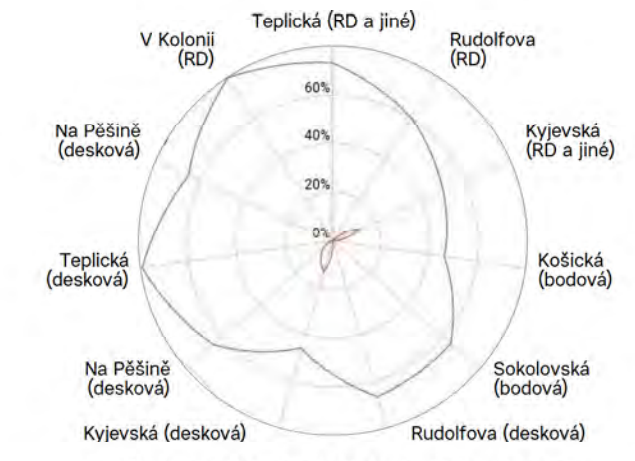
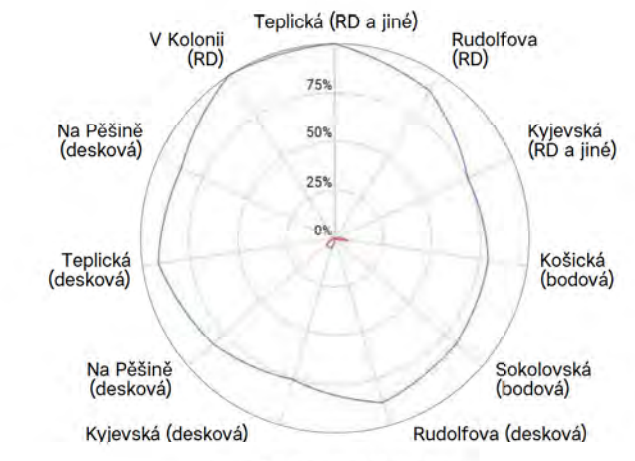
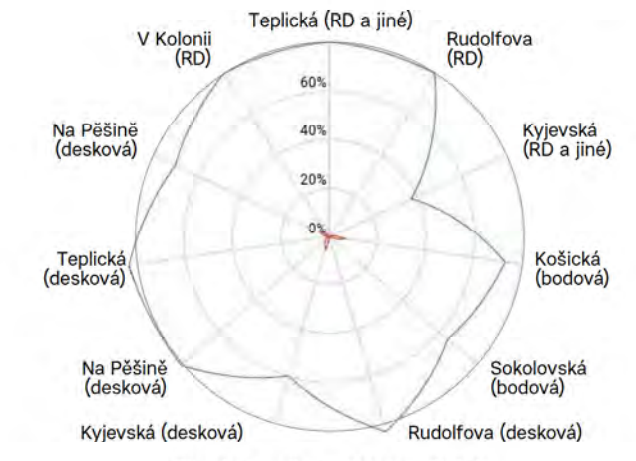
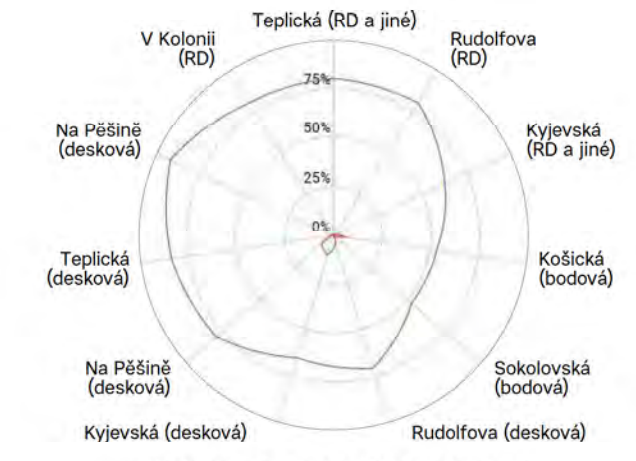
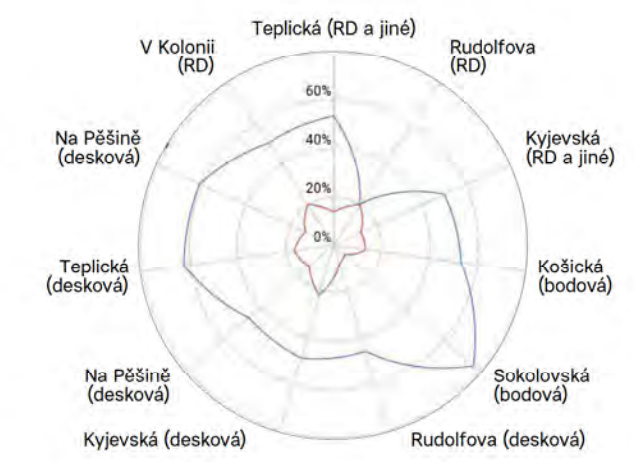
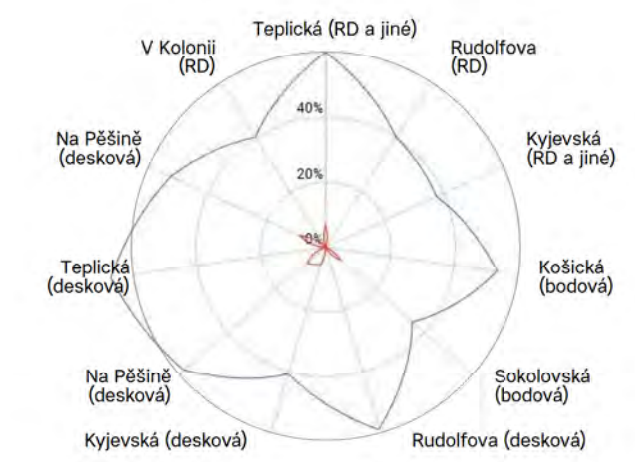
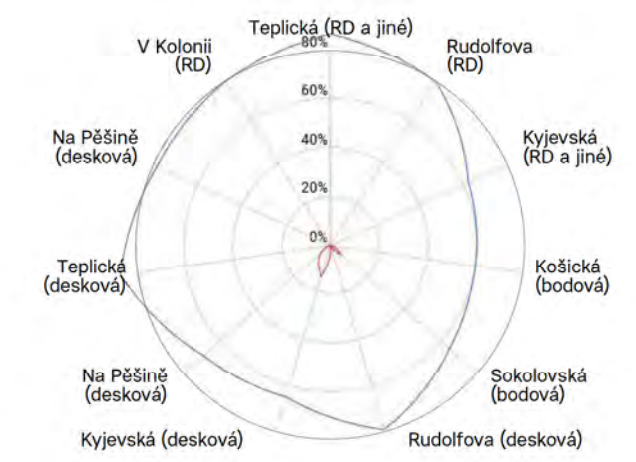
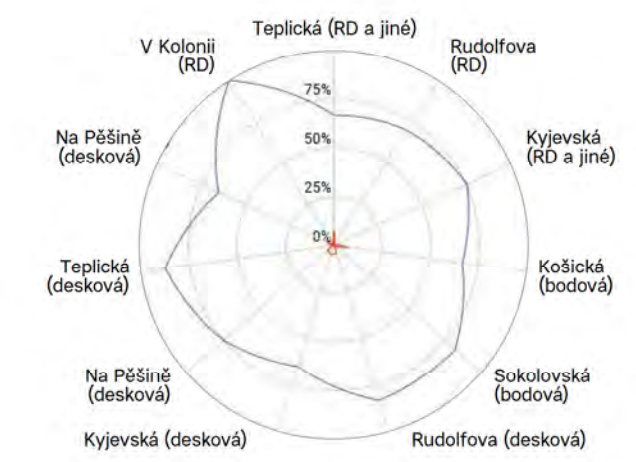
Vybudovat nové chodníky a schodiště, a tak zlepšit podmínky pro pěší



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

Legenda

- určitě i spíše zlepšilo
- určitě i spíše zhoršilo



Legenda
■ určitě i spíše zlepšilo
■ určitě i spíše zhoršilo

- Zlepšit technický stav chodníků a schodišť
- Zvýšit počet parkovacích stání
- Vybudovat nové chodníky a schodiště, a tak zlepšit podmínky pro pěší
- Vytvořit vycházkovou cestu podél Jílovského potoka
- Upravit chodník podél Teplické ulice, aby byl příjemnější pro chodce
- Opravit dětská hřiště
- Zkultivovat stanoviště kontejnerů na tříděný i domovní odpad
- Zlepšit udržování pořádku a úklid např. okolo stanovišť kontejnerů
- Zlepšit péči o stromy, keře, trávníky
- Zlepšit péči o dětská hřiště
- Zkultivovat zarostlé prostory mezi panelovými domy
- Zlepšit průběžnou údržbu veřejných prostranství
- Doplnit hřiště dalšími typy (pro starší děti, s fitness prvky, aj.)
- Vyřešit problém s dešťovými vodami, které do Bynova stékají z lesů
- Oplotit dětská hřiště
- Zvýšit bezpečnost přecházení Teplické ulice mimo jiné k autobusovým zastávkám
- Doplnit další lavičky a odpadkové koše
- Zřít novou zastávku veřejné dopravy „nahore“ v ulici Na Vyhliďce
- Zlepšit stav a funkčnost veřejného osvětlení
- Doplnit místa pro venkovní společenské aktivity (grilování, ...)
- Prokácet zeď za účelem prosvětlení a zpráhlednění prostor



■ Určitě zlepšilo
■ Spíše zlepšilo
■ Nezlepšilo ani nezhoršilo
■ Spíše zhoršilo
■ Určitě zhoršilo
■ Neumím posoudit

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 chodnicích 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. Nejvíc 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 různě 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 nevhledných 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 jízdnu 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):

- “Psí exkrementy na chodnicích a někdy i dětských hřištích;”

absence autobusové zastávky v horní části Bynova (13):

- Chybějící dosah MHD Na Vyhliďce;”

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 odpovědi. 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 odpovědí). 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.”

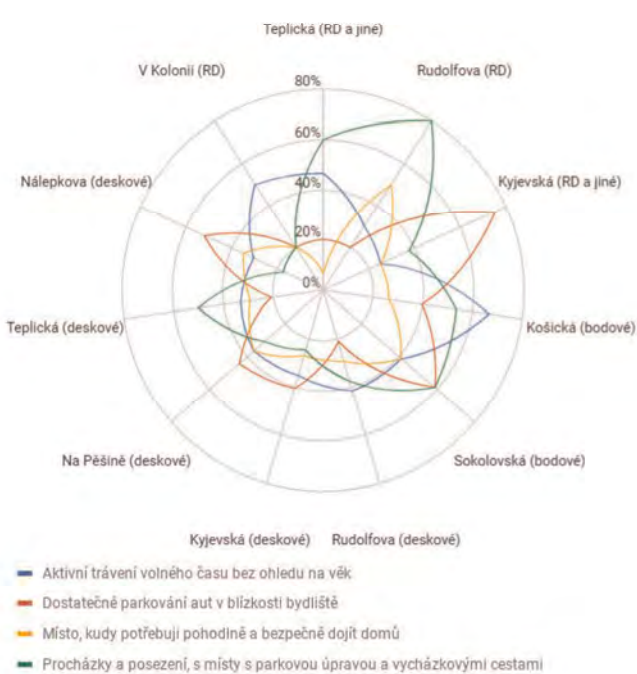
Poslední obava, která se vyskytla více než desetkrát byla spojena s problémem nedostatečného osvětlení na některých místech (22). Např. na Lesní cestě, za autoservisem, za valem u Teplické:

- “Neosvětlené uličky, či když nesvítí lampy.”

Otázka 8 (Q8) se ptala, k čemu by 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.

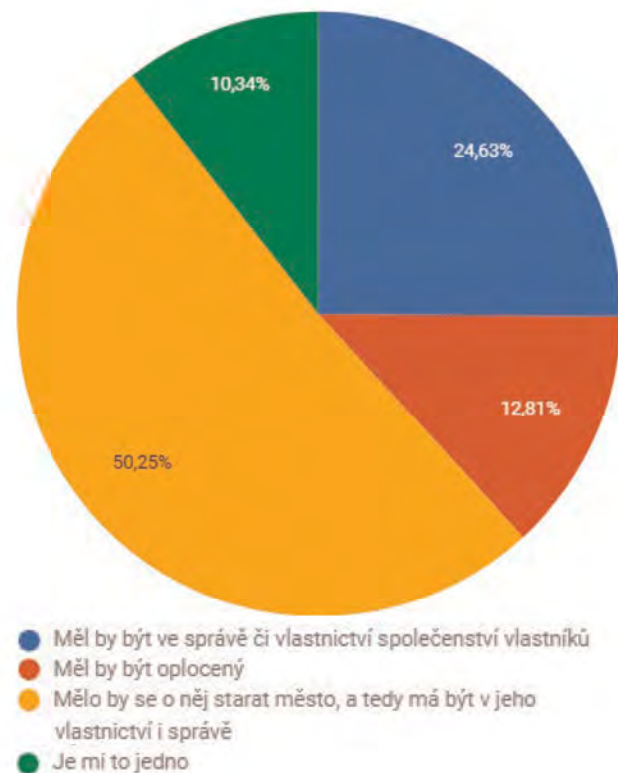
V následujícím grafu je znázorněno, jak jsou čtyři celkově nejpreferovanější využití hodnoceny v jednotlivých lokalitách.

Dále celkem 22 uživatelů upřesnilo možnost "Něco jiného." Nejčastější odpověď s celkem šesti výskity se týkala vycházek a vyjížděk na kole do okolí. Následovalo téma pořádku a úklidu (především od psích exkrementů) s pěti výskity.



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 dojet 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.



Otázka 10 (Q10) se ptala na spokojenost s veřejnou vyznačeností.

Z odpovědí plyne, že uživatelé jsou s nabídkou obchodů převážně spokojeni. 81 % uživatelů se shoduje, 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 využití v místě. (6)	87	31.41%



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 poplatky 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%

Dojždíte 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 týkaly 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 cyklopravy.

Dále tabulka zachycující postoj k parkování, ze které plyne, že většina uživatelů preferuje stávající systém bezplatného parkování, ale město by mělo navýšit kapacitu.

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.

1.1.6 Urbanistická analýza území – Problémový výkres

- VEŘEJNÝ PROSTOR**
- V01 - CHYBĚJÍCÍ KONCEPT PŘEDPROSTORU ZAMEČKU
 - 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 SKVÁROVÝ POVRCH
 - V09 - NEOPLOCENÉ HRŠTĚ V BLÍZKOSTI TEPLICKÉ
- KRAJINA A PŘÍRODA**
- Z01 - STĚKÁNÍ 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 DOLY
- 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 ČASTEHO 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
- 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
 - dominanta stavební
 - dominanta přírodní
 - dominanta technická
 - zdroj přírodní pitné vody
 - drobná sakrální stavba
 - zastavitelná plocha - návrh
 - PH1 silnice I. třídy prochází zastavěným územím
 - PH2 hluková a emisní zátěž
 - ST85 střet záměru s limitem technickým - bod
 - řešené území
 - oplocené pozemky
 - prošlapené cesty
 - rozmístění kontejnerů

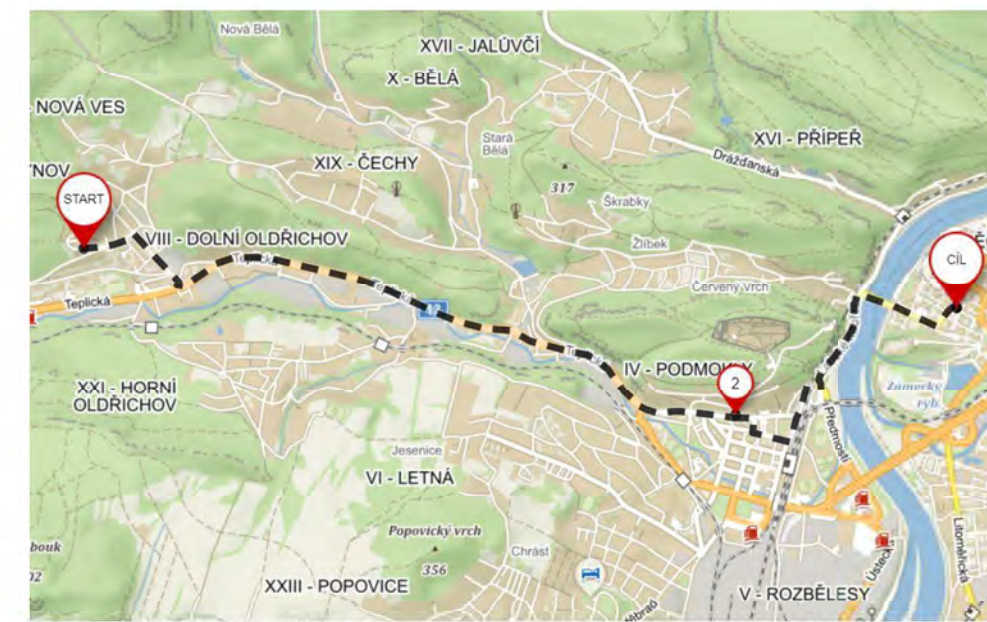




Širší pohled na silniční síť v okolí Děčína. (zdroj: přispěvatelé OpenStreetMap)



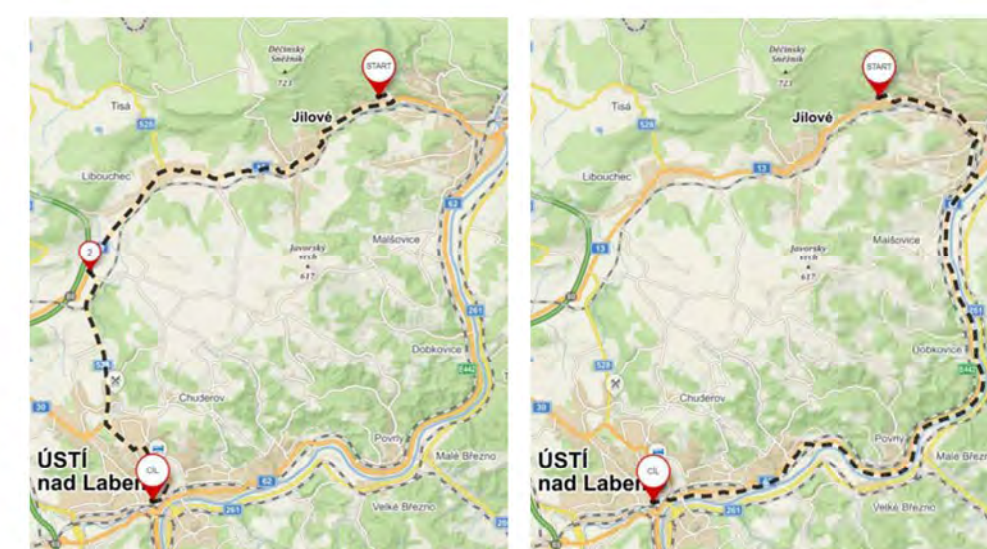
Děčín na silnici I/13 v trase Karlovy vary – Liberec (zdroj podkladu: mapy.cz)



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)

1.1.6

Doprava

Širší vztahy z hlediska mobility

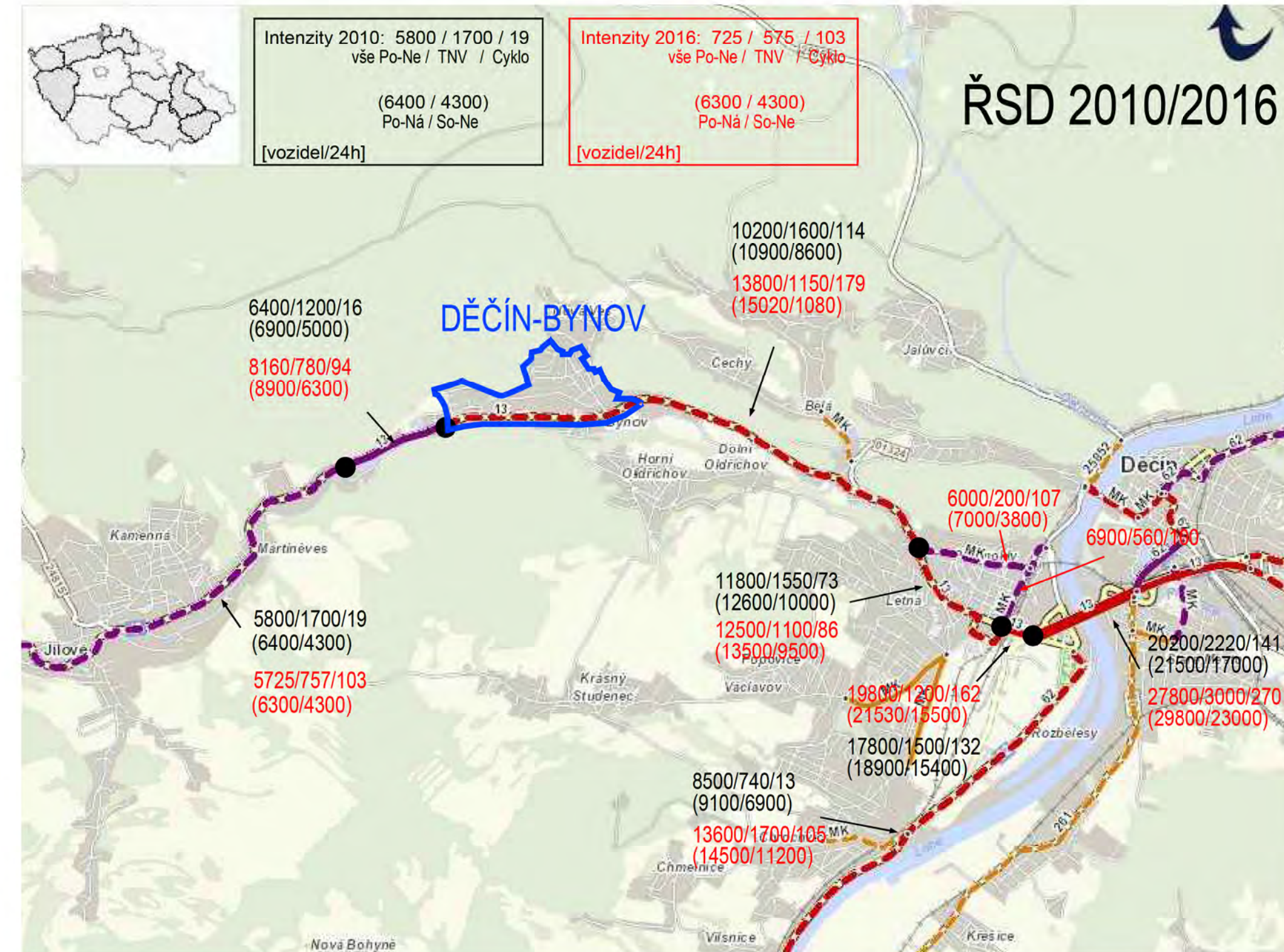
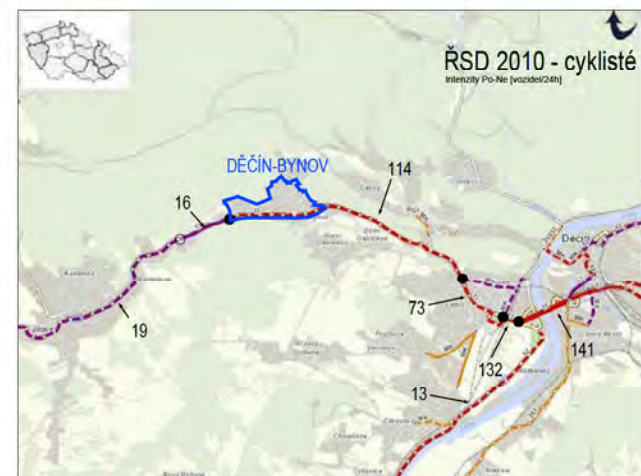
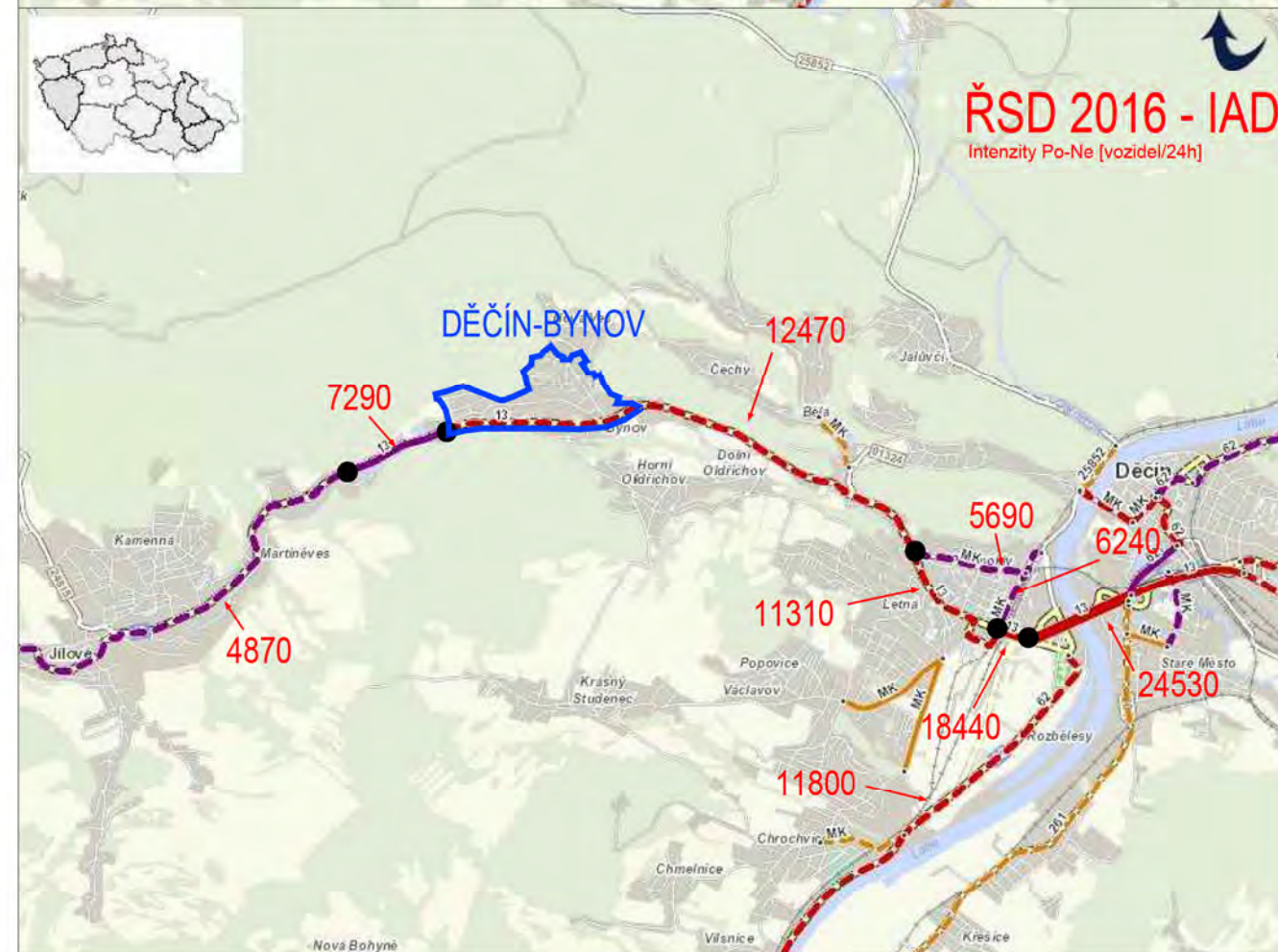
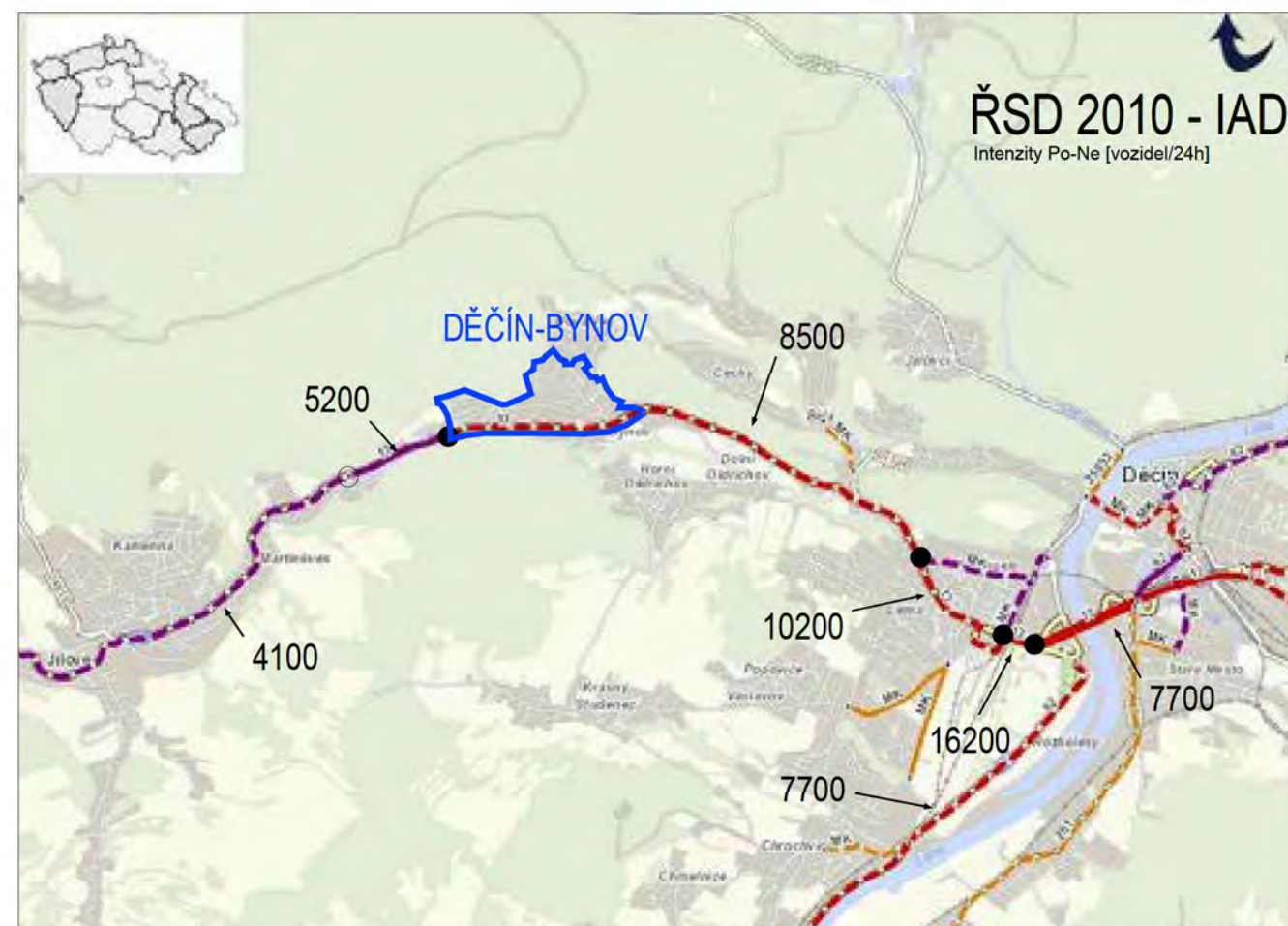
Přímo Bynovem prochází tranzitní komunikace I/13, která je součástí významného přímého propojení v síti ČR (Karlovy Vary – Liberec), resp. celé středovýchodní Evropy (Wrocław – Lodž – Varšava). Prochází souběžně s Krušnými horami paralelně s českou hranicí. Děčín i Bynov je tak v současnosti velmi dobře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



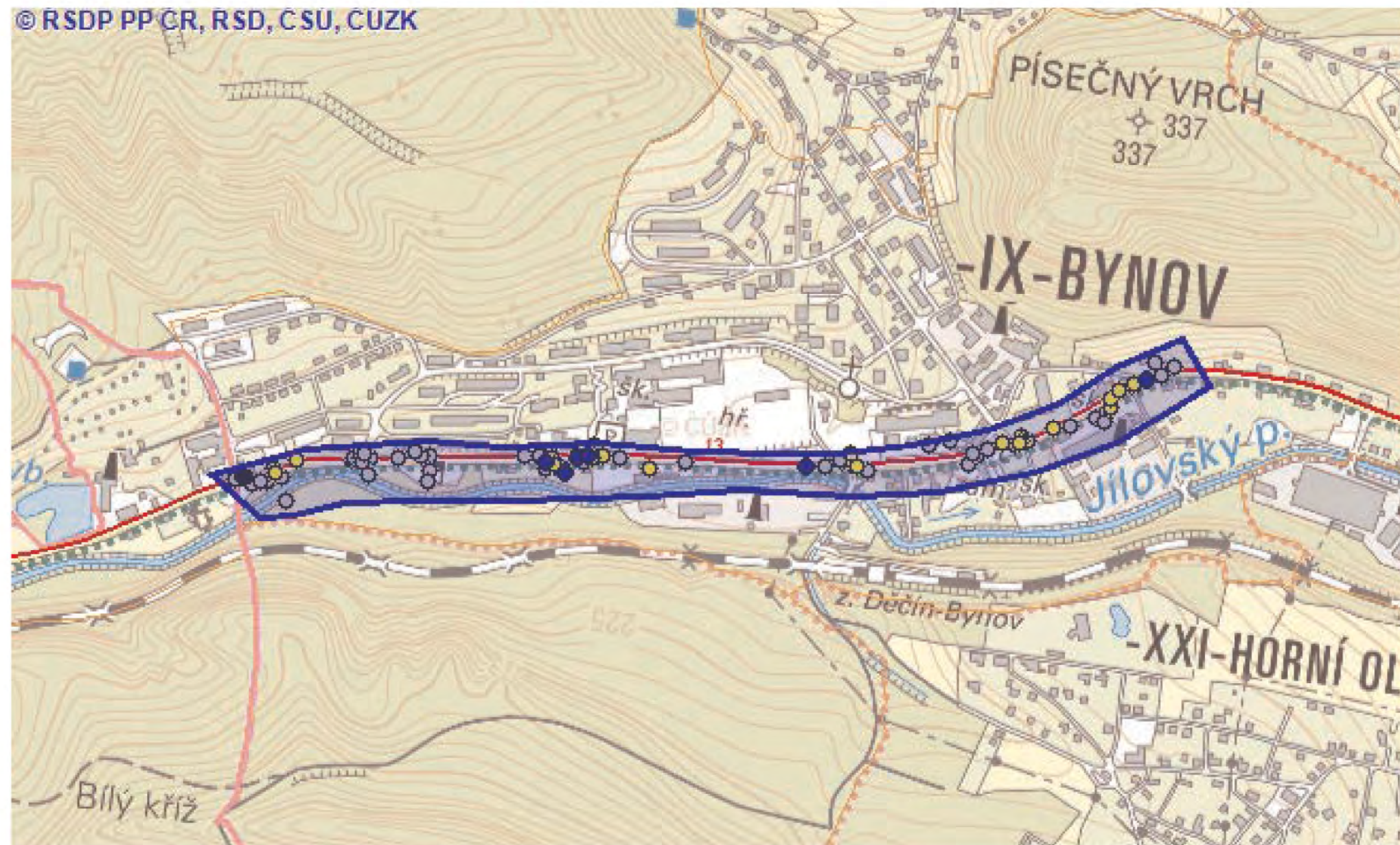
Intenzity dopravy

Intenzity dopravy na ulici Teplická vycházející ze sčítání dopravy ŘSD v letech 2010 a 2016 ukazují, že provoz mezi Bynovem a Jilovým je v současnosti pouze cca 60% provozu mezi Bynovem a centrální částí Děčína (cca 9000 vs. cca 15000 osobních vozidel za 24 hodin). V Jilovém 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 Jilovém došlo dokonce k mírnému úbytku počtu projíždějících osobních vozidel (ve všední dny z 6400 na 6300), mezi Jilovým 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 nazpět. Klíčovými faktory 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 v horní části Bynova a centru

© RSDP PP ČR, RSD, CSU, ČUZK



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

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 souhrn 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 zajištění či vyjždění 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:

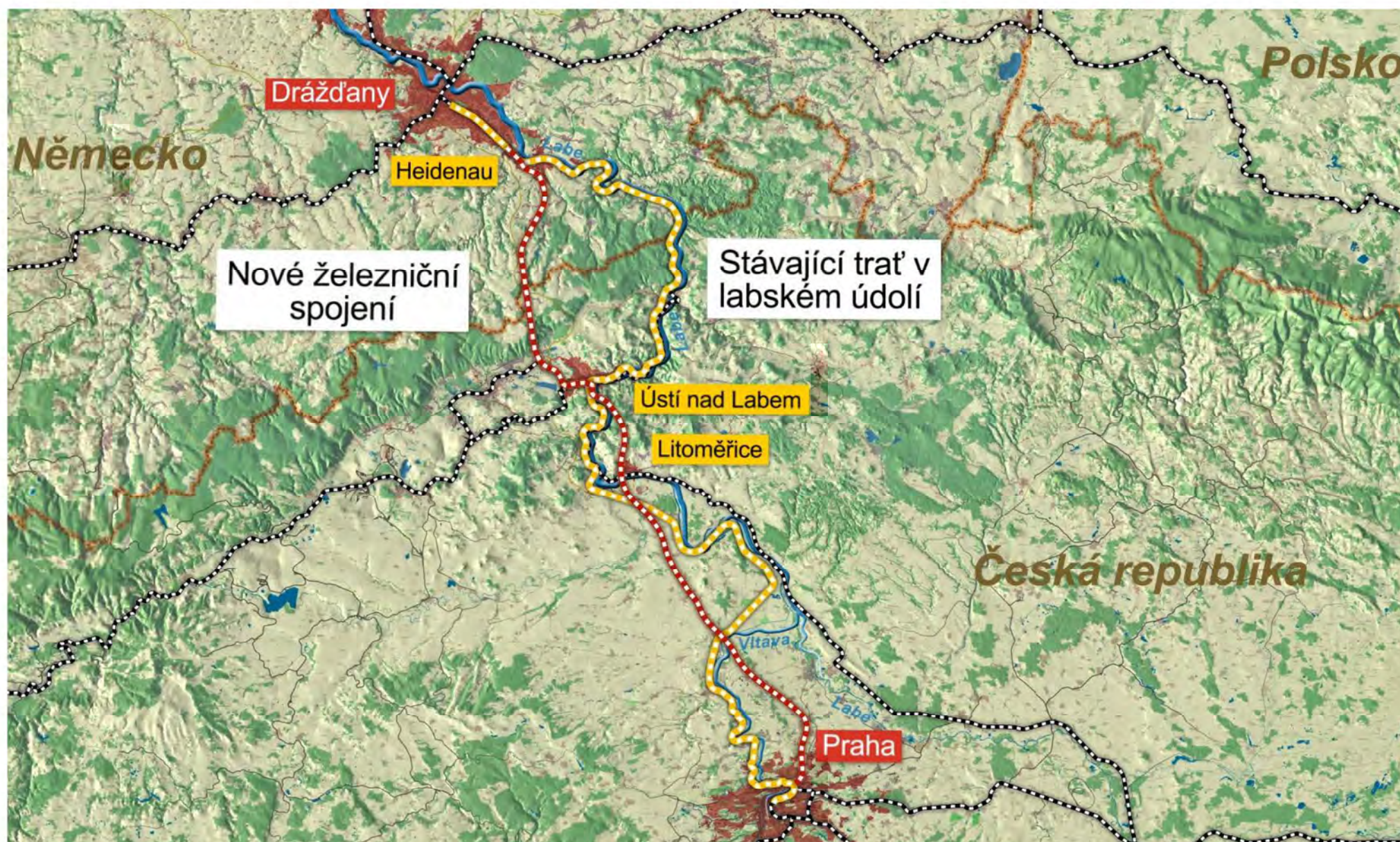
- minimalizace ploch vozovek v napojení ulic od severu na ul. Teplická
- revize všech přechodů a míst pro přecházení přes Teplickou a jejich úprava tak, aby logicky navazovaly na poptávané směry pohybu chodců a zajišťovaly dostatečnou ochranu chodců při přecházení (ostrůvky, zúžení vozovky, fyzicky zajištěné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

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 blízkými 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

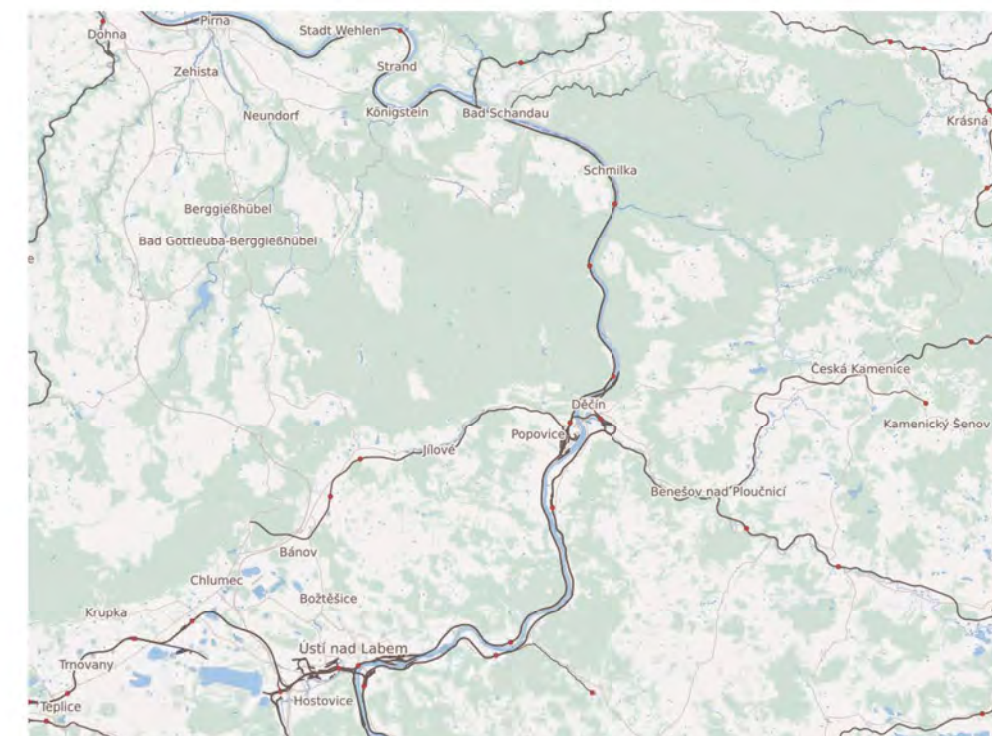
V současnosti skrz Děčín prochází významný železniční koridor procházející údolím Labe (úseky 083 a 090), který je součástí hlavního železničního spojení Prahy a Drážďan. Na toto páteřní spojení se v Děčíně připojuje od východu hlavní trať (úsek 081), po níž přijíždějí vlaky ze směrů od Liberce a Mnichova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

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

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

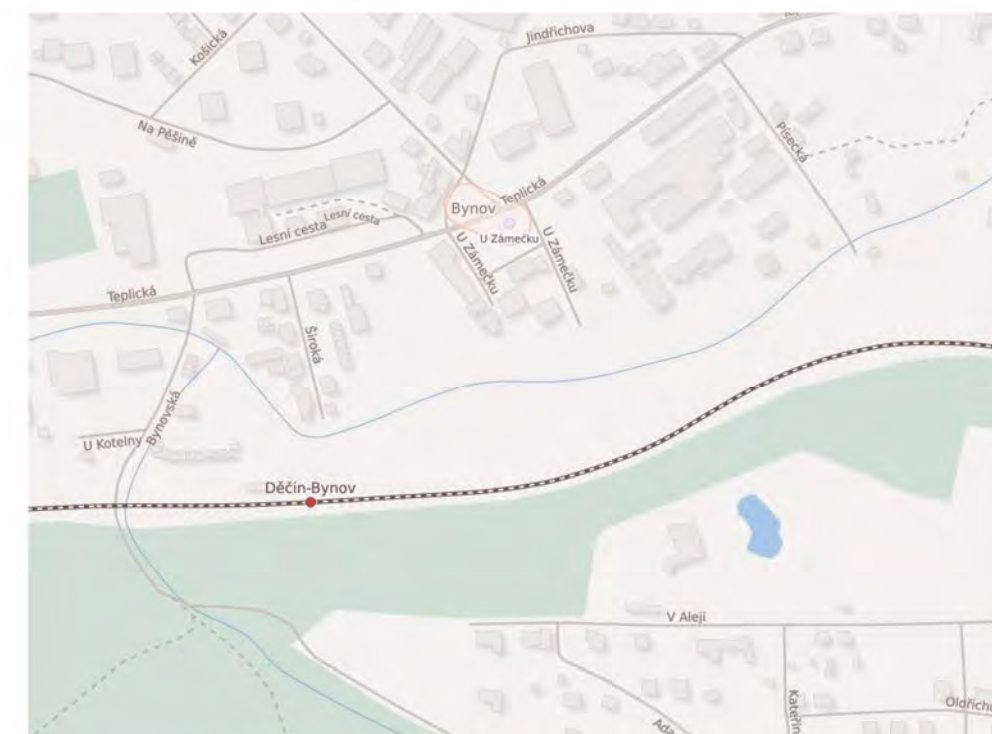
V případě, že bude trať snesena, uvažuje se o vybudování tzv. drážní stezky pro chodce, cyklisty. Z hlediska Bynova je tedy v současnosti a do budoucna relevantní pouze stávající hlavní trať v údolí Labe, po níž je možné se relativně rychle dopravit do Ústí nad Labem, Drážďan a Prahy. Ostatní tratě lokálního významu mají význam pouze pro občasně cesty obyvatel, ne pro častější dojíždění.



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



Schéma železničních tratí procházejících Děčínem. (zdroj: podkladu a dat: geoportal.gov.cz a SŽDC)



Poloha zastávky Děčín-Bynov ve vztahu k osídlení Bynova a přístupovým cestám. (zdroj: přispěvatelé OpenStreetMap)



Letecký snímek Podmokel z 50. let s viditelnou stopou nedokončeného náspu napojení západní trati na nádraží. (zdroj: geoportal.gov.cz)

Autobus (MHD)

Stávající trasování autobusových linek

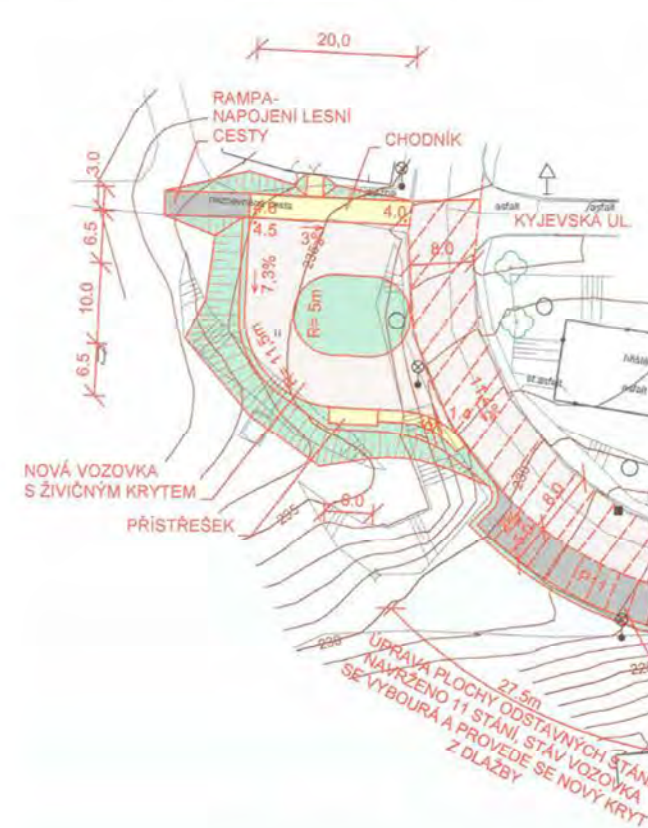
V současném stavu obsluhují Bynov linky MAD č. 202,229 a 233. Dálkové linky 512438 (Děčín, hl.n. - Jílové, Sněžník) a 592432 (Libouchec – Jílové – Děčín).

Obsluha výše položených částí sídliště

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 dopravit 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 zajistila do severovýchodní části sídliště umístěné na svahu, do ul. Na Vyhliďce.

Výchozí varianta řešení

Poslední komplexní verze předpokládá potřebu úpravy křižovatky ul. Teplická a Rudolfova ve formě okružní křižovatky, úpravu povrchů v ulici Rudolfova



Výřez ze studie Valbek 2008 – obratiště MHD v ul. Na Vyhliďce x Kyjevská.

a Na Vyhliďce, přesuny parkování mimo uliční profil a zřízení obratiště v horní části ul. Na Vyhliďce. Studie celkového řešení z roku 2008 přebírá podobu studie obratiště z roku 2002.

Obratiště je dimenzované na autobus délky 12m a stejně tak se zjevně s autobusem této délky počítá i v dalších parametrech projektu. Autobus délky 12m (tedy „klasický autobus MHD“) má výhodu značné kapacity, nevýhodou je nutnost přizpůsobovat fyzické parametry jeho velikosti, hlučnost zvláště při jízdě do kopce, otázka schopnosti vyjet do strmého svahu na sněhu a ekonomie provozu v úsecích s nižším počtem přepravovaných osob.

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

I ze závěrů realizovaného dotazníkového šetření v lokalitě plyne, že záměr v navrhované podobě není obecně kladně přijímán obyvateli Bynova. Přestože v otevřených otázkách s možností konkrétních připomínek lidé opakovaně důrazně žádali zřízení autobusové zastávky („Přes 30 let doufáme v zážrak v podobě autobusové zastávky v ulici Na Vyhliďce.“ „Opravdu za prioritní věc považujeme zřízení již tak dlouho slibované, ale bohužel dosud nezrealizované aut. zastávky MHD " Na vyhlídce", která jistě by zpříjemnila bydlení v této lokalitě a prospěla lidem bydlícím v horní části sídliště, zejména seniorům, kteří se hůře pohybují.“), v procentuálním srovnání záměr vychází jako jeden z nejméně populárních a objevují se i konkrétní komentáře vyhrazující se proti záměru („Nedovedu si raději představit hluk při jízdě autobusu do kopce, který zde je. Obzvláště v období léta kdy máme otevřená okna. Za mne autobus určitě ne.“ „Vzhledem k množství aut v ulicích Na Vyhliďce, Kyjevská, bez vyřešení dostatečného parkování je úvaha o zavedení autobusů zcela mimo. Místo točny autobusu využít dotyčné prostory pro parkování“). Je tedy patrné, že především obyvatelé okolo ulice Rudolfovy (ale i jiní) vidí malé přínosy a srovnatelná rizika. Což je logické, neboť sami autobusem nepotřebují, 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.

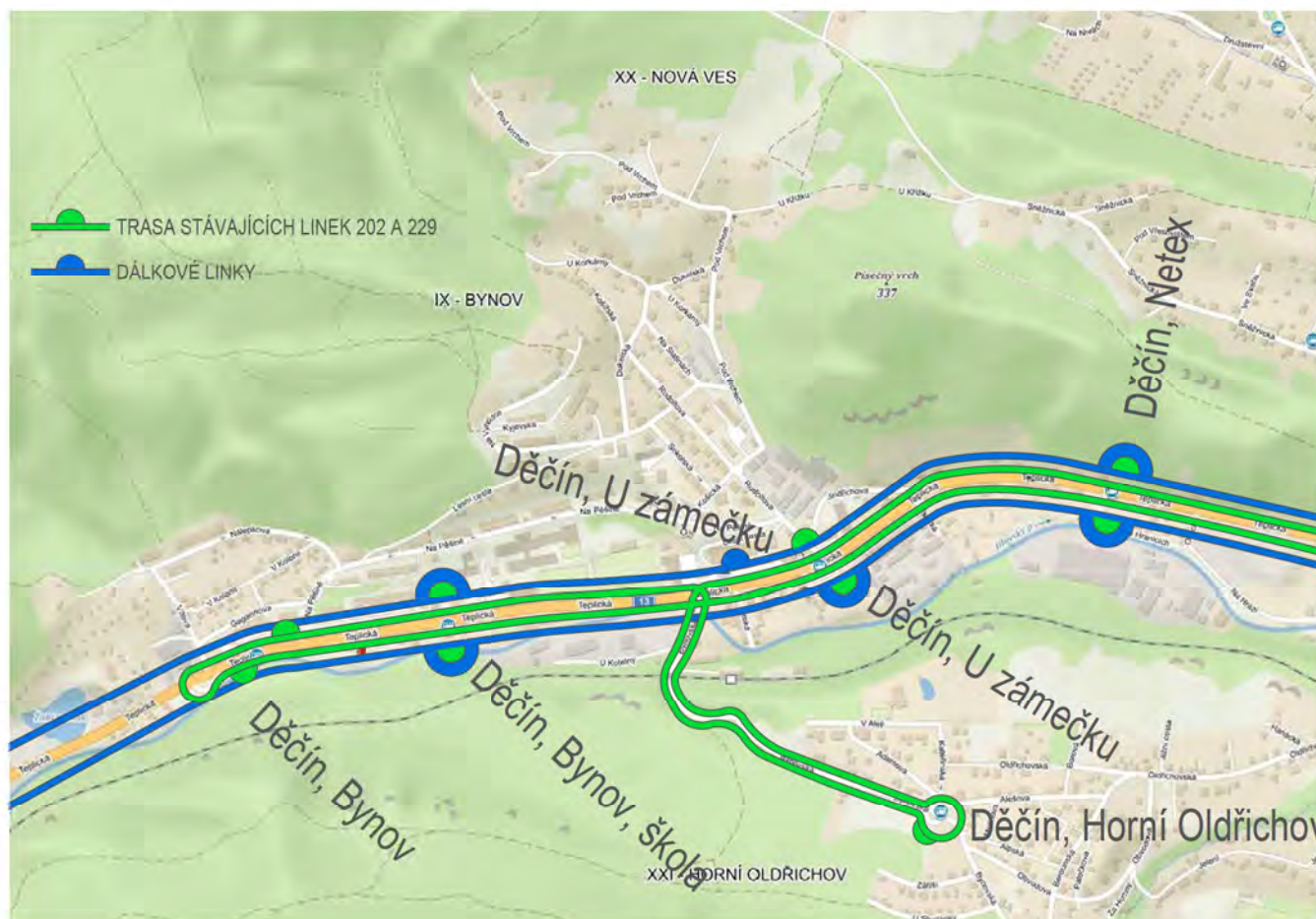


Schéma současných autobusových linek (zdroj podkladu: mapy.cz)

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 Vyhliďce.

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 obratiště

Řešení podoby obratiště 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 obratiště menší a omezit tak negativní dopady.

Případně je možné prověřit další varianty řešení obratiště s menší prostorovou náročností či upravené varianty vedení autobusové linky.



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



Pěší doprava

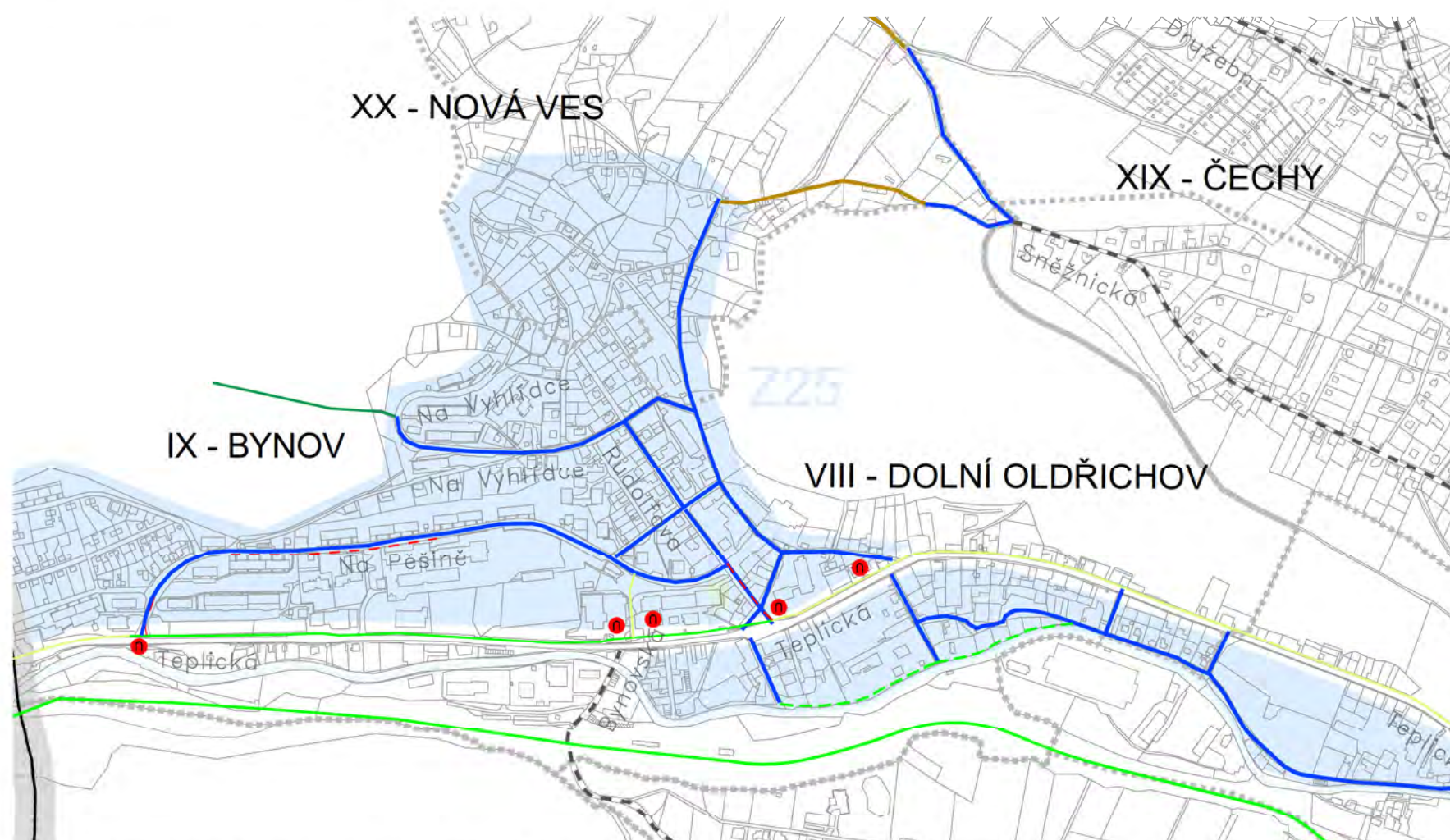
Pokud, tak lze obecně lze v Bynově sledovat pouze základní zajištění provozu chodců. Mnohdy chybí chodníky úplně, vyjma Teplické a okolí ZŠ v ul. Na Pěšině není nikde řešeno přecházení ani jako zajištění prostoru pro vejítí do vozovky mezi vozidly. V křižovatkách chybí zklidnění dopravy, které zajistí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

Cyklodoprava

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 Nálepka 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 povlným 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 Koncepci 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: Koncepce rozvoje cyklistické dopravy města Děčín, 2015)

ZKLIDNĚNÉ KOMUNIKACE A ZÓNY

- koridor pro cyklisty v rámci zklidněné zóny - 30km/h, 40km/h
- plošné zklidnění - zóna 30, zóna 40, fyzické zklidnění

INTEGRAČNÍ OPATŘENÍ NA KOMUNIKACÍCH SBĚRNÉHO CHARAKTERU

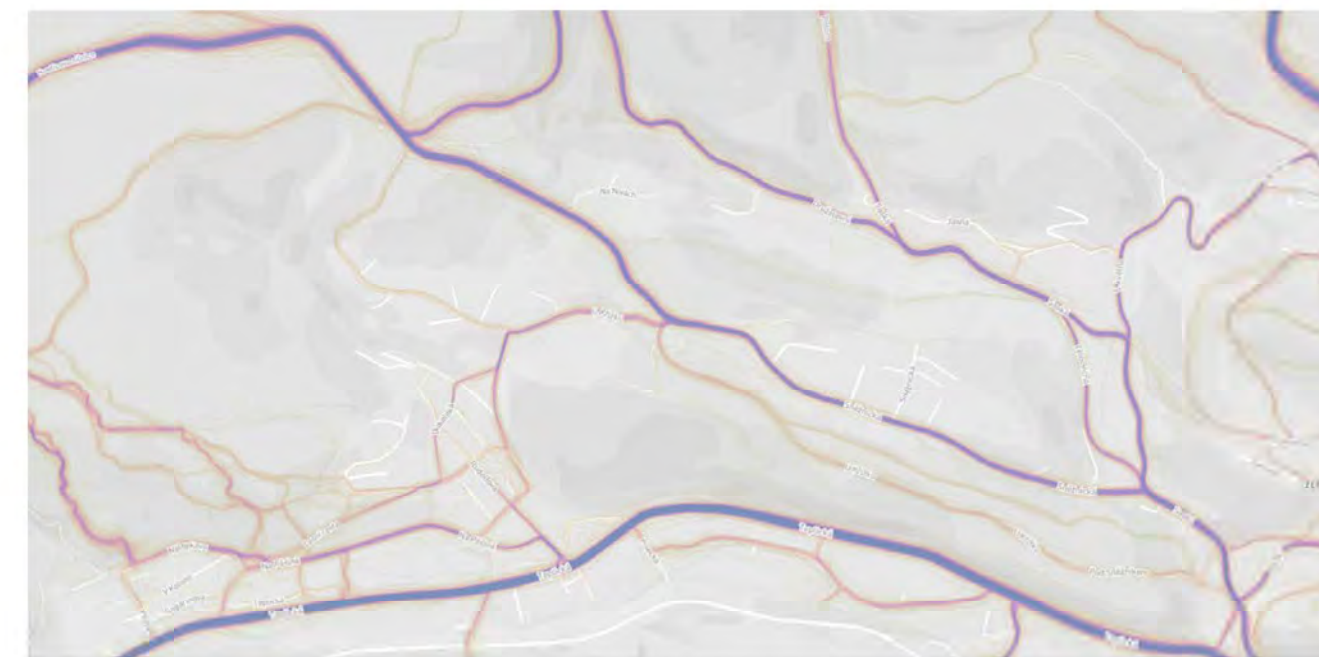
- vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty

OPATŘENÍ PRO CYKLISTY ODDĚLENÁ / CHRÁNĚNÝ PROVOZ

- stezka pro chodce - s povoleným vjezdem jízdních kol (C7 + E13)
- stezka pro chodce a cyklisty - společný prostor (C9)
- stezka pro cyklisty oddělená (C8 / C10)
- komunikace se zákazem vjezdu motorových vozidel (B11)

NAVRŽENÉ BODOVÉ PRVKY

- stojan na kola



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

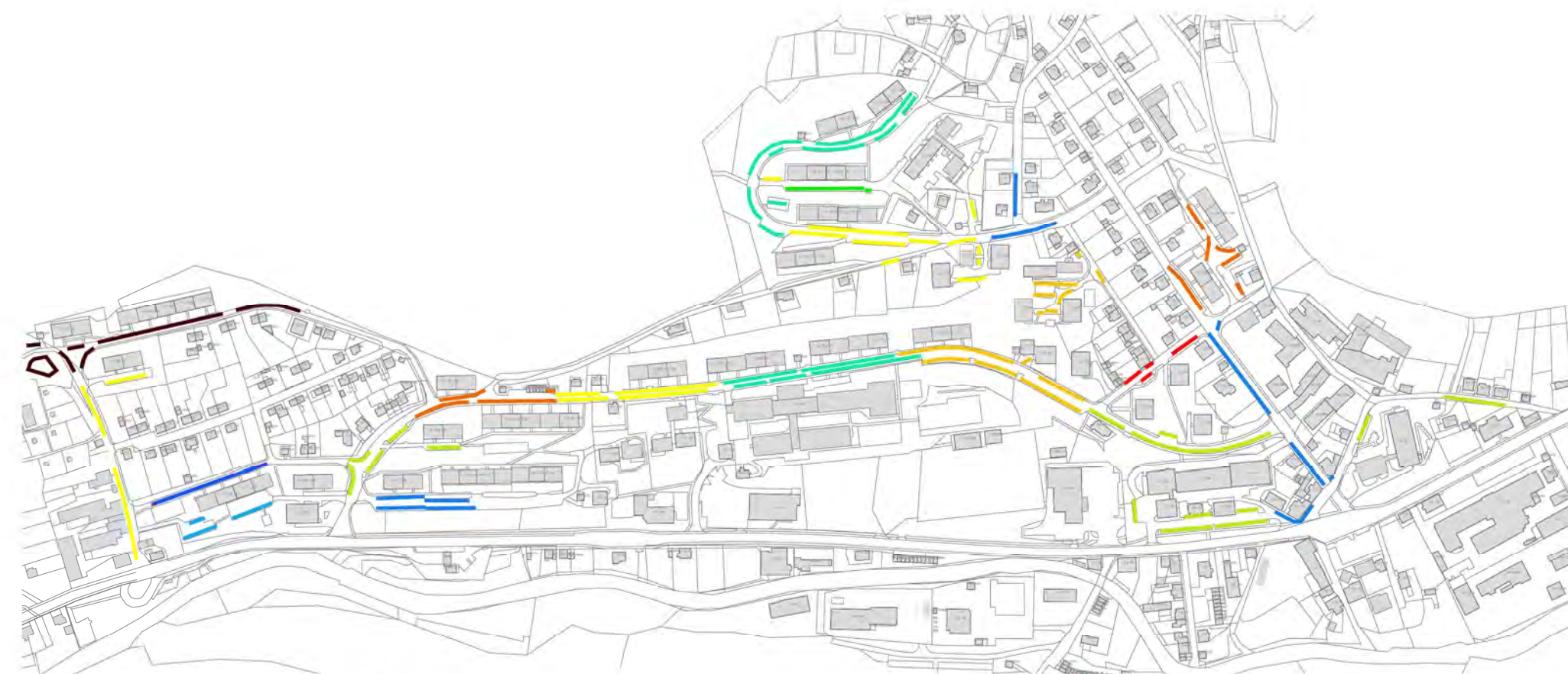
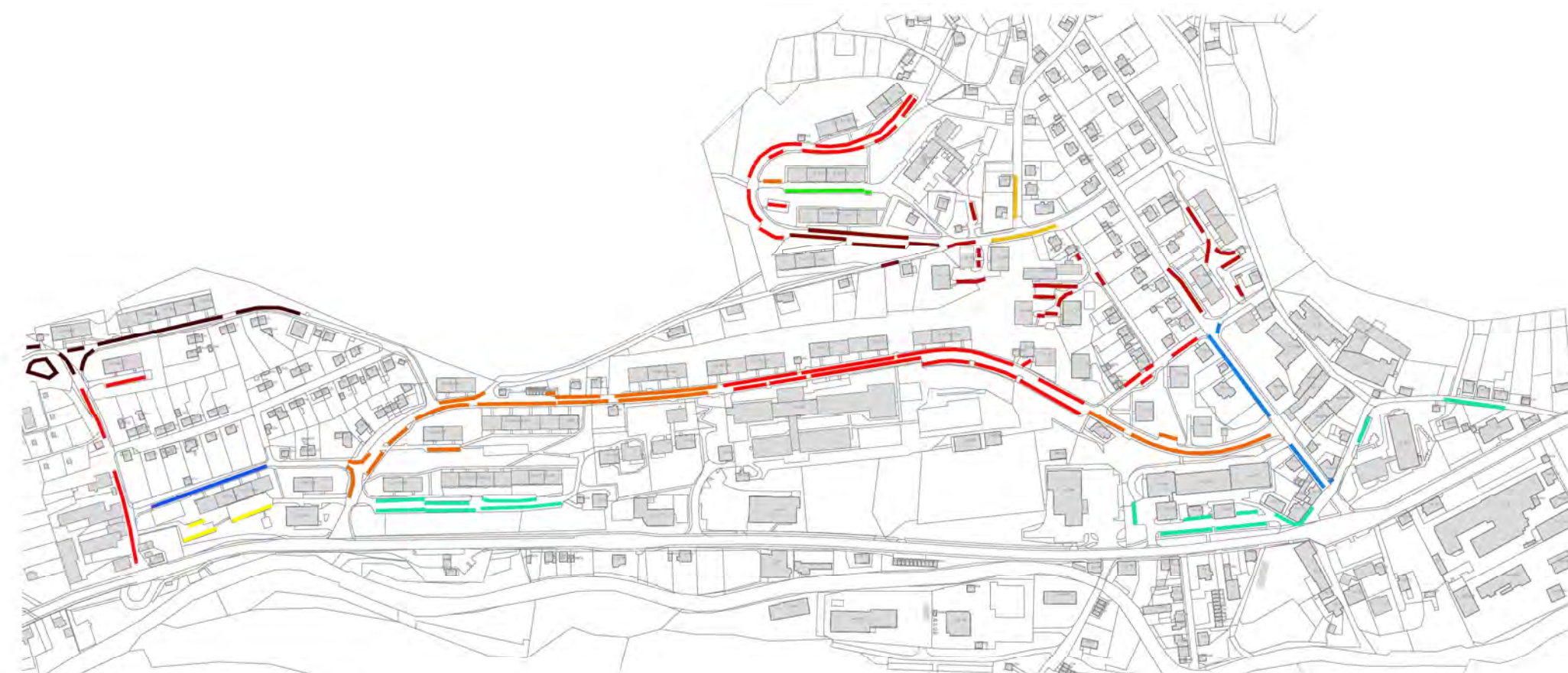


Pohyb části cyklistů s aplikací Strava v území - detail (zdroj: <https://labs.strava.com/heatmap>)

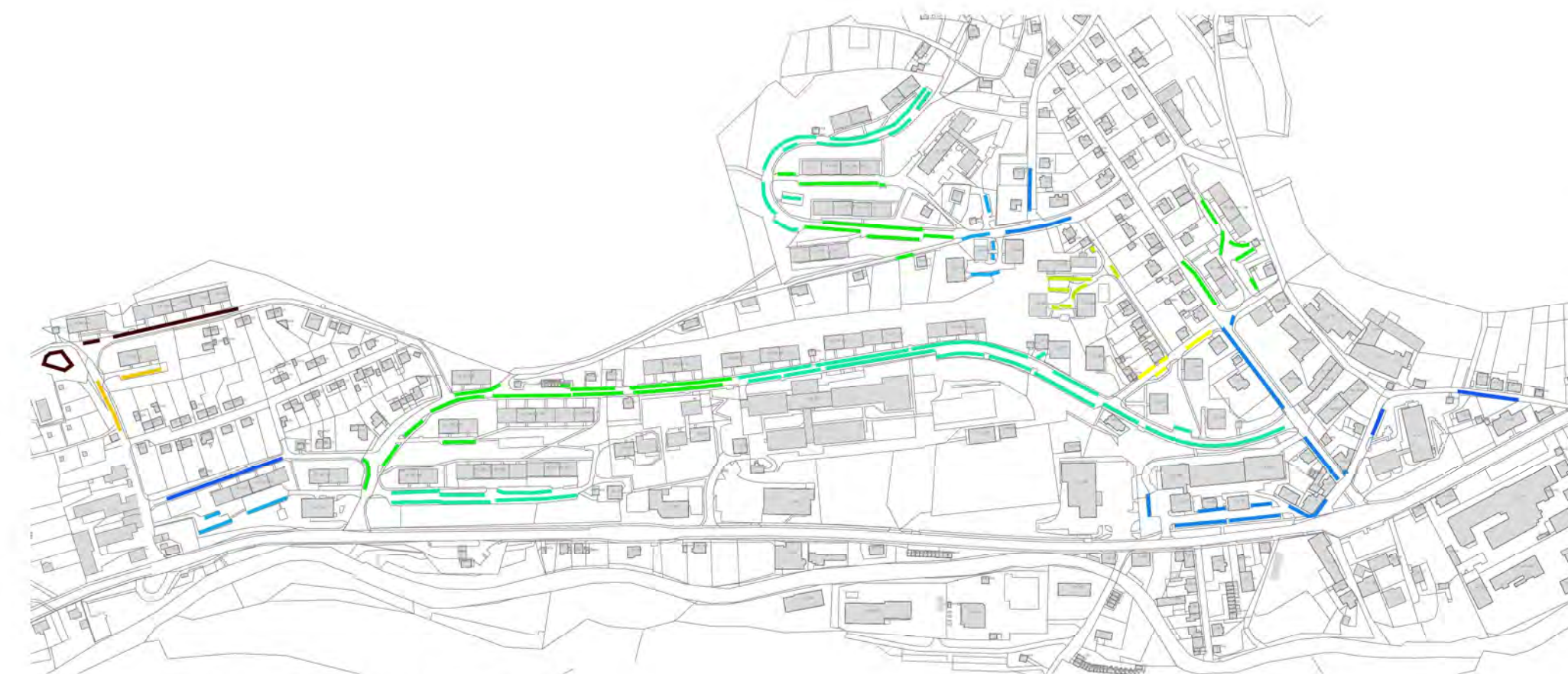
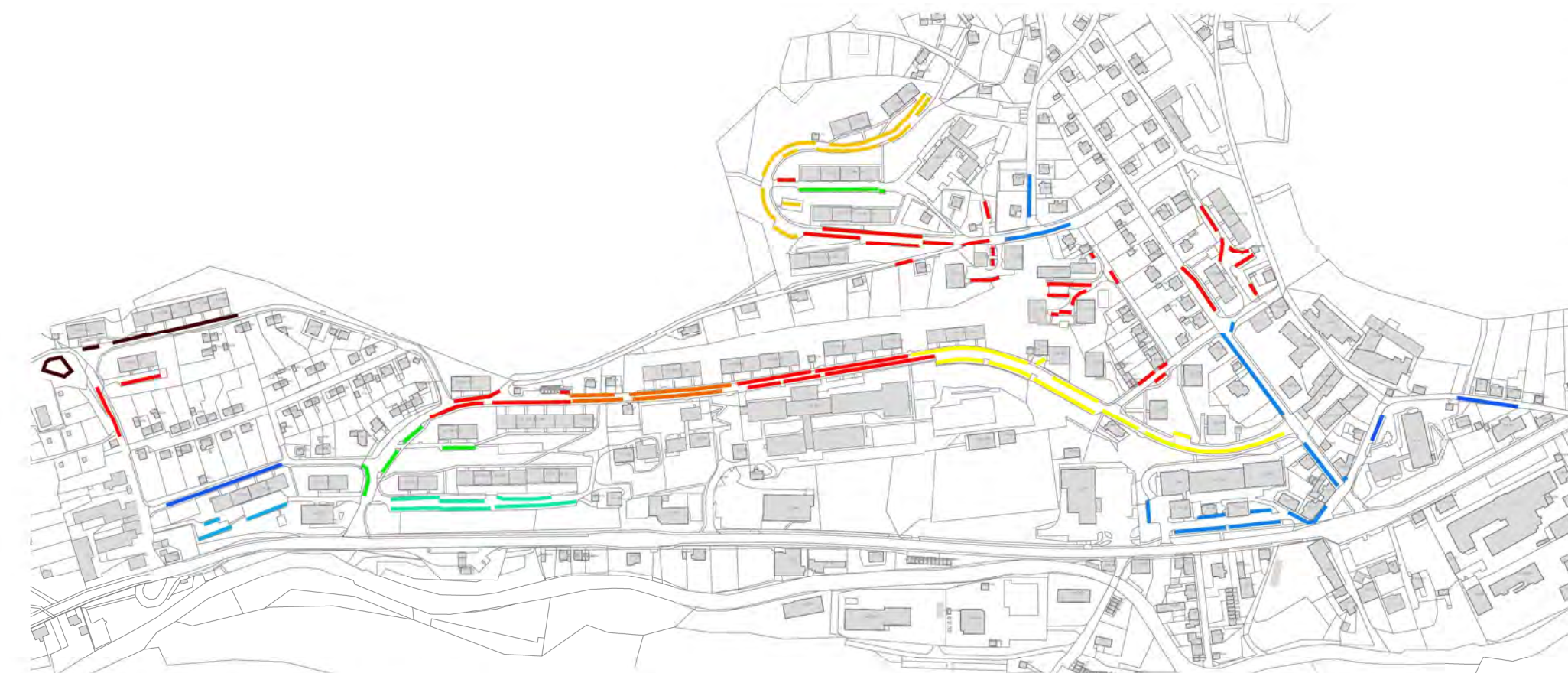
Zásadní význam pak má pro bynovskou, resp. děčínskou rekreační či sportovní cyklistiku blízkost Sněžníku a okolních lesů, který je již dnes významným cílem pro příznivce horské cykloturistiky či pro „sjezdaře“. Datové výstupy především sportovci využívané aplikace labs.strava.com ukazují, že kromě hlavní komunikační tepny (ul. Teplická) se pohybují ve směru na Sněžník většina cyklistů ulicemi Na Pěšině a Nálepka. 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 Nálepka. Další méně frekventované sjezdové trasy pak ústí v ul. Lesní cesta, níže v ul. Nálepka a v ul. Na Vyhliďce. 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 Nosticovu silnici. Tato trasa začíná pod Žlibkem 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 chodnicích/stezkách přímo podél Teplické, tak i pro varianty vedení stezek podél potoka či v trase železnice
- v ulicích Nálepka a Na pěšině zajistit možnost obousměrného průjezdu cyklistů
- u významných bodů při ul. Teplická (zastávky, obchody, náměstíčko...), zajistit dostatek stojanů na jízdní kola

parkování - obsazenost **dopoledne**, průzkum 12/2017parkování - obsazenost **noc**, průzkum 12/2017

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

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

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 vytiženo 98% ploch pro parkování v souladu s normou.

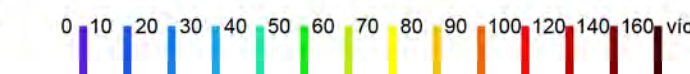
Obsazenost v lokalitách

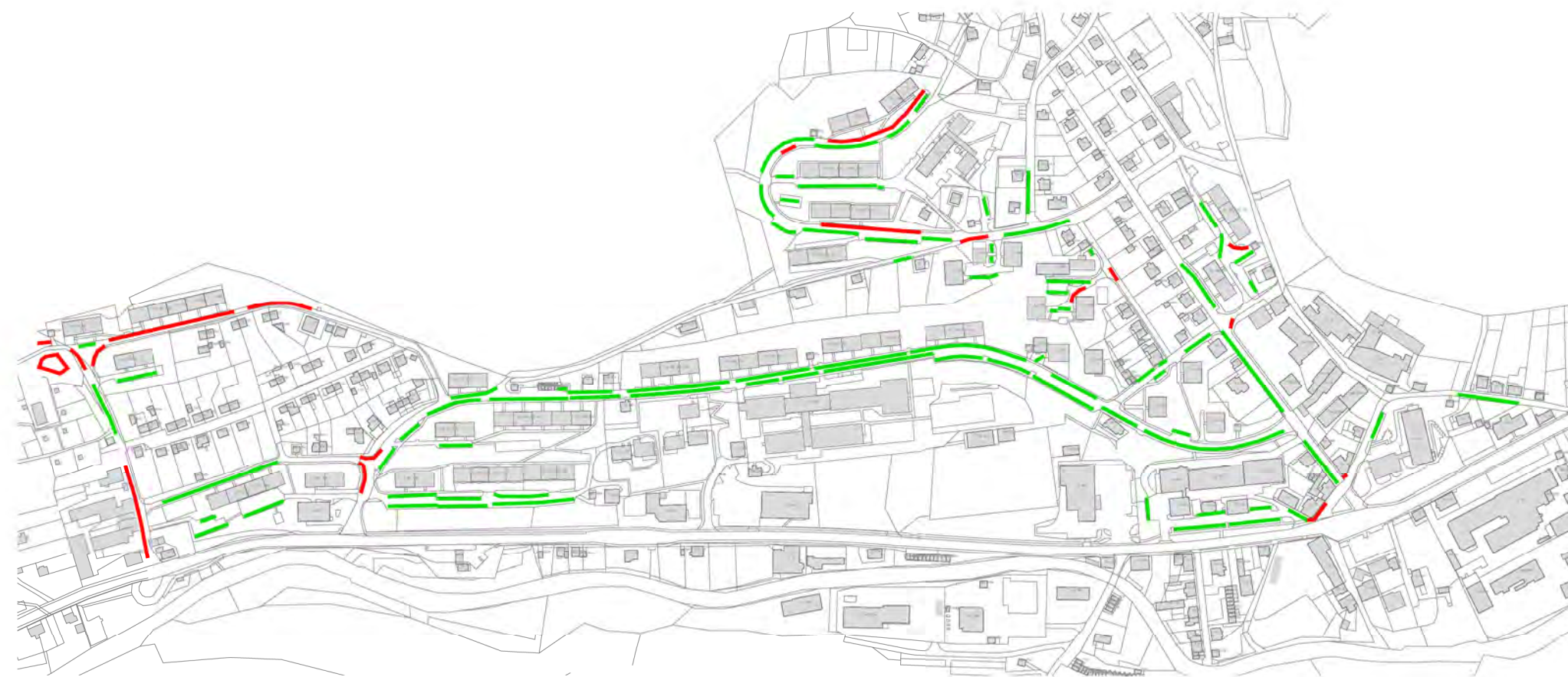
Přestože v oblasti jako celku nikdy neexistovala vyšší poptávka po parkování než jaká je celková kapacita, značná část vozidel v území parkovala v rozporu s pravidly. Situace se totiž značně liší v jednotlivých částech území (parkovací bloky). Zatímco velkoplošné parkoviště před domy u Teplické naproti benzinové pumpě (domy č.p.249-257) bylo i v době největší obsazenosti ze 3/4 prázdné, v oblasti ulice Nálepkova, 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 vytiženo parkování kolem 120%. V oblastech dole pod svahem – naproti benzinové pumpě, před Duklou, ul. Jindřichova, ul. Gagarinova – je trvalý přebytek volných stání, zatímco v ul. Nálepkova 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 vytiženo parkování. Zatímco večer je vytižena hlavně její střední část, přes den se vytižení jednotlivých částí liší.

Legenda

Barevné znázornění intervalu procentuálního vytižení parkovacích míst ve vymezeném parkovacím bloku





(ne)legální stání, průzkum 12/2017

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

Legenda

- vymezené / legální nevymezené stání
- pravidelně využívané nelegální stání



vymezení bloků + kapacity, 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%.

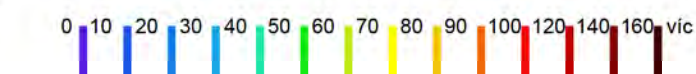
Kromě toho, že v lokalitě přibývá vozidel obecně, se zvyšuje podíl automobilů, které zůstávají stát na svém místě i přes den a zřejmě tedy nejsou využívána ke každodennímu dojíždění do práce. Může se tedy jednat o auto využívané pouze občas pro nepravidelné delší vyjíždky či o druhé vozidlo v domácnosti 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 nepravidelné a občasné 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).



maximální využití parkování, průzkum 12/2017

Legenda

Barevné znázornění intervalu procentuálního vytížení parkovacích míst ve vymezeném parkovacím bloku



1.1.8

Vegetace -

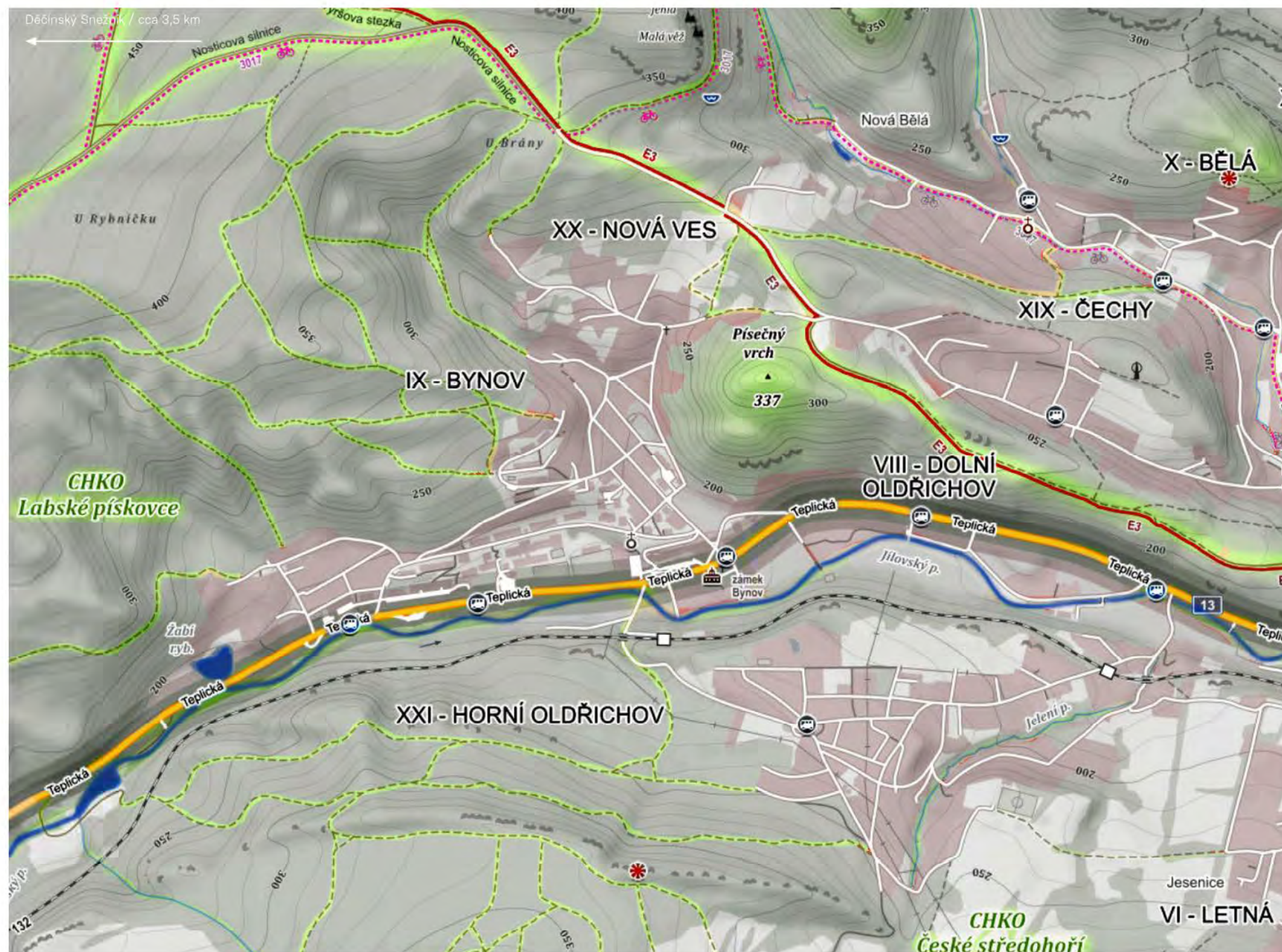
Širší vztahy

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 pískovcích 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 roztržštěním, i podmíněno litologicky.



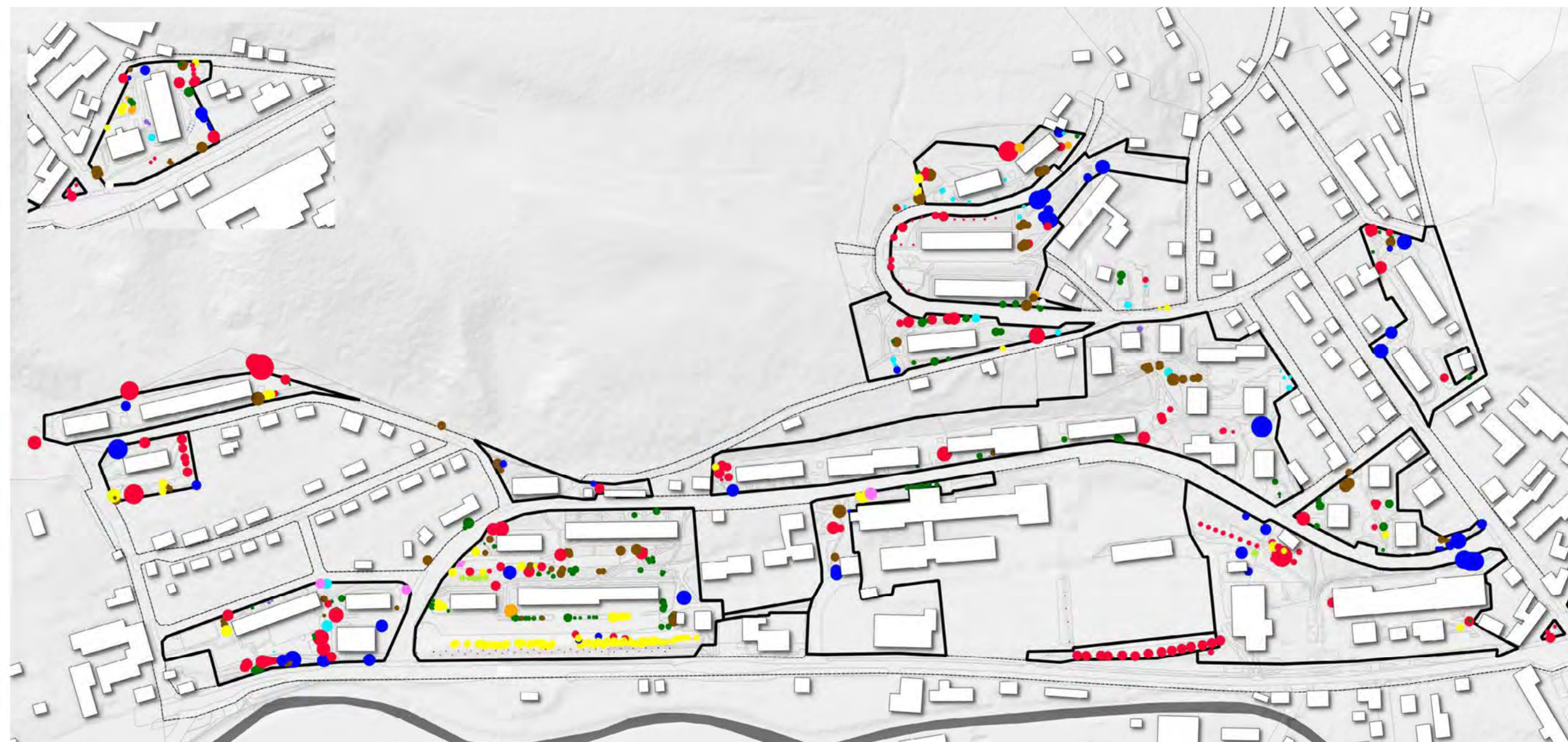
Zonace

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.

Legenda

- | |
|--------------------------------------|
| 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 |



Legenda

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

Taxonomické rozdělení dřevin v území

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



Dlouhověkké, perspektivní dřeviny (lípa, buk, dub, habr, javor)

Stabilní, odolné, dlouhověkké dřeviny. Jedná se o dlouhověkké dřeviny, na nichž by měla být založena základní kompozice území.

Je vhodné je ponechat dlouhověkké dřeviny jako důležité solitéry, tedy nechat dřeviny se vyvíjet s ohledem na prostorové podmínky a zdravotní stav. U těchto dřevin má smysl provádět péstební opatření i dlouhodobějšího charakteru.

V případě potřeby lze redukovat řezem, jedná se o vysoce náročný úkon.



Krátkověkké, pionýrské dřeviny (bříza, vrba, topol, javor jasanolistý)

Krátkověkké, 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 péstebních 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 břízy, 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.

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 krátkověkké a hrozí jejich zhoršení zdravotního stavu.

Doporučení: do budoucna je nutné přistoupit k náhradě krátkověkkých, pionýrských dřevin za dřeviny dlouhověkké a nastavit jejich adekvátní a průběžnou péči.

Typ jehličnanů s vyvětveným kmenem (borovice) v sobě zahrnuje dlouhověkké 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 proměnlivým 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 jabloň. Dřeviny jsou zpravidla menšího vzrůstu s výrazným působením v prostoru v období kvetení.

Vyhodnocení taxonomického rozdělení dřevin v území

typ	ks	%
Dlouhověkké, perspektivní dřeviny (lípa, buk, dub, habr, javor)	234	29,6
Stálezelené dřeviny / smrk	126	15,9
Krátkověkké, pionýrské dřeviny / bříza	123	15,5
Stálezelené dřeviny / borovice	99	12,5
Krátkověkké, 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



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 DEFERKTEM

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

nehodné 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

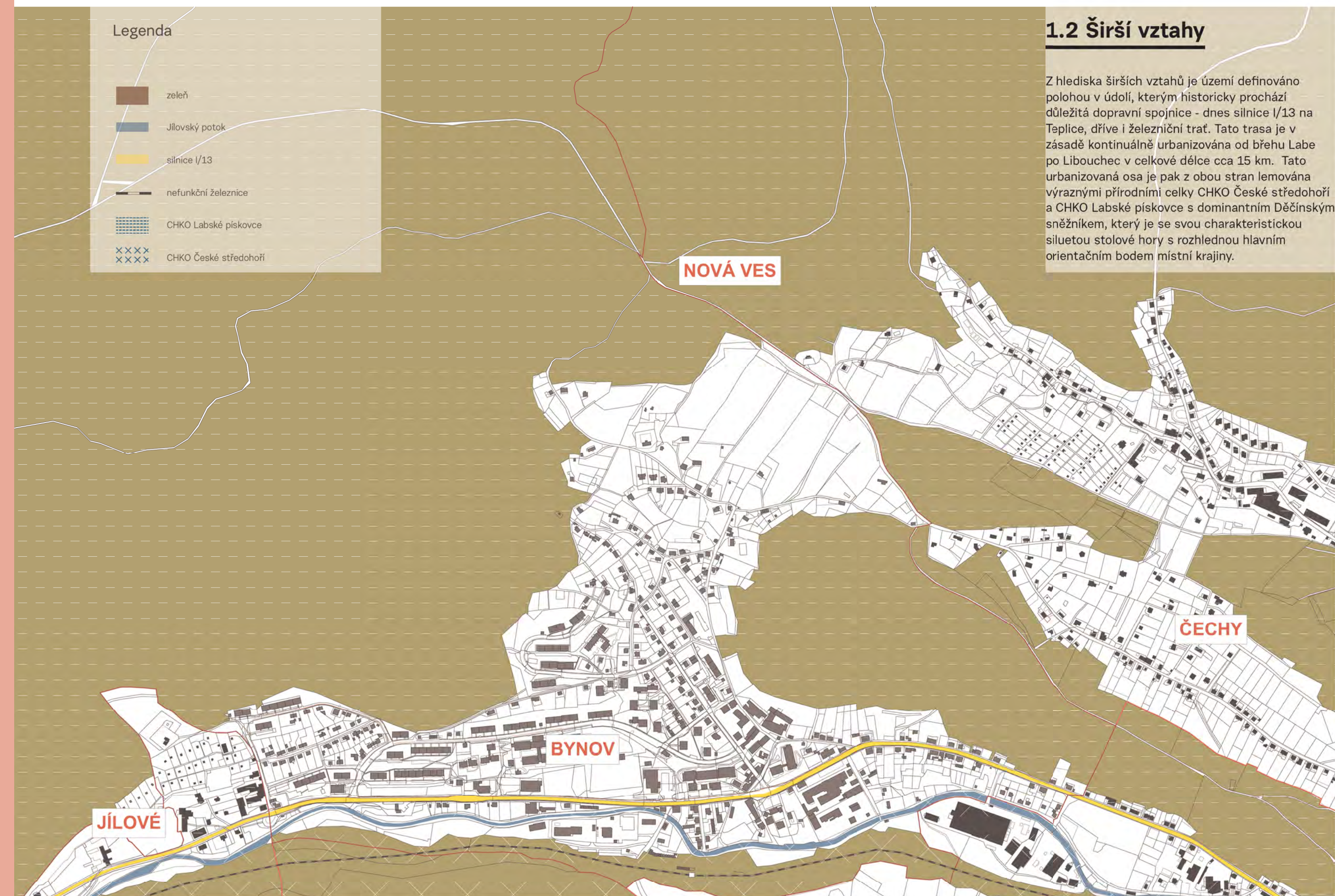
Až na výjimky se v území nenacházejí koncepčně založené dřeviny, mimo nové výsadby, které by bylo vhodné v budoucnu obnovovat. Spíše se jedná o nahodile rozmístěné dřeviny ve volném prostoru mezi bytovými domy.

Území poskytuje potenciál v podobě volných ploch mezi bytovými domy. Původní myšlenka bydlení v bytových domech obklopených parkem v dřívější 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 definovat 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.

Širší vztahy

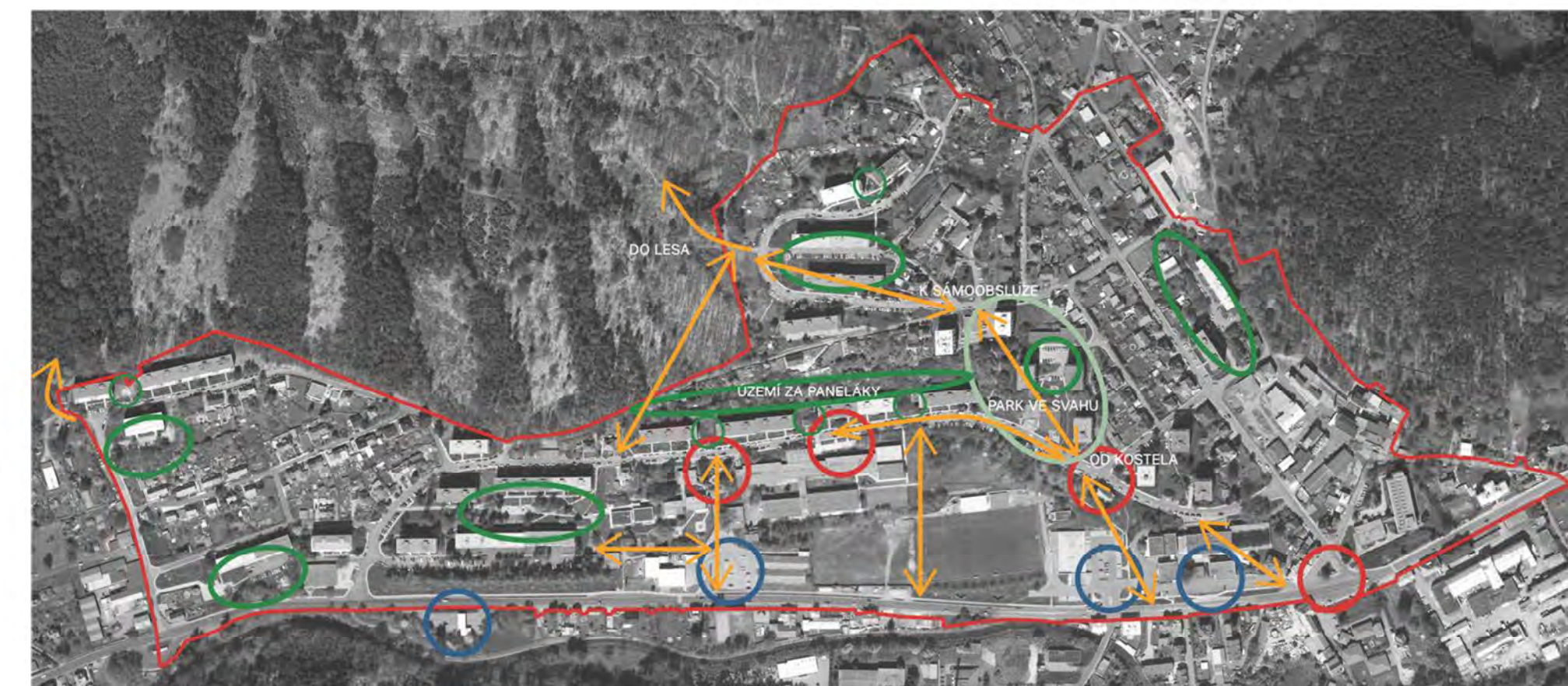
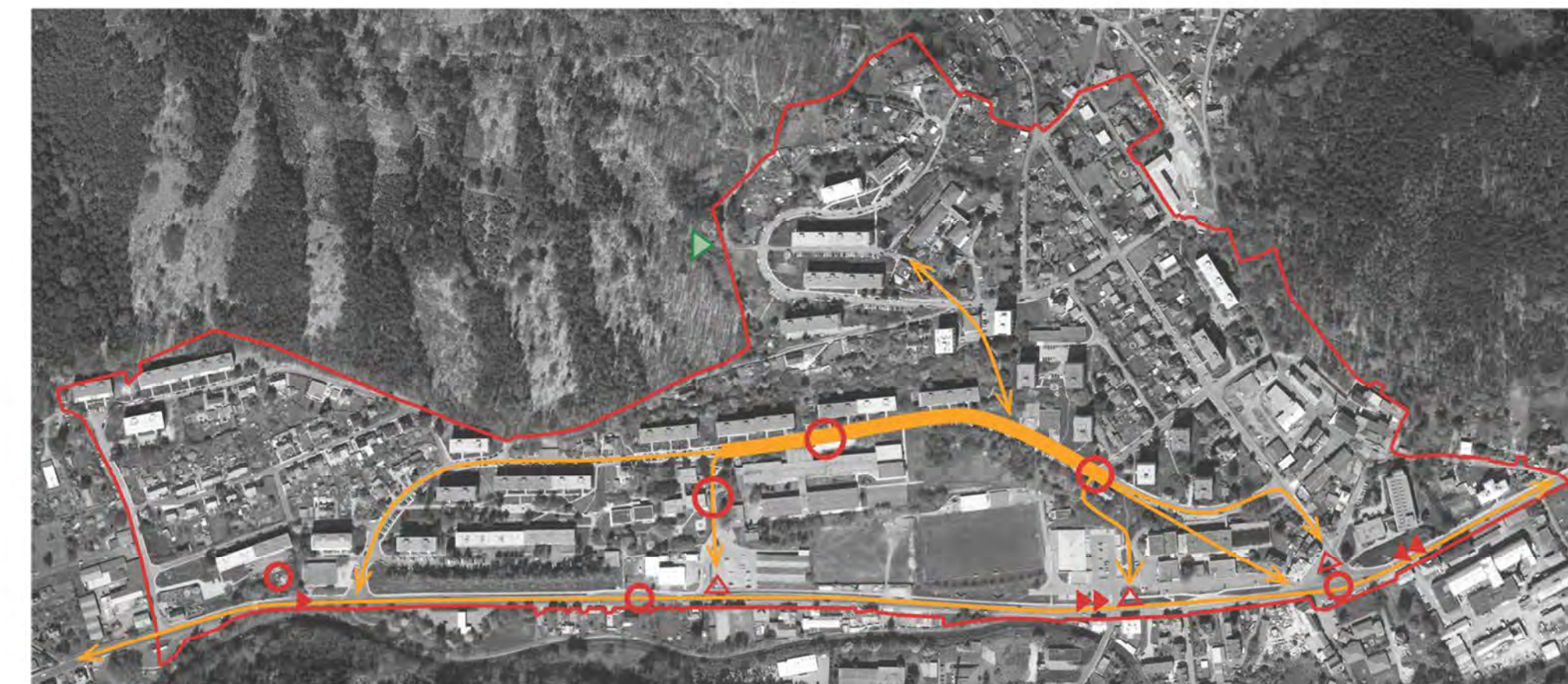


Legenda

- 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

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



1.2.2 Kompoziční vztahy

Urbanistické potenciály

Určujícím znakem Bynova je jeho umístění v poměrně příkré strání 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 ulic
- Kyjevská jako historicky přerušená 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 prošlapaných cestiček – pěších zkratek 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.

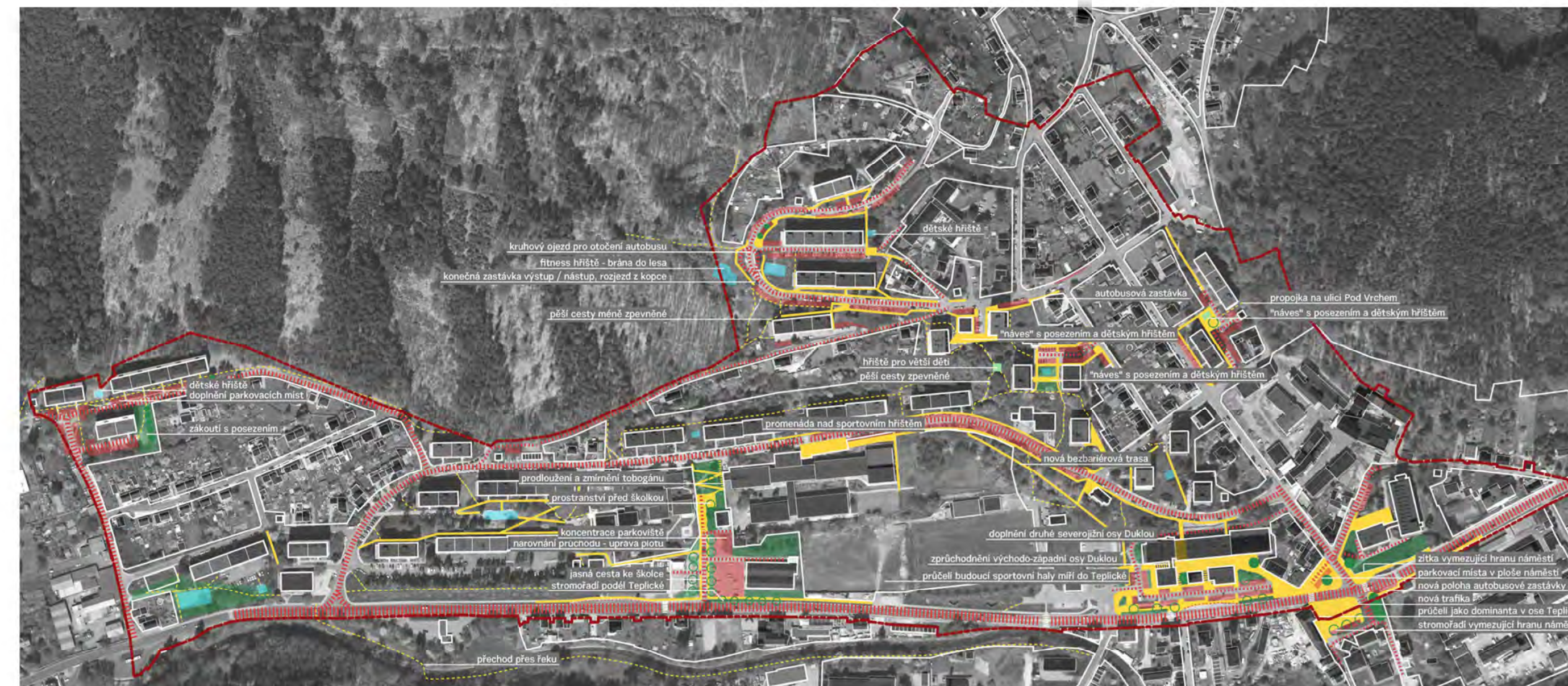
Architektonicko urbanistické řešení

1.3.1

Koncepce návrhu – celek

Návrh rozvíjí kompoziční vztahy definované v širších vztazích a doplňuje do území spojnice odpovídající těmto vztahům a kultivuje klíčové body - křížení, prostory u veřejných staveb. Bere v úvahu pěší, veřejnou dopravu a potřebu parkování. Z toho plyne řešení jednotlivých míst, jak je popsáno v následující kapitole.

Dále návrh definuje materiálový standard a člení plochy zeleně podle konkrétního využití a z toho plynoucí náročnosti péče.



Navržená situace

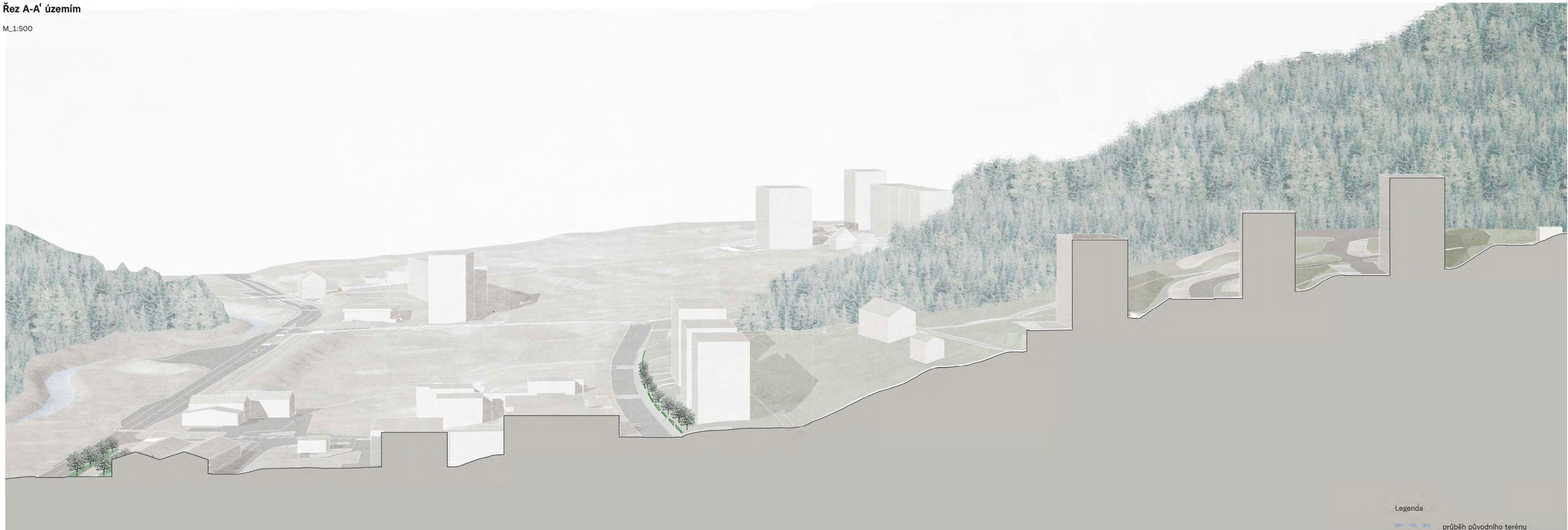
Legenda

- - - hranice řešeného území
 ■ návrh
 — vodorovné dopravní značení
 D dětské hřiště pro nejmenší
 H hřiště pro větší děti
 S sportovní hřiště
 F fitness hřiště
- POVRCHY
- pochodzí plochy - chodníky z dlažby betonové či kamenné, monolitické
 ■ sdílené plochy z dlažby betonové či kamenné, případně asfaltové
 ■ pojízdné plochy - vozovky převážně asfaltové
 ■ parkovací místa a autobusové zálky - plochy dlážděné
 ■ vedlejší pojízdné plochy a lesní cesty - šterkotrávník či MZK
 ■ sportoviště - umělé povrchy
 ■ trávník rekreační
 ■ trávník extenzivní
 ■ předzahrádky
 ■ lezení podroosty
 ■ vegetace skalních výchozů
 ■ půdopukýný či extenzivní záhon
 ■ trávník HDV
 ■ HDV plochy záseků
 ■ živé ploty
 ■ stanoviště separovaného odpadu
 ■ stanoviště komunálního odpadu
- STROMY
- navržené
 ○ stávající, hodnotné
 ○ stávající, průměrné
 ○ stávající, průměrné s defektem
 ⊗ stromy k odstranění
- TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA
- vodovod
 — kanalizace
 — plynovod
 — sdělovací kabel
 — silnoproud



Řez A-A' územím

M_1:500

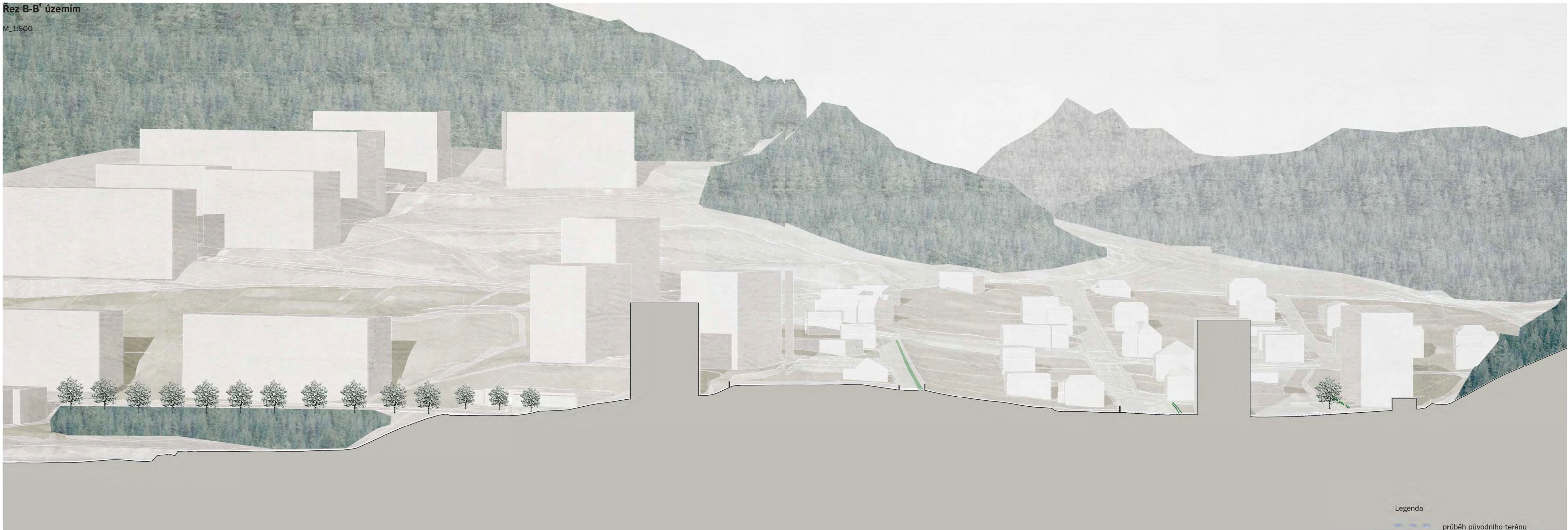


Legenda

průběh původního terénu

Řez B-B' územím

M_1:500



Legenda

průběh původního terénu

Řez C-C' územím

M_1:500



Legenda
 - - - průběh původního terénu

1.3.2

Krajinářská koncepce

Na přírodních zdrojích jsme přímo závislí. Jsou vzácné a je nutné jim věnovat náležitou péči.

Zelená infrastruktura

Pomáhá zachovat cenné služby ekosystémů a využívat je ku prospěchu obyvatel. Součástí zelené infrastruktury jsou prvky spojující přírodní a zastavěné prostředí, například městské parky, stezky pro pěší, zelené střechy, zelené ulice a stromový porost ve městech.

Zelená infrastruktura dokáže na rozdíl od technické infrastruktury na stejném prostoru zajišťovat více funkcí a přínosů. Tento systém kombinuje jak bytové využití, tak ekosystémové funkce. Může v sobě zahrnovat prvky územního systému ekologické stability, který je podmíněn jejich návazností na celek.

Čím a pro koho je zelená infrastruktura přínosná?

- Pro společnost, obyvatele – městské environmentální prvky jako zelené střechy, parky a zelené pásy přispívají k dobrému zdravotnímu stavu populace, napomáhají řešit sociální problémy, šetří energii, usnadňují odtok vody atd.
- Pro biologickou rozmanitost – cílem zelené infrastruktury je rovněž zvrátit degradaci ekosystémů, které jsou postiženy v důsledku neudržitelného využívání území.
- Pro ekonomiku – zvýšení cen pozemků, turismus, pro zaměstnanost v místě, šetření peněz z rozpočtu měst

Rozvoj přínosů zelené infrastruktury lze realizovat krom kvantitativní změnou podílu vegetačních ploch vzhledem k zastavěné ploše také kvalitativní úpravou vlastností ploch vegetace v současném rozsahu. A to tak, že dojde ke zlepšení jejich požadovaných funkcí. Součástí zelené infrastruktury je infrastruktura modrá, která se především zabývá možnostmi zlepšení hospodaření s dešťovou vodou. Voda a její správná distribuce mezi půdou a rostlinou, je jednou ze základních funkčních složek zelené infrastruktury.

Pomocí zelené infrastruktury se v území snažíme zajistit přirozené procesy v ekosystému, tím i přínosy pro kvalitu života obyvatel, viz popis jednotlivých částí zóny území.

Aplikace zelené infrastruktury a její potenciál

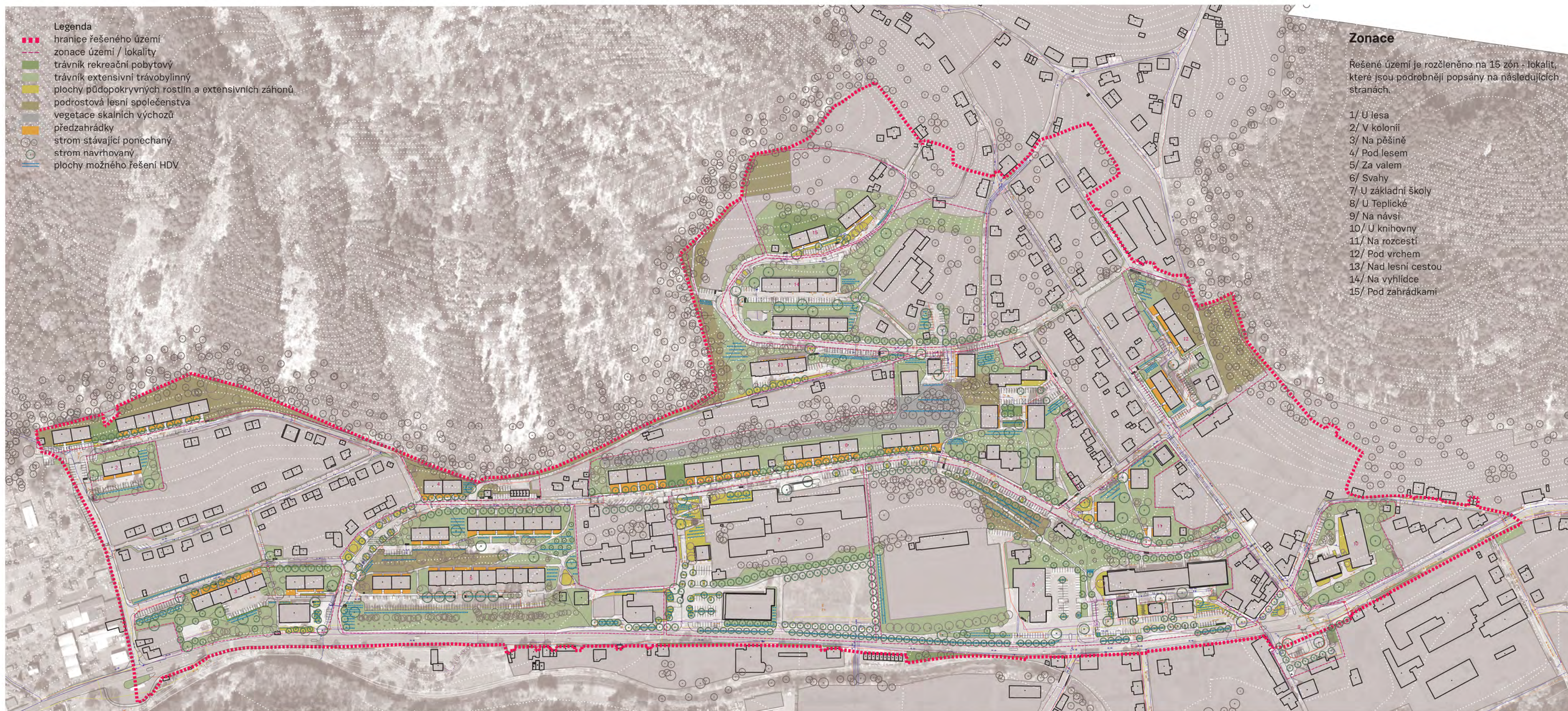
Aplikací principů zelené infrastruktury ve veřejných plochách sídliště lze dosáhnout zmírnění negativních dopadů silných dešťů a bouřek s přívalovými dešti, lepší hospodaření se srážkovými vodami a obnovu malého vodního cyklu.

Plochy vegetace, aleje a stromořadí mají schopnost zlepšit mikroklima v místě a podporují druhovou diversitu v návaznosti na okolní ekosystémy. Správnou péčí o tyto plochy se zlepšují životní podmínky v místě. V plochách jsou začleněny rekreační a sportovní plochy. Výše uvedené směřuje ke zmírnění dopadu klimatických změn a zlepšení kvality prostředí, což má za následek zvýšení hodnoty nemovitostí.

Krajina sídlištní

Město vnímáme jako součást krajiny. Přírodní prvky jsou nedílnou součástí urbanistické struktury. Návrhem se snažíme v území zajistit přirozené procesy jednotlivých ekosystémů, zároveň tak zvýšit kvalitu života obyvatel. Pro místo na pomezí volné krajiny / lesa a zástavby jsou velmi důležité návaznosti jak do města, tak směrem do krajiny. Přírodní zázemí Děčína, včetně Bynova, je tvořeno rozlehlými chráněnými celky lesů, které vedle ekologické funkce přináší i funkci rekreační. Pro místní obyvatele i pro obyvatele širší spádové oblasti. Tento potenciál podporujeme návaznostmi na existující cestní síť. Na lesní celky v okrajových částech Bynova navazujeme uspořádáním veřejných prostranství.

V celém území pracujeme s odlišnými atmosférami jednotlivých míst tak, aby byly snadno zapamatovatelné a nabízely širokou škálu využití. Navazujeme na okolní stav veřejných prostranství i jednotlivé prvky v krajině. Doplnujeme je o plochy na pomezí volné krajiny a města.



- Legenda**
- hranice řešeného území
 - zónace území / lokality
 - trávnik rekreační pobytový
 - trávnik extenzivní trávobylinný
 - plochy půdopokryvných rostlin a extenzivních záhonů
 - podrostová lesní společenstva
 - vegetace skalních výchozů
 - předzahrádky
 - strom stávající ponechaný
 - strom navrhovaný
 - plochy možného řešení HDV

Zonace

Řešené území je rozčleněno na 15 zón - lokalit, které jsou podrobněji popsány na následujících stranách.

- 1/ U lesa
- 2/ V koloniích
- 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

Základní principy a práce se sídlištní krajinou v Bynově

- využívání potenciálu stávajících perspektivních dřevin jako základní kompoziční kostry pro postupnou obnovu
- využití lesních druhů dřevin v sídle, vhodný výběr druhů do městského prostředí
- vložení strukturních prvků stromořadí, která lemují důležité trasy sídlem
- doplnění prostorů mezi bytovými domy o menší parkově upravené intenzivněji obdělávané plochy jako doplnění přirozené mozaiky sídla
- obnova a doplnění nelesní porosty dřevin na svazích
- zakložení sadu, případný prostor pro participaci s obyvateli
- doplnění místa pro hru a sport ve vnitroblocích a v okolí bytových domů
- náhrada krátkověkých dřevin za dřeviny dlouhověké
- přiblížení většiny ploch přirozeně fungujícím společenstvům
- přínos vysoké pestrosti živočichů a rostlin do městského prostředí díky různorodosti společenstev, přínos ke stabilizaci okolních ploch
- ovlivnění mikroklima místa, zvláště v letních měsících
- převod stávající travnaté plochy na přírodnější společenstva
- převod stávající travnaté plochy na plochy půdopokryvných rostlin, příp. extensivních záhonů
- využití dešťové vody
- domluva SVJ a města o péči o konkrétní předzahrádky
- vymezení ploch patřících k bytovému domu živými ploty

Koncepce krajinářského řešení vychází z provedení terénního průzkumu a stavu stávajících dřevin, ze kterých bude co největší množství zachováno tak, aby byla zaručena kontinuita fungování prostoru.

Výsadba vegetace v Bynově nebyla z velké míry zakládána koncepčně. Její kompozice, ani druhová struktura (viz analytická část) nejsou z dlouhodobého hlediska perspektivní. Péče o plochy sídliště není natolik dostatečně diversifikovaná. Umožnila

by tak adekvátní a kvalitní průběžnou péči za využití obdobných finančních nákladů.

Jednotlivé plochy vegetace lze rozdělit na plochy extensivně a intenzivně využívané. Plochy intenzivní s dětskými hřišti a pobytovými plochami jsou charakterizovány soliterními stromy a travnatými plochami rozšiřujícími možnosti pobytu v prostoru. Použití půdoporyvných a podrostových rostlin vychází z náročnosti některých ploch na údržbu a udržitelnosti travobylinných porostů v partiích pod dřevinami.

Různě vlhké a výživné louky s dvouděložnými bylinami, travní společenstva odolávající suchým létům, záhony suchomilných trvalek, podrostové partie a dřeviny umožní zvýšit v místě biodiverzitu.

Principy obnovy dřevinného patra

Navrhované principy obnovy budou podrobně prověřeny v dalších stupních dokumentace ve větší podrobnosti řešení.

Typy převodů dřevin z kompozice stávající do kompozice navrhované

- odstranit – neobnovovat: dřeviny na nevhodných místech, dřeviny špatného zdravotního stavu, dřeviny představující potenciální problém do budoucna
- zachovat (pěčovat) – neobnovovat: mimořádně hodnotné dřeviny, které však nezapadají do navrhované kompozice
- zachovat – obnovovat: dřeviny dobrého zdravotního stavu nacházející se na vhodných místech z hlediska navrhované kompozice.
- vysadit – obnovovat: nově vysazované dřeviny dle navrhované kompozice

Skupiny stromů

U zapojených skupin stromů bude vhodné provést probírku, vybrat a uvolnit perspektivní jedince, odstranit jedince neperspektivní. Při absenci probírky hrozí, že i perspektivní dřeviny nebudou do budoucna využitelné. Například z důvodu jednostranně větvené koruny v důsledku růstu v zápoji, hrozí též vyholení kmene a jeho nedostatečné zesílení.

Soliterní stromy

U většiny soliterních stromů bude vhodné provádět opravný řez, zapěstovat hlavní terminál, odstranit

terminály konkurenční, odstranit konkurující si větve a větve vyrůstající v ostrém úhlu (tlakové větvení).

Keře

Keřové skupiny budou místně odstraněny, postupně odstraněny ve frekventovaných místech a případně nahrazeny soliterními keři.

Druhy dřevin

Všechny stromy v porostech a stromořadích jsou voleny z druhů domácích a zdomácnělých, aby nebyl porušen celkový ráz sídliště a jeho začlenění do krajinného okolí.

Stromořadí

Druhy dřevin budou svou velikostí uzpůsobeny blízkostí fasád. Navrhujeme méně vzrůstné druhy a kultivary dřevin vhodné pro uliční stromořadí vyjma jeřábů ptačích a hlohů.

Např. kultivary javorů, lip, jasanů, hrušní, třešní.

Druhy soliterních dřevin

Používáme druhy dlouhověké a domácí Např. dub, javor, lípa, jírovec, buk, jasan, habr, třešeň, jablono

Péče

Správné fungování výše zmíněných principů je podmíněno péčí o parkově upravené plochy. Péče musí být zvažována v celoměstském měřítku. Musí být systematická, adaptabilní a diferencovaná. Diversifikací ploch s různou údržbou bude umožněna adekvátní a průběžná péče. Plochy přirozených a extensivních společenstev budou potřebovat minimum zásahů, finance je pak možné investovat do intenzivněji udržovaných ploch.

1/ v lokalitě U LESA navrhujeme

- podporu podrostových bylinných společenstev a společenstev okrajů lesa
- změnu managementu u travnaté plochy kolem dětského hřiště na intenzivněji využívanou
- vymezení předzahrádek a domluva péče o ně mezi městem a SVJ
- založení uličního stromořadí
- péče o vzrostlé duby a další významné jedince

2/ v lokalitě V KOLONII navrhujeme

- převod ploch na extensivní travobylinná společenstva
- vymezení předzahrádek a domluva péče o ně mezi městem a SVJ
- výsadba soliterních stromů
- péče o vzrostlé jedince
- možný zásak či zpomalení odtoku dešťových vod
- úprava svahu po novém trasování chodníku

3/ v lokalitě NA PĚŠINĚ navrhujeme

- založení uličního stromořadí
- doplnění soliterních stromů okolo hřiště
- vymezení předzahrádek a domluva péče o ně mezi městem a SVJ
- možný zásak či zpomalení odtoku dešťových vod v uličním prostoru a podél parkovacích míst
- přesun sportoviště a realizaci dětského hřiště a jejich přirozené zasazení do plochy parčíku
- převod ploch na extensivní travobylinná společenstva
- péče o vzrostlé jedince, provedení pěstebních opatření
- úprava svahu k silnici, výsadba soliterních mnohokmenů u zastávky
- realizace záhonů s možností zásaků dešťových vod v prostoru u ulice Teplické

4/ v lokalitě POD LESEM navrhujeme

- podporu podrostových bylinných společenstev a společenstev okrajů lesa
- výsadba soliterních stromů
- možný zásak či zpomalení odtoku dešťových vod, nutný řešení stoku dešťových vod na pozemcích lesa
- vymezení předzahrádek a domluva péče o ně mezi městem a SVJ
- založení uličního stromořadí



5/ v lokalitě ZA VALEM navrhujeme

- založení uličního stromořadí podél ulice Na Pěšině a v ploše parkoviště
- vymezení předzahrádek a domluva péče o ně mezi městem a SVJ
- možný zásak či zpomalení odtoku dešťových vod z uličního prostoru a podél parkovacích míst,
- popř. využití vod v ploše dětského hřiště
- -jasné vymezení ploch dětského hřiště, kombinace herních prvků pro větší děti s prvky pro menší,
- možnost využít svahů pro umístění herních prvků
- převod ploch na extensivní travobylinná a v stinných svazích na podrostová společenstva
- péče o hodnotné vzrostlé jedince
- průběžné probírky v porostu na valu
- založení záhonu půdopokryvných rostlin v křižované cestě za trafo stanicí
- založení sadu ovocných /případně ovocných okrasných/ dřevin u MŠ
- sjednocení plochy kolem trafostanice, realizace šetrkového únosného trávníku umožňujícího příjezd k objektu

6/ v lokalitě SVAHY navrhujeme

- založení uličního stromořadí podél ulice Na Pěšině a v ploše parkoviště
- vymezení předzahrádek a domluva péče o ně mezi městem a SVJ
- možný zásak či zpomalení odtoku dešťových vod z prostoru mezi panelovými domy a z ploch cestní sítě v modelacích ve svazích
- převod ploch na extensivní travobylinná a na stinných svazích na podrostová společenstva
- negativní probírka na skalních výchozech
- podpora přirozené vegetace na skalních výchozech
- změnu managementu u travnaté plochy na intenzivněji využívanou kolem dětského hřiště- péče o hodnotné vzrostlé jedince
- vytvoření "dvorů" mezi panelovými domy
- výsadba soliterních stromů
- úprava svahu po novém trasování chodníku

7/ v lokalitě U ZÁKLADNÍ ŠKOLY navrhujeme

- založení uličního stromořadí v ulici Teplické a Na Pěšině, včetně prostoru MŠ
- možný zásak či zpomalení odtoku dešťových vod z uličního prostoru skrze modelace ve svazích. V parkovacích stáních u Tesca skrze výsadbové prostory
- stromořadí podél pěšiny mezi areálem ZŠ a sportovními areály.
- na pozemku nově navrhované sportovní haly prověřit možnost realizace obvodových stromořadí a výsadby solitérních stromů v ploše parkoviště společně s HDV
- převod ploch na extenzivní trávobylinná společenstva v okolí Tesca a sportovních areálů
- ve svazích, na malých plochách v ploše parkoviště a okolo autobazaru realizaci extenzivních záhonů či záhonů půdopokryvných rostlin jako podpora zpřístupnění ulice Na Pěšině
- péče o hodnotné vzrostlé jedince v prostoru svahu
- zpříjemnění prostupu z ulice Teplická do ulice Na Pěšině
- výsadba solitérních stromů, v ploše parkoviště snášejičích dočasné zamokření a případné zasolení



8/ v lokalitě U TEPLICKÉ navrhujeme

- založení uličního stromořadí v ulici Teplické a ulici Na Pěšině
- možný zásak či zpomalení odtoku dešťových vod z uličního prostoru
- negativní probírky svahových porostů mezi kostelem a areálem ZŠ a sportovními areály
- převod ploch na extenzivní trávobylinná společenstva v okolí
- na svazích podpora podrostových společenstev
- péče o hodnotné vzrostlé duby a ostatní ponechané jedince
- výsadba solitérních stromů
- prostor bývalého OC bude zpřístupněn skrze svahy s půdopokryvnými rostlinami se schodištěm,
- v prostoru mezi budovami budou vysazeny solitérní stormy



9/ v lokalitě NA NÁVSI navrhujeme

- vymezení prostoru náměstí stromořadím okolo fasád
- stávající hodnotné stromy budou zachovány
- možný zásak či zpomalení odtoku dešťových vod z prostoru náměstí
- nové vymezení vegetační plochy v S části náměstí a založení záhonu
- v J části náměstí výsadba solitérních stromů ve zpevněné ploše

10/ v lokalitě U KNIHOVNY navrhujeme

- převod ploch na extenzivní trávobylinná společenstva
- v okolí budov založení extenzivních záhonů či záhonů půdopokryvných rostlin
- výsadba solitérních stromů

11/ v lokalitě NA ROZCESTÍ navrhujeme

- založení uličního stromořadí v ulici Na Pěšině
- vymezení předzahrádek a domluva péče o ně mezi městem a SVJ
- možný zásak či zpomalení odtoku dešťových vod z uličního prostoru do prostoru travnatých ploch
- převod ploch na extenzivní trávobylinná společenstva
- realizaci záhonů na ploše naproti kostela
- péče o hodnotné vzrostlé jedince
- výsadba solitérních stromů v prostoru mezi panelovými domy

12/ v lokalitě POD VRCHEM navrhujeme

- vymezení předzahrádek a domluva péče o ně mezi městem a SVJ
- převod ploch na extenzivní trávobylinná společenstva
- převod ploch ve svazích na podrostová společenstva
- možný zásak či zpomalení odtoku dešťových vod z uličního prostoru do prostoru travnatých ploch
- realizaci dětského hřiště se solitérním stromem
- péče o hodnotné vzrostlé jedince
- výsadba solitérních stromů v prostoru mezi panelovými domy

13/ v lokalitě LESNÍ CESTOU navrhujeme

- založení stromořadí u opěrné zdi u bytového domu v ulici Lesní cesta
- možný zásak či zpomalení odtoku dešťových vod z uličního prostoru ulice na Vyhliďce
- podporu převodu ploch na extenzivní trávobylinná společenstva na svazích podpora podrostových společenstev
- převod ploch v blízkosti lesa na podrostová společenstva
- péče o hodnotné ponechané jedince ve svazích
- výsadba solitérních stromů ve svazích

14/ v lokalitě NA VYHLÍDCE navrhujeme

- založení uličního stromořadí v ulici Na Vyhliďce
- možný zásak či zpomalení odtoku dešťových vod z uličního prostoru a prostoru hřiště
- podporu převodu ploch na extenzivní trávobylinná společenstva na svazích
- podpora podrostových společenstev v blízkosti lesa
- výsadba solitérních stromů včetně plochy nad domovem důchodců
- péče o hodnotné ponechané jedince včetně stávajícího stromořadí

15/ v lokalitě POD ZAHŘÁDKAMI navrhujeme

- péči o stávající uliční stromořadí v ulici Na Vyhliďce
- podporu převodu ploch na extenzivní trávobylinná společenstva na svazích
- intenzivní péči o travnaté plochy v blízkosti zahrádek
- založení půdopokryvných či extenzivních záhonů ve svahu u vstupů do bytových domů
- podpora podrostových společenstev v blízkosti lesa
- výsadba solitérních stromů
- péče o hodnotné ponechané jedince



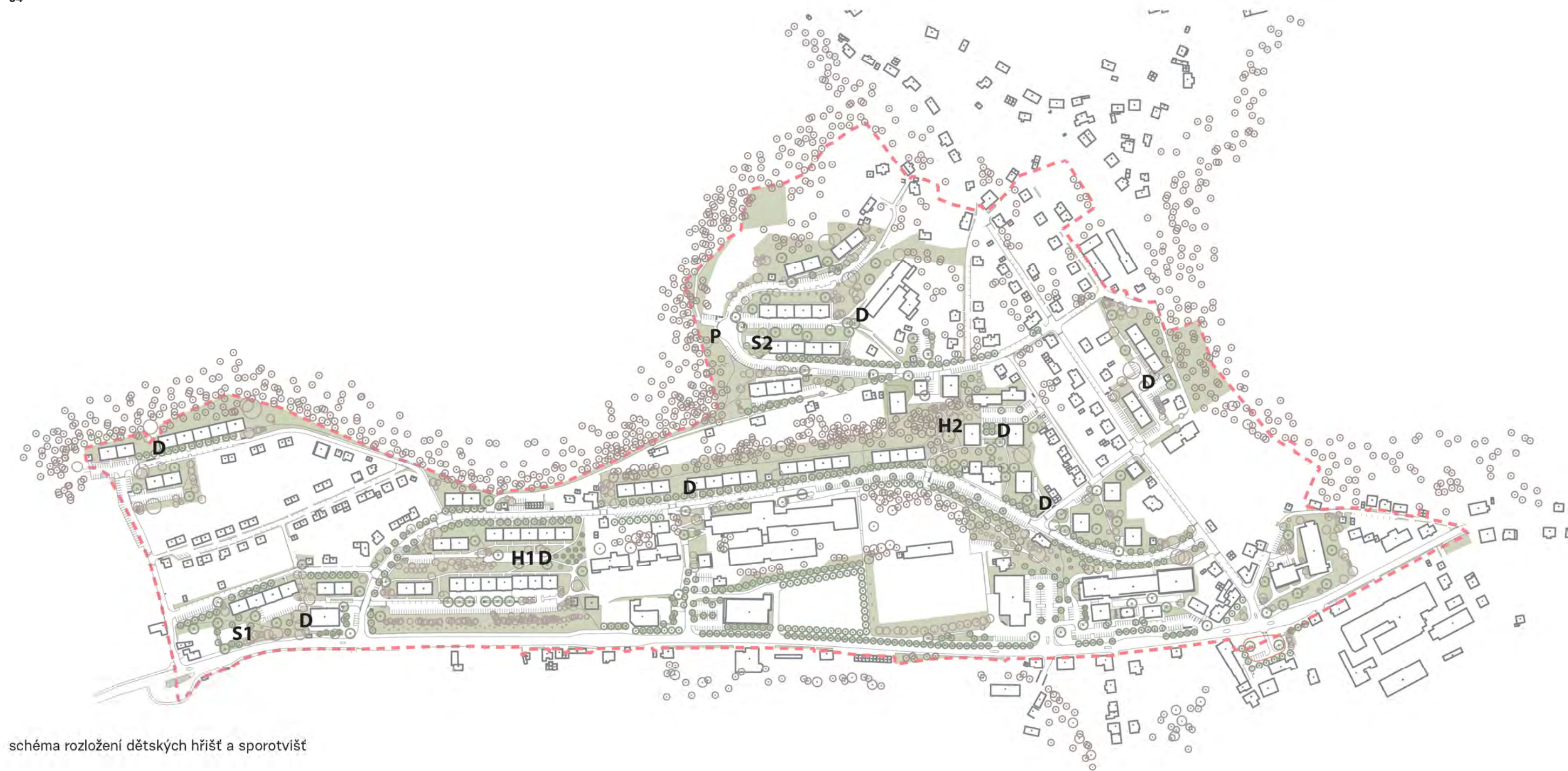


schéma rozložení dětských hřišť a sportovišť

- D dětské hřiště
- H1 hřiště pro starší děti v rovině
- H2 hřiště pro starší děti ve svahu
- S1 sportovní hřiště v rovině
- S2 sportovní hřiště ve svahu
- P přírodní sportovní stezka

Hřiště

Hřiště rozdělujeme dle věku a využití. Návrh konkrétních ploch je nutné řešit ve větší podrobnosti během projektování příslušných etap veřejných prostranství.

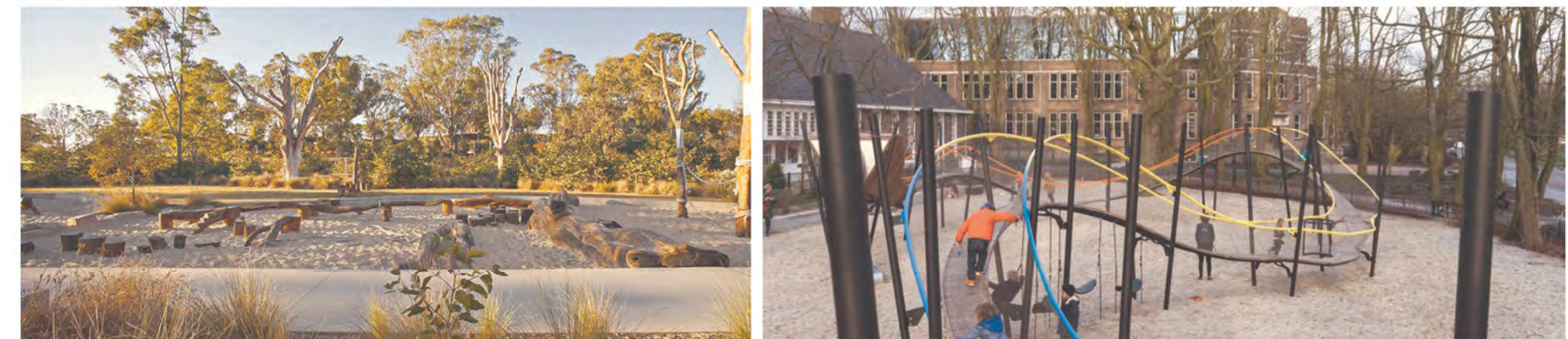
D / Dětské hřiště

Jsou herními prvky pro nejmenší a středně staré děti. Plochy pro nejmenší budou oplocené nízkým plůtkem. Doporučujeme začlenit také atypické herní prvky či drobné umělecké prvky v typických herních soustavách, které budou odrážet specifika Bynova a podněcovat vztah dětí k místu.

Je možné uvažovat o rozdílných typech certifikovaných povrchů hřišť (EPDM materiál, štěpka, oblázky, písek), stejně tak o celkovém materiálovém řešení.

H1 / Hřiště pro starší děti v rovině

Větší herní sestavy zakomponované do parkové upraveného prostoru ve vnitrobloku. Vzhledem k blízkosti lesních porostů navrhujeme herní soustavy jako přírodní nenápadné prvky různých měřítek.



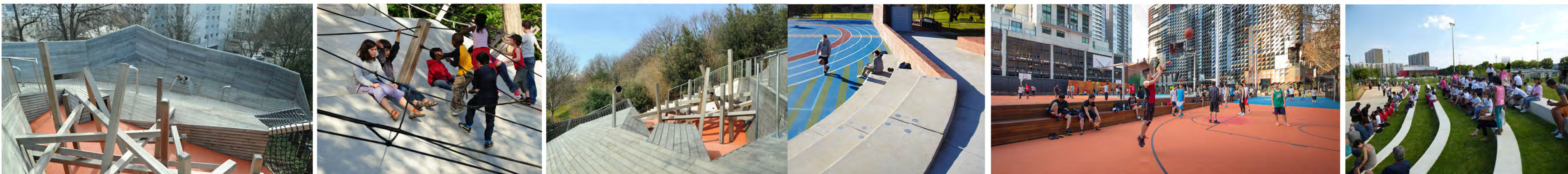
H2 / Hřiště pro starší děti ve svahu

Svahy mohou být nevýhodou při pohybu po městě, ale naopak velkým lákadlem se snadným využitím pro dětské herní prvky. Prvky budou atypické a volně rozmístěné ve svahu společně s místy pro odpočinek.



S1 / Sportovní hřiště v rovině

Sportovní hřiště začleňujeme do prostoru parčíku. Stává se jeho nedílnou součástí. Nutné oplocení se stane městským mobilárem. Je možné pracovat s různými typy materiálů povrchů.



S2 / Sportovní hřiště ve svahu

Hřiště usazené ve svahu umožňuje vytvoření teras, tribun. Zároveň jsou opěrnými zidkami. Hřiště je vloženo do plochy trávníků pod korunami solitérních stromů.

P / Přírodní sportovní stezka

V blízkosti lesa navrhujeme rozmístit volně do krajiny na okraji lesa drobné sportovní prvky, které budou doprovázet stezku, zkratku. V ideálním případě jejich rozmístění může pokračovat podél části lesní cesty.

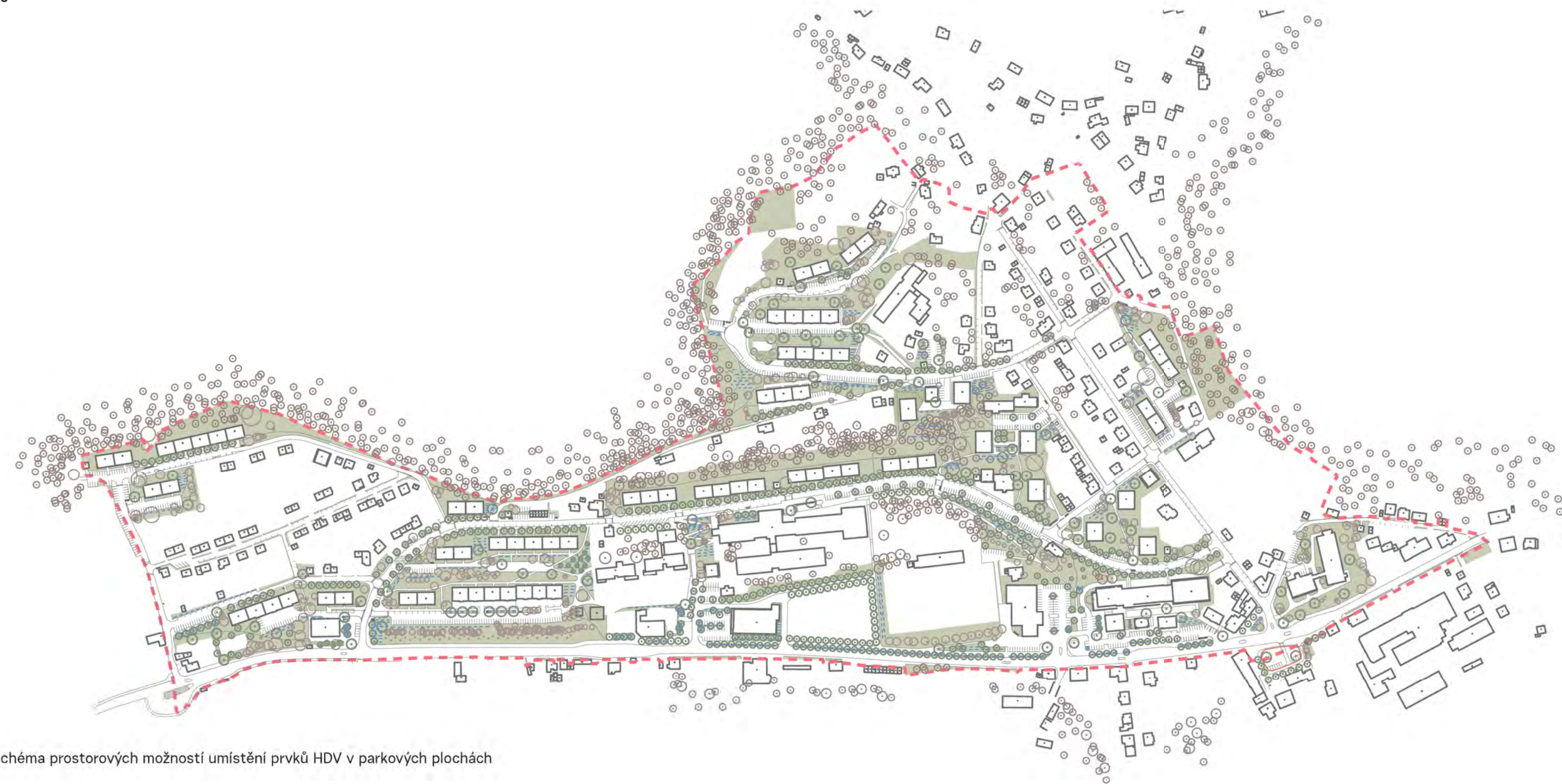


schéma prostorových možností umístění prvků HDV v parkových plochách

- Legenda
- ■ ■ hranice řešeného území
 - plochy vegetace
 - strom stávající ponechaný
 - strom navrhovaný
 - ▬ plochy možného řešení HDV

Hospodaření s dešťovou vodou

Na celém území je uplatňováno hospodárné nakládání s dešťovými vodami, přibližujeme tak hydrologický režim jeho přirozené podobě a přispíváme ke snadnějšímu přizpůsobení se změnám klimatu. Infiltrace, snížená rychlost povrchového odtoku vod a zvýšený podíl odpařování podporuje pobytovou kvalitu místa a brání lokálním povodním.

Cílem koncepce je alespoň částečně navrátit malý vodní cyklus do života města i jeho obyvatel a tak zvýšit pobytovost místa. Voda z veřejných ploch s nepropustnými povrchy je sváděna do vybraných veřejných prostranství s permeabilním povrchem.

Dešťová voda v lesních porostech na Bynovem

Soustředěný povrchový odtok vody z údolnic ústících na sídlišťem vnímáme jak důležitý problém. Údolnice svádí povrchovou vodu a vedou ji svahu k zástavbě. Tento problém je zcela nutné řešit na lesních pozemcích, například zpomalením soustředěného odtoku pomocí technických prvků či realizací záchytných příkopů.

Dešťová voda v zástavbě

V této studii jsou pouze nastíněny možné metody hospodaření s dešťovou vodou, je nutné zpracovat ucelenou studii možností hospodaření s dešťovou vodou v území na základě exaktních průzkumů.

Dešťová voda je v maximální míře využívána v území. Počítáme s využíváním dešťových vod na jednotlivých parcelách, v některých případech je přebytek odváděn do veřejných ploch parků a stromořadí k zásaku a výparu v rámci malého vodního cyklu. Jemné terénní modelace jsou schopny zadržet vodu v parkových plochách, případně ji svést do kapacitnějšího suchého poldru / louky, či rozvádět vodu do vysychavých míst a ke stromům.

Dešťovou vodu je možné pro edukační účely využívat také v rámci ploch dětských hřišť. Zpevněné plochy budou vodu spíše svádět pro její další využití.



1.3.3

Řešení dopravní infrastruktury

Z hlediska pěší dopravy dochází obecně k prověření prostupnosti územím, doplnění chybějících vazeb, zajištění vyššího komfortu a bezpečnosti v křižení s komunikacemi pro motorovou dopravu a k doplnění řešení pro zajištění bezbariérovosti.

Z hlediska cyklistické dopravy je řešen především hlavní koridor procházející územím podél ulice Teplická. Návrh také doplňuje možnost obousměrného průjezdu pro cyklisty ve významných dnes jednosměrných komunikacích.

Zajištění obsluhy autobusy veřejné dopravy také v severní části Bynova je naprosto základním prvkem návrhu. Studie se odchyluje od staršího uvažování o zavedení „velkého“ autobusu do odlehlejších, ale přesto hustě osídlených částí Bynova v komplikovaném terénu a uličních profílech. Místo toho je navrženo zavedení linky minibusu a možné podoby jejího vedení. Jsou vtipovány prostory pro zastávky autobusu s rezervami pro různé podoby nebo i postupné proměny vedení linek. Na severu Bynova je navržena prostorově úsporná a stavebně relativně nenáročná točna pro minibusy. Další druhy veřejné dopravy nejsou v území přítomné a ani nepřímo na něj nemají zásadní vliv.

Z hlediska automobilové dopravy studie především vytváří systém v dopravních režimech jednotlivých komunikací, který nahrazuje stávající chaotické řešení nerefluktující značně odlišný charakter, intenzity dopravy a význam jednotlivých úseků konkrétních ulic. Jsou navrženy také dílčí úpravy trasování koncových úseků ulic a směrůvosti.

Parkování automobilů na městských pozemcích v uličních profílech a na parkovištích je zásadně upravováno na základě zjištěného stavu využití. Je navrženo celkové zvýšení počtu stání – jak úpravami umožňujícími legalizaci částí stávajících reálně využívaných a tolerovaných stání, tak i úpravami umožňujícími vymezení stání nových.

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

994 míst v členění dle vedlejšího schématu tak, aby pokryly skutečné potřeby v území. Vedle poskytování dalších kapacit pro pokrytí v principu teoreticky neomezené poptávky po parkování je vhodné dále zvážit možnost dalších způsobů uvolnění parkovacích stání. Studie konkrétní podobu těchto administrativních opatření nenavrhuje, ale dává pouze doporučení k dalšímu prověření možných přístupů k tomuto problému. Může se jednat například o zpoplatnění parkování pro druhé auto registrované v domácnosti či o zavedení systému zpoplatněných zón (bezplatné parkování v lokalitách s přebytkem parkovacích stání, zpoplatnění v přetížených lokalitách), o vhodně rozmístěná stání typu časově omezeného zásobovacího stání, stání pro invalidy atp. nebo například o úpravy cenových tarifů v autobusech MHD motivujících k používání autobusů i skupiny obyvatel dnes preferující dojíždění automobilem. Jakékoli případně zaváděné opatření je nutné řešit v širších souvislostech s dalšími částmi Děčína.

Pěší infrastruktura

V rámci úprav uličních profilů je navrženo velké množství drobných dílčích úprav ke zlepšení pohodlí a bezpečnosti chodců v řešeném území. Základním podkladem pro vytvoření těchto propojení je schéma bariérových a bezbariérových tras pro pěší v území zahrnuté v rámci hlavní situace dopravních řešení. Základním principem je doplňování chybějících úseků chodníků, rozšiřování chodníků v kritických uzlech, zvyšování počtu přecházení s různým standardem přes komunikace s provozem automobilů a doplňování chybějících vazeb k plochám parkování, zastávkám MHD, klíčovým objektům, kontejnerům a dalším prvkům v uličním prostoru.

Studie nenavrhuje konkrétní lokality pro umístování mobiliáře sloužícího pěším. Nicméně především s ohledem na možnost odpočinku především seniorů, lidí s tělesným postižením či osob s těžkým zavazadlem, studie doporučuje v rámci dalších návrhových stupňů vždy prověřit potřebu umístě-

ní především laviček podél konkrétní komunikace. Podél nejvytíženějších pěších tras by se měly být rozmístěny lavičky v maximálních rozestupech 50m, u ostatních hlavních tras by měly být lavičky rozmístěny v maximálních rozestupech 100m. I u méně vytížených prostupů, které ale mají velký rekreační význam, je ale třeba zajistit dostatek laviček sloužících i pro delší pobyt.



kapacity parkování, legální kapacita (průzkum 12/2017) / maximální zaznamenaná kapacita (tamtéž) / navrhovaná kapacita + kapacita v okrajových částech území

Úprava dopravních režimů

V současné době je většina komunikací v území ve standardním režimu místní komunikace s rychlostí 50km/h. Mimo ulice Teplická však v navrženém území prakticky nikde neexistují úseky, v nichž by bylo možné se takto rychle pohybovat bez ohrožení dalších účastníků dopravy a v mnoha ulicích reálně takto rychlou jízdu ani parametry komunikací neumožňují. Ponechání rychlosti 50km/h je navrženo pouze na ul. Teplická a mimo území na ul. Bynovská, zatímco v zbytku území je navrženo převedení do režimu zóny 30. Tento režim kromě snížení rychlosti umožňuje uplatňovat pro návrh některých prvků profilů mírnější hodnoty normových parametrů, zajišťovat zklidňování komunikací prostřednictvím předností zprava a snižovat počet osazovaných dopravních značek v lokalitě. Pro menší vybrané celky se jeví jako vhodnější zřízení obytné či pěší zóny, které umožňují zpřehlednění provozu a současně řešení komunikací odpovídající nízkým frekvencím automobilové dopravy.

Legenda

- bez dalšího určení (50km/h)
- zákaz vjezdu motorových vozidel (mimo obsluhy)
- ▶ jednosměrný provoz



Dopravní režim - stav

Legenda

- bez dalšího určení (50km/h)
- zóna 30 (30km/h)
- obytná zóna (20km/h)
- pěší zóna (20km/h)
- zákaz vjezdu motorových vozidel (mimo obsluhy)






Dopravní režim - návrh

Zatřídění komunikací s provozem IAD

V současné době je většina komunikací v území ve standardním režimu místní komunikace s rychlostí 50 km/h. V souladu s úpravami dopravních režimů v dané lokalitě jsou navrženy také úpravy zatřídění komunikací do kategorií odpovídajících navrženému režimu. Obecně se jedná především o převádění místních komunikací ze III. do IV. třídy v obytných a pěších zónách.

Legenda

-  silnice I/13
-  místní komunikace III. třídy
-  jednosměrný provoz



zatřídění komunikací s provozem IAD - stav

Legenda

-  silnice I/13
-  místní komunikace III. třídy
-  místní komunikace IV. třídy
-  účelová komunikace
-  jednosměrný provoz





zatřídění komunikací s provozem IAD - návrh

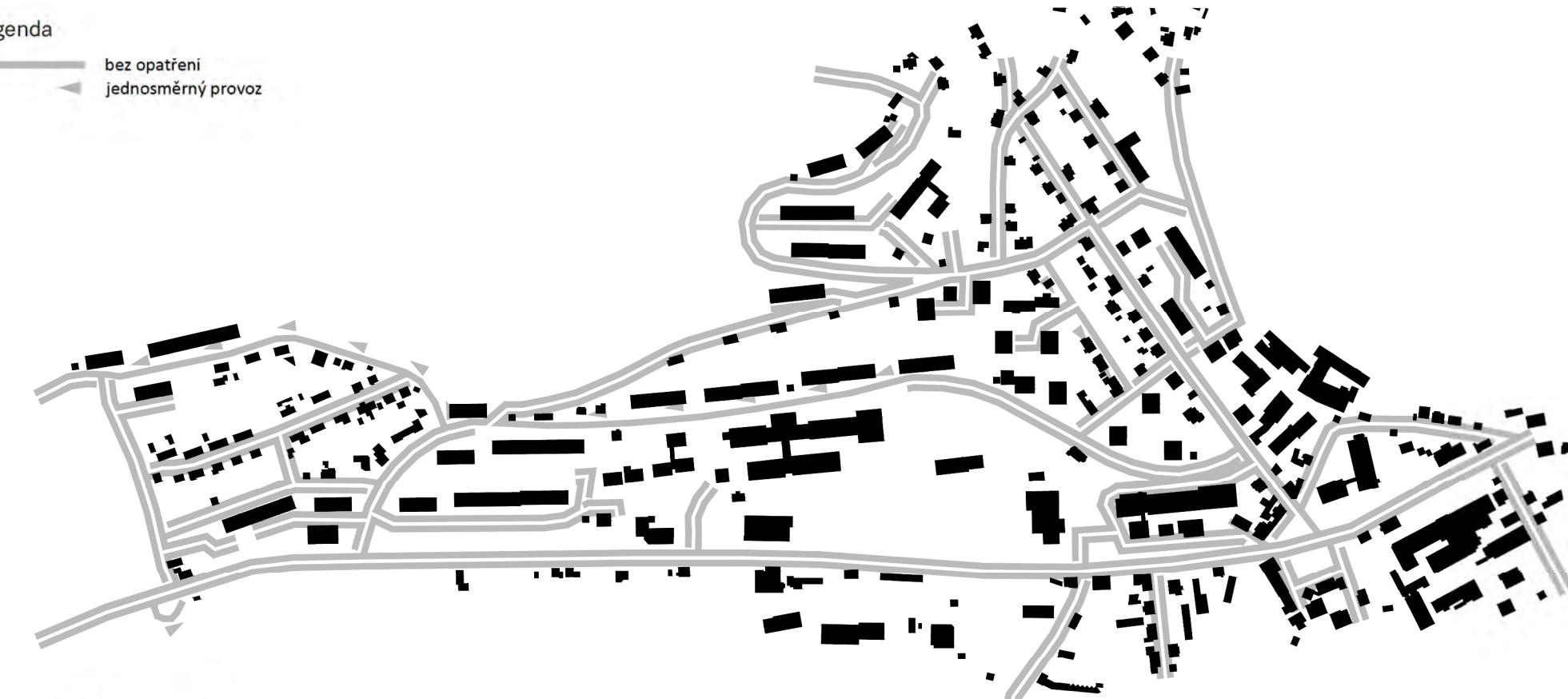
Cyklistická infrastruktura

Části Bynova dále od ul. Teplická nejsou z hlediska cyklistické dopravy příliš vhodné kvůli komplikovanému terénu. I přesto je však studie vychází z potřeby zajistit kvalitní prostupnost celého území pro cyklisty mj. v souvislosti s aktuálním rychlým nárůstem elektrokol a dalších malých jedno- i dvoustopých vozidel osazených elektromotorem. Nejvýznamnější osou pro pohyb na jízdním kole však nepochybně trvale zůstane ul. Teplická. V rámci celého jejího profilu je tedy v rámci řešeného území v celé její délce při severní straně navržen koridor pro cyklisty v přidruženém prostoru. Preferovanou variantou dopravního režimu zde je stezka pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol (značení C7+E13), která neomezuje cyklisty pouze na tento paralelní koridor, ale ponechává možnost rychlejší jízdy ve vozovce. Mimo komunikací Teplická a Bynovská je navrženo zklidnění zavedením různých typů zón, které samo o sobě zajišťuje vyšší bezpečnost cyklistické dopravy a současně je navrženo velké množství úprav profilů, v rámci nichž je zohledňován i vliv na přehlednost a bezpečnost cyklistů v daném profilu. Dále je navrženo doplnění obousměrného provozu cyklistů do ulic Na Pěšině, Nálepkovala a Sokolská.

Studie nenavrhuje konkrétní lokality pro umístění mobiliáře sloužícího cyklistům. Nicméně v dalších projektových stupních je třeba vždy zohlednit především také potřeby parkování jízdních kol. Příjemnějším u hlavních cílů dojížky a na významných veřejných prostranstvích je třeba vždy zajistit také dostatek stojanů pro jízdní kola v odpovídající kvalitě (tedy bezpečnost připevněných kol, stabilita kola a estetická kvalita). V některých případech může být vhodné sdružit funkci stojanu na kolo a funkci překážky v prostoru bránící např. vjezdu automobilů na chodník.





Legenda

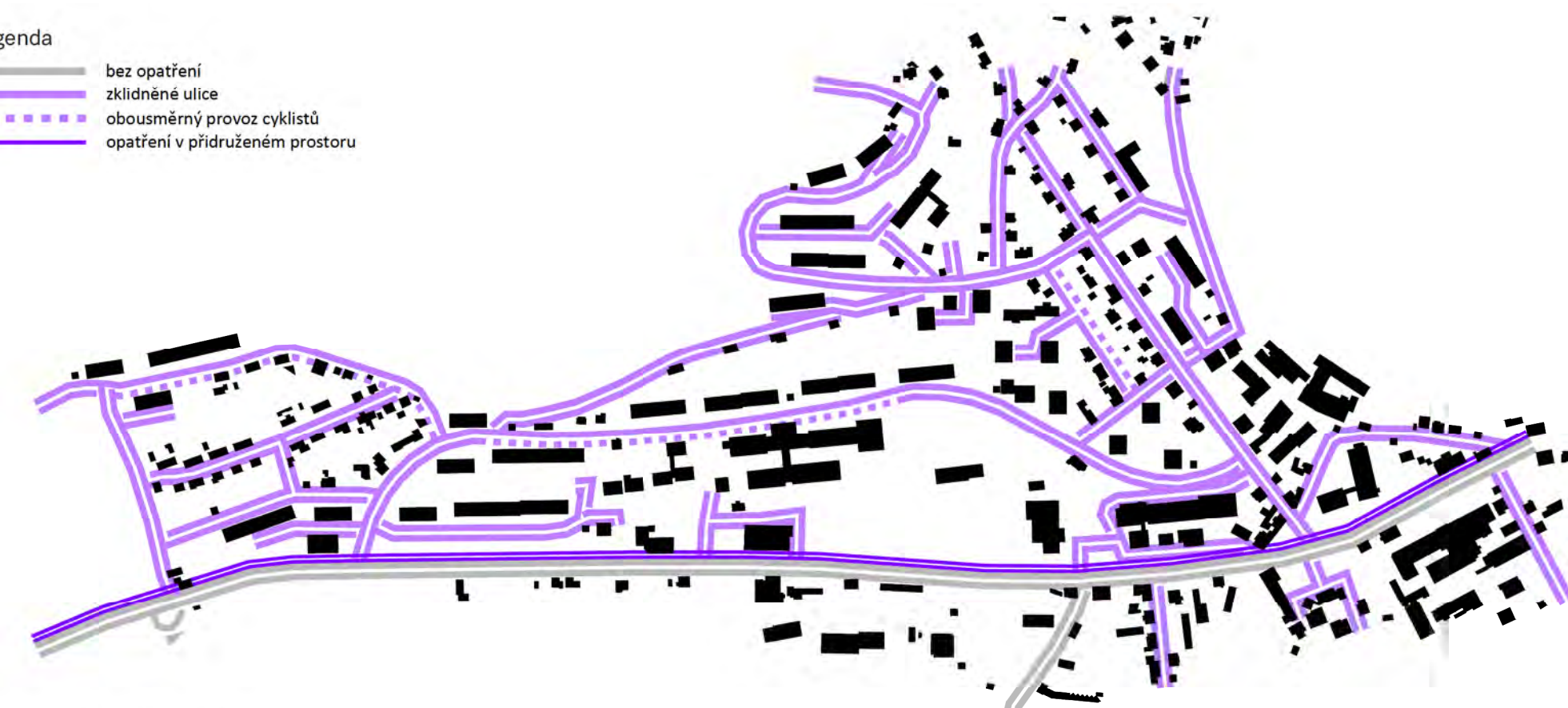
-  bez opatření
-  jednosměrný provoz



Infrastruktura pro cyklisty - stav

Legenda

-  bez opatření
-  zklidněné ulice
-  obousměrný provoz cyklistů
-  opatření v přidruženém prostoru



Infrastruktury pro cyklisty - návrh

Autobus (MHD)

Možné trasování nové linky: Studie nenavrhuje jedno jasně preferované řešení úprav autobusových linek v lokalitě. Prověřuje však základní možné způsoby trasování a v návrzích stavebních úprav profilů pak počítá s možností vzniku různého vedení linek. Nové uliční profily a v nich umístění polohy zastávek jsou tedy navrženy tak, aby vyhovovaly všem případným prověřovaným variantám vedení linek. Stavební řešení je navrženo jako dostatečně flexibilní na to, aby zajistilo kvalitní fungování vazeb také v případě, že bude docházet k proměně trasování linek v čase.

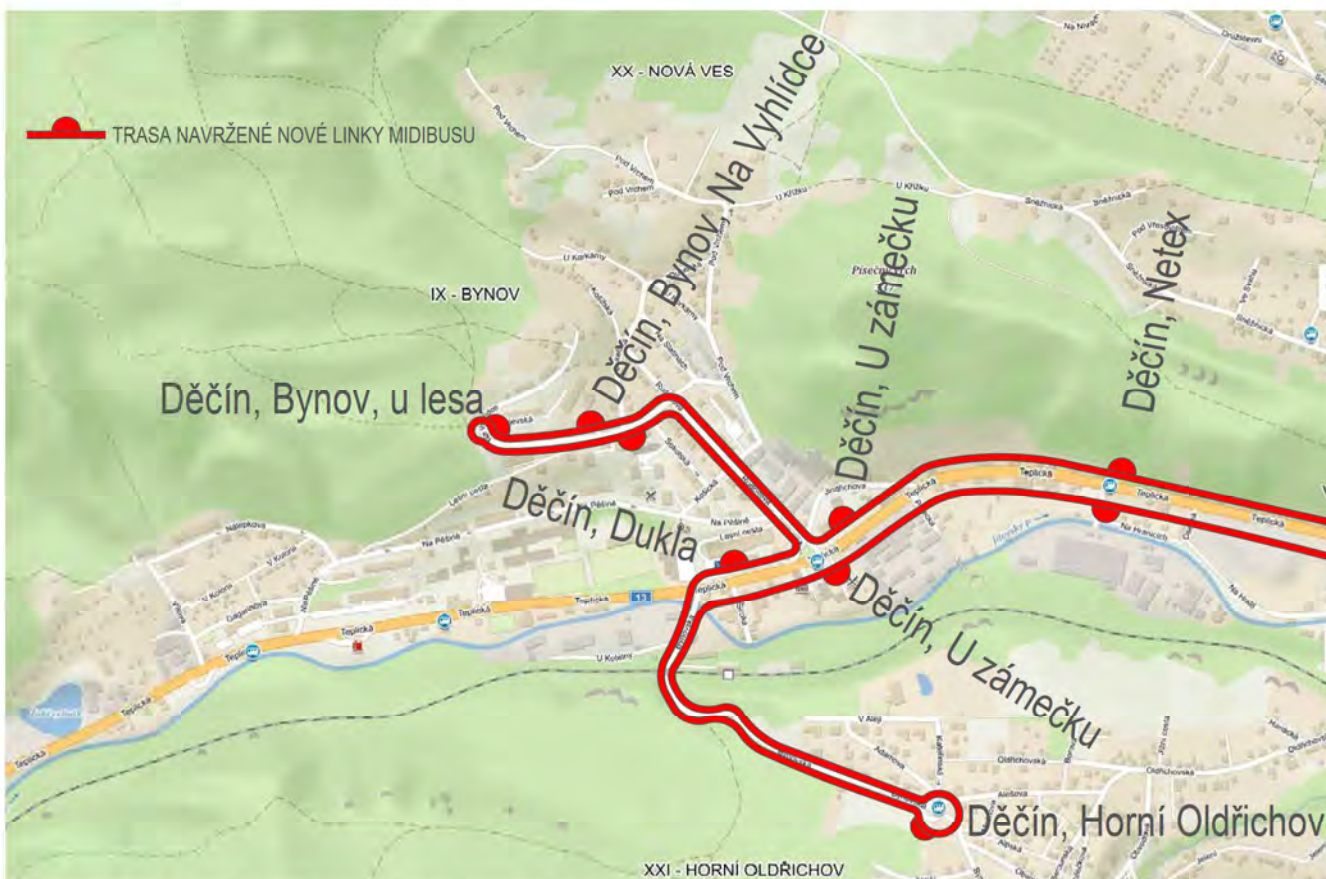
Nabízí se několik základních variant řešení trasy linky do severní části Bynova: Úprava stávající linky 202 nebo 229, která by zajížděla kromě Horního Oldřichova i do Bynova, případně ponechat jednu z linek jako zajíždějící do Horního Oldřichova a druhou do Bynova. V případě dimenzování parametrů pro 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.

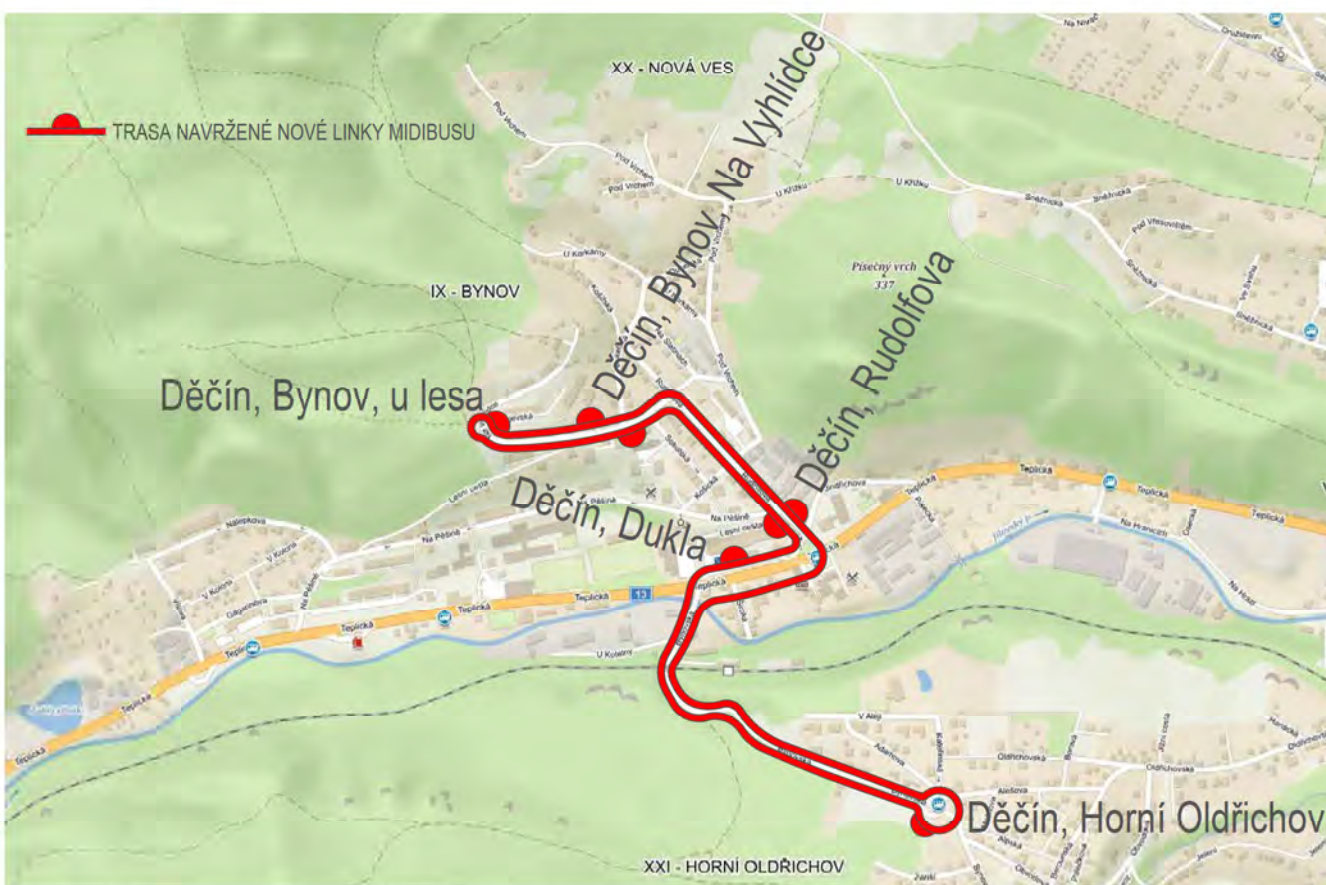
V případě, že by vznikla nová linka zajíždějící do severního Bynova a Horního Oldřichova, je třeba zajistit časovou návaznost na páteřní linky na ul. Teplická.

Řešení polohy zastávek: Dvě základní varianty řešení trasy nové linky vyžadují odlišný způsob umístění zastávek od stávajícího stavu ve spodní části Bynova.

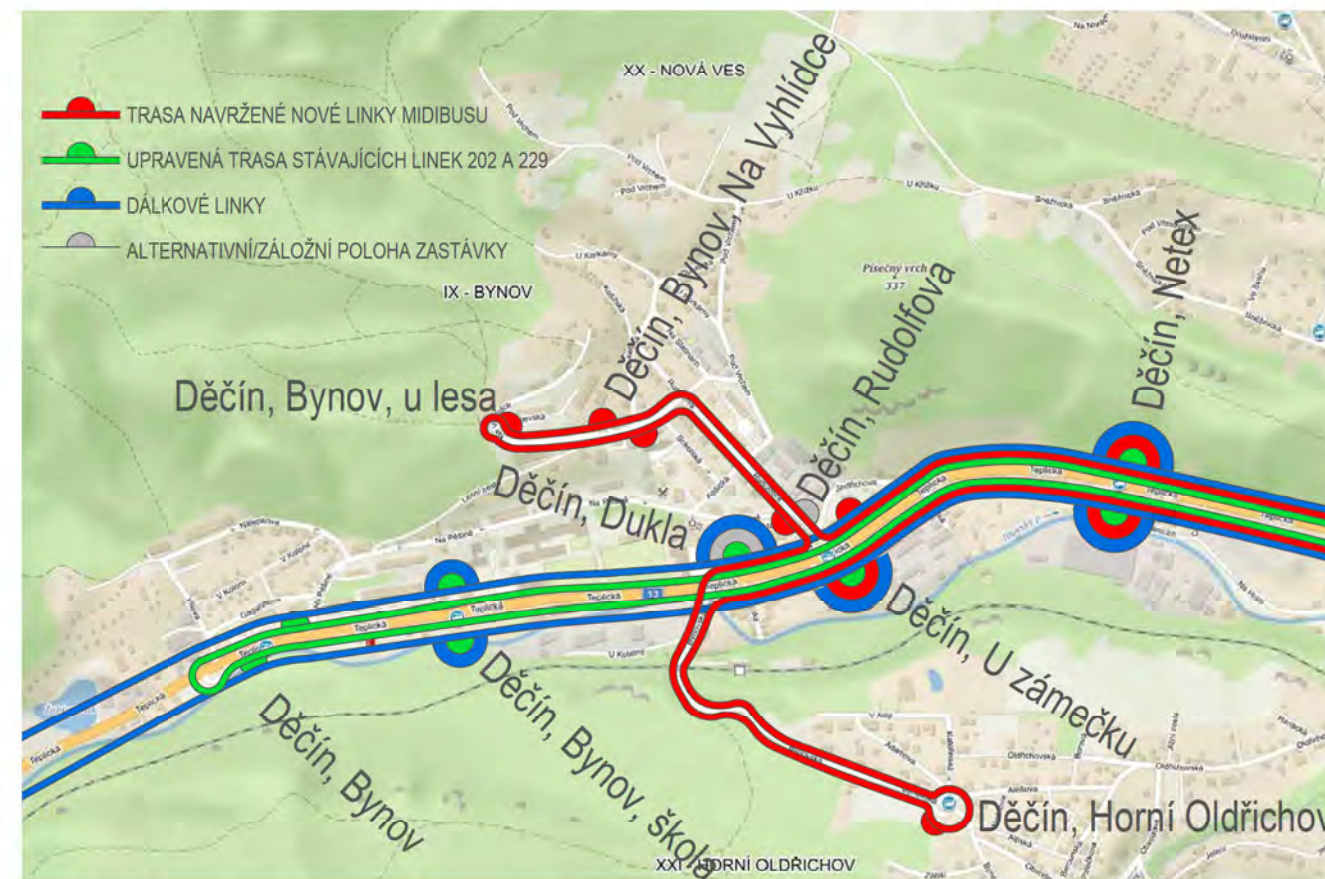
Univerzální řešení tohoto uzlu umožňující vytvoření obou variant nové linky je navrženo následně. V případě trasování, kdy bude linka zajíždět až do



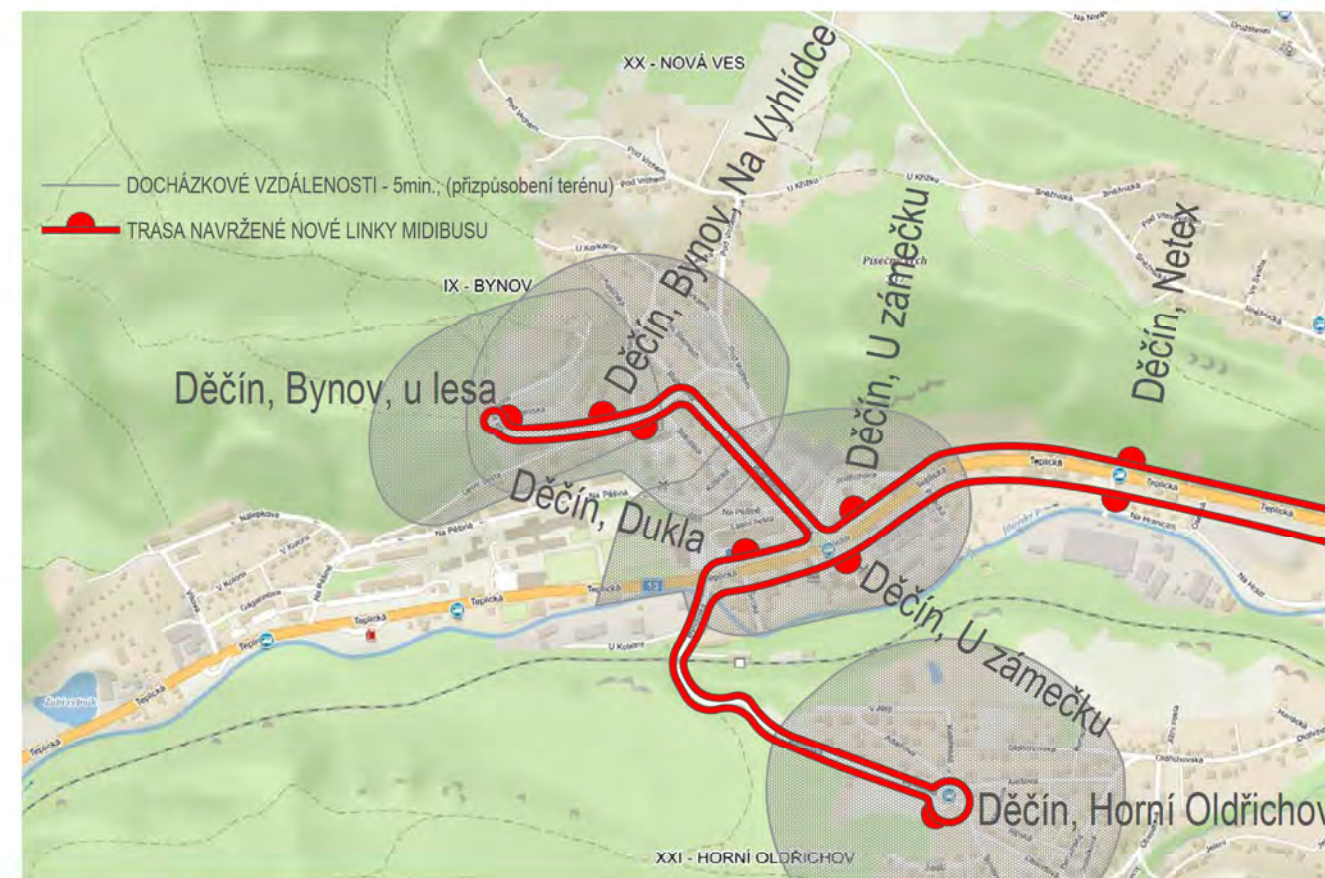
Návrh nové linky zajíždějící do centra Děčína. (zdroj podkladu: mapy.cz)



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



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)

centra Děčína, bude moci spolu s ostatními linkami využívat nově upravenou zastávku „Děčín, U záměčku“ ve směru do centra i z centra. Pro jízdu z Bynova do Oldřichova je navržena též zastávka v Rudolfově, která je navržena pro zajištění optimální přestupní vazby. Lepší než ze zastávky u Dukly pro meziměstské linky, kterou je též možno alternativně využít a která bude díky úpravám v prostoru náměstíčka mnohem lépe dostupná pro pěší a tím pádem lépe využitelná i ostatními linkami.

Pro případ, že dojde k vytvoření kyvadlové linky spojující horní část Bynova a Horní Oldřichov, nebude tato linka moci využívat zastávku „Děčín, U záměčku“ v nové přesunutě poloze s ostatními linkami. Pro výstup a nástup v údolí při jízdě autobusu z Oldřichova do Bynova musí vzniknout oddělená zastávka, která je navržena v ul. Rudolfova. V opačném směru funguje trasování jako v případě, že bus zajíždí do centra.

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.

1.3.4

Řešení technické infrastruktury

Sítě TI v území

PLÁNOVANÉ ÚPRAVY

V řešeném území společnost ČEZ Distribuce, a.s. chystá v horizontu sedmi až osmi let unifikaci napětí na 22 kV. Ta spočívá v rekonstrukci kabelů mezi jednotlivými trafostanicemi. Z toho plyne, že je vhodné časově koordinovat záměr rekonstrukce Bynova se záměrem unifikace a zároveň, že pokud je to možné, provést takovou etapizaci, která zahrnuje ucelené úseky unifikace mezi jednotlivými trafostanicemi.

Severočeské vodovody a kanalizace, a.s. v řešeném území vytipovaly vodovodní řady a vytipovávají kanalizační řady, které vyžadují rekonstrukci. Jedná se především o vodovod v ulicích Na Pěšině, Košická a Dukelská. Z toho důvodu je jak při rozhodování o jednotlivých etapách, tak při dalších projekčních stupních nutná koordinace s SČVK za účelem optimálního souběhu těchto akcí a případná optimalizace tras - viz níže.

VÝSADBA STROMŮ

Pozice pro výsadbu nových stromů a stromořadí byla optimalizována dle průběhu podzemních sítí. Ve většině území by výsadba měla být možná i bez přeložek TI. Nicméně pokud bude docházet v území k rekonstrukcím sítí, měla by být zohledněna plánovaná výsadba v blízkosti. Ideálně by sítě TI měly být soustředěny do zpevněných ploch. Pro realizaci stromořadí v ulici Teplické je nutná přeložka dvou slaboproudých kabelů v délce cca 330 m a 60 m.

ÚPRAVY ZPEVNĚNÝCH PLOCH

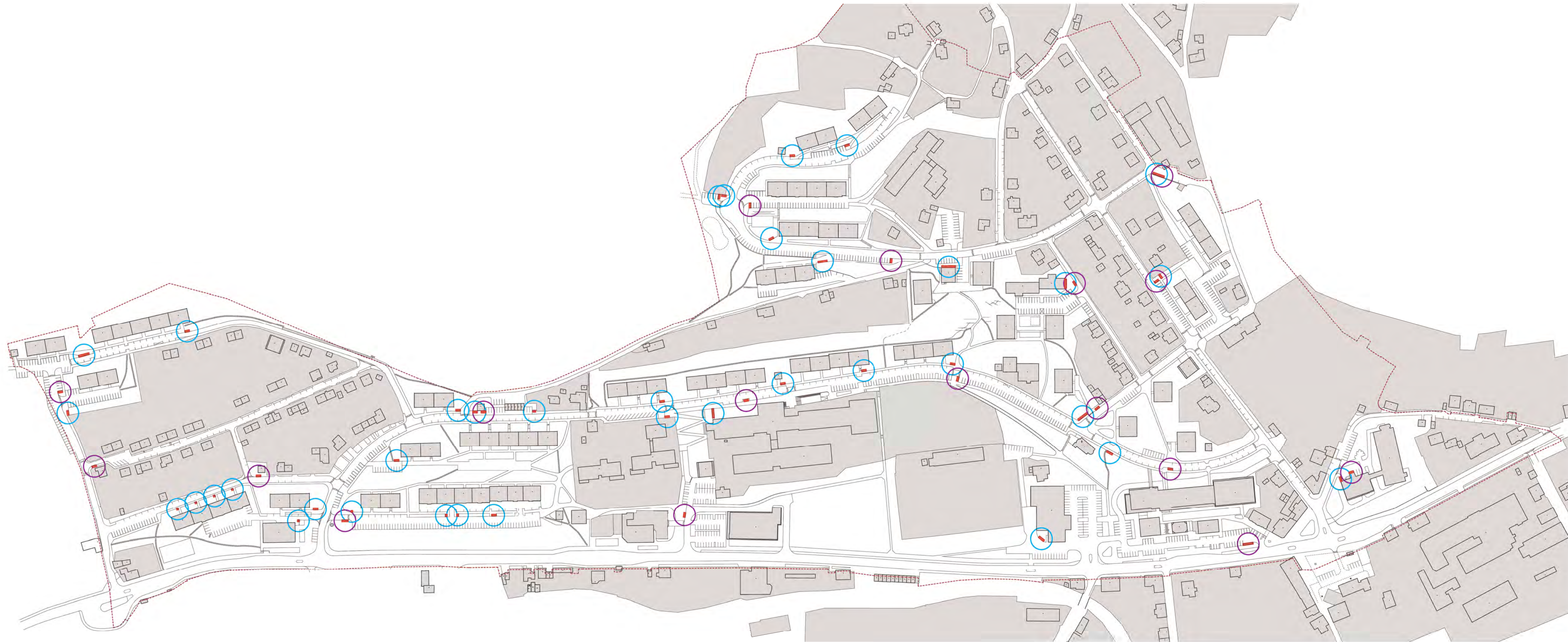
Pokud úpravy rozsahu zpevněných ploch vyvolají nutnost řešení přeložek bude toto v nezbytně nutném rozsahu řešeno v dalších projekčních fázích.

Výše zmíněné úpravy, opravy a optimalizace mají charakter pod rozlišovací schopnost podrobnosti územního plánu.

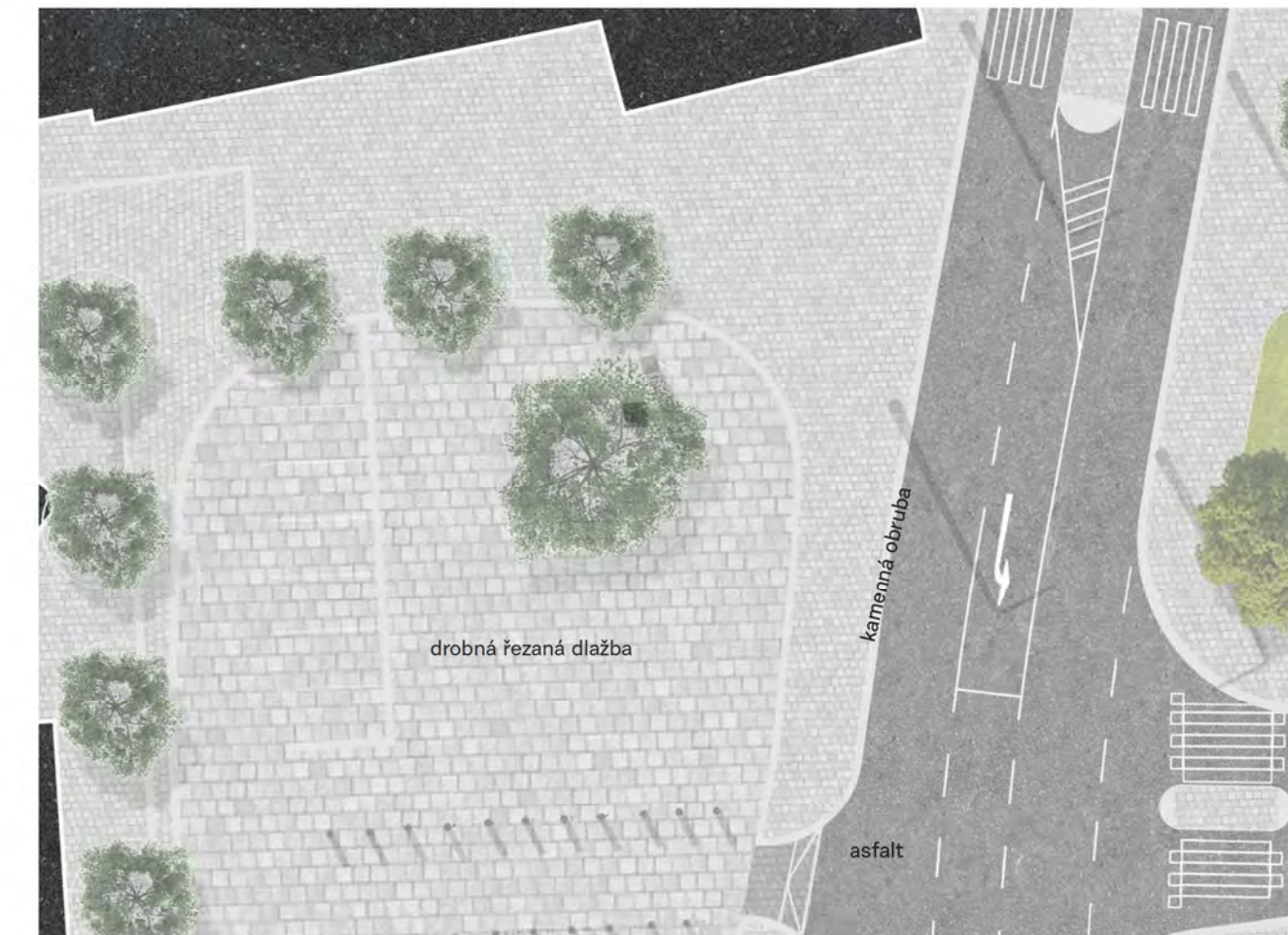


Odpadové hospodářství - stanoviště odpadu

V řešeném území byla rozmístěna stanoviště separovaného i smíšeného komunálního odpadu dle stávajících kapacit. Při řešení umístění jednotlivých stanovišť bylo dbáno na řešení organizace svozu v území. Stanoviště jsou vyznačena v situaci (fialové - separované, bleděmodré - smíšené). Navrhujeme řešení s nadzemními kontejnery umístěnými v kultivovaných stanovištích (viz ilustrační foto). Toto řešení je investičně i organizačně vhodnější a flexibilnější než podzemní řešení.



**Architektonicko-
stavební řešení
veřejného
prostranství**



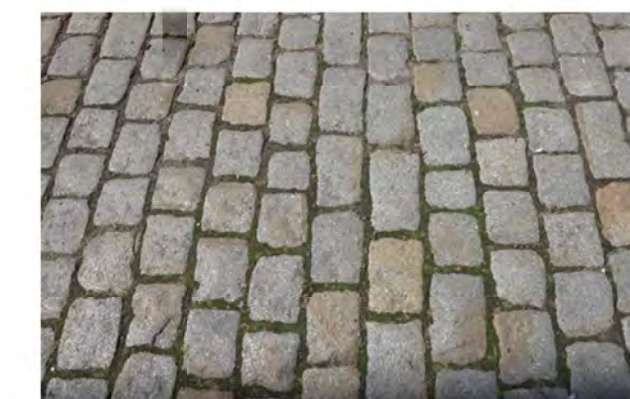
materiálové řešení náměstí



kamenná dlažba na náměstí, drobná, řezaná



kamenná dlažba na náměstí, drobná, řezaná



recyklovaná dlažba na náměst



kamenné obruby

2.1

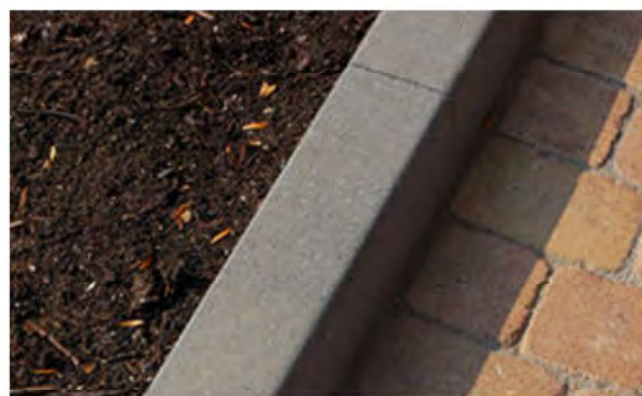
Materiálové řešení parteru

Materiálové řešení pochozích zpevněných ploch je řešeno odlišně (a) v prostoru náměstí, kde je navrženo využití drobné kamenné dlažby v rámci pochozích ploch, (b) podél komunikací z drobné betonové dlažby s reliéfním povrchem a následným ostařením, (c) nejdůležitější pěší spojnice zelení jako chodníčků z monolitických betonových desek nepravidelných tvarů o maximálním sklonu 1:12, (d) vedlejší průchody zelení navrhujeme z betonových šlapáků.

Obdobně jsou v ploše náměstí navrženy odlišně kamenné obruby a bus zálivy z recyklované dlažby. V ostatních částech Bynova jsou odstavné plochy stejně jako sdílené plochy obytných ulic navrženy z reliéfní ostařené betonové dlažby většího formátu a obruby prefabrikované betonové. Ostatní pojízdné plochy jsou navrženy s asfaltovým povrchem.

Mimoto z důvodu velkých terénních rozdílů jsou v území řešeny opěrné zdi a venkovní schodiště ze skládaných prefabrikovaných stupňů s jednostranným pozinkovaným zábradlím.

Opěrné zdi a zídky navrhujeme z hladkých betonových bloků s drobnými fazetami s vzhledem klasické zídky se spárováním zakončený rovnou stříškou. Nižší zídky z jednoduchých betonových prefabrikovaných bloků.



betonový obruník



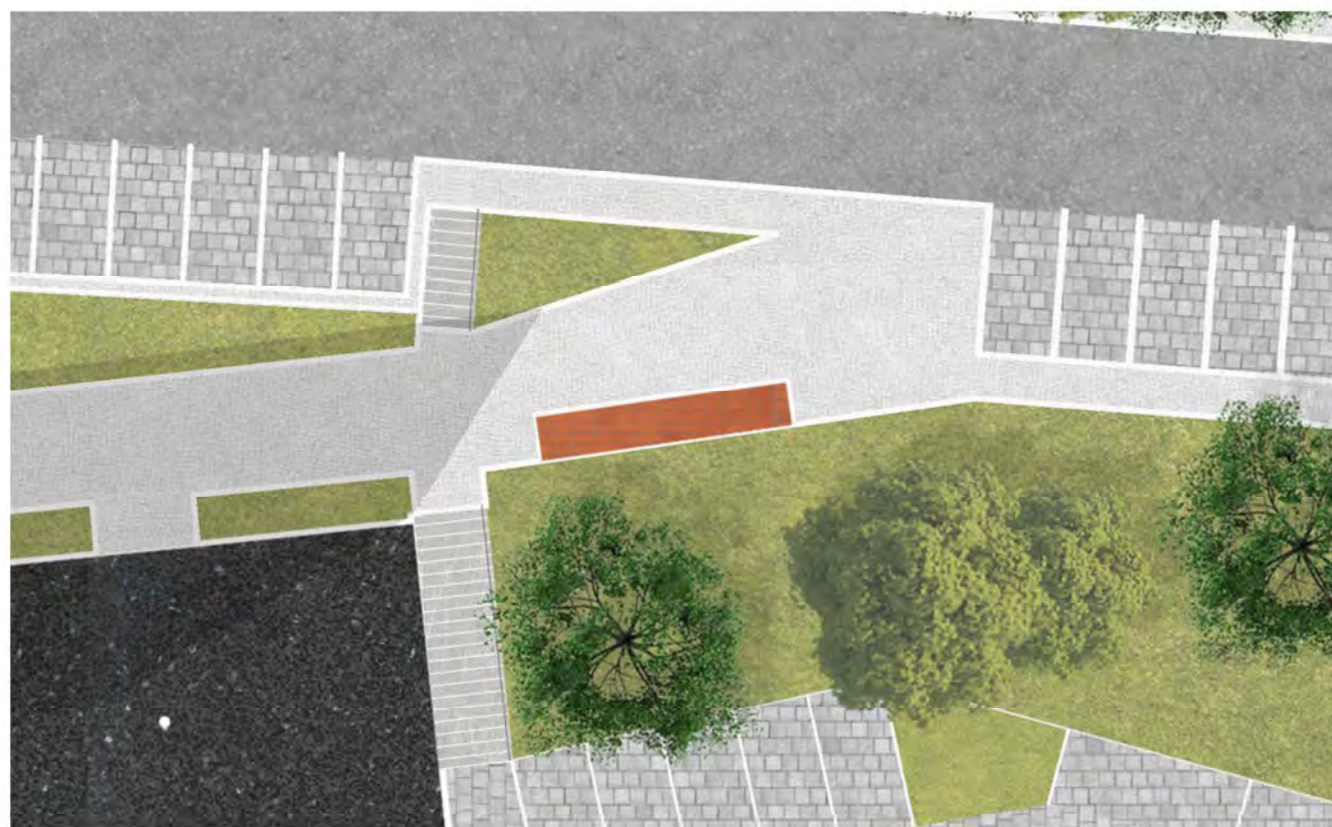
betonová dlažba s reliéfním povrchem, ostařená, položená ve dvou směrech



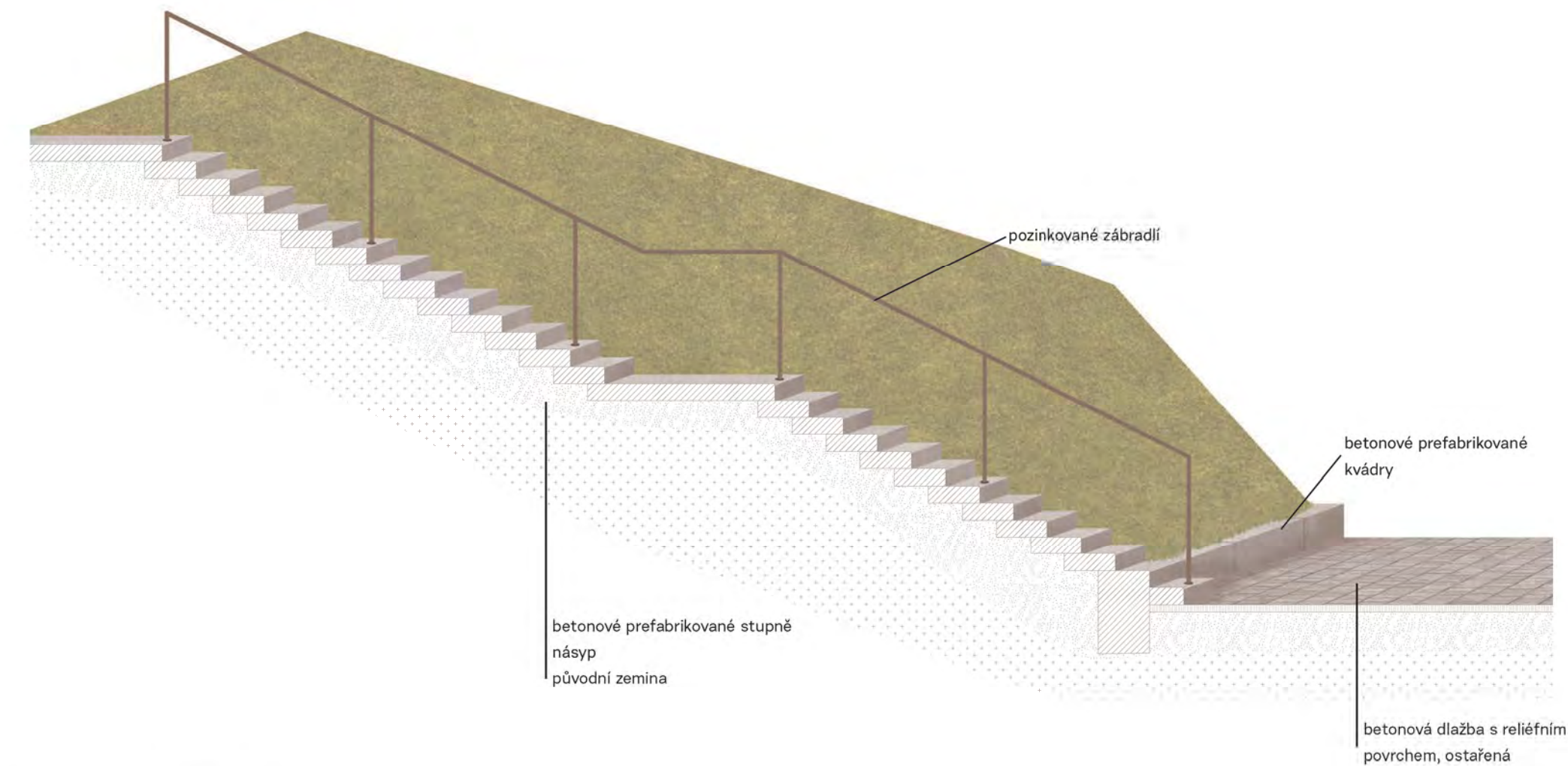
betonová skladebná dlažba drobná



překonání terénního rozdílu - schodiště v trávě



detail pěšího propojení skrze serpentinu

betonové prefabrikované stupně
násyp
původní zeminabetonové prefabrikované
kvádrybetonová dlažba s reliéfním
povrchem, ostařená

detail schodiště v nepevněné ploše



šlapákové cesty v zeleni



opěrné zidky



monolitické cesty v zeleni

2.2

Mobiliář

Kontext mobiliáře v Bynově bude ve většině případů zeleň parkového charakteru. Z toho důvodu jsou voleny typy, které na sebe naupoutávají pozornost. Jednoduché (archetypální) kovové výrobky sjednocené odstínem povrchové úpravy (např. DB 703).

Zvolené typy jsou dostatečně univerzální, aby obstály jak v prostorech sídlištního charakteru, tak historické zástavby v Bynově.



odpadkový koš MAG streetpark



odpadkový koš Streetpark BAS M



Stojan na kola Bicycle rider CUBO, Thieme



parková lavička INOA LIN4 vhodná pro parkové a sídlištní prostory



parková lavička INOA LIN1 vhodná pro Bynovské náměstí



zahrazovací sloupek BECKstar Serie G2



držák na pytlíky BECKlimpero Serie H110

2.3

Veřejné osvětlení

Dostatečné osvětlení veřejných prostranství je podmínkou pro pocit bezpečí při pobytu na sídlišti. Právě pocit nebezpečí na nedostatečně osvětlených místech byl reflektován veřejností v rámci dotazníkového šetření.

Z hlediska osvětlení navrhujeme čtyři základní charaktery lokalit.

A) Uliční prostor - Teplická (osvětlení sběrné komunikace), kde je intenzita osvětlení definována požadavky vyplývajícími především z požadavku bezpečnosti silničního provozu.

B) Ostatní uliční prostory (ulice v rámci zóny 30 a obytné ulice v rámci historické zástavby).

C) Osvětlené parkové prostory, do kterých patří i některé obytné ulice před panelovými domy. Součástí těchto prostor jsou hlavní pěší trasy územím.

D) Neosvětlené parkové prostory - některé vedlejší cesty v zeleni jsou navrženy neosvětlené, aby zůstal zachován noční klid této zeleně.

Legenda

- osvětlení hlavních ulic (A)
- osvětlení vedlejších ulic (B)
- parkové osvětlení (C)
- přisvětlení přechodů přes Teplickou



Osvětlení ulic

Pro osvětlení kategorií A a B navrhujeme jednoduchá svítidla elegantního tvaru, která na sebe na první pohled nestrhávají pozornost. Možné příklady: Urba Thorn, Hess Dalvik.



lampa URBA Thorn Lightning



lampa HESS Dalvik

Osvětlení „parkových“ prostor

Pro osvětlení kategorie C navrhujeme jednoduchá vertikální svítidla na nižších sloupech - viz možné příklady.



vertikální osvětlení - HESS Residenza LED Levo



vertikální osvětlení - Světlo Philips Metronomis LED Torch



vertikální osvětlení - Světlo CitySpirit LED Torch



vertikální osvětlení - Philips Metronomis Torino

2.4

Etapizace

- Etapizace území je navržena na základě prioritnosti řešení jednotlivých prostranství
- Etapa I obsahuje základní komunikační skelet, to znamená, že umožňuje zavedení autobusové dopravy do horní části sídliště, odstraňuje riziková místa na Teplické a také doplňuje parkovací plochy v ul. Na Vyhliďce.
- Etapa II představuje sdružuje nejpotřebnější prostranství okolo panelových domů, jsou to místa, která využívá velké množství obyvatel, jsou zde velké problémy s parkováním, případně se jedná o důležitá a které prioritně potřebují revitalizaci, neboť jsou klíčové pro celý Bynov.
- Etapa III představuje dokončení komunikačního skeletu a řešení míst s nepatrně nižší urgencí než v etapě II.
- Etapa IV obsahuje veřejná prostranství, která v tuto chvíli více méně fungují a nemají zásadní vliv na svoje okolí.
- Mimo tyto čtyři etapy jsou zařazeny prostory jejichž revitalizace by měla probíhat v souběhu s jinými stavebními záměry (sportovní hala, areál Dukly), nedávno rekonstruovaná ulice V Kolonii a území mimo zastavěné území, kde se nepředpokládají žádné stavební zásahy - pouze péstební zásahy jako dosadby solitérních stromů a podpora společenstev okraje lesů.



Odhad nákladů

- Pro jednotlivé etapy etapy je provedeno hrubé nacenění, které přináší informaci o finanční náročnosti jednotlivých etap za předpokladu, že v rámci etapy je revitalizováno kompletní dotčené území. V podrobnosti územní studie je pro definování finanční náročnosti klíčový ukazatel množství zpevněných ploch a doplňkový nároky na mobiliář v území a sadové úpravy. Plochy HDV nejsou pro odhad uvažovány.

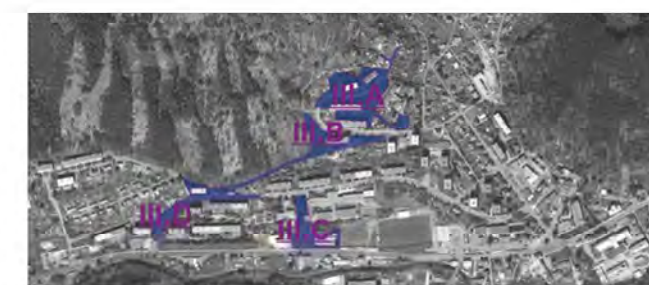
ETAPA I.	m.j.	tis. Kč/mj.	I.A		I.B		I.C		I.D	
			U Zámečku m.j.	tis. Kč	Teplická - západ m.j.	tis. Kč	Teplická - východ m.j.	tis. Kč	Rudolfova - Na Vyhlídce m.j.	tis. Kč
parkovací a odstavné plochy	m2	1,2	1 330	1 595	1 946	2 335	26	32	1 867	2 241
sdílené plochy	m2	2,4	209	502	-	-	108	259	1 956	4 695
pojízdné plochy	m2	1,3	2 037	2 649	11 178	14 532	1 164	1 513	3 640	4 733
chodníkové plochy	m2	1,6	2 665	4 264	9 106	14 570	988	1 581	4 119	6 590
nezpevněné plochy	m2	0,3	299	90	2 382	715	504	151	2 851	855
štěrkotrávníkové plochy	m2	0,8	-	-	32	26	-	-	-	-
plochy sportovišť	m2	1,6	-	-	-	-	-	-	215	344
celkem plochy	m2	-	6 539	9 099	24 645	32 177	2 790	3 535	14 648	19 458
mobiliář a veřejné osvětlení	kpl	-	kpl	4 000	kpl	5 000	kpl	500	kpl	1 800
výsadba stromů	ks	8	17	136	71	568	-	-	-	-
parkové cesty	m	1,2	-	-	-	-	-	-	43	52
opěrné zdi	m	1,5	94	141	24	36	-	-	172	258
přeložky slaboproudu	m	1,6	-	-	392	627	-	-	-	-
celkem část etapy			13 376		38 408		4 035		21 567	
rezerva 15%			2 006		5 761		605		3 235	
CELKEM ETAPA					88 995				tis. Kč	



ETAPA II.	m.j.	tis. Kč/mj.	II.A		II.B		II.C	
			Na Pěšině - východ m.j.	tis. Kč	U BD Rudolfova m.j.	tis. Kč	U BD Nálepkova m.j.	tis. Kč
parkovací a odstavné plochy	m2	1,2	3 335	4 002	477	573	1 411	1 693
sdílené plochy	m2	2,4	835	2 003	451	1 083	839	2 014
pojízdné plochy	m2	1,3	2 987	3 883	611	795	942	1 225
chodníkové plochy	m2	1,6	5 751	9 202	803	1 285	1 123	1 797
nezpevněné plochy	m2	0,3	20 753	6 226	3 704	1 111	2 808	842
celkem plochy	m2	-	33 661	25 316	6 046	4 846	7 123	7 572
mobiliář a veřejné osvětlení	kpl	-	kpl	5 000	kpl	1 200	kpl	1 200
výsadba stromů	ks	8	7	56	1	8	-	-
parkové cesty	m	1,2	647	776	-	-	79	95
opěrné zdi	m	1,5	254	381	-	-	83	125
celkem část etapy			31 530		6 054		8 991	
rezerva 15%			4 729		908		1 349	
CELKEM ETAPA					53 561		tis. Kč	



ETAPA III.	m.j.	tis. Kč/mj.	III.A		III.B		III.C		III.D	
			Kyjevská - Na Vyhlídce m.j.	tis. Kč	Lesní cesta m.j.	tis. Kč	Mezi školami a u Tesca m.j.	tis. Kč	Na Pěšině - západ m.j.	tis. Kč
parkovací a odstavné plochy	m2	1,2	1 252	1 503	262	315	759	911	776	931
sdílené plochy	m2	2,4	1 446	3 470	2 183	5 239	231	554	460	1 105
pojízdné plochy	m2	1,3	969	1 259	-	-	1 862	2 421	1 370	1 782
chodníkové plochy	m2	1,6	1 364	2 183	36	57	994	1 590	1 666	2 665
nezpevněné plochy	m2	0,3	9 490	2 847	6 814	2 044	1 796	539	690	207
štěrkotrávníkové plochy	m2	0,8	45	36	-	-	-	-	-	-
celkem plochy	m2	-	14 566	11 298	9 295	7 655	5 642	6 014	4 962	6 689
mobiliář a veřejné osvětlení	kpl	-	kpl	2 000	kpl	1 500	kpl	1 000	kpl	1 500
výsadba stromů	ks	8	-	-	-	-	21	168	-	-
parkové cesty	m	1,2	-	-	230	276	-	-	-	-
opěrné zdi	m	1,5	-	-	65	98	-	-	-	-
celkem část etapy			13 298		9 529		7 182		8 189	
rezerva 15%			1 995		1 429		1 077		1 228	
CELKEM ETAPA							43 928		tis. Kč	



ETAPA 0.	m.j.	tis. Kč/mj.	0.A		0.B		0.C		0.D	
			Dukla m.j.	tis. Kč	U sportovní haly m.j.	tis. Kč	V Kolonii m.j.	tis. Kč	Mimo zastavěné území m.j.	tis. Kč
parkovací a odstavné plochy	m2	1,2	1 500	1 800	-	-	293	352	-	-
sdílené plochy	m2	2,4	390	935	-	-	1 694	4 066	-	-
pojízdné plochy	m2	1,3	4 135	5 376	-	-	1 041	1 353	-	-
chodníkové plochy	m2	1,6	2 534	4 055	711	1 138	485	776	-	-
nezpevněné plochy	m2	0,3	3 664	1 099	4 277	1 283	1 701	510	-	-
štěrkotrávníkové plochy	m2	0,8	-	-	-	-	-	-	-	-
stavební blok	m2	-	-	-	5 461	-	-	-	-	-
celkem plochy	m2	-	12 224	13 266	10 449	2 421	5 215	7 058		
mobiliář a veřejné osvětlení	kpl	-	kpl	2 000	kpl	500	kpl	1 000	-	-
výsadba stromů	ks	8	-	-	55	440	-	-	-	-
parkové cesty	m	1,2	-	-	-	-	100	120	-	-
opěrné zdi	m	1,5	-	-	45	68	-	-	-	-
celkem část etapy			15 266		3 429		8 178			
rezerva 15%			2 290		514		1 227			
CELKEM ETAPA					30 904		tis. Kč			



ETAPA IV.	m.j.	tis. Kč/mj.	IV.A		IV.B		IV.C		IV.D		IV.E	
			Jindřichova m.j.	tis. Kč	Sokolska - Košícká m.j.	tis. Kč	Na Slatinách ... m.j.	tis. Kč	U BD Teplická m.j.	tis. Kč	U BD Gagarinova m.j.	tis. Kč
parkovací a odstavné plochy	m2	1,2	263	316	89	107	482	579	1 204	1 445	786	944
sdílené plochy	m2	2,4	969	2 326	426	1 023	3 012	7 230	275	660	756	1 815
pojízdné plochy	m2	1,3	132	172	573	745	541	704	1 865	2 425	1 475	1 918
chodníkové plochy	m2	1,6	996	1 593	1 111	1 778	350	560	3 078	4 925	856	1 370
nezpevněné plochy	m2	0,3	4 327	1 298	5 821	1 746	645	193	14 066	4 220	5 165	1 550
štěrkotrávníkové plochy	m2	0,8	57	45	-	-	-	-	-	-	-	-
plochy sportovišť	m2	1,6	-	-	-	-	-	-	-	-	450	720
celkem plochy	m2	-	6 745	5 751	8 020	5 398	5 030	9 265	20 488	13 674	9 489	8 316
mobiliář a veřejné osvětlení	kpl	-	kpl	1 000	kpl	1 000	kpl	700	kpl	1 800	kpl	1 000
výsadba stromů	ks	8	15	120	-	-	-	-	-	-	-	-
parkové cesty	m	1,2	-	-	69	83	-	-	177	212	200	240
opěrné zdi	m	1,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
celkem část etapy			6 871		6 481		9 965		15 687		9 556	
rezerva 15%			1 031		972		1 495		2 353		1 433	
CELKEM ETAPA							55 844		tis. Kč			



**Koncepce řešení
jednotlivých míst
(koncepce objektů)**

Místa k řešení

3.1 centrum Bynova - hledání významu náměstí na silnici I. třídy; dopravní řešení; jasná definice prostoru; kultivace zanedbaných prostranství

3.2 budoucnost OC Dukla

3.3 ulice Na Pěšině - prostor mezi ZŠ a kostelem; reorganizace parkovacích stání ve prospěch nového chodníku - vyhlídkového, vedoucího na kraj školního parku

3.4 kultivace pěších tras ve svahu vedoucích v přirozené stopě historické cesty

3.5 řešení MHD v ulici Na Vyhliďce

3.6 cesta od autobusu do školy, cesta z Tesca domů; pěšina; rampa; sklon; vstup do školky

3.7 Teplická ulice - změna charakteru prostor z periferního na městější; jak navrhnout fungující práh frekventované trasy; otázka řešení parkování u nákupních center; umístění sportovní haly; stromořadí; osvětlení; přechodů; chodníků

3.8 řešení prostranství mezi panelovými domy



3.1 Náměstíčko u záměcku

3.1.1 Analýza

Místo je historickým jádrem Bynova. Osa ulice Teplické z Podmokel míří na budovu záměcku, ale dnešní komplikovaná dopravní situace místo znepřehledňuje. Průjezdni komunikace I/13 je hlavní spojnicí, 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 občasně 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 neregenerují 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.

- 1 - Komunikace, silnice
- 3 - parkovací plocha
- 4 - travní ostrůvky, zelená plocha
- 5 - autobusová zastávka



3.1.3 Návrh

Na rozlehlých plochách vozovky probíhá prakticky všude v lokalitě občasně, převážně krátkodobě, 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 nájezdu 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.

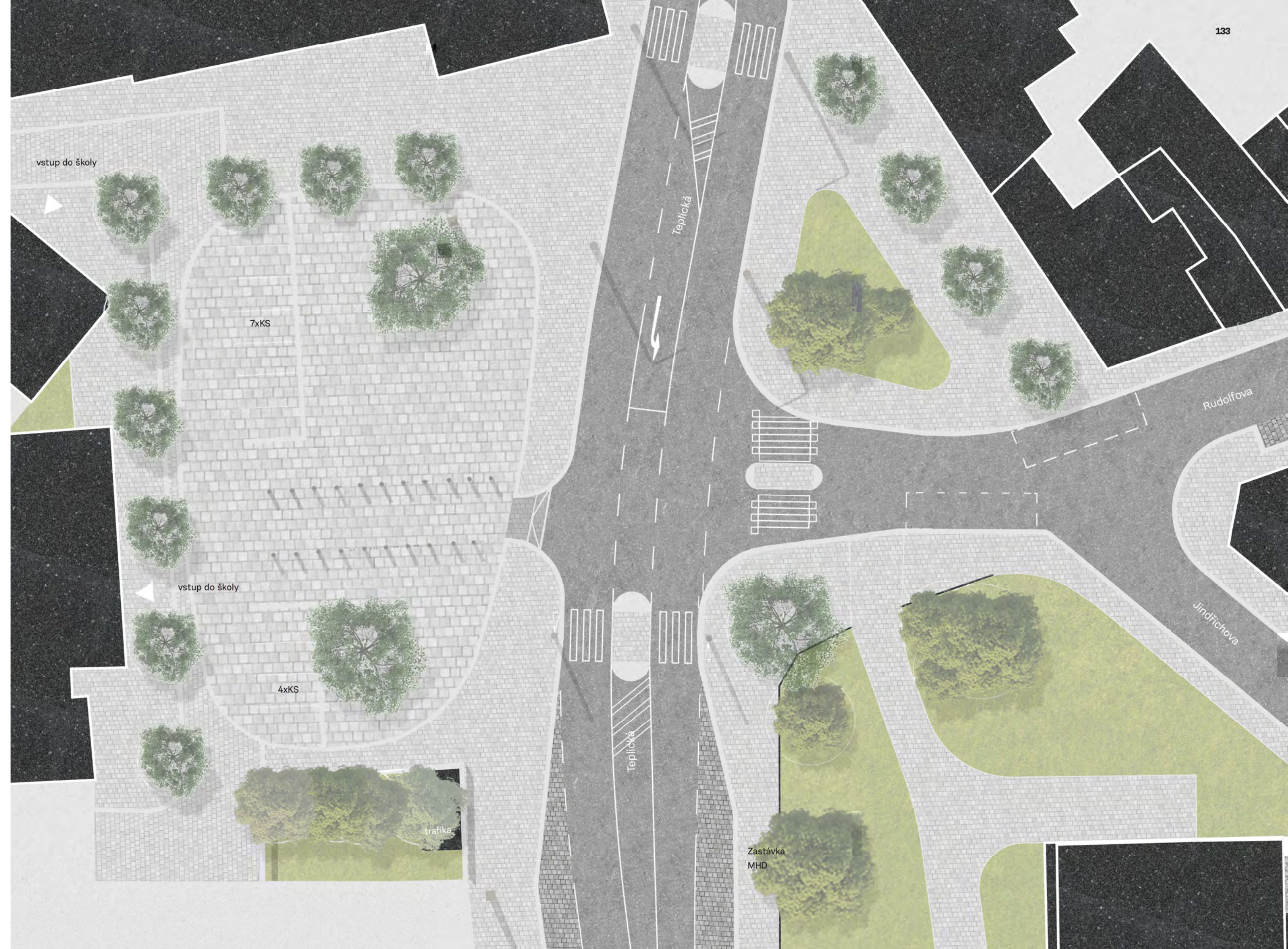
3.1.2 Koncepce

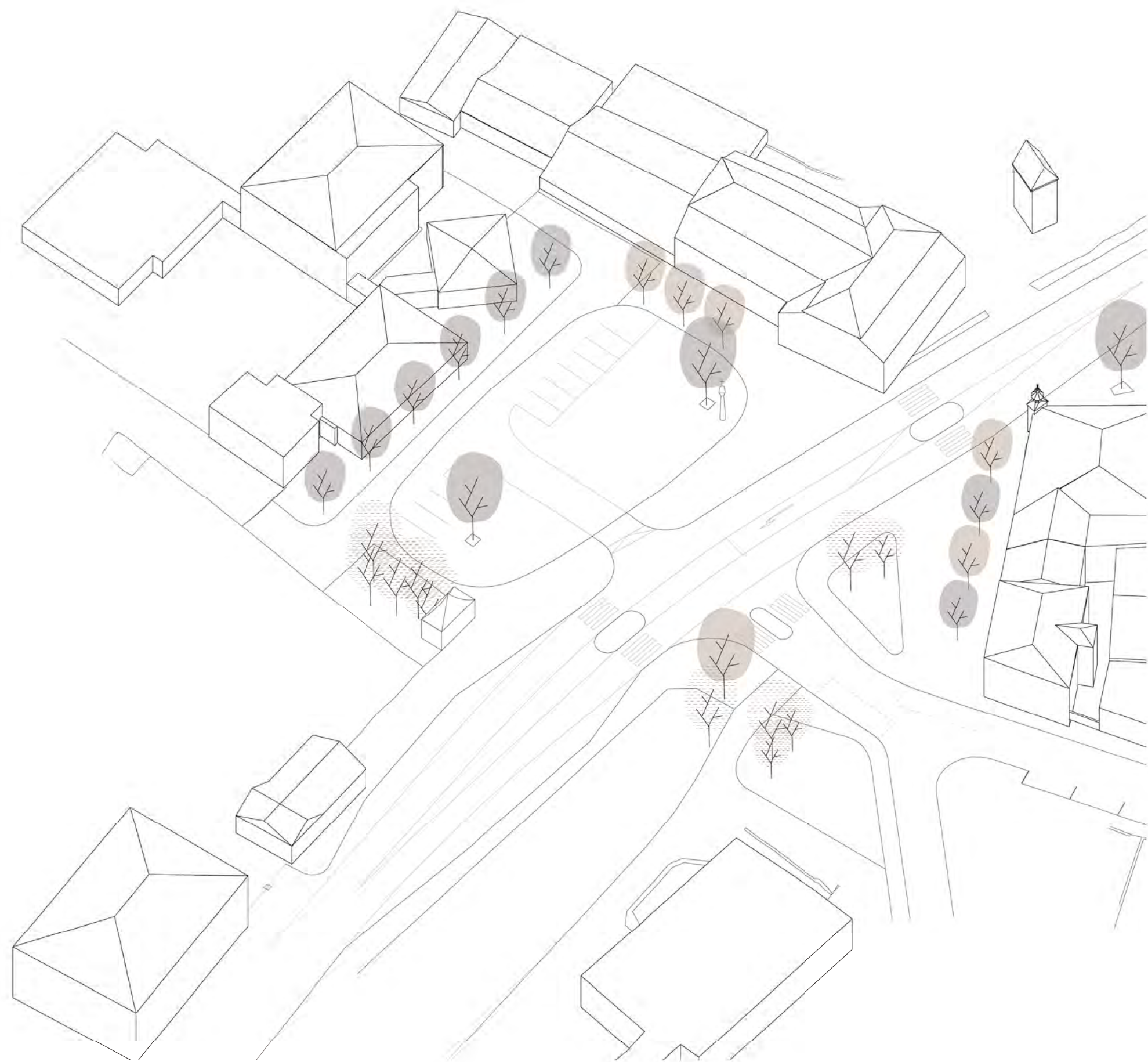
Místo navrhujeme jako vstupní náměstí do Bynova. Proto zjednodušujeme a redukuje plochy pro dopravu. Náměstíčko tak bude bezpečnější, bude umožňovat i jiné aktivity. Dále je třeba přesunout autobusové zastávky směrem k Podmoklům, aby bylo možné zavést autobus směrem nahoru Rudolfovou do Kyjevské.

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

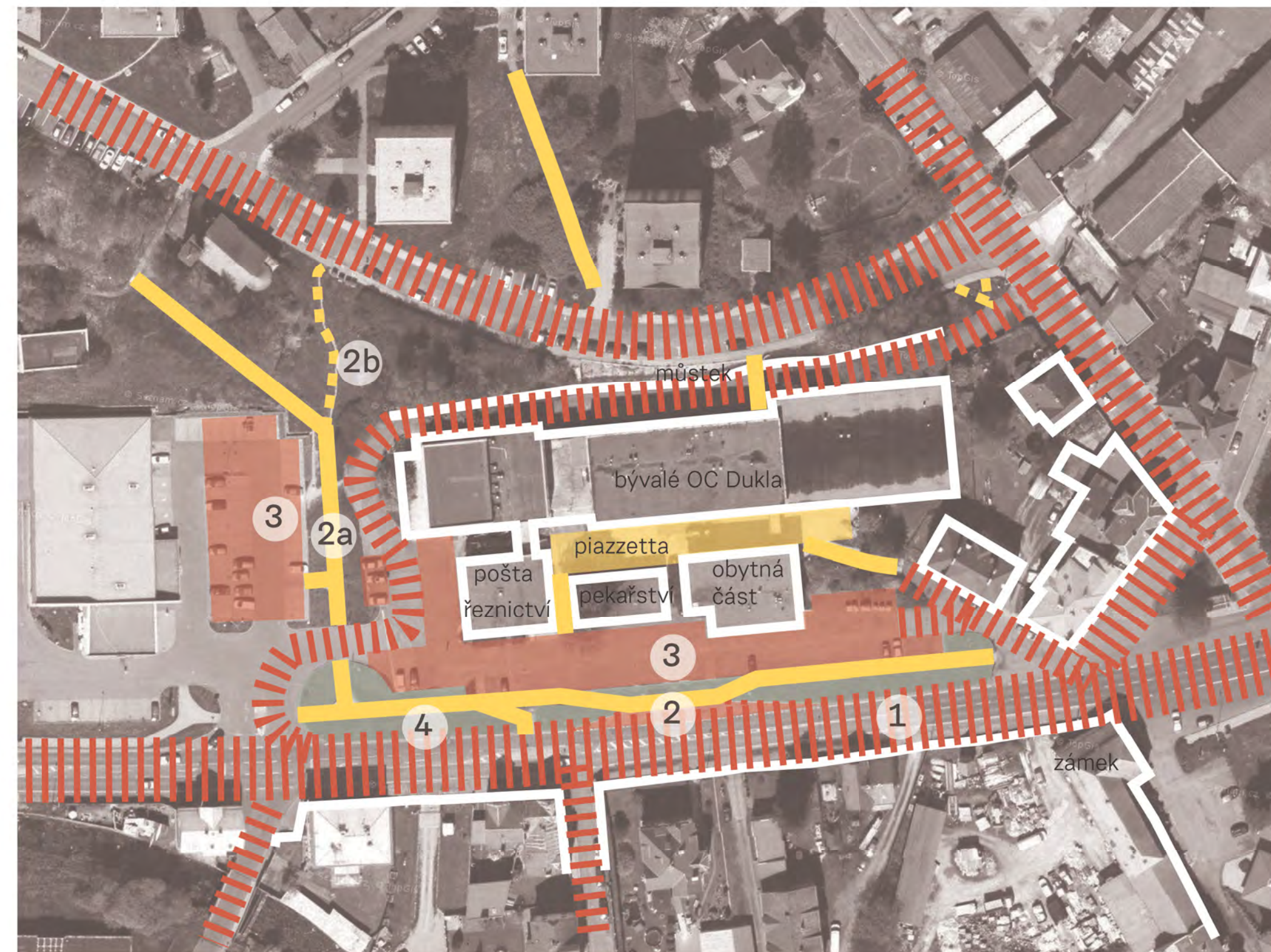
V navazujících projekčních fázích je ke zvážení řešení vodního prvku v rámci plochy jako reminiscence historicky doloženého rybníku v těchto místech.

Navržená úprava, kromě toho, želepší výše popsanou dopravní situace a výrazně zúží profil Teplické, nabídne předprostor před místními historickými objekty. A tím mimo jiné dá příležitost k změně jejich využití.





Axonometrický pohled na náměstí



Obchodní centrum Dukla

3.2.1 Analýza

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 tmnými kouty, v několika úrovních. Se slepými místy, odkud vede pouze jedna cesta ven. Se zbytečně stísněnou piazzetou. 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 roztržitá majetková situace.

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

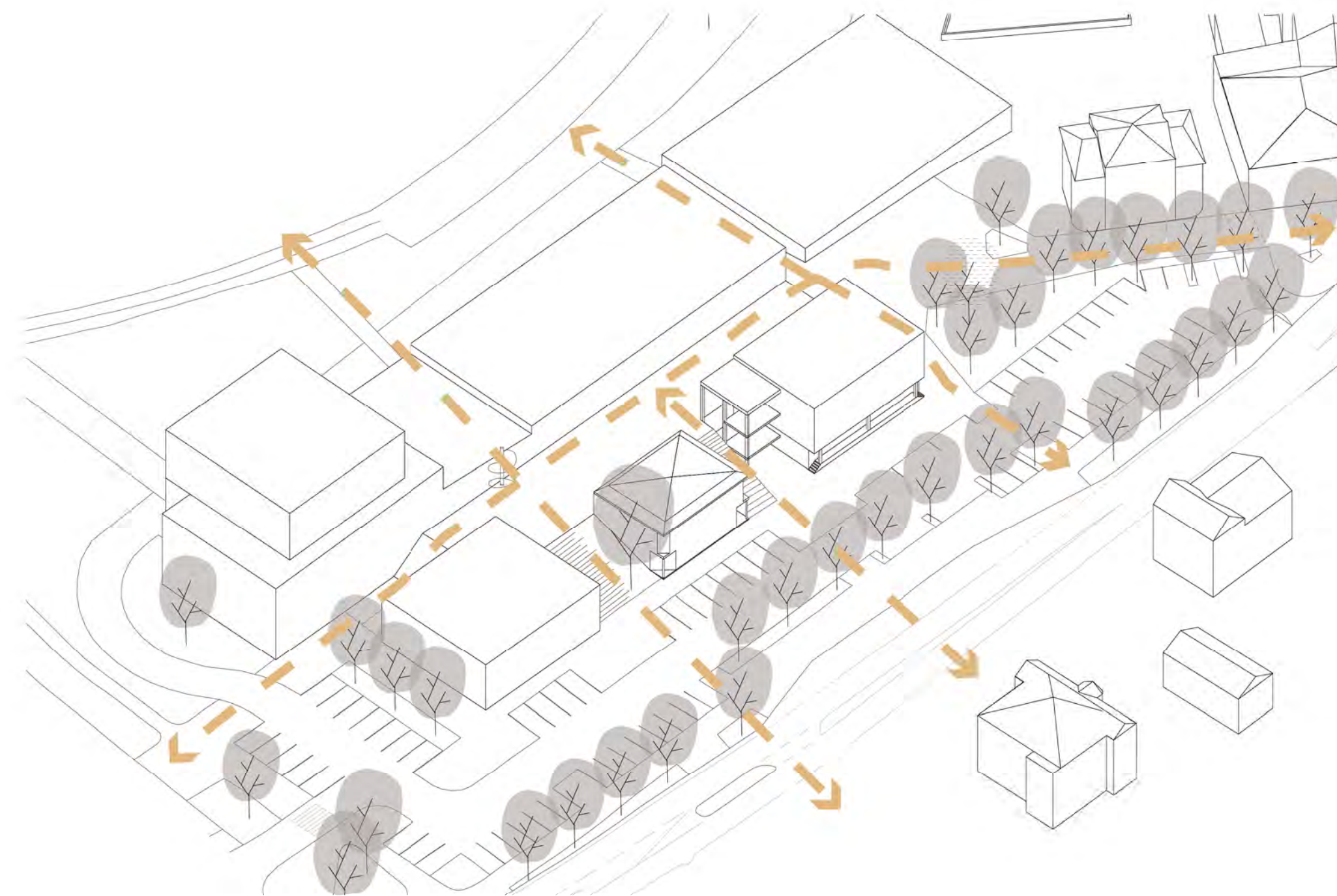
3.2.2 Koncepce

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 piázzetu a rozšířením schodiště z piázzety 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.)

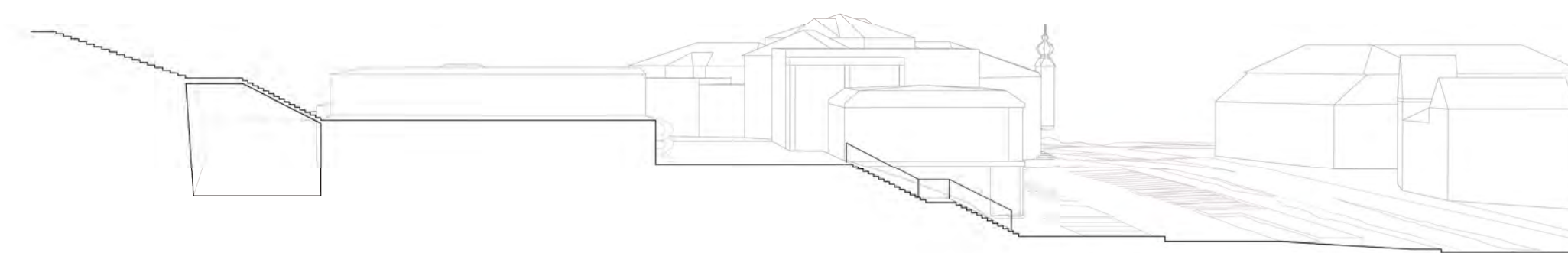
Dále navrhujeme doplnit východo-západní průchod územím vybudováním schodiště z parkoviště okolo pošty a na druhé straně kultivací zeleně a čp.141 rozšířením chodníku na piázzetu. Poslední schodiště navrhujeme doplnit mezi pekařstvím a obytným domem. Toto zprůchodnění areálu umožňuje jak bezpečnější průchod areálem, tak zvyšuje možnost využití jednotlivých provozoven nezávisle na sobě.



3.2.3 Návrh



Axonometrický pohled na Duklu



Řezopohled objektem Dukla

3.3 Na Pěšině

3.3.1 Analýza

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. Košická a parkování v křižovatce s touto ulicí.

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

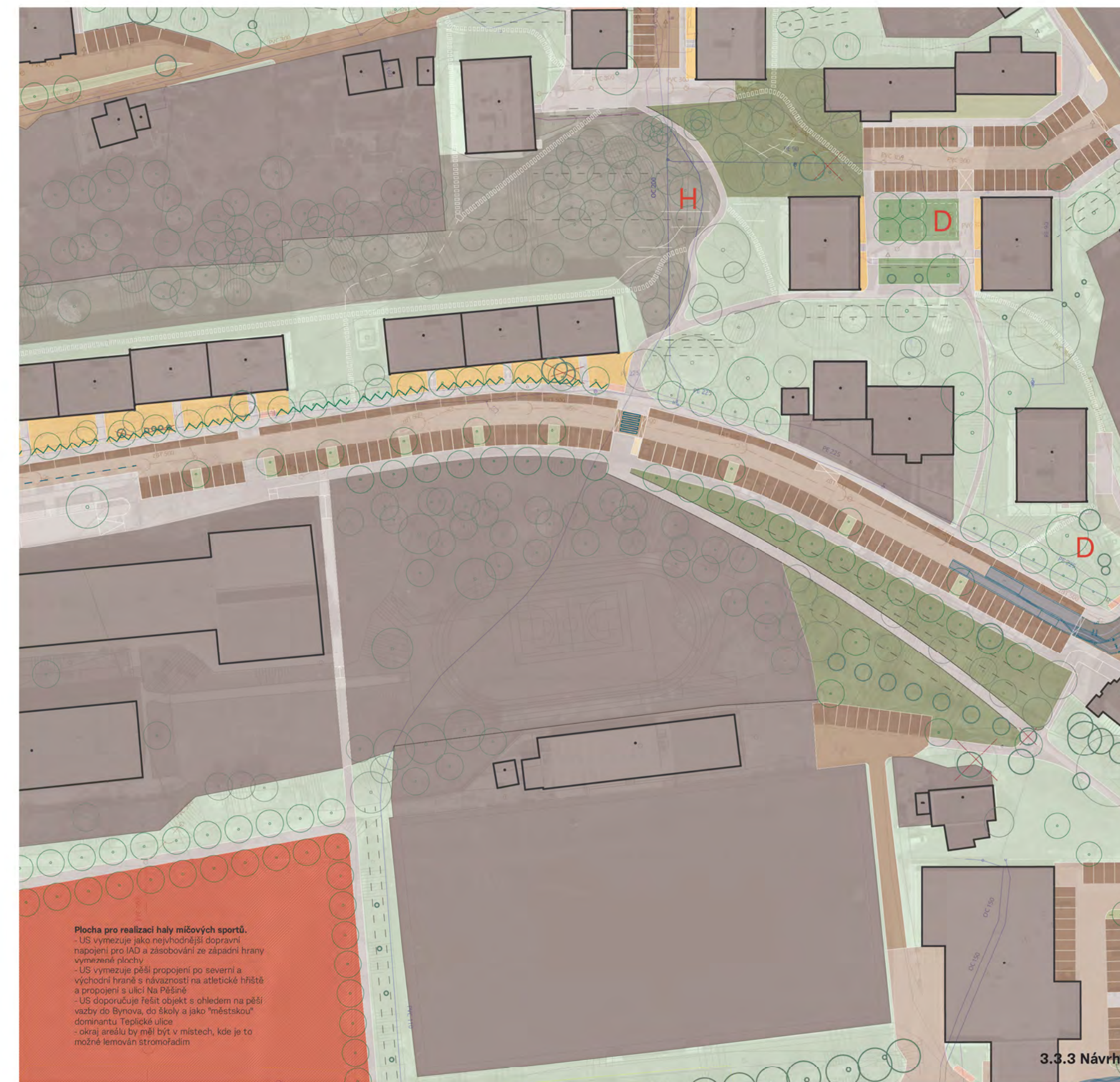
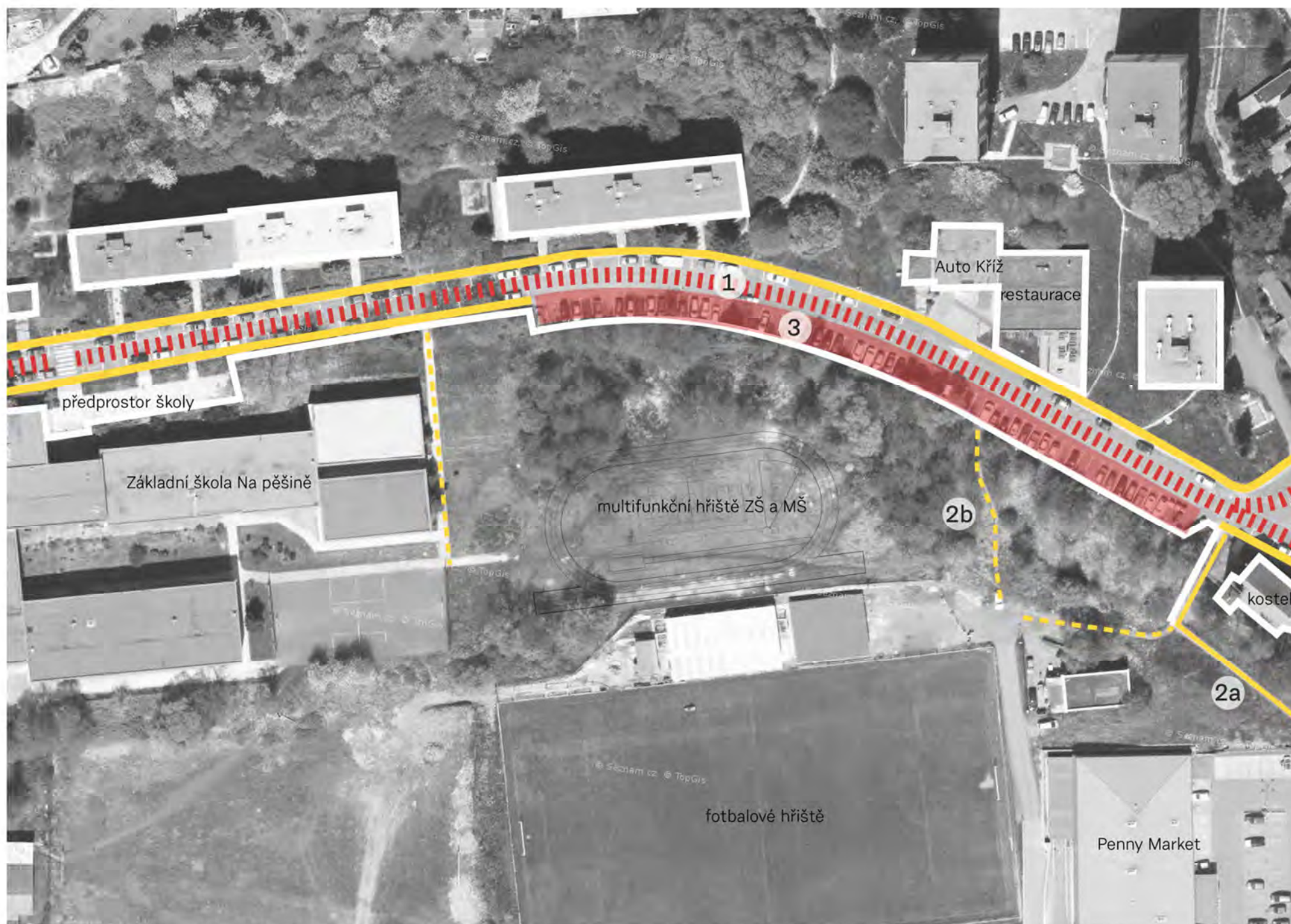
Problémem je parkování vozidel na přechodech či v rozhledových trojúhelnících před přechody. Chybí také pěší vazba v místě cesty od mateřské školy. V lokalitě pouze méně závažné dopravní nehody obvykle v místech s vysokou hustotou parkovacích stání.

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. Košická 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

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

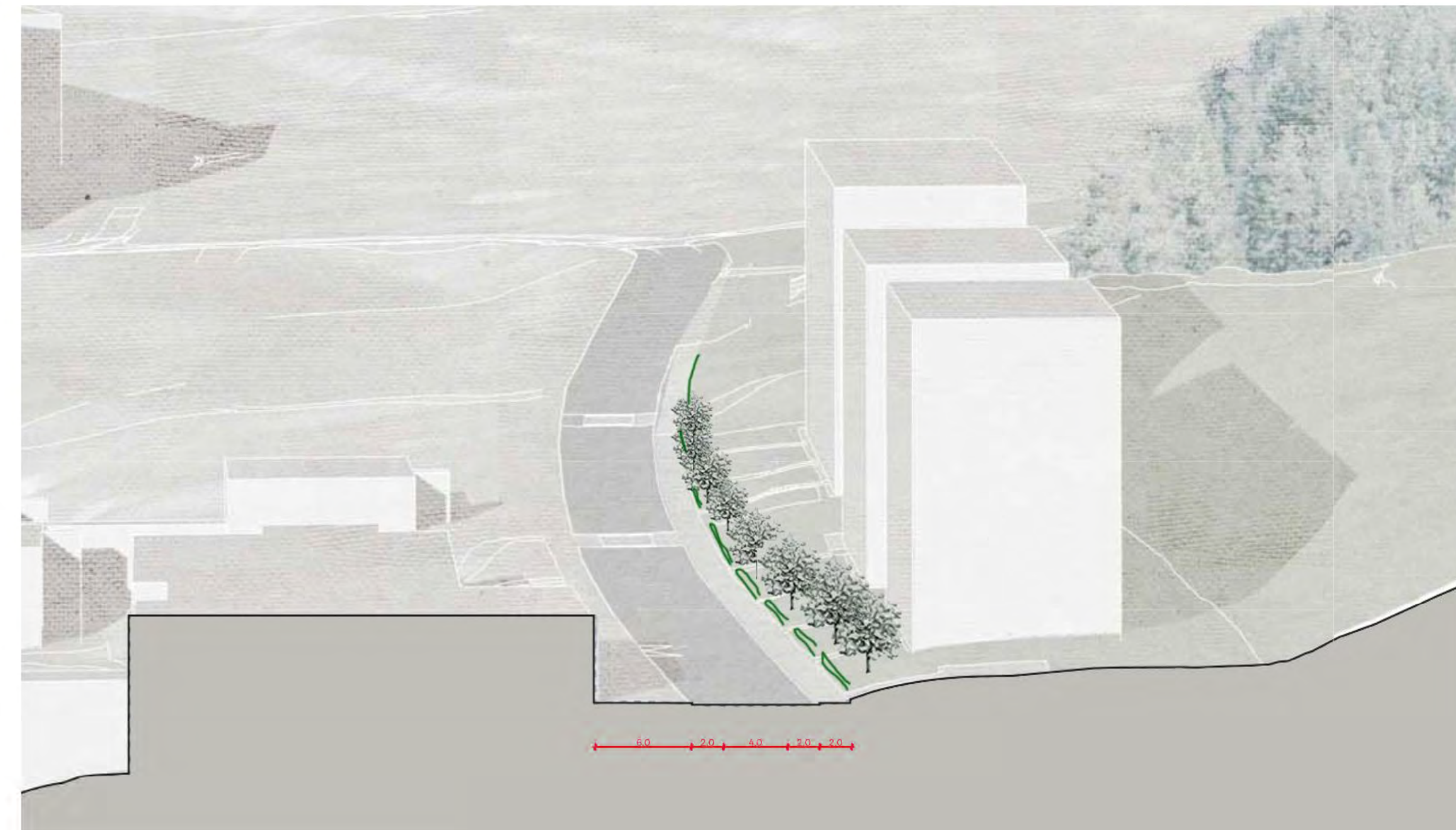


3.3.3 Návrh

3.3.2 Koncepce

Navrhujeme doplnit "promenádní" chodník po jižní hraně území, který propojí předportor kostela s předprostorem školy. Po úpravě porostů ve stráni nad sportovištěm nabídně i výhledy dolů na atletický ovál a na protější stráž. 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 přístupu na hřiště a 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

3.4.1 Analýza

Historická trasa od Zámečku nahoru směrem k ulici Na Vyhliďce 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 - "navší"

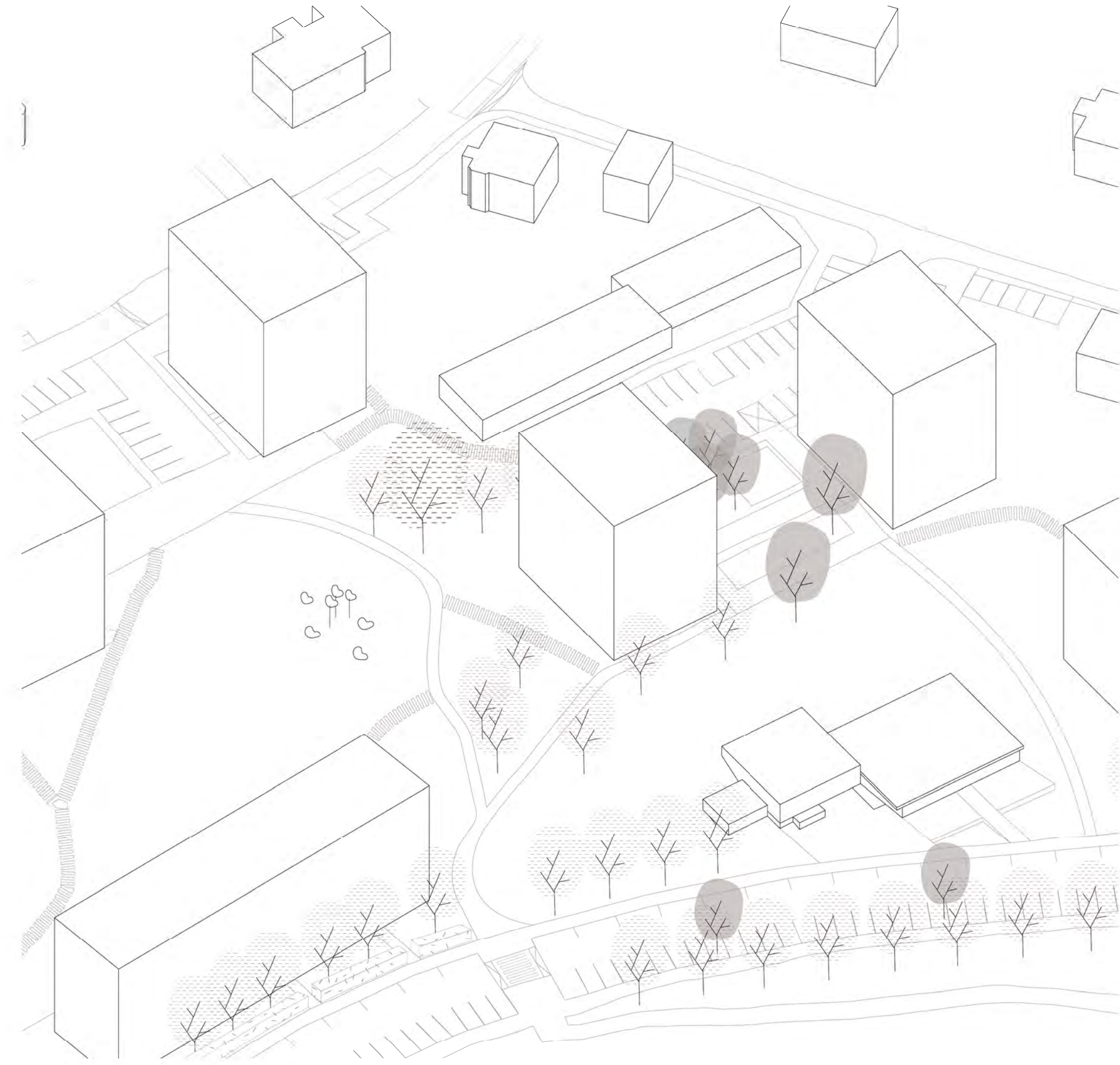
3.4.2 Koncepce

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 Vyhliďce a na Pěšíně a místa, kde navazují na prostranství mezi panelovými domy, která chápeme tak, že přináležejí 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.



3.4.3 Návrh



Axonometrický pohled na prostor mezi panelovými domy

Na Vyhliďce a řešení autobusu

3.5.1 Analýza

Nacházíme se v nejvyšší položené a nejdlejší části sídliště v Bynově. Sídliště zde na jedné straně přechází do lesů a na druhé straně do vesnické zastávky 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 kolmé 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 nezbývá téměř žádný prostor. Zajistit dostatečné rozhledy v křižovatce bude nutné dodatečným opatřením – problém bude zřejmě řešitelný například dopravním zrcadlem.

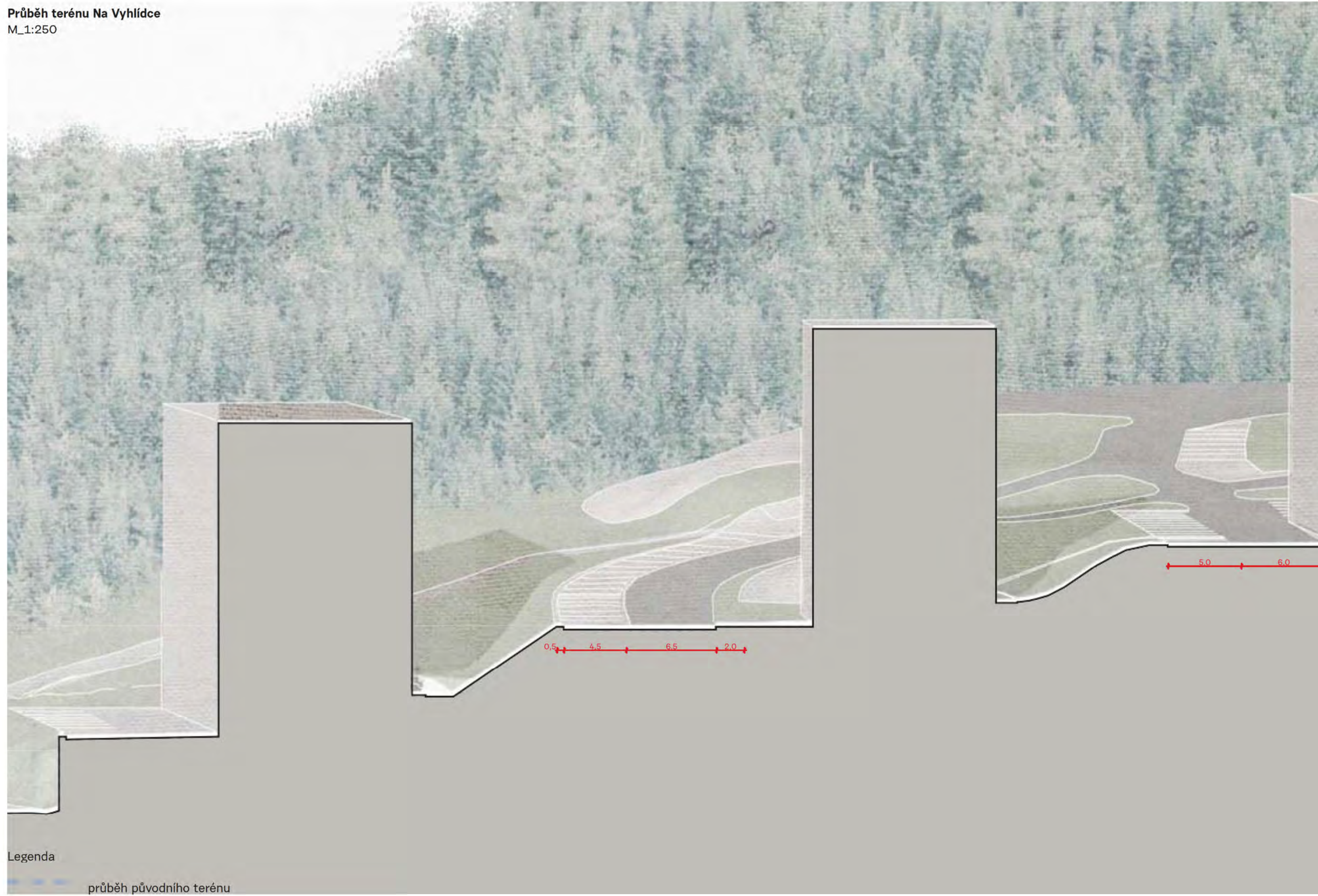


3.5.2 Koncepce

Křížení serpentýny s Kyjevskou navrhujeme jako vstupní místo do sídliště z lesů. Případně jako místo, kde lesy začínají. Stejně tak je navržena autobusová zastávka. 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 rozšíříme v uličních profilech na terénně vhodných místech a doplníme o chodníky. Vzhledem k velkému převýšení navrhujeme ještě jednu zastávku u křižovatky s Dukelskou, aby cestující nebyli nuceni chodit na autobus zbytečně do kopce.

Průběh terénu Na Vyhlídce
M_1:250

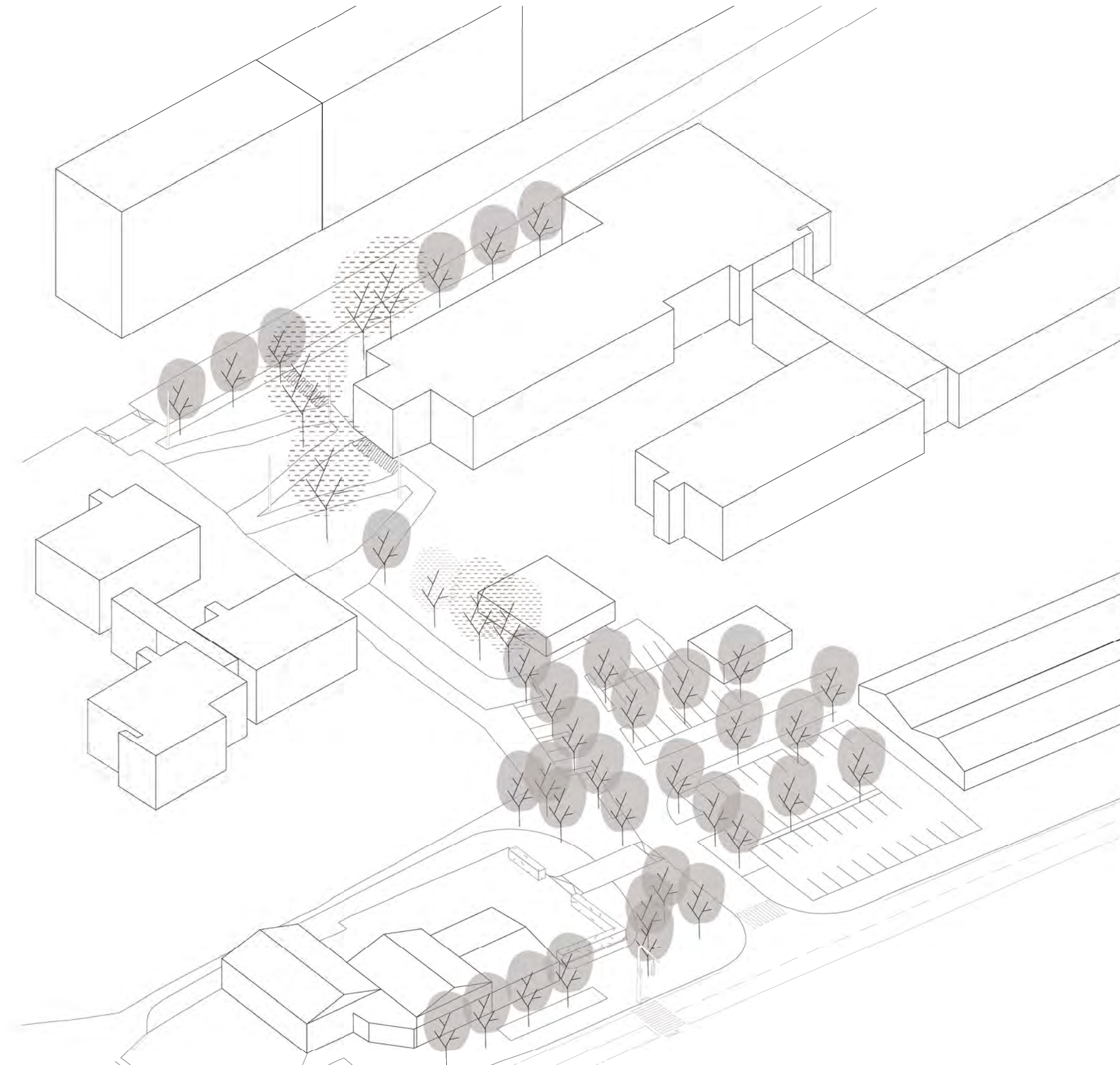


Legenda
průběh původního terénu

materiálové řešení prostranství okolo točny Na Vyhlídce
M_1:500



nam.cz, © TopGIS



Axonometrický pohled na cestu od autobusu ke škole

Teplická - západní část

3.7.1 Analýza

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. Nálepškova a v menší míře také pro vjezd do území pro obyvatele rodinných domů v ul. V Kolonii, panelových domů v ul. Gagarinova a zákazník 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 Nálepškova 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 závisla 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 zneprůhlednění 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 benzínové pumpě.

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



Řez ulicí Teplická M_1:250

3.7.2 Koncepce

Navrhujeme úpravu výjezdu z Vítkovy a doplnění chybějícího přechodu s ostrůvkem v přímé vazbě mezi ul. Vítova 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.

Chodník po severní hraně Teplické ve směru Bynov - Jilové je navržen v dimenzi, aby mohl být povolen pojezd cyklistů na chodníku, a aby byl možný následný vznik chodníku do Jilového. Toto vyžaduje posun oplocení na obou stranách od ul. Vítkovy. Z toho důvodu je třeba jednat s vlastníky obou nemovitostí.

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.



3.7.3 Návrh

Místa mezi panelovými domy

3.8.1 Analýza

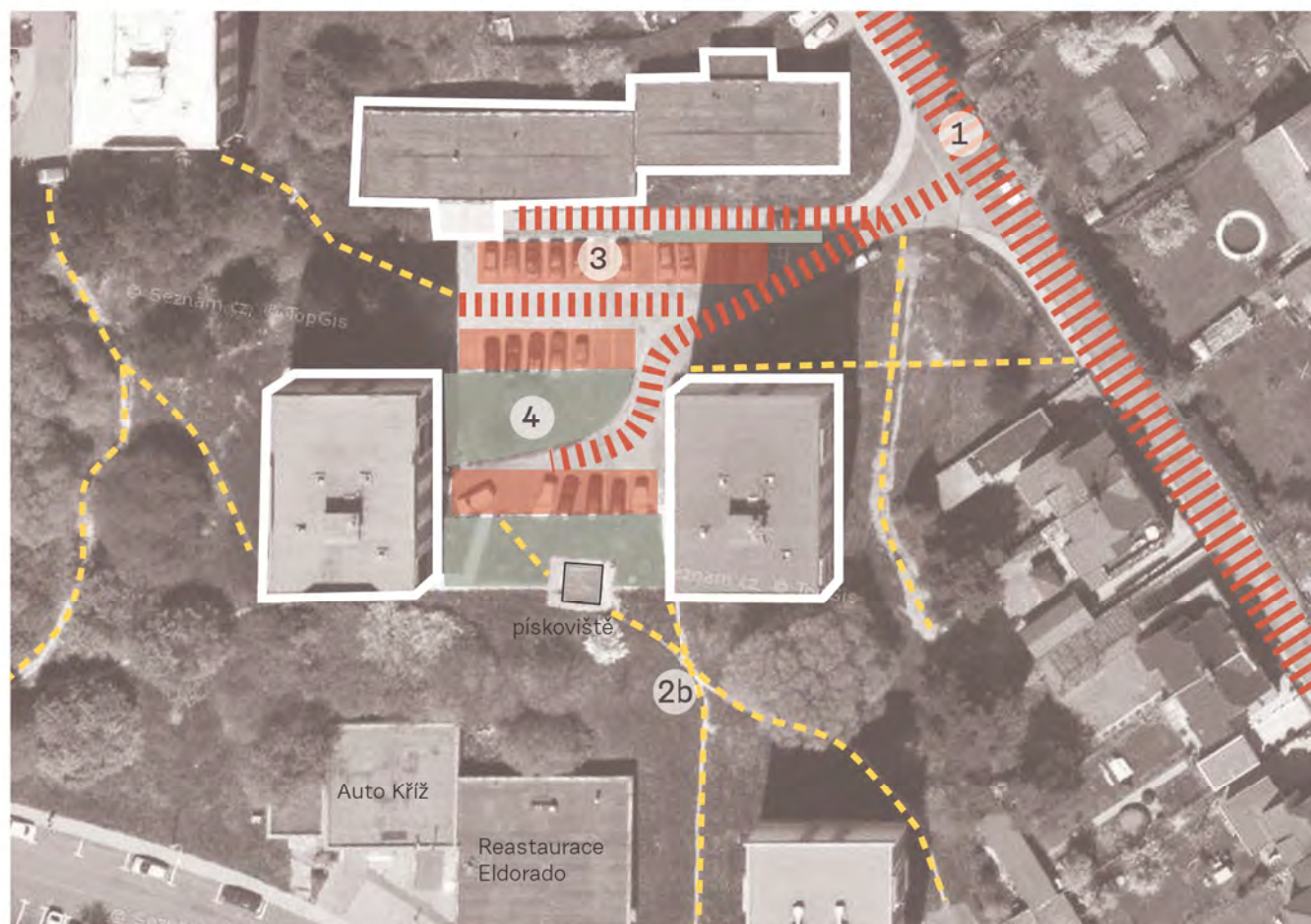
Prostory v rámci některých sevřenějších skupin panelových domů mají charakter veřejně přístupných vnitrobloků, v nichž se pohybují jak obyvatelé přilehlých domů, tak i lidé procházející tudy po cestě po některé z vyšlapaných cest. Z hlediska chodců je zde problematická absence chráněných cest v některých 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, pakování 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 nepřijemná, 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 rezidenční 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.



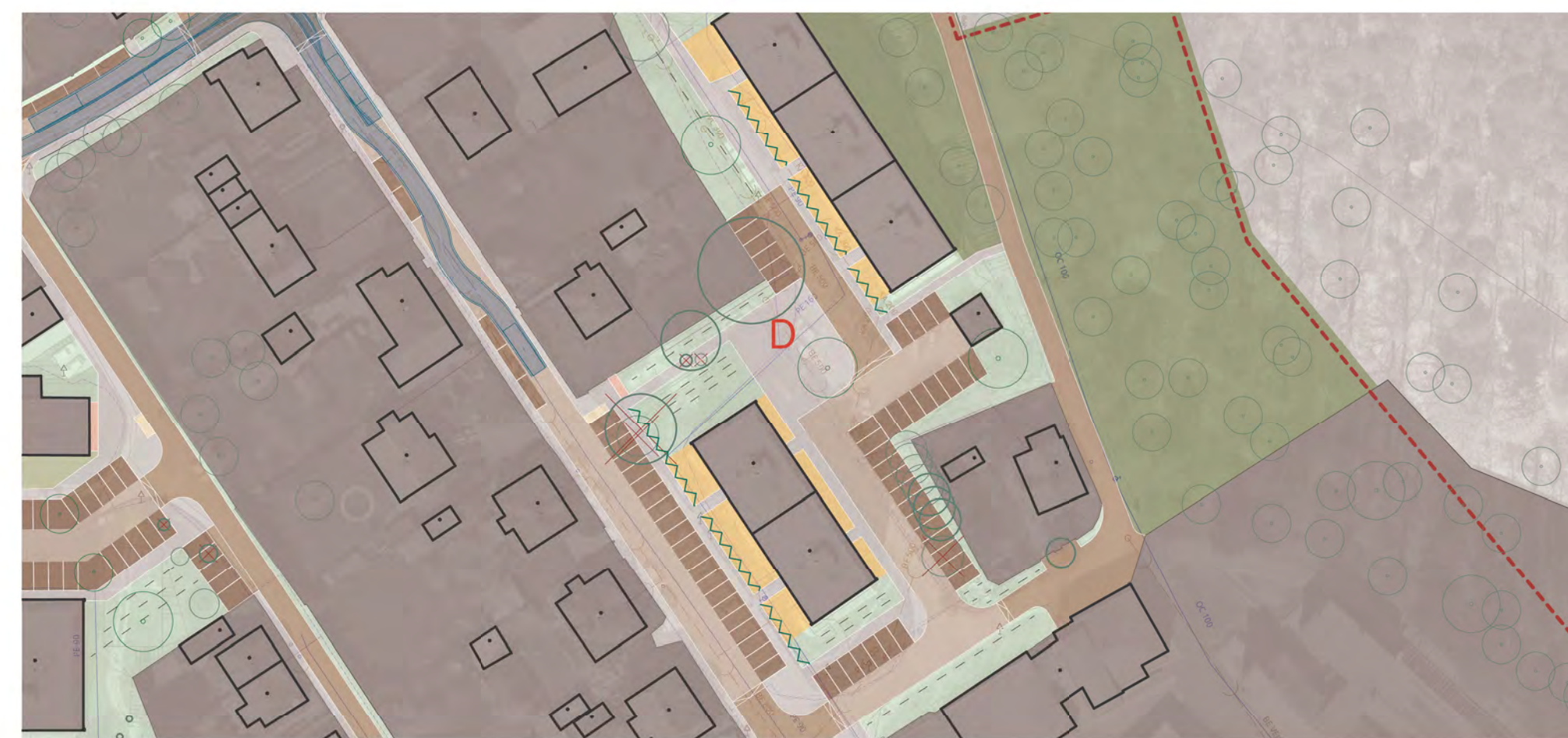
Sokolská - stav

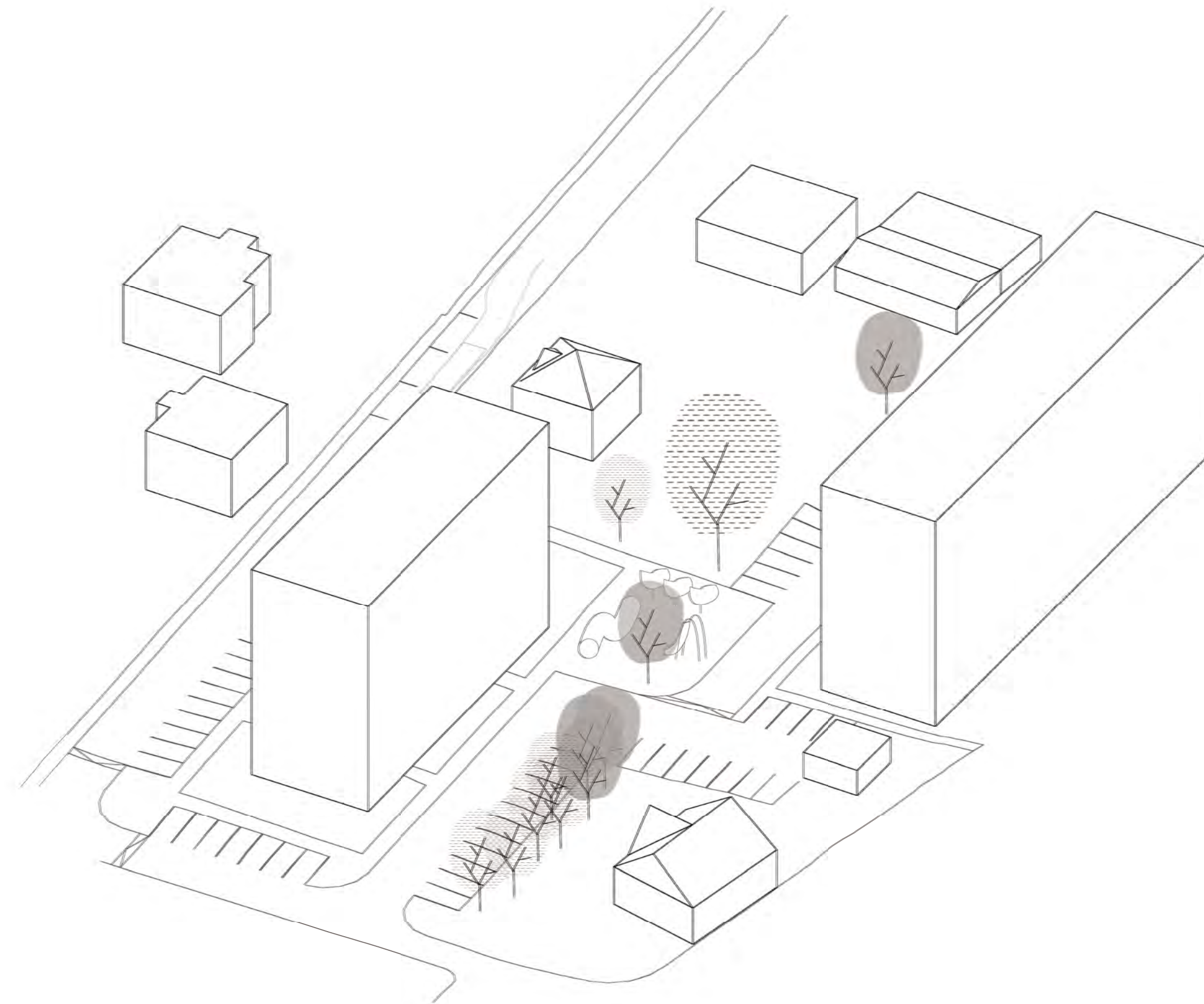
- 1 - komunikace, silnice
- 2b - pěší stezka vyšlapaná
- 3 - parkovací plocha
- 4 - travní ostrůvky, zelená plocha

Sokolská - návrh

3.8.2 Koncepce

Prostranství upravujeme tak, že navyšujeme parkovací kapacity, ale umísťujeme je mimo těžiště 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.





Axonometrický pohled na prostor mezi panelovými domy

Projednání

4.1

Jednání a stanoviska

B01 Jednání na dopravním inspektorátu

23.3. 2018 od 9.30 na dopravním inspektorátu

Účastníci: za zpracovatele: Ing. arch. Jan Vlach, Ing. Květoslav Syrový, Ing arch. David Pfann; za DI: por. Petr Chlouba, DiS

Předmět jednání: představení studie a především dopravního řešení jak uvnitř území, tak na Teplické ulici

Závěr: Por. Chlouba kvitoval, že je dopravní řešení navrženo na základě důkladných analýz. Vyjádřil se, že některé přechody by dle jeho názoru bylo vhodnější řešit jako místa pro přecházení a že konkrétní řešení obrub musí být ještě prověřeno v dalších fázích.

B02 Jednání na odboru komunikací a dopravy spolu se zástupcem dopravního podniku

23.3. 2018 od 11.00 na magistrátu v budově B1

Účastníci: za zpracovatele: Ing. arch. Jan Vlach, Ing. Květoslav Syrový, Ing arch. David Pfann; za odbor komunikací: Zuzana Kúdrnáčová; za dopravní podnik: Jiří Štěpánek (referent dopravy a konstruktér jízdních řádů)

Předmět jednání: představení studie a především řešení veřejné dopravy v území a možnostech využití menšího autobusu (MIDI linka)

Závěr: Běžný jedenácti metrový autobus není v území dle vyjádření p. Štěpánka využitelný. Při provozu menšího autobusu po Teplické by mohl být problém s nedostatečnou kapacitou.

B03 Vedení města, komise urbanistiky

3.4. 2018 od 9.00 na magistrátu v budově B1

Účastníci: za zpracovatele: Ing. arch. Jan Vlach, Ing. Květoslav Syrový, Ing arch. Jiří Žid

Předmět jednání: představení studie vedení města s následnou diskuzí

Závěr: Proběhla diskuse o cyklistickém napojení Bynova na Děčín - bude dále prověřeno využití chodníků a o řešení křižovatky před zámečkem - vhodnosti semaforů a koordinaci se souběžně

SOUVISLÝ JEDNÁNÍ A STANOVISEK V SOUVISLOSTI S ÚZEMNÍ STUDIÍ VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ DĚČÍN-BYNOV

Toto jsou o neověřované a druhou stranou ne-odsouhlasované záznamy z jednotlivých jednání zaznamenané zpracovatelem studie.

řešeným projektem rekonstrukce chodníků podél Teplické. Toto se bude dále řešit na jednom z dalších jednání.

B04 Jednání na odboru životního prostředí

16.4. 2018 od 14.30 na magistrátu v budově B1

Účastníci: za zpracovatele: Ing. arch. Jan Vlach, Ing. Marie Gelová; za OŽP: Ing. Kristýna Svobodová; za zprávu zeleně Ing. Zdeňka Švirlochová

Předmět jednání: Plánované zásahy do zeleně a do nebezpečných ploch, způsob údržby zelených ploch, preferované druhy stromů vysazované v rámci náhradních výsadeb.

Závěr: V rámci diskuse nad návrhem jsme byly seznámeny s aktuálními náhradními výsadbami, problémem s vodou pod ulicí Pod Vrchem, skutečností, že lípa na náměstíčku je "Lípou osvobození" s historickým významem, že keřové výsadby podél Teplické mají udržitelnost do roku 2020.

B05 Představení veřejnosti

16.4. 2018 od 17.00 v budově základní školy v Bynově

Účastníci: za zpracovatele: Ing. arch. Jan Vlach, Ing. Květoslav Syrový, Ing arch. Jiří Žid; za RMD: Mgr. Marie Blažková, Ing. Jiří Anděl CSc.; za MMD: Ing. Tereza Svobodová, Markéta Lakomá a další

Předmět jednání: představení studie veřejnosti s následnou diskuzí

Závěr: Po představení studie byla veřejnost seznámena s možnostmi do kdy a jak koncept připomínkovat. V následné diskusi padaly dotazy na vedení města ohledně časového horizontu realizace revitalizace sídliště a stavu OC Dukla, který byl dle jedné z připomínek z řad veřejnosti nejvážnějším problémem Bynova, který se může zhoršovat. Připomínky veřejnosti jsou shrnuty a vyhodnoceny v kapitole 4.3.

B06 Projednání úpravy projektu chodníky Teplická

18.4. 2018 od 12.30 na magistrátu v budově A1

Účastníci: za zpracovatele: Ing. arch. Jan Vlach, Ing arch. Jiří Žid; za zpracovatele dokumentace chodníky Teplická: Ing. Bc. Jiří Nedvěd + další zástupkyně; za ŘSD: tři zástupci, za MMD: Ing. Tereza Svobodová, Edita Jiříštová, Jitka Kálecká; za Krajskou hospodářskou komoru Ústeckého kraje: Ing. Jiří Aster

Předmět jednání: Řešení křižovatky před zámečkem a koordinace projektů

Závěr: I) ŘSD upřednostňuje průsečnou křižovatku, u dělících ostrůvků požaduje šířku 4 m mezi obrubami, nesouhlasí s řešením, kdy se jižní větev komunikace protíná s nájezdovým klínem závalu zastávky ve směru do centra. II) Budou prověřeny potřeby speciální školy, která má budovy na obou stranách Teplické, především z hlediska potřeby SSZ. III) Bude ověřena možnost upravit návrh křižovatky tak, aby nedocházelo ke konfliktu mezi jižní větví křižovatky a nájezdovým klínem závalu zastávky a aby se mezi ně vešel přechod pro chodce.

Dodatek: Dle vyjádření ředitele speciální školy je řízení přechodu nanejvýš vhodné z důvodů specifických potřeb žáků školy. 20.4. byla re:architektky odeslána varianta dle bodu III) předchozího umožňující přechod pro chodce se SSZ.

B07 Jednání se zástupci ČEZ distribuce

11.7. 2018 od 14.15 v sídle společnosti ČEZ Distribuce a.s. v Podmoklech.

Účastníci: za zpracovatele: Ing. arch. Jan Vlach; za ČEZ Distribuce, a.s.: Václav Žižka a další dva zástupci

Předmět jednání: Zájmy společnosti ČEZ Distribuce a.s. v řešeném území

Závěr: Zástupci společnosti ČEZ Distribuce, a.s. sdělili, že společnost chystá v území v horizontu sedmi až osmi let unifikaci napětí na 22 kV. Ta spočívá v rekonstrukci kabelů mezi jednotlivými trafostanicemi. Z toho plyne, že je vhodné časově koordinovat záměr rekonstrukce Bynova se záměrem unifikace a zároveň, že pokud je to možné, provést takovou etapizaci, která zahrnuje ucelené úseky unifikace mezi jednotlivými trafostanicemi. Kromě toho je bylo konstatováno, že v dalších projekčních stupních budou řešeny konkrétní konflikty vyplývající z existence ochranných pásem, souběhu sítí, požadavku na minimální krytí a pod.

B08 Stanovisko Grid Services

20.7. 2018 bylo vydáno na základě e-mailové komunikace stanovisko GridServices, s.r.o.

Vyřizuje: za zpracovatele: Ing. arch. Jan Vlach; za Grid Services, s.r.o.: Ing. Dana Svobodová

Předmět: Stanovisko zástupce provozovatele distribuční soustavy GasNet, s.r.o. (distributora plynu)

Závěr: Stanovisko upozorňuje na existenci sítí v území (které odpovídají situaci v technické mapě města poskytnuté zpracovateli před započítáním prací) a konstatuje, že v dalších projekčních stupních budou řešeny konkrétní konflikty vyplývající z existence ochranných pásem, souběhu sítí, požadavku na minimální krytí a pod. Včetně požadavků na případnou výsadbu v blízkosti zařízení. Kompletní stanovisko je obsaženo v části 4.2.

B09 Vyjádření Severočeské vodovody a kanalizace, a.s.

27.7. 2018 bylo vydáno na základě e-mailové komunikace vyjádření SČVK

Vyřizuje: za zpracovatele: Ing. arch. Jan Vlach; za SČVK: Ing. Pavlína Sedlmaierová
Předmět: Vyjádření správce vodovodů a kanalizace v území

Závěr: Vyjádření upozorňuje, že SČVK v území "připravuje realizaci zařízení" - viz níže, upozorňuje na existenci sítí v území (které odpovídají situaci v technické mapě města poskytnuté zpracovateli před započítáním prací). Dále upozorňuje na existenci ochranného pásma vodních zdrojů v území a vyjmenovává podmínky pro realizaci přeložek. Kompletní vyjádření je obsaženo v části 4.2.

Dodatek: Dle vyjádření kontaktní osoby pro koordinaci akcí Ing. Ivany Martínkové (+420 475 316 369, ivana.martinkova@scvk.cz) SČVK v řešeném území vytipoval vodovodní řady a vytipovává kanalizační řady, které vyžadují rekonstrukci. Jedná se především o vodovod v ulicích Na Pěšině, Košícká a Dukelská. Z toho důvodu je jak při rozhodování o jednotlivých etapách, tak při dalších projekčních stupních nutná koordinace s SČVK za účelem optimálního souběhu těchto akcí.

B10 Vyjádření správy CHKO Labské pískovce

14.8. 2018 telefonická a e-mailová komunikace

Účastníci: za zpracovatele: Ing. arch. Jan Vlach; za CHKO Ing. Yveta Krátká

Předmět jednání: Vyjádření CHKO Labské pískovce k záměru

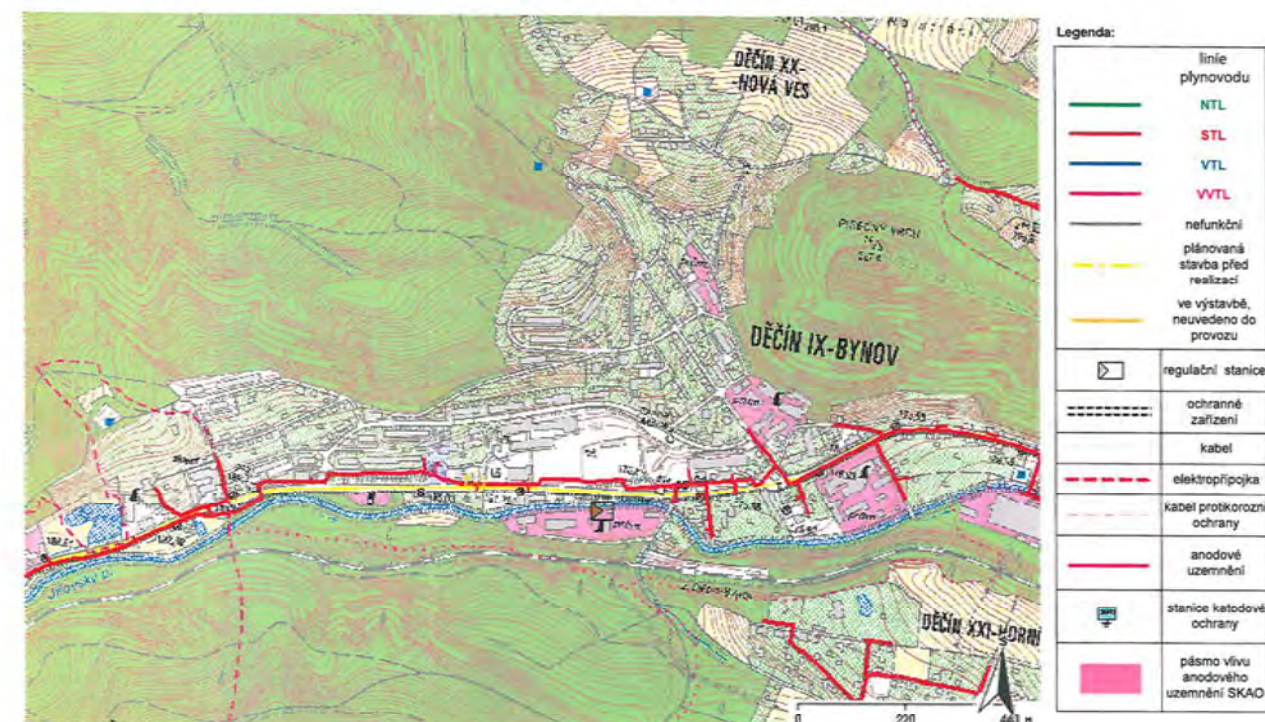
Závěr: Správa CHKO k takovému záměru stanovisko nevydává (jde-li o stavby v zastavěném území města). Záměr se nachází ve čtvrté zóně odstupňované ochrany přírody na území CHKO Labské pískovce a současně v zastavěném území města. Lze konstatovat, že záměr, vzhledem ke své povaze, rozsahu a charakteru nejbližšího okolí, nemůže snížit nebo změnit krajinný ráz daného místa.

4.2

Stanoviska

Příloha: Orientační zářez plynárenského zařízení. Tato příloha je nedílnou součástí stanoviska č. 5001759259 ze dne 20.07.2018.

Provozovatel DS: GasNet, s.r.o.; Stavebník: rearchitekti studio s.r.o., Milady Horákové 481/24, 17000 Praha, K.Ú.: Bynov, Martiněves u Děčína.



Příloha: Detailní zářez plynárenského zařízení. Tato příloha je nedílnou součástí stanoviska č. 5001759259 ze dne 20.07.2018.

Provozovatel DS: GasNet, s.r.o.; Stavebník: rearchitekti studio s.r.o., Milady Horákové 481/24, 17000 Praha, K.Ú.: Bynov, Martiněves u Děčína.





re:architekti studio s.r.o.
Milady Horákové 481/24
17000 Praha

naše značka 5001759259 vyřizuje Ing. Dana Svobodová datum 20.07.2018

Věc: Studie veřejných prostranství Děčín - Bynov
K.ú. - p.č.: Bynov, Martiněves u Děčína

Stavebník: re:architekti studio s.r.o., Milady Horákové 481/24, 17000 Praha

Účel stanoviska: Předprojektová příprava

GasNet, s.r.o., jako provozovatel distribuční soustavy (PDS) a technické infrastruktury, zastoupený GridServices, s.r.o., vydává toto stanovisko:

Přílohou Vám předáváme orientační situaci plynárenských zařízení a plynovodních přípojek (dále jen PZ) ve správě naší společnosti. Poskytnutá orientační situace slouží pouze pro informaci o poloze PZ.

Poloha a rozsah PZ uvedený v příloze je platný ke dni vydání tohoto stanoviska.

Informace o možnosti poskytnutí polohy stávajících PZ ve správě GasNet, s.r.o. v digitální podobě získáte na adrese: <https://dpo.gasnet.cz/zadost-o-vektorova-data>

Pro upřesnění polohy PZ doporučujeme provést jeho výtčení, příp. ověřit jeho polohu sondami. Výtčení bude provedeno bezplatně na základě Vaší žádosti: <http://www.gridservices.cz/ds-online-vytyceni-pz/>

Stanovisko NĚLZE použít k povolení nebo pro realizaci stavby.

Projektovou dokumentaci, ve které budou zakreslena PZ dle poskytnutých mapových nebo elektronických podkladů požadujeme předložit k odsouhlasení podáním žádosti na portálu Distribuce plynu online: <https://dpo.gasnet.cz/zadost-o-stanovisko>

Dokumentace bude vypracována ve smyslu stavebního zákona č. 183/2006 Sb. ve znění pozdějších předpisů.

Upozorňujeme, že se v zájmovém území vyznačeném v příloze tohoto stanoviska mohou nacházet PZ, která jsou ve fázi výstavby a doposud nebyla předána GasNet, s.r.o. k provozování.

V zájmovém území se mohou nacházet PZ jiných vlastníků či správců, případně i dlouhodobě nefunkční/neprovozovaná PZ bez dostupných informací o jejich poloze a vlastnictví. Tato PZ NEJSOU v příloze vyznačena a nejsou předmětem tohoto stanoviska.

V zájmovém území se nachází:
STL plynovody a přípojky

- poskytnutý zářez je pouze ORIENTAČNÍ

- při souběhu a křížení IS požadujeme dodržení odstupových vzdáleností dle ČSN 73 6005

- v ochranném pásmu STL plyn. zařízení (1 m na každou stranu) nebudou umístovány základy staveb, budov, podezdívky, patky; pilíře; prováděna skládka materiálu a výšková úprava terénu; PZ musí být volně přístupné

- požadujeme zachovat stávající niveletu v ochranném pásmu PZ
- dopravní značení musí být umístěno od stávajícího plynárenského zařízení v minimální vzdálenosti 1 m

GridServices, s.r.o.
Plynárenská 499/1
Zábřehovice
602 00 Brno
T +42053221111
F +42045578571
E info@gridservices.cz
I www.gridservices.cz
IČ: 2799311
DIČ: CZ2799311
Zapsán do obchodního rejstříku:
Kaučkův jezek v Brně
odště C, vložka 57165
26.07.2007
Bankovní spojení:
Československá obchodní banka, a.s.
Číslo účtu: 17037923
Kód banky: 0300

- pokud při rekonstrukcích chodníku/komunikace/zpevn. ploch bude zjištěno, že některé plynovody nebo přípojky budou mít vůči nové niveletě krytí menší jak 80 cm, bude nutné provést přeložku těchto plynárenských zařízení tak, aby bylo dosaženo požadovaného krytí. Tyto práce budou provedeny v souladu se zákonem č. 458/2000 Sb. v platném znění jako přeložka plynárenského zařízení na náklady investora.

- Obrys výsadbové jámy pro usazení kořenového balu bude umístěn na hranici ochranného pásma plynovodů a přípojek, které dle zákona č. 458/2000 Sb. v platném znění činí 1 m na každou stranu
- Mezi plynovody a kořenový systém požadujeme vložit certifikované protikořenové fólie o délce 1,5 m a hloubce 1,4m.
- V případě obnovy stromořadí je třeba dodržet stávající osu stromů

- souběh kabelů VO s STL plyn. zařízením bude min. 0,6m dle ČSN 73 6005
- při křížení s PZ musí být kabel nn uložen v chrániče s přesahem 1 metr na každou stranu
- vzdálenost vnější hrany betonového základu stožáru VO od lince plynovodního potrubí musí být minimálně 500mm

Pro zjištění nutnosti případné koordinace staveb s rekonstrukcí či úpravou na plyn. zařízení kontaktujte technika správy DS pana Tomáše Capika, tel. 377097415, tomas.capik@innogy.com.

Pokud by stavba či její části kolidovaly se stávajícím umístěním plyn. zařízení, bude nutno řešit přeložku PZ na náklady investora - v tomto případě se obraťte na technika připojování pana Tomáše Mause, te. 475325271, tomas.maux@innogy.com.

Platí pouze pro území vyznačené v příloze tohoto stanoviska a to 24 měsíců ode dne jeho vydání.

V případě dotčení pozemku v majetku společnosti GasNet, s.r.o. je třeba dále projednat smluvní vztah k tomuto pozemku. Kontakt na projednání naleznete na adrese www.gasnet.cz/cs/kontaktni-system/, činnost "Smluvní vztahy - pozemky a budovy plynárenských zařízení", případně na NONSTOP zákaznické lince 800 11 33 55.

Za správnost a úplnost dokumentace předložené s žádostí včetně jejího souladu s platnými předpisy plně zodpovídá její zpracovatel. Stanovisko nenahrazuje případná další stanoviska k jiným částem stavby.

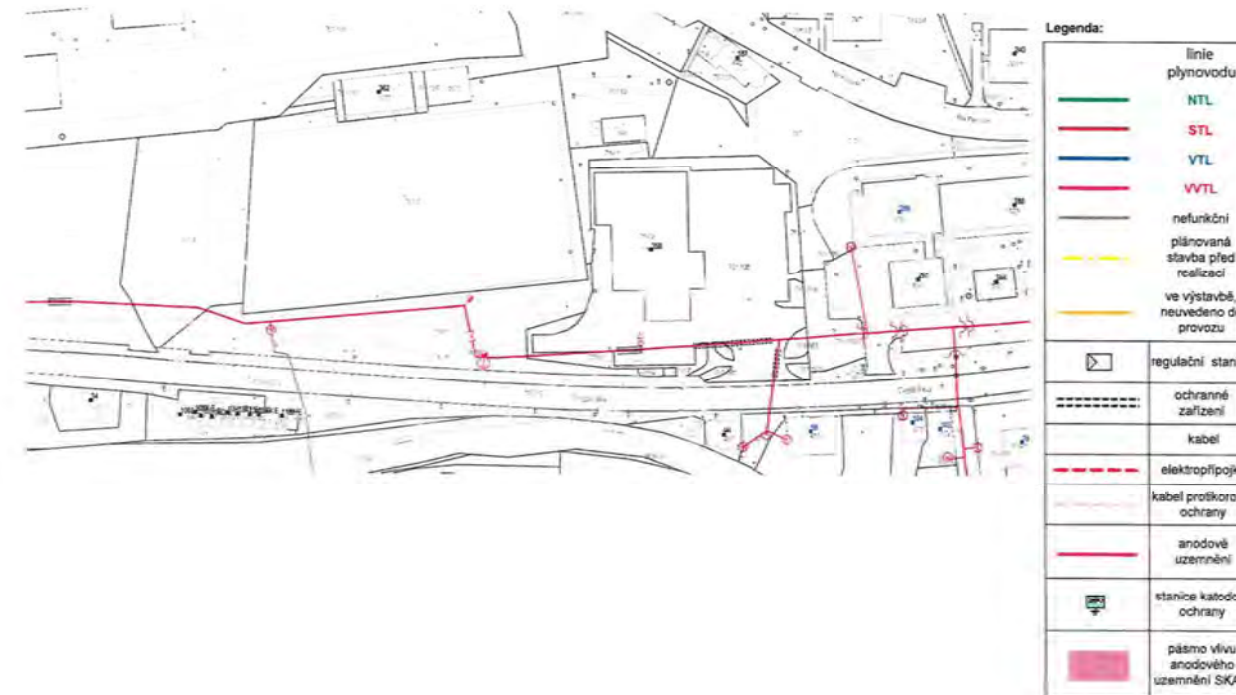
V případě další korespondence nebo jednání (např. změna stavby) uvádějte naši značku - 5001759259 a datum tohoto stanoviska. Kontakty jsou k dispozici na www.gridservices.cz nebo NONSTOP zákaznická linka 800 11 33 55.

GasNet, s.r.o.
zastoupená společností GridServices, s.r.o., IČ 279 35 311
Ing. Dana Svobodová
Technik externích požadavků - Čechy
Oddělení zpracování ext. požadavků - Čechy
+420475325261
dana.svobodova@innogy.com

Přílohy: Orientační zářez plynárenského zařízení, Detailní zářez plynárenského zařízení, Detailní zářez plynárenského zařízení, Detailní zářez plynárenského zařízení

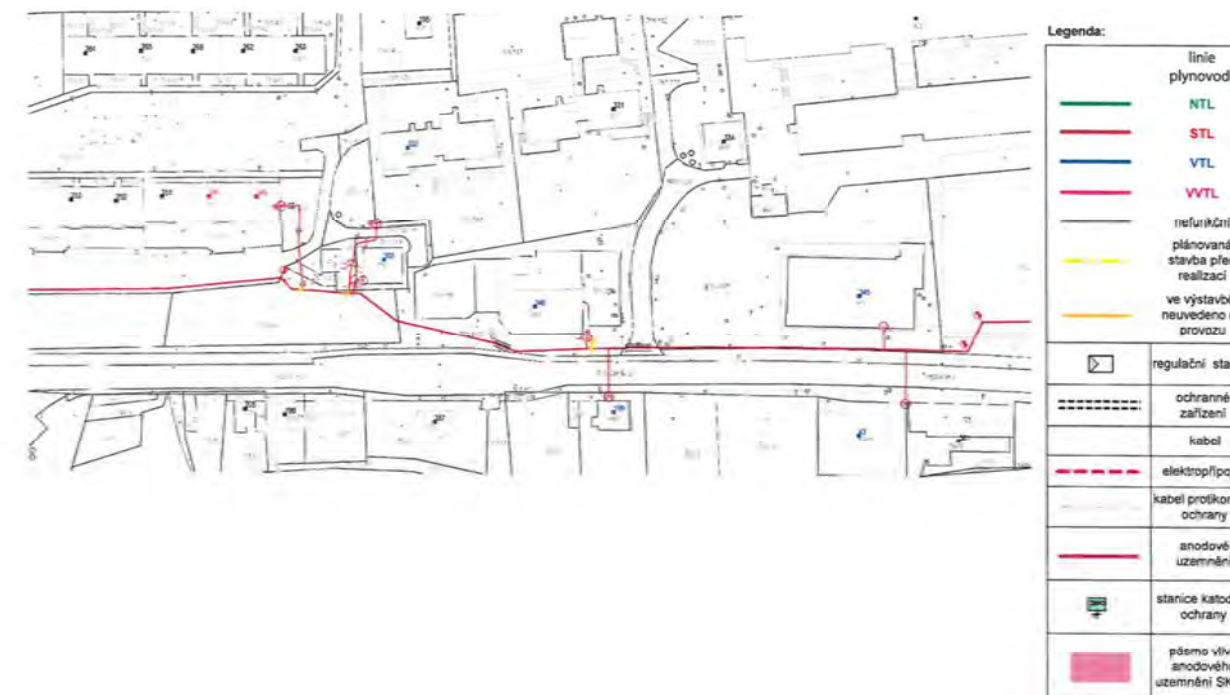
Příloha: Detailní zářez plynárenského zařízení. Tato příloha je nedílnou součástí stanoviska č. 5001759259 ze dne 20.07.2018.

Provozovatel DS: GasNet, s.r.o.; Stavebník: re:architekti studio s.r.o., Milady Horákové 481/24, 17000 Praha. K.ú.: Bynov, Martiněves u Děčína.



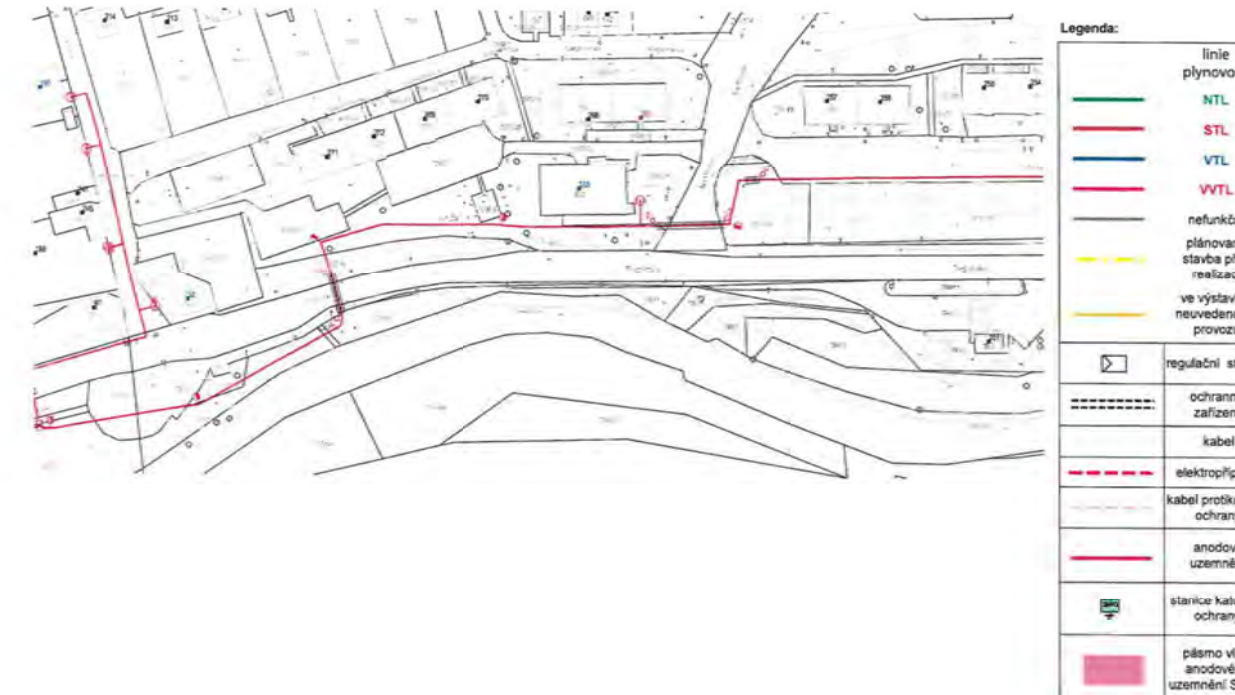
Příloha: Detailní zářez plynárenského zařízení. Tato příloha je nedílnou součástí stanoviska č. 5001759259 ze dne 20.07.2018.

Provozovatel DS: GasNet, s.r.o.; Stavebník: re:architekti studio s.r.o., Milady Horákové 481/24, 17000 Praha. K.ú.: Bynov, Martiněves u Děčína.



Příloha: Detailní zářez plynárenského zařízení. Tato příloha je nedílnou součástí stanoviska č. 5001759259 ze dne 20.07.2018.

Provozovatel DS: GasNet, s.r.o.; Stavebník: re:architekti studio s.r.o., Milady Horákové 481/24, 17000 Praha. K.ú.: Bynov, Martiněves u Děčína.



Příloha: Orientační zářez plynárenského zařízení. Tato příloha je nedílnou součástí stanoviska č. 5001759259 ze dne 20.07.2018.

Provozovatel DS: GasNet, s.r.o.; Stavebník: re:architekti studio s.r.o., Milady Horákové 481/24, 17000 Praha. K.ú.: Bynov, Martiněves u Děčína.





Váš dopis zn.:
ze dne: 29. 6. 2018
Naše značka: O18610193211/UTPCUL/Se
Využívají: Ing. Pavlína Sedlmaierová
Datová schránka: 17rf9ns
Telefon: 840 111 111
Email: info@scvk.cz
Datum: 27. 7. 2018

re:architekti studio s.r.o.
Ing. arch. Jan Vlach
Milady Horákové 24
170 00 Praha 7

Vyjádření ke studii

Název akce:	„Územní studie veřejných prostranství v místní části Děčína – Bynov“ k.ú. Bynov
Účel vyjádření:	Koncept studie veřejných prostranství
Zájmové území:	Okres: Děčín
	Obec: Děčín
	Část obce, ulice, č.p.: Bynov
	Katastrální území, parcelní číslo: Bynov (viz přílohu)
Žadatel:	re:architekti studio s.r.o.
Adresa, telefon, e-mail	Milady Horákové 24, 170 00 Praha 7, tel.: + 420 724 017 218, jan.vlach@rearchitekti.cz
Investor:	Statutární město Děčín
Adresa, telefon, e-mail	Mírové nám. 1175/5, 405 02 Děčín
Projektant:	re:architekti studio s.r.o.
Vlastník dotčené IS	SVS/AHS/jiný
Předchozí vyjádření a rozhodnutí	Byly splněny podmínky předcházejících vyjádření a vydaných rozhodnutí ANO/NE (předcházející podmíněné vyjádření dosud nebylo vydáno)
Platnost vyjádření:	Jeden rok ode dne vyhotovení (v případě, že Vás zájem nadále trvá, požádejte před uplynutím této lhůty o prodloužení platnosti vyjádření)

Popis navrženého řešení:

Studie řeší koncepci uspořádání prostranství, na základě analýzy současného stavu území včetně širších vztahů bude územní studii dále zaměřena zejména na architektonicko-stavební řešení, vybavení veřejného prostranství, mobiliár, drobnou architekturu, koncepci dotčených objektů a řešení dopravní a technické infrastruktury. Navržená místa k řešení zahrnují zejména: centrum Bynova, OC Dukla, ul. Na pěšině, pěší trasy ve svahu vedoucí ve stopě historické cesty, ul. Na Vyhliďce, cesta od autobusové zastávky do školy, z obchodního domu Tesco, vstup do školky, Teplickou ul. a prostranství mezi panelovými domy.

Upozorňujeme, že ve výše uvedeném zájmovém území (zejména v ul. Na Pěšině, Košická, Dukelská atp.) se připravuje realizace zařízení, které bude provozovat společnost Severočeské vodovody a kanalizace, a.s. Požadujeme koordinaci s plánovanou úpravou veřejných prostranství. Kontaktní osobou pro zprostředkování koordinace obou akcí je Ing. Ivana Martinková (tel.: + 420 475 316 369, ivana.martinkova@scvk.cz).

Ve výše uvedeném zájmovém území **se nachází** zařízení provozovaná společností Severočeské vodovody a kanalizace, a.s. a jejich ochranná nebo bezpečnostní pásma, ve vlastnictví SVS, a.s.

Upozorňujeme, že stavba je situována v ochranném pásmu vodních zdrojů, které je ve správě společnosti Severočeské vodovody a kanalizace, a.s.

Skutečné umístění zařízení je nutno zjistit vytyčením přímo na místě, nejlépe před zahájením projektových prací. V případě nejasností budou provedeny kopané sondy či vytyčení inspekční kamerou. Vytyčení skutečného umístění zařízení ve správě společnosti Severočeské vodovody a kanalizace, a.s. a jeho následně zakreslení do situace je nutné objednat na tel. 840 111 111; info@scvk.cz.

1. Případná opatření k odstranění technické nemožnosti napojení dalších odběratelů či související vodohospodářské infrastruktury na stávající vodohospodářskou infrastrukturu (dále jen VHI) ve správě Severočeských vodovodů a kanalizací, a.s. (zkapacitnění sítí a objektů včetně jejich zařízení, opatření k úpravě tlakových poměrů, atp.) je nutné projednat a odsouhlasit s vlastníkem VHI, kterým je Severočeská vodárenská společnost a.s. (kontaktní osobou je v těchto případech oblastní provozní inspektor: Bc. Ondřej Bischoff, e-mail ondrej.bischoffi@svs.cz, mobil + 420 731 488 977). **Náklady spojené s těmito opatřeními nese vždy subjekt, jehož požadavky tuto potřebu vyvolaly. Podkladem k takovému projednání s vlastníkem VHI je vždy stanovisko provozovatele k navrhovanému opatření.**

2. Ve všech případech, kde se jedná o přeložku stávajícího zařízení ve vlastnictví SVS (významné zařízení SVS), se se svou žádostí obračejte na příslušného provozního inspektora Bc. Ondřej Bischoff, (e-mail ondrej.bischoffi@svs.cz, mobil + 420 731 488 977), který je oprávněn za SVS v této věci jednat.

Podmínky realizace přeložek:

- Žádost o přeložku stávajícího zařízení v majetku Severočeské vodárenské společnosti a.s. je vhodné projednat nejlépe v období bezprostředně po vydání stanoviska SCVK k možnosti napojení na předmětnou stavbu, příp. existenci zařízení ve správě SCVK, tedy žádost podat nejpozději do 30 dnů od vydání stanoviska SCVK. Příslušné formuláře jsou k dispozici na www.svs.cz.
- V této věci bude nejpozději před vydáním stanoviska k PD k stavebnímu řízení po projednání a odsouhlasení v majetkové komisi SVS uzavřena Smlouva o přeložce. **Uzavření Smlouvy o přeložce je podmínkou kladného stanoviska provozovatele k PD k stavebnímu řízení.**
- Podmínkou pro vydání kladného stanoviska k DSP jsou uzavřené budoucí smlouvy o zřízení služebnosti inženýrské sítě (práva věcného břemene).** V záležitostech týkajících se uzavírání smluv o zřízení služebnosti inženýrské sítě (věcného břemene) má oprávnění za SVS jednat provozovatel vodohospodářské infrastruktury: Severočeské vodovody a kanalizace a.s. (tel. č. 840 111 111, info@scvk.cz, datová schránka: 17rf9ns).
- Před zahájením řízení o užívání stavby (kolaudačním řízením) VH infrastruktury je nezbytné, aby investor stavby uzavřel na své vlastní náklady smlouvy o zřízení služebnosti inženýrské sítě (práva věcného břemene) ve prospěch SVS jako oprávněného, a to ve všech případech, kde liniová a s nimi související VH zařízení leží na pozemcích, které nejsou ve vlastnictví SVS (či požadovaném budoucím vlastnictví SVS – nadzemní objekty a objekty v oplocení) dle pokynů provozovatele.
- V rámci zahájeného řízení o užívání stavby (kolaudace) přeložky zpracuje provozovatel návrh Zápisu o předání a převzetí přeložky do majetku SVS a předá jej k odsouhlasení a podpisu investorovi a SVS.
- Stavebník přeložky, je povinen předat vlastníkově vodovodu nebo kanalizace dokončenou stavbu neprodleně po té, co nastaly právní účinky kolaudačního souhlasu. V případě, že tak neučiní, hrozí mu pokuta dle zákona č. 274/2001 Sb. o vodovodech a kanalizacích, ve znění pozdějších předpisů, dle § 32 odst. 6 a § 33 odst. 8.

- Náklady na zřízení nových přípojek nebo jejich prodloužení jsou vyvolány změnou trasy vodovodu nebo kanalizace a budou hrazeny osobou, která změnu trasy vodovodu a nebo kanalizace vyvolala.

Toto stanovisko neslouží pro účely územního ani stavebního řízení. Jedná se o předběžné vyjádření ke studii. Projektovou dokumentaci požadujeme předložit ke schválení.

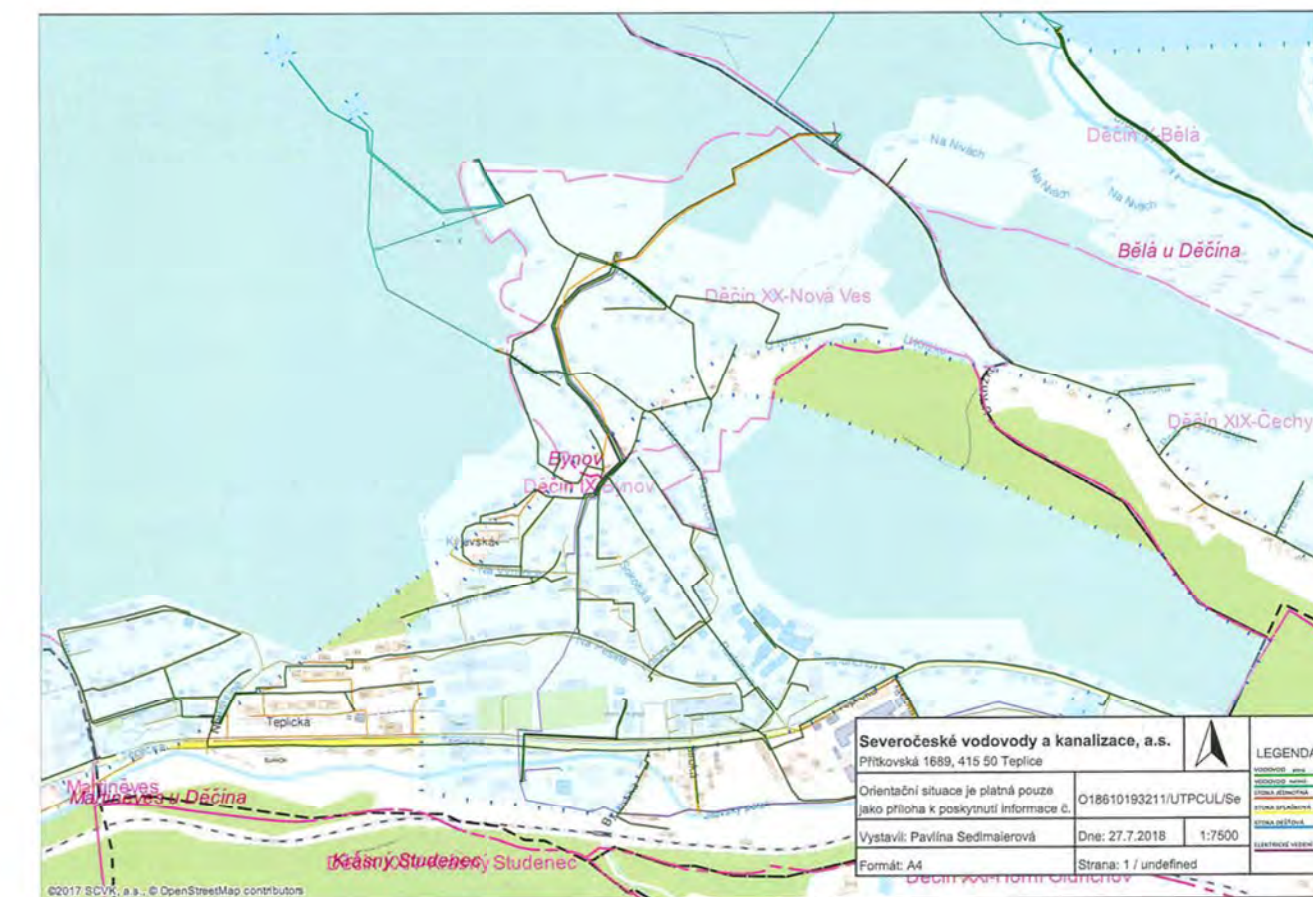
Obecné technické podmínky pro zpracování projektové dokumentace jsou k dispozici na www.scvk.cz.

Severočeské vodovody a kanalizace, a.s.
415 50 Teplice, Přítkovská 1689
IČ: 49099451 DIČ: CZ49099451
104

Ing. Pavlína Sedlmaierová
referent technickoprovozní činnosti

Na vědomí: Ing. Ivana Martinková, p. Martin Štorek, Bc. Jiří Černovický (pouze elektronicky)
Příloha:

- Situace a orientační záznam s vyznačeným zařízením provozovaným společností Severočeské vodovody a kanalizace, a.s.



4.3

Připomínky veřejnosti

C01 NÁMĚT

Vybudovat protihlukovou stěnu mezi hlavní silnicí a dětským hřištěm. Tedy mezi silnicí a stávajícím zeleným pásem, který nyní nedostatečně odděluje toto hřiště od hluku ze silnice. Stěna by byla dobrá i kvůli bezpečnosti dětí tj. bezpečné oddělení hřiště od hlavní silnice.



Názor architekta: Preferujeme řešit problém hluku a bezpečnosti za a) takovou úpravou ulice Teplické, která povede k dodržování rychlostních limitů, za b) výsadbou, která také přinese efekt z hlediska hluku a bezpečnosti. Protihlukovou stěnu nedoporučujeme, protože by měla negativní vliv na vnímání Teplické jako jen rychlé extravilánové tranzitní komunikace, zatímco usilujeme o to, aby bylo jasné, že se jedná o městskou komunikaci.

C02 NÁMĚT

Navrhují vybudovat další parkovací místa v ulici Na Pěšině. Zde skoro každý měsíc přibývá aut a navržené rozšíření parkovacích míst ve studii dle mého názoru nebude stačit. Bydlím v této ulici. Tedy dalších asi 10 – 15 míst kolmého stání na úkor malého posunutí plotu zahrady mateřské školky. Tuto horní



SOUPIS PŘIPOMÍNEK VEŘEJNOSTI K ÚZEMNÍ STUDII VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ DĚČÍN-BYNOV

Níže jsou citovány konkrétní náměty, požadavky, či náměty k dílčím řešením v konceptu, které přišli od veřejnosti v celkem sedmi dopisech s návrhem řešení od zpracovatele studie.

zahradu školka vůbec nevyužívá. Používá spodní zahradu a proto nebude „jejich prostor“ nějak prakticky zmenšen. (V současnosti je tam kompost a různé zbytky trávy a větvi).

Názor architekta: V tomto místě je plot vzdálen od hranice vozovky cca 6 m. V další fázi zde provedeme umístění šikmých stání, které by mohlo být možné umístit i se zachováním stávající pozice plotu. Příčná stání jsou zde nevhodná z důvodů, že jednosměrná komunikace prostorově nevyhovuje na manipulaci s vozy.

C03 NÁMĚT

Návrh na nový parking pro nešťastné obyvatele Nálepkovy ulice: Je možno využít volný prostor nad zahrádkářskou kolonií u lesa – dnes divoké parkoviště na hlíně vlevo od spojení ulic Nálepkova a Vítova - horní část - mezi domem Nálepkova č.293, horním vchodem do zahrádkářské kolonie a lesem.

Názor architekta: Je možné uvažovat o vybudování oficiálního parkoviště v těchto místech. Problémy jsou především administrativní, parcela leží mimo katastr Děčína a tedy i mimo řešené území této studie.

C04 NÁMĚT

Žádáme rozšíření Gagarinovy ulice. Gagarinova ulice o šíři asi 3,5 m! Jistě si uvědomujete, že je to v přímém rozporu se zákonným ustanovením: "Při stání musí zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký nejméně 3 m pro každý směr jízdy; při zastavení musí zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký nejméně 3 m pro oba směry jízdy. Dlouhodobým (kolizně riskantním!) objížďením zde stojících vozidel dochází k trvalé erozi zeleného pásu v celé délce ulice, následnému splachování zeminy do vozovky – z toho pak její zablácení a vysoká prašnost do našich domovů. Nepomáhá ani opakované řešení chování řidičů ve spolupráci s MP. Zdůvodňujeme je „nedostatek parkovacích míst"! Jakou navrhuje nápravu této problematiky? Zrušení stávajících 18 parkovacích míst na parkovišti pod domem Gagarinova č. 272, a jejich „náhradu“ 18-místným parkovištěm na začátku Gagarinovy ulice!

Dnes parkují „nadvíčko“ auta v Gagarinově ul. a Vítově ulici - dolní části zaměstnanců přílehlého firemního areálu, kteří si ukrajují i z našeho parkoviště pod č. 272. Po dobudování tolik potřebného chodníku pro chodce v dolní části Vítovy ul. a jejím zúžení již zde nebudou moci parkovat auta zaměstnanců firem. Po Vaší

„optimalizační úpravě“ si my, tj. stálí rezidenti – již ani neškrtneme s jistotou zaparkování! Všechna tato auta „navíc“ se budou vtěsňovat na Vaší směšnou osmnácti místnou náhražku! Sami dokumentujete trend nárůstu počtu vozidel v Bynově za 2008/2018! Požadujeme zachování stávajícího a schvalujeme vytvoření nového parkoviště!

Názor architekta: Gagarinova ulice má širší vozovky cca 4,1 m. Souhlasíme, aby byla rozšířena směrem na sever na 5,5 m, aby zde vznikla souvislá řada legálních parkovacích míst. Realizace chodníku ve Vítkově ulici neznamená úbytek parkovacích míst. Po navržené úpravě bude v lokalitě cca 46 legálních parkovacích míst při maximální zjištěné obsazenosti 34 míst, což je na Bynov velmi velká rezervata.

C05 NÁMĚT

Stávající hřiště na začátku Gagarinovy ulice není dlouhodobě – po desítky let! - vůbec využíváno, a to ani dětmi, ani dospělými: současný převažující trend je zábava doma u elektroniky. Vytvořené nové Sportoviště bude zít prázdnotou či se k němu budou stahovat odjinud nežádoucí živly! Takové hřiště ani nepatří do blokové zástavby. Navíc tím nezískáme více klídu pod našimi okny a balkony, který zde při existenci dnešního parkingu máme! V Bynově byly nedávno dokončeny přestavby sportovišť mezi ZDŠ a Teplickou ulicí – k dispozici pro sportovní vyžití místních zájemců o sport! V naší zelené zóně bohatě postačuje využívané Dětské hřiště mezi Gagarinovou 271 a restaurací 333. K tomu parkováním na novém parkovišti na konci Gagarinovy ulice – mimo náš dohled! - se zvyšuje riziko nežádoucího poškozování našich vozů! Požadujeme zachování stávajícího parkoviště.

Názor architektů: Paradoxně na ortofotomapě na serveru mapy.cz je zrovna zachycena situace, kdy na tomto hřišti někdo sportuje. Domníváme se, že pokud nebudou v místě sportoviště, nikdo na nich nebude. Pokud ale vznikne hřiště vybavené brankami s lepším povrchem než je škvára jistě si své uživatele snadno najde, třeba z řad starších dětí, pro které bude hřiště pod školou daleko. Sportoviště, které bude fungovat spolu s dětským hřištěm pro volnočasové aktivity.

C06 NÁMĚT

Byl námí dán návrh na rozšíření parkoviště u fotbalového stadionu s tím, že by se jednalo o zpevněnou plochu situovanou do travnatého svahu směrem k ulici Na Pěšině a ke kostelu. Jednalo by se o parkoviště pro rodiče dětí, kteří jezdí pravidelně třikrát týdně na sportovní vyžití svých dětí (celkem sportujících dětských členů je 65), dále pro mužstva dorostu a dospělých včetně jejich soupeřů. V areálu sportoviště UNIONU Děčín je i restaurace a jejich návštěvníci by toto zařízení též využívali.

Názor architektů: v další fázi navrhne rozšíření a kultivaci parkoviště. Na druhou stranu plánujeme místo lépe napojit chodníky jak směrem k Penny, tak k ulici Na Pěšině, aby nebylo vždy nutné dojet autem až k hřišti.

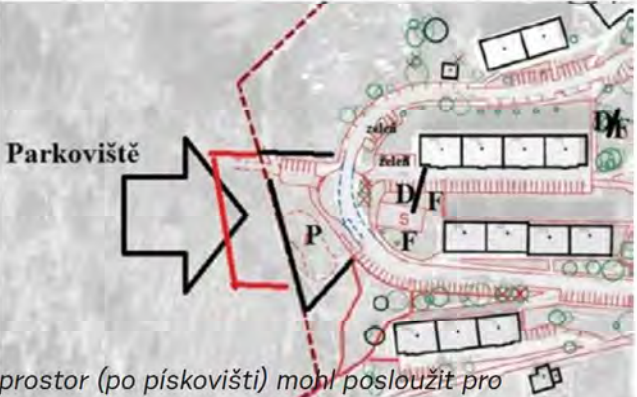
C07 NÁMĚT

Navrhovaná parkovací stání v ul. Na Vyhliídce: kolmé stání pod panelovým domem č.308 a podélné mezi č.p. 338 a č.p. 339 zabírají udržovanou zelenou plochu a možné parkování v ulici Dukelská, kde jsou nevzhledné příkopy se vůbec nezvažuje. Přitom tato ulice je dopravně velmi málo využívána a k parkování se stejně používá a případná změna na jednosměrnou ulici by vyřešila spoustu parkovacích míst. K podélnému stání mezi výše uvedenými domy lze dodat, že v zimním období se auta z těchto parkovacích míst v žádném případě nerozjedou a v tomto období všichni místní motoristé tuto část ulice nepoužívají na parkování, jelikož na sněhu a náledí, zde dochází k hodně nebezpečným situacím, kdy hrozí, že zaparkované auto bude nabouráno. A jestliže sem má jezdit autobus, tak je určitě potřeba auta z ulice Na Vyhliídce dostat pryč a nezářovat průjezdní profil a radši využít málo používaných a snadno dostupných bočních ulic.

Názor architektů: Návrh počítá s rozšířením ulice Na Vyhliídce tak, aby zde byl prostor pro bezpečné parkování i při jízdě autobusů. V území je opravdu málo míst, kde je možné umístit parkovací místa, proto ta na tomto místě doporučujeme v další fázi zanechat. V ulici Dukelské se nyní parkuje po jedné straně. Není zde prostor pro rozšíření parkovacích kapacit.

C08 NÁMĚT

Kyjevská navrhuji provést následující úpravy v plánu. Ponechat dětské hřiště (pískoviště, houpačky) v místě kde je, popřípadě využít navrhované umístění za panelové domy (z důvodu nerušeného hraní dětí). V případě přesunutí dětského hřiště za panelové domy, by uvolněný



prostor (po pískovišti) mohl posloužit pro plánované fitness hřiště se mi jeví více vhodné využít autory určený prostor pro fitness aktivity na parkoviště s možností rozšíření (asi odkup pár metrů od LČR) – vyznačeno červeně. Nevytvářet parkovací plochy u domu Kyjevská 321, ponechat zelet.

Názor architektů: Nepovažujeme za vhodné umístit plochy pro parkování do lesa, který je navíc součástí CHKO a regionálního systému ÚSES. Považujeme za důležité vytvořit pozvolný přechod mezi lesem a sídlištěm. Nová parkovací místa u domu považujeme za nekonfliktní z důvodu minima oken na přilehlé fasádě. V další fázi bude u dětských hřišť navrženo oplocení.

C09 NÁMĚT

Myslím si ale, že celá studie obecně zcela pomíjí jeden fakt – umístění popelnic. Po celém sídlišti jsou tam, kde nyní stojí popelnice, vyznačena parkovací místa. Obávám se tedy, že po zakomponováním popelnic do návrhu, se počet parkovacích míst nejen nezvýší, ale reálně dokonce sníží (dnes tolerovaná ilegální parkovací místa zmizí).

Názor architektů: v další fázi (dopracování studie) budou zakreslena jak místa pro tříděný, tak směsný odpad. V území lze najít místa, kde není možné parkování, ale pro popelnice či kontejnery jsou vhodné.

C10 NÁMĚT

Dále bych rozhodně podpořil myšlenku umožnit za poplatek jedno místo na rodinu rezervovat. V naší ulici jsou rodiny, kterým na parkovišti stojí mnohá i čtyři auta. Kdyby bylo možno si jedno místo rezervovat, motivovalo by to tyto lidi parkovat nepoužívané vozy jinde.

Názor architektů: Toto je k úvaze představitelům města. Na řešení studie toto nemá vliv.

Podklad pro prezentaci

VZOR PLAKÁTU

rozměr A4/A5

název

úvodní slovo

datum, čas, místo

podrobnější popis

úvodní obrázek

doplňující informace

kontakt

STUDIE BYNOV

Město Děčín a re:architekti zvou v rámci vzniku studie veřejných prostranství na procházku Bynovem.

Sraz na procházku v neděli 12. 11. v 13.00 na rohu ulic Kyjevské a Na Vyhlídce.

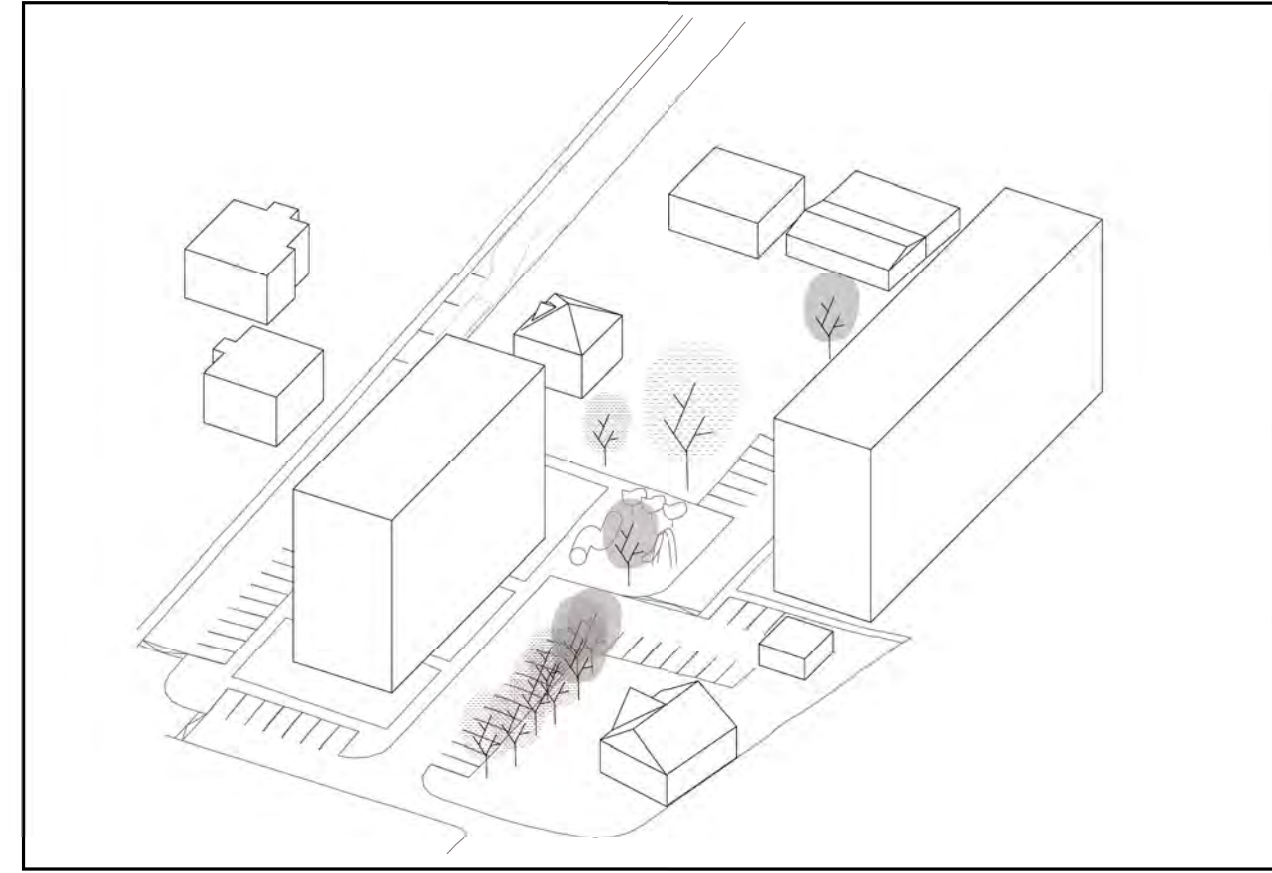
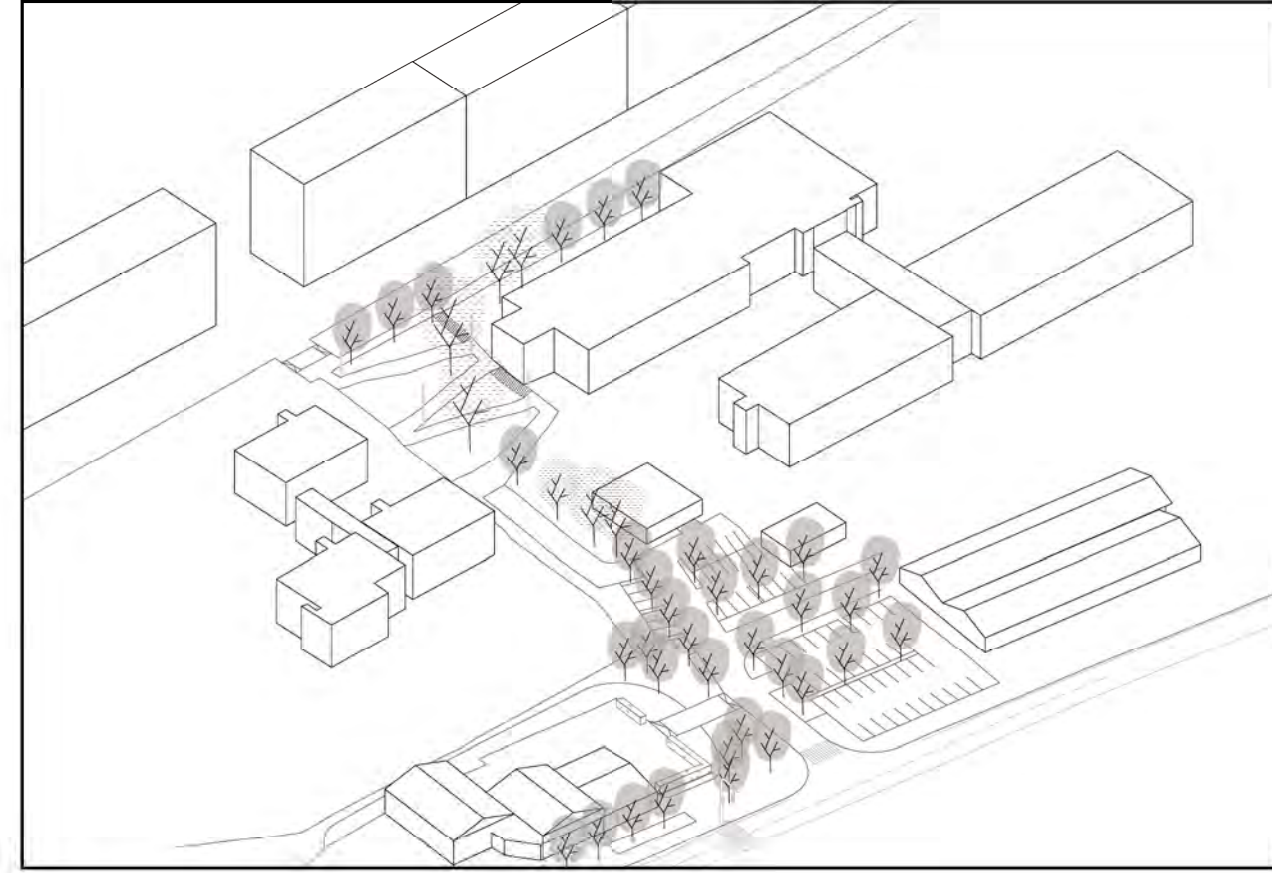
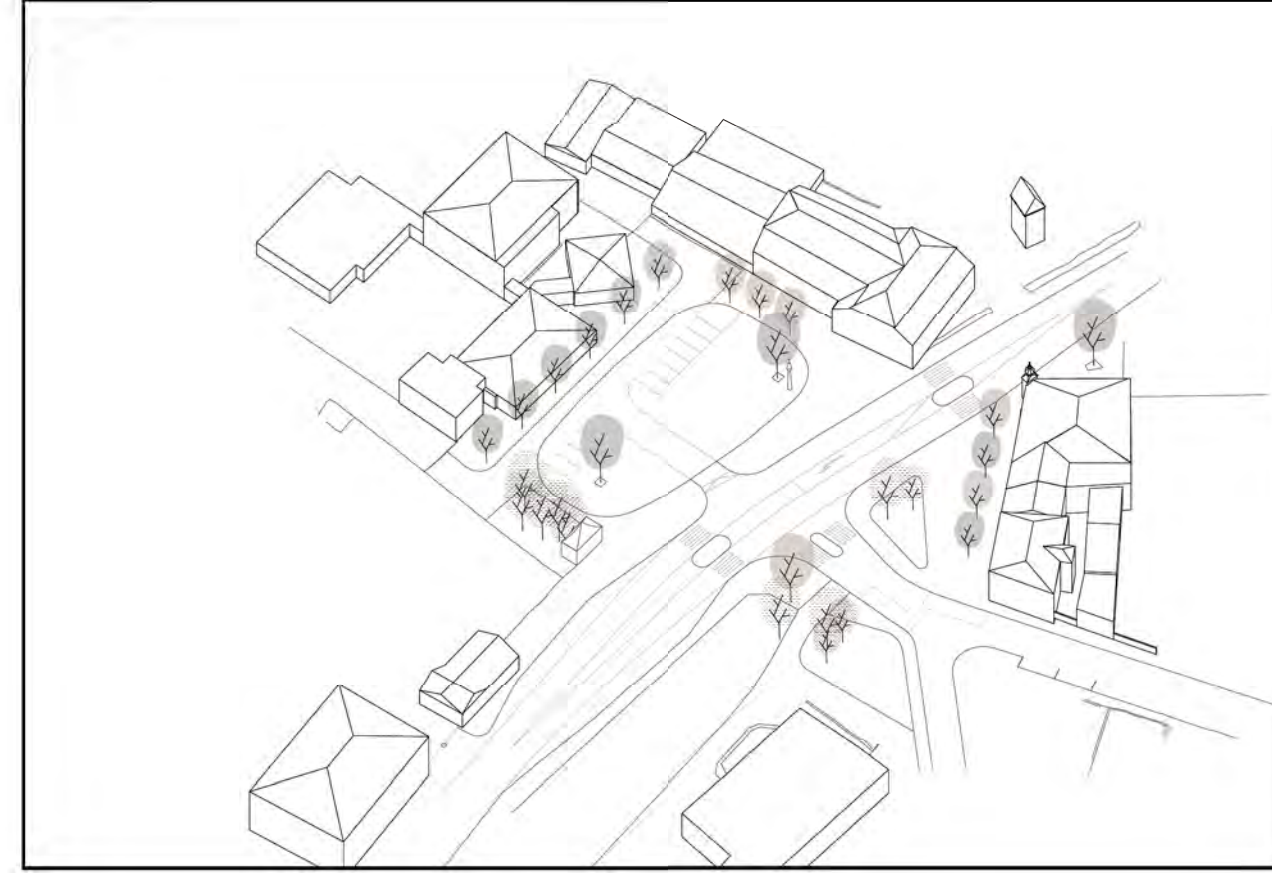
Pak vyrazíme z kopce dolů a budeme se bavit o tom, co je na Bynově skvělé, co horší a co by se určitě mělo změnit. Co dělá Bynov Bynovem, o historii místa apod.

Co je studie veřejných prostranství?
Konceptní dokument řešící veřejný prostor mezi domy jako místo pro každodenní život, volný čas i dopravu.

Kontakt
kancelar@rearchitekti.cz

Jak bude proces pokračovat?
Na základě procházky a dalších průzkumů bude sestaven dotazník pro obyvatele Bynova, který bude distribuován do schránek a přes internet přibližně začátkem prosince. V únoru pak bude veřejnosti představen koncept řešení, který samozřejmě bude možno připomínkovat. Následně během roku 2018 bude na základě připomínek veřejnosti, města a státní správy dopracován do finální podoby, která bude sloužit jako podklad pro realizaci.

VYBRANÉ ÚVODNÍ OBRÁZKY





Územní studie Bynov

Čistopis územní studie

paré 178 stran
příloha: 9 plánů, 1 CD

výtisk č.:
v 3.1

