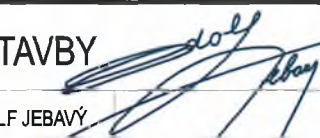




SÍDLIŠTĚ ŠTĚPNICE

A

HLAVNÍ PROJEKTANT STAVBY					ING. ADOLF JEBAVÝ SAMOSTATNÝ PROJEKTANT office: Františkánská 6, 602 00 Brno email: jebavy@ados.cx
HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU	ING. ADOLF JEBAVÝ				

VEDOUCÍ PROJEKTANT	ZODP. PROJEKTANT	VYPRACOVAL	KONTROLOVAL	AlternativníDopravníStudio	
ING. ADOLF JEBAVÝ	ING. LUKÁŠ ČERNÝ	ING. ADOLF JEBAVÝ ING. LUKÁŠ ČERNÝ	ING. EVA POKORNÁ 	ING. EVA POKORNÁ, AUTORIZOVANÝ INŽENÝR V OBOU DOPRAVNÍ STAVBY V SEZNAMU AUTORIZOVANÝCH OSOB VEDENÝCH ČKAIT JE VEDEN POD ČÍSLEM 1001904	
OBJEDNATEL	MĚSTO UHERSKÉ HRADIŠTĚ	KRAJ	ZLÍNSKÝ	DATUM	04/2012
Variantní řešení územní studie Revitalizace veřejného prostoru Štěpnice UHERSKÉ HRADIŠTĚ – ŠTĚPNICE				FORMÁT	A4
				ÚČEL	STU
				ČÍSLO ZAKÁZKY	12 016
				MĚŘÍTKO	
PRŮVODNÍ ZPRÁVA				ČÍSLO PARÉ	ČÍSLO VÝKRESU A

A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

Identifikační údaje

Označení stavby: **„Variantní řešení územní studie
Revitalizace veřejného prostoru Štěpnice“**

Základní charakteristika stavby

Typ stavební úpravy: Studie statické dopravy

Umístění stavby

Kraj: Zlínský

Obec: Uherské Hradiště

Katastrální území: Uherské Hradiště

Objednatel:

Město Uherské Hradiště
Masarykovo náměstí 19,6
86 70 Uherské Hradiště
IČ: 00291471
DIČ: CZ00291471

Projektant

Hlavní inženýr projektu:

Ing. Adolf Jebavý
Sídlo: Gorkého 9, 602 00 Brno
Kancelář: Františkánská 6, 602 00 Brno
Tel.: 604 730 164
Email: jebavy@ados.cx

Projektant:

Ing. Lukáš Černý

Stupeň dokumentace:

Studie
STU

Termín:

říjen 2012

1. Zadání

Hlavním cílem variantního řešení studie Revitalizace veřejného prostoru Štěpnice bylo nalezení optimálního modelu řešení statické dopravy v území s ohledem na:

- Reálnou potřebu parkování
- Limity území
- Možnosti financování

2. Základní údaje

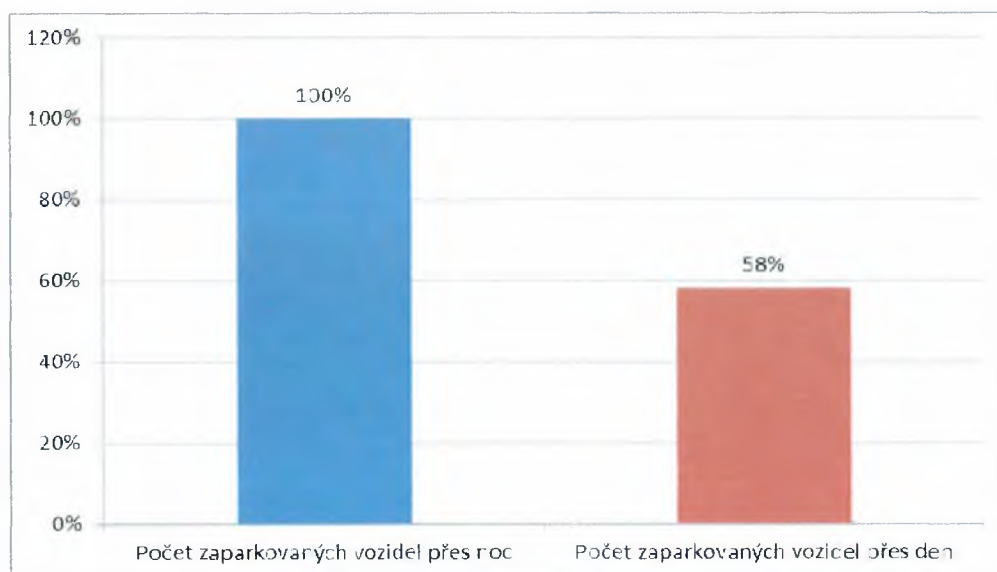
Plocha řešeného území:	cca 23 ha
Počet bytů:	1.760 + 146 za Alejí
Počet obyvatel:	cca 4.506 + 374 za Alejí

3. Popis řešeného území

Sídliště Štěpnice (Mojmír II), které představuje řešené území, vzniklo v sedmdesátých letech minulého století jako monofunkční obytný soubor s množstvím unifikovaných 4-8 podlažních panelových domů a zelených ploch. Z doby, kdy vzniklo, se dochovalo i množství volných zpevněných ploch a dnes již nefunkčních dětských hřišť. Celé území naopak trpí akutním nedostatkem parkovacích ploch. Významný nárůst automobilizace způsobil, že se dnes parkuje všude, kde je to jen trochu možné. Sídliště leží na jižním okraji města napojené v zásadě pouze v prostoru křižovatky Štěpnická/Zahradní – Husova / J.E.Purkyně. Zatímco ulice J.E.Purkyně tvoří významnou páteř pro motorovou dopravu, je ulice Husova v návaznosti na podchod pod železnicí v prostoru nádraží využívána především chodci a cyklisty. Atraktivita tohoto propojení a významný podíl nemotorové dopravy na dělbě dopravní práce jsou faktory, které mohou přispět k řešení problematiky statické dopravy nejen v řešeném území.

4. Průzkumy

V návaznosti na průzkumy provedené objednatelem (čtvrtek a neděle ve večerních a nočních hodinách) byl zpracovatelem proveden průzkum parkování v průběhu běžného pracovního dne. Z porovnání výsledků těchto průzkumů vyplynulo zajímavé zjištění.



Na území Štěpnice je zaparkováno „pouze“ cca 1000 vozidel, z toho přes den neopouští své místo cca 50% vozidel (částečná obměna).

5. Analýza současného stavu parkování

Pro účely vyhodnocení teoretické potřeby parkování byl proveden výpočet dle ČSN 736110. Lokalita za Alejí byla posuzována samostatně.



Orientační výpočet normové potřeby parkovacích stání pro sídliště Štěpnice v Uh. Hradišti

$$N = O_o \times k_a + P_o \times k_a \times k_p$$

$$k_a = 1$$

$$k_p = 0,8$$

Bydlení:

počet bytů celkem:	1760
počet bytů o 1 obytné místnosti:	454
počet bytů do 100 m ² celkové plochy:	1306
počet obyvatel	4509

$$O_o = 1533$$

$$O_o = 227$$

$$O_o = 1306$$

$$P_o = 225,45$$

$$N = O_o \times k_a + P_o \times k_a \times k_p$$

$$N = 1533 \times 1 + 225,45 \times 1 \times 0,8$$

$$N = 1713 \quad \text{parkovacích míst}$$

Domov pro seniory č.p. 1139:

počet lůžek: 159 $O_o = 32$

$$N = O_o \times k_a + P_o \times k_a \times k_p$$

$$N = 32 \times 1 + 0 \times 1 \times 0,8$$

N = 32 parkovacích míst

polyfunkční objekt č.p. 1156

nákupní středisko s potravinami do 1000 m²
prodejní plochy (6 obchodů + pošta)

640 m² prod. plochy $P_o = 21$

Střední škola služeb (7 tříd á 20 studentů)

140 studentů $P_o = 14$

Hostinec, pivnice, restaurace 4. sk. (5x)

460 m² plochy pro hosty $P_o = 46$

knihovna

40 m² plochy pro veřej. $P_o = 2$

$P_o = 83$

$$N = O_o \times k_a + P_o \times k_a \times k_p$$

$$N = 0 \times 1 + 83 \times 1 \times 0,8$$

N = 66 parkovacích míst

Mateřská škola č.p. 1111

Mateřská škola (4 tříd á 25 dětí)

100 dětí $P_o = 20$

$$N = O_o \times k_a + P_o \times k_a \times k_p$$

$$N = 0 \times 1 + 20 \times 1 \times 0,8$$

N = 16 parkovacích míst

Základní škola a soukromá střední škola č.p. 1188

Střední škola (6 tříd á 15 studentů)

90 studentů $P_o = 9$

Základní škola (42 žáků)

42 žáků $P_o = 8$

$P_o = 17$

$$N = O_o \times k_a + P_o \times k_a \times k_p$$

$$N = 0 \times 1 + 17 \times 1 \times 0,8$$

N = 14 parkovacích míst

Ředitelství Střední školy služeb č.p. 1112

administrativa s malou návštěvností

400 m² kanc. plochy
(odhad) $P_o = 11$

$$N = O_o \times k_a + P_o \times k_a \times k_p$$

$$N = 0 \times 1 + 11 \times 1 \times 0,8$$

N = 9 parkovacích míst

Zdravotní středisko č.p. 1184

lékařská ordinace

2 $P_o = 1$

zdravotnický personál

4 $P_o = 1$

$P_o = 2$

$$N = O_o \times k_a + P_o \times k_a \times k_p$$

$$N = 0 \times 1 + 2 \times 1 \times 0,8$$

N = 2 parkovacích míst

Restaurace a pivnice Masaro č.p. 1140

restaurace	60 m ²	P _o =	6
pivnice	120 m ²	P _o =	12
terasa s posezením pro hosty	160 m ²	P _o =	16
herna	22 m ²	P _o =	2
ubytovací zařízení	5 lůžek	P _o =	1
kancelář firmy	37 m ² kanc. plochy	P _o =	1
		P_o =	38

$$N = O_o \times k_a + P_o \times k_a \times k_p$$
$$N = 0 \times 1 + 38 \times 1 \times 0,8$$

N = 30 parkovacích míst

Celkový počet stání pro posuzovanou lokalitu

N = 1882 parkovacích míst

z toho **1565** odstavných stání

317 parkovacích stání

Bez objektů č.p. 1167 a 1168 (bývalé kotelny), které v současné době nemají využití.

Výpočet uvažoval s hodnotami **stupně automobilizace 1:2,5**, podobně jako předpokládá územní plán. **Skutečnost** je však taková, že na stávající počet obyvatel 4.509, resp. 1760 bytů je v lokalitě zaparkováno maximálně 1.010 vozidel. V přepočtu je to tedy 1 auto na 4,5 obyvatele, resp. **1 auto na 1,74 bytu**. Tedy čísla, která budou **do budoucna jen těžko udržitelná**. Tento fakt je podle našeho názoru dán především složením obyvatelstva a zažitými zvyklostmi při výběru dopravního prostředku (23% podíl cyklistické dopravy na dělbě dopravní práce). Nástup nové generace rodin s odlišnými návyky a podstatně vyššími nároky může tuto situaci výrazně změnit. Dá se však očekávat, že tento **přerod bude postupný a umožní městu se na něj připravit**.

Budeme-li aplikovat uvedená zjištění na celé řešené území, tedy včetně oblasti kolem ulice Za Alejí, dostaneme tyto hodnoty:

Stávající počet bytů:	1.906
Stávající poptávka po parkování:	1.100
Stávající nabídka parkovacích míst:	617
Stávající deficit parkovacích míst:	483
Celková plocha pro pokrytí stávajících potřeb pro parkování:	13.750 m ²
Výhledový počet bytů:	2.000
Výhledová poptávka po parkování při stávajícím počtu bytů:	1.882
Výhledová poptávka po parkování při výhledovém počtu bytů:	2.122
Celková plocha pro pokrytí výhledových potřeb pro parkování:	26.525 m ²

Pozn.

Ze sčítání obyvatelstva 2001 vyplývá, že v Uherském Hradišti vlastnilo automobil 52,2% domácností a 5,4% domácností vlastnilo dva a více automobilů

6. Limity území

Faktorů, které budou ovlivňovat návrh je celá řada. K těm nejdůležitějším patří:

- Rozvoj území

Území je stabilizované, územní plán předpokládá jen lokální dostavbu. Přesto je nezbytné, aby se při každé další výstavbě, která bude generovat statickou dopravu, neřešilo parkování na úkor již existujících volných ploch, které mají potenciál pokrýt stávající, resp. předpokládaný deficit parkování

- Majetkoprávní podmínky

Většina ploch je v majetku města, umožňuje tedy řízenou úpravu vhodných ploch pro potřeby parkování.

- Kvalita veřejného prostoru

Vysoká kvalita prostředí by neměla být dále narušována neřízeným zabíráním ploch určených jinému využití. Jako limitní byl ze strany města uplatněn požadavek na 13.500-15.000 m² ploch (tedy plochy odpovídající zhruba parkování na terénu pro 1.100-1.200 vozidel). Nároky převyšující tyto hodnoty musí být řešeny formou parkovacích objektů.

- Ekonomické možnosti města

Ekonomický potenciál města bude jedním z nejdůležitějších faktorů ovlivňující postupné zkvalitňování podmínek pro parkování. Vzhledem k současné ekonomické situaci ve světě, potažmo v ČR, resp. ve městě se nedá předpokládat, že by město bylo schopno pokrýt veškeré náklady na realizaci stavebně technických opatření na rozšíření parkovacích kapacit. Je proto třeba hledat další zdroje. K nim se mohou řadit nejen schopnost města dosáhnout na evropské dotační zdroje, ale i schopnost využít ekonomického potenciálu území. Tím je myšleno především účelné hospodaření s veřejným prostorem.

7. Principy řešení

Vlastní návrh stavebně technických a dopravně organizačních opatření bude vycházet z principů seřazených níže:

- Organizovat statickou dopravu v území s důrazem na omezení zbytné dopravy
- Vybudovat plochy pro parkování pro uspokojení stávající poptávky
- Zamezit nelegálnímu parkování na plochách určených jinému využití
- Parkovací kapacity na terénu navyšovat jen do úrovně dané limitami území
- Parkovací kapacity nad rámec daný limitami území směřovat do parkovacích objektů s možností dlouhodobého parkování, resp. garážování
- Vytvořit ekonomické podmínky pro návratnost vložených investic, resp. podmínky pro reálné rozšíření nabídky parkovacích míst v území

8. Návrh řešení parkovacích ploch

Návrh řešení parkovacích ploch je zpracován ve variantách. Společné mají tyto varianty snahu o minimalizaci zásahu do zelených ploch uvnitř zástavby a soustředění nových parkovacích ploch do oblasti podél hlavních obslužných komunikací. Oproti původnímu návrhu tedy nepočítá se zařazením těchto komunikací do systému sběrných s omezením přímé obsluhy území. Součástí všech variant je kapacitní parkoviště v severní části sídliště, přiléhající k ulici Štěpnické stejně jako lokality pro

hromadné parkovací objekty ve východní, západní a jižní části sídliště. Jejich kapacita bude závislá na množství využitelných podlaží. Návrh předpokládá tyto hodnoty pro všechny varianty:

- Parkoviště sever: 67 míst
32 míst úbytek zrušením dnešních parkovacích ploch
Celkový nárůst parkovacích míst 35 míst
- Parkovací dům východ: 80 míst v jednom podlaží celkem 4 podlaží
100 míst úbytek zrušením dnešních parkovacích ploch
Celkový nárůst parkovacích míst 220 míst
- Parkovací dům západ: 100 míst v jednom podlaží celkem 3 podlaží
65 míst úbytek zrušením dnešních parkovacích míst
Celkový nárůst parkovacích míst 235 míst
- Parkovací dům jih: 100 míst v jednom podlaží celkem 1 podlaží
0 míst úbytek zrušením dnešních parkovacích míst
Celkový nárůst parkovacích míst 100 míst

Varianta I ponechává obvodovou komunikaci obousměrnou, při respektování vzrostlých stromů rozšiřuje nabídku parkovacích stání o 561 míst.

Celková nabídka parkovacích míst: 1.178

Varianta II mění organizaci dopravy na obvodové komunikaci, v západní (pro obsluhu území koncové) části ulice Štěpnické zavádí jednosměrný provoz. Vzniklou volnou šířku komunikace společně s přilehlou zelení využívá pro vybudování kolmých parkování. Varianta nerespektuje stávající vzrostlé stromy, počítá však s jejich dosadbou rozmístěnou v pravidelných intervalech mezi parkovacími místy. Celkovou nabídku rozšiřuje o 602 míst.

Celková nabídka parkovacích míst: 1.219

Varianta III vychází z varianty I. Na rozdíl od této varianty I počítá s vybudováním mýtných bran na vjezdech do území.

Celková nabídka parkovacích míst: 1.159

Varianta IV vychází z varianty I, resp. III. Řeší variantně křižovatku v jižní části sídliště. Tvar křižovatky (okružní), umožní otáčení autobusů.

Celková nabídka parkovacích míst: 1.158 (1.050)

9. Odhad stavebních nákladů

Odhad stavebních nákladů je pouze orientační a má sloužit především k tomu, aby bylo možné vyhodnotit jejich reálnost s ohledem na finanční možnosti města, resp. ekonomickou návratnost investice v případě zpoplatnění veřejných ploch pro soukromou potřebu (parkování).

Stavební náklady vychází těchto jednotkových stavebních nákladů:

- Parkoviště, resp. ostatní zpevněné plochy 2.000,- Kč/m²
- Mýtná brána včetně kamerového systému cca 4.000.000,- Kč
- Napojení mýtné brány na centrální dispečink cca 3.000.000,- Kč
- Jednotlivý parkovací automat cca 500.000,- Kč
- Náklady na místo v parkovacím objektu cca 240.000,- Kč

Celkové náklady

Varianta I		
	bez systému zpoplatnění	cca 17,4 mil.Kč
	s jednotlivými parkovacími automaty	cca 22,4 mil.Kč
Varianta II		
	bez systému zpoplatnění	cca 18,5 mil.Kč
	s jednotlivými parkovacími automaty	cca 22,5 mil.Kč
Varianta III, IV		
	bez systému zpoplatnění	cca 17,0 mil.Kč
	s mýtnými bránami	cca 28,0 mil.Kč

Pozn. u jakéhokoliv systému zpoplatnění je nezbytně započítat i provozní náklady související s údržbou a vlastním fungováním systému.

10. Principy financování

Z uvedených hodnot stavebních nákladů je zřejmé, že celková finanční náročnost je nad stávající možnosti městské pokladny. Jak už bylo uvedeno dříve, je nezbytné hledat i jiné zdroje financování. Jednou z možností je celoměstský, resp. lokální systém organizovaného parkování. Ten předpokládá zřízení funkce provozovatele parkování (akciová společnost města, soukromá společnost) a následnou realizaci potřebných stavebně technických opatření umožňující provozovat místní, resp. celoměstský systém parkování.

11. Organizace statické dopravy v území

Příjmy z fungujícího systému organizace statické dopravy jsou přímo úměrné výši poplatků za veřejný prostor.

Návrh počítá s touto variantou

	30 minut	1 hodina	2 hodiny	3 hodiny	4 hodiny	1 den	1 týden	1 rok
Rezident 1 auto	- Kč	- Kč	- Kč	- Kč	- Kč	- Kč	- Kč	500 Kč
2 auto								5 000 Kč
3 auto								5 000 Kč
Firma 1 auto								5 000 Kč
2 auto								10 000 Kč
3 auto								10 000 Kč
Návštěvy 1 auto	- Kč	10 Kč	20 Kč	30 Kč	40 Kč	50 Kč	200 Kč	5 000 Kč

Z toho pak vyplývá

	Počet bytů	%	Stav	Parkovné/rok
Rezident 1 auto	1906	52,2	995	497 466 Kč
Rezident 2 auto	1906	5,4	103	514 620 Kč
Firmy 1 auto	1906	2	38	190 600 Kč
2 auto	1906	1	19	190 600 Kč
Návštěvy 1 auto			185	925 000 Kč
Celkem		cca	1 155	2 318 286 Kč

12. Příklady hromadných garáží

Norimberk, Německo



Město Orlová



Ocelové montované parkovací objekty (garáže) Fast Park®



Ocelové montované parkovací objekty (garáže)

