

12 DOPRAVA V KLIDU

Mezi problémové oblasti dopravního systému města Děčín lze dnes zcela jistě zařadit také systém statické dopravy, respektive vybranou uliční síť silně zatíženou (a ve většině případů přetíženou) nevhodně parkujícími či dlouhodobě odstavenými automobily. Problémy s odstavováním vozidel jsou běžně evidovány ve všech místních částech. Vyzdvihnout lze však tyto lokality:

- ulice Zámecká
- ulice Duchcovská
- okolí Gymnázia Děčín
- křižovatka ulic Stavební a Fügnerova
- Na Skřivance
- Chelčického

Nejčastěji se jedná o vozidla nelegálně zaparkovaná na chodnících, v zeleni, v křižovatkách či v místech, kde nezůstane minimální průjezdný profil požadovaný zákonem. Negativním dopadem nelegálně parkujících vozidel je jejich vliv na dopravně-bezpečnostní situaci na navazujících přechodech pro chodce či v přilehlých křižovatkách.

Poptávka po parkování a odstavování automobilů vzniká v souvislosti s aktuálním rozložením zásadních funkcí na území města Děčín. Z pohledu zvýšených nároků na odstavování vozidel se jedná o všechny obytné oblasti města a sídla významných zaměstnavatelů (sídliště, oblasti řadových domů, uliční zástavba v ulici Zámecká, Duchcovská, v centrální části, oblast kolem Gymnázia Děčín, atp.). Zvýšené nároky na parkování vozidel se objevují napříč celým územím s ohledem na rozložení služeb, veřejných a vzdělávacích institucí, obchodní vybavenosti, atd. Zcela zásadní prolínání nároků po parkování a odstavování vozidel se poté objevuje v centrálních částech města kolem železniční stanice Děčín hl.n., Masarykova náměstí a v okolí parku Mariánské louky.

V rámci analýzy stávajícího stavu dopravy v klidu byly pro potřeby strategického dokumentu PUMM provedeny průzkumy, na základě kterých bylo možné popsat stav a využití parkovacích kapacit. Na základě výsledků bude možno v návrhové části strategického dokumentu PUMM navrhnout úpravy a rozvoj systému parkování.

12.1 ORGANIZACE DOPRAVY V KLIDU

12.1.1 Stávající organizace centra města

Obě centra, Děčín I – Děčín a Děčín IV – Podmokly, jsou regulovanou parkovací zónou s aktuálním ceníkem z roku 2016 (Nařízení rady města č. [RM 16 13 29 01](#)) a rozsahem z roku 2017 (nařízení města č. [4/2017](#)). Lze je urbanisticky definovat jako souvisle zastavěnou historickou zástavbu s obchodním využitím ve středu sídla o výměře cca 12 a 18 ha. Obě lze vymezit přibližně ulicemi Duchcovská, Karla Čapka, Tyršova, Lázeňská, Anenská, Komenského nám., Maroldova, Kaštanová a Teplická, Jeronýmova, Podmokelská, Čsl. mládeže.

Hodinový poplatek za stání se uplatňuje od pondělí do pátku mezi 8:00 a 18:00 hod. Krátkodobou platbu je možné uskutečnit skrze 26 parkovacích automatů. Další možností je platba mobilním telefonem skrze prémiovou SMS, aplikací radnice pro chytré telefony nebo přes jednu konkrétní aplikaci „Sejf“ chytrého telefonu. Jinak hodinový poplatek může místní rezident zaplatit roční platbou 1 500 Kč, místní abonent platbou 2 400 Kč.

Zde lze na veřejných prostranstvích parkovat na 2 300 místech zdarma i za poplatek, nebo si místo nechat vyhradit, z toho je v neatraktivnějších místech 1 232 míst za poplatek. Dále nad tyto čísla je k dispozici asi 500 míst pro veřejnost na soukromých plochách převážně nezpoplatněných.

Přehled základních kapacit a cen na placených veřejných prostranstvích a v hromadných garážích je uveden v následující [Tabulka 43](#).

Tabulka 43 Přehled základních parkovacích kapacit v Děčíně

lokality	placená doba dne	kapacita	návštěvník		rezident #	abonent #
			zdarma	sazba		
uliční placená stání	10 h	1 134	-	20 Kč/h 3 900 Kč/rok	- 1 500 Kč/rok	- 2 400 Kč/rok
uliční vyhrazená stání	24 h	-185	-	-	- 15 000 Kč/rok	-
OD Korál	24 h	98	1,5 h	20 Kč/h	-	-
OC Pivovar – soukromé	-	420	-	-	-	-
OC Jordanka – soukromé	24 h	85	-	nezjištěno	-	-
Nemocnice - kraj	24 h	158	0,5 h	20 Kč/h	-	-

Rezident je fyzická osoba bydlící v lokalitě, abonent je osoba podnikající v lokalitě.

Výnosy z parkování v roce 2015 jsou uvedeny v následující [Tabulka 44](#).

Tabulka 44 Příjmy města z parkování v roce 2015 (zdroj: mmdecin.cz)

Druh příjmů	Příjmy
parkovací automaty	4,8 mil. Kč
parkovací karty	1,9 mil. Kč
parkovací SMS	0,5 mil. Kč
ostatní příjmy z parkování	0,9 mil. Kč
celkem	8,1 mil. Kč

Výběr z parkovného z roku 2015 (před mírným plošným rozšířením) byl 8,1 mil Kč, což přibližně na jedno parkovací místo dělalo cca 30 Kč/den.

12.1.2 Stávající organizace ve zbytku města

Ve zbytku města je parkování na veřejných pozemcích volné, tj. na legálních plochách vymezených dopravním značením nebo ze zákona (§ 25 zákona 361/2000 Sb.) lze bez omezení parkovat. Na jednotlivých sídlištích jsou závorová parkoviště, kde si lze zakoupit vyhrazené místo, z celkové kapacity však jde o jednotky procent.

12.2 PASPORT PARKOVACÍCH KAPACIT

Pasportizace je výchozí činnost pro naplánování průzkumů a jejich vyhodnocení. Jde o digitální pasportizaci všech legálních i nelegálních míst na území města.

Prvním krokem bylo vytvoření geografické databáze veřejných parkovacích stání na území celého města. Formálně půjde o jednu vrstvu obsahující liniové prvky (polyline). Vhodnou jednotkou je parkovací úsek, což je prvek v ose parkujících vozidel jednoho typu stání (šikmé / kolmé / podélné) pro jednu parkující řadu:

- uliční stání – prvek typicky rovnoběžný s ulicí, nejvýše o délce uličního bloku, případně kratší úsek vycházející z místní úpravy, nebo rozdělení do zón,
- část parkoviště – kde není vyznačeno vodorovným značením tak, aby odpovídal typickému uspořádání a kapacitě.

Tuto vrstvu je možné získat primárně z ortofotomap (kolmé letecké nebo družicové snímky), katastrálních map a digitálních technických map, zejména jejich polohových parametrů. Dále budou získané informace ověřené v Google StreetView (maps.google.com) nebo Seznam Panorama (mapy.cz). V poslední řadě budou získaná data aktualizována na skutečný stav při terénních průzkumech mobilním sběrem dat, např. pomocí tabletu.

Sledované atributy každého prvku parkovacích stání:

- **id** – unikátní číselný identifikátor
- **zóna** – příslušnost do zóny (více viz kapitola dále)
- **typ stání**
 - šikmé
 - kolmé
 - podélné
 - jiné
- **celková kapacita** – legální (tj. dle místní nebo obecné zákonné úpravy) celkový počet parkovacích míst, a to buď primárně dle vodorovného dopravního značení, nebo kapacita typicky využívaná (zpravidla u nevyznačeného podélného stání lidé zaparkují úsporněji než je normový předpoklad) nebo nejméně častěji dle výpočtu příslušných norem (ČSN 73 6110, ČSN 73 6056 a ČSN 73 6158). Dále je nutné zejména u uličního stání systémově odečítat ztracenou kapacitu plynoucí z existence vjezdů a to dle geodetického zaměření, místního šetření nebo odborným odhadem. Dále je nutno z kapacity vyčlenit specifické skupiny:
 - **z toho placené** – typicky placené skrze parkovací automat nebo závorovým systémem,
 - **z toho vyhrazeno obecně** – typicky pro firmy, zákazníky, zvláštní užití, nebo osoby na RZ,
 - **z toho zásobování** – krátkodobá stání pro vyložení a naložení nákladu nebo osob,
 - **z toho pro invalidy na RZ** – pro každé místo je osazena zvláštní značka na konkrétní RZ,
 - **z toho pro invalidy obecně** – jedná se o přizpůsobená stání typicky na parkovištích, nebo dedikovaných uličních plochách.
- **délka prvku** – v metrech

12.2.1 Rozdělení města do zón

Pasport parkovacích úseků (a následně průzkumy a návrhy) je nutné seskupit do parkovacích zón, které vhodně vyšly ze základních sídelních jednotek. Dílčím způsobem byly upraveny tak, aby pasportizované úseky jednoznačně a logicky spadaly do vytvořených zón. Formálně jsou parkovací zóny plošné prvky (polygony), pokrývající zastavěné území celého města.

Rozdělení města do zón má respektovat funkční využití města z hlediska zástavby, jako jsou:

- bydlení individuální
- bydlení hromadné
- výroba, průmysl
- obchod, služby
- širší centrum
- historické centrum

- případně významná místa občanské vybavenosti

Toto dělení má dále respektovat základní urbanistické členění města bariérami (železnice, silnice, řeky) a stávající regulaci parkování (např. zpoplatněné oblasti). Centrum s vysokou poptávkou a obrátkou je vhodné rozdělit do menších zón (zpravidla ulic, skupin ulic, nebo pokud jsou ulice dlouhé, pak naopak jen jejich částí). Zóny zároveň předurčují podrobnost řešení analýzy a umožňují problematiku přehledně uchopit. Zároveň se vytvoření každé zóny, zejména její rozloha, má vhodně volit tak, aby nabídka parkovacích míst byla v příhodné vzdálenosti vůči typickým zdrojům/cílům cest. Např. rozsáhlé parkování u sportovního stadionu zahrnuté do zóny sídliště, zvýší formálně nabídku na sídlišti, kterou ale obyvatelé sídlišť nechtějí používat. Naopak není možné zajistit parkování každému obyvateli před dveřmi jeho domu.

Pro vyhodnocení byly vytvořeny oblasti na základě Základních sídelních jednotek a Sčítacích obvodů, které charakterizují zástavbu dané oblasti a rozložení parkování, ale nejsou z nich skladebné.

12.2.2 Metodika průzkumů

Předmětem průzkumů je popsání stavu dopravy v klidu na území celého města. Průzkumové práce byly rozděleny na tři části:

- centrum
- spojitě urbanizované území
- zbytek města

Sběr dat proběhl automatizovaně za pomoci speciálně vybaveného osobního vozidla se 4 infračervenými kamerami s infračerveným přísvicením a GPS detekující a zapisující digitálně RZ na veřejně přístupných plochách. Jízda vozidla proběhla podle předem naplánovaného scénáře zohledňujícího uliční parkování i parkoviště. Při průzkumu byly rozlišovány tyto atributy:

- anonymizovaná RZ
- typ parkování (šikmé, kolmé, podélné)
- poloha vozidla (GPS)
- orientace vozidla v prostoru
- čas

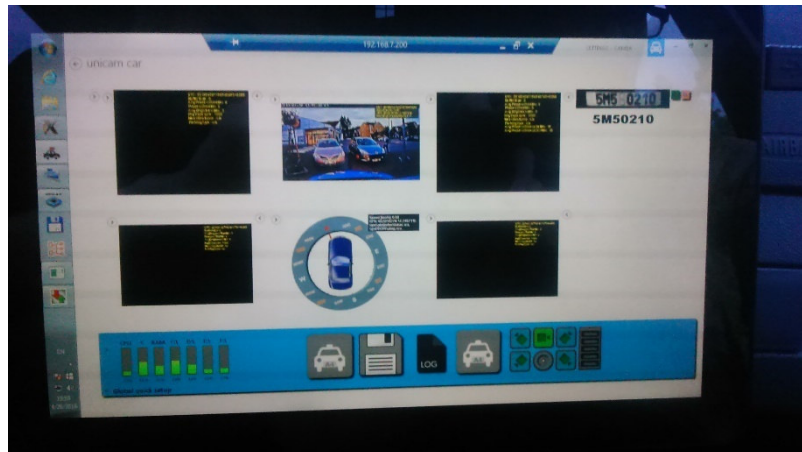
Průzkumy v centru byly organizovány v jeden pracovní den, a to ve středu 3. 10. 2018, v čase 5 – 21 hod., po pravidelné trase v časových cyklech cca 1:15 hodiny.

Průzkumy na spojitě urbanizovaných územích byly provedeny v úterý, středu a ve čtvrtek v termínu 2. až 4. 10. 2018, v časových obdobích pro den (9 – 15 hod.) a pro noc (21 – 04 hod.). Vozidlo využitě pro průzkum parkování zobrazuje [Obrázek 34](#).



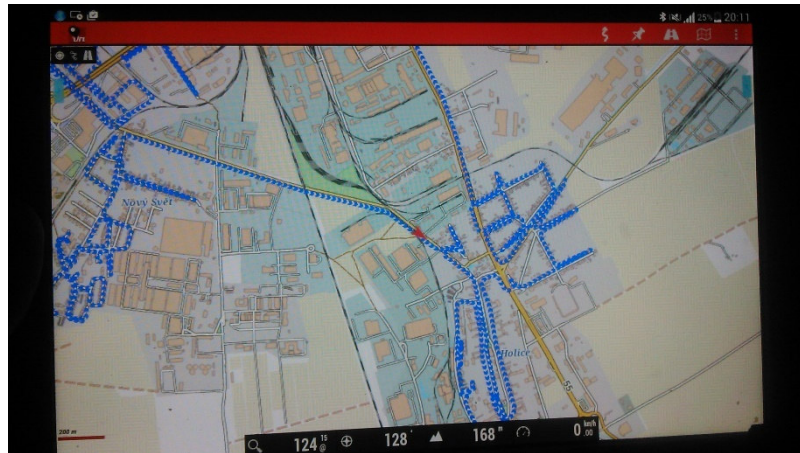
Obrázek 34 Vozidlo pro automatizovanou detekci parkujících vozidel

Ovládací software vozidla je vyobrazen na Obrázek 35.



Obrázek 35 Ovládací software vozidla pro automatizovanou detekci parkujících vozidel

Na Obrázek 36 je pak vyobrazena obrazovka ovládacího software ukazující plánovanou trasu vozidla a jeho navigaci v uliční síti.

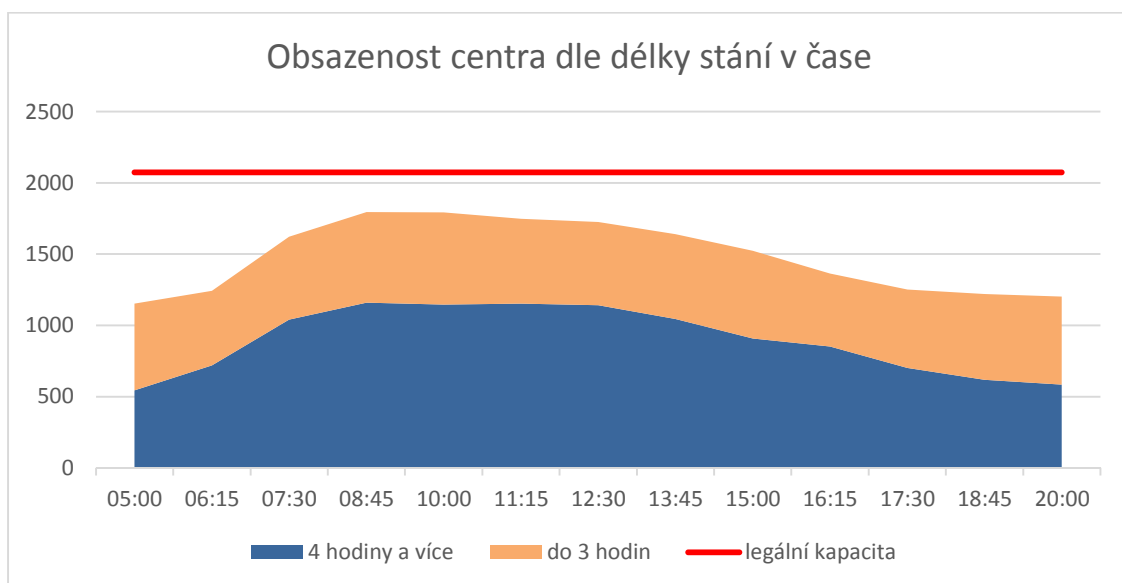


Obrázek 36 Zobrazení navigace vozidla po plánované trase

12.2.3 Výsledky průzkumů v centru města

Oblast centra města odpovídá zóně s placeným stáním s mírným rozšířením i na plochy neregulované uvnitř i vně oblasti. Během průzkumů byly z důvodu rekonstrukce zcela uzavřeny ulice Prokopa Holého a Husovo nám. a omezena ul. Tržní. Kapacity těchto ulic nejsou do vyhodnocení započítány.

Během 18 hodin průzkumu bylo zachyceno na veřejných prostranstvích 5 500 parkujících vozidel, z toho 31 % vozidel stálo déle než 4 hodiny. Nejvytíženější doba byla 10. hodina dopolední. Obsazenost parkovacích ploch v centru města v závislosti na délce stání zobrazuje Obrázek 37.



Obrázek 37 Obsazenost centra dle délky stání

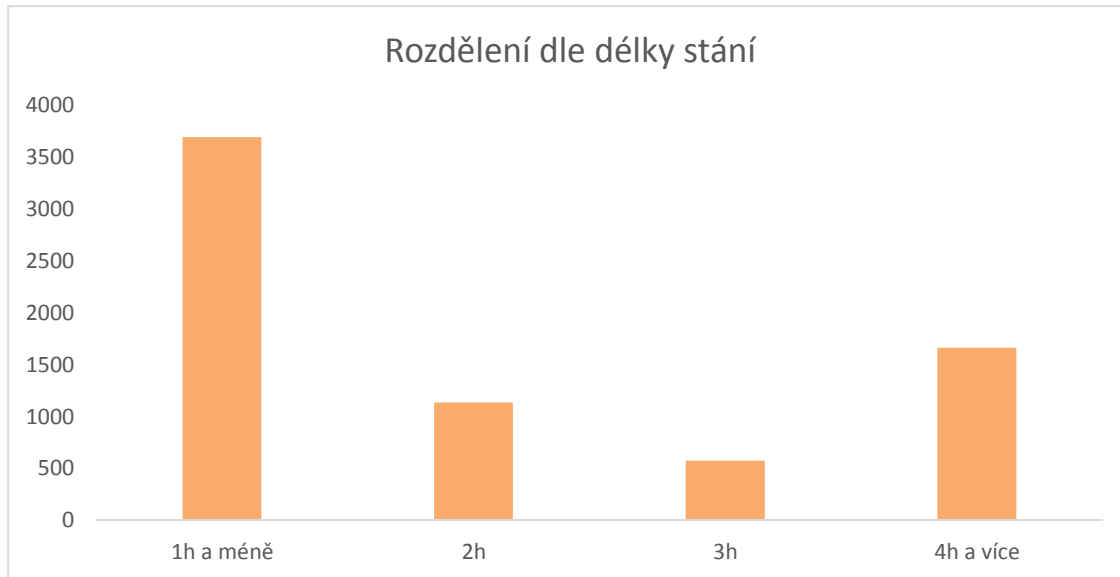
Detailní přehled počtu parkujících vozidel v jednotlivých oblastech (ZSJ) zobrazuje následující **Tabulka 45**. Počty jsou uvedeny pro jednotlivá časová období průzkumu i sumarizovány za celý den.

Tabulka 45 Vývoj počtu vozidel v jednotlivých ZSJ

Název ZSJ	Kapacita	5:00	6:15	7:30	8:45	10:00	11:15	12:30	13:45	15:00	16:15	17:30	18:45	20:00	MAX	MAX obsazenost
Jeronýmova	143	109	93	85	74	67	86	80	75	101	95	104	98	112	112	78%
Máchovo nám.	78	44	41	51	68	47	57	48	42	51	37	46	60	50	68	87%
Tržní	166	57	74	103	145	151	166	148	152	142	144	115	101	88	166	100%
Mírové nám.	147	85	97	120	132	124	130	110	117	130	117	110	85	83	132	90%
Plzeňská	96	97	88	88	104	128	75	104	100	105	94	85	84	93	128	133%
Bezručova	115	81	76	87	106	113	121	110	107	108	96	87	67	80	121	105%
Čsl mládeže	71	56	58	66	68	77	73	78	90	60	63	34	49	43	90	127%
Předmostí	80	7	9	51	61	60	69	72	59	42	25	16	10	8	72	90%
Na Skřivance	51	24	41	46	44	45	45	48	44	33	27	26	22	26	48	94%
Sládkova	297	102	136	230	236	229	231	212	217	149	126	129	124	116	236	79%
Labská	273	124	128	173	199	208	198	194	171	157	126	117	115	108	208	76%
Řetězová	152	79	81	115	133	141	108	128	100	119	97	93	99	93	141	93%
Dobrovského	175	130	139	150	158	149	137	150	147	130	123	122	123	134	158	90%
Březinova	82	56	63	82	83	86	88	89	73	70	77	61	68	53	89	109%
Fuegnerova	36	24	32	41	41	39	40	37	39	39	34	27	22	24	41	114%
Masarykovo nám.	112	78	87	135	143	128	124	118	107	87	83	80	93	91	143	128%

Jako nejvytíženější byly zjištěny oblasti Plzeňská, Čsl. mládeže a Masarykovo nám. s obsazeností okolo 133 %. V ostatních oblastech byly naplněny legální kapacity z 90 %. Mírná rezerva cca 80 % kapacity byla zjištěna v oblastech Labská, Sládkova a Jeronýmova.

Z rozdělení délky stání plyne, že třetina vozidel parkuje v oblasti déle než 4 hodiny, ale zároveň ve špičce zabírají až polovinu kapacity. Jako odstavné parkoviště slouží především Labská - 70 % podílu stání 4 h a více, naopak vysoká obrátkovost je na Březinové, Řetězové, Masarykově nám. a Tržní - cca 20 % podílu stání 4 h a více. Počty parkujících automobilů rozdělené dle délky stání je součástí **Obrázek 38** (celkové počty) a **Tabulka 46** (dle sledovaných oblastí).



Obrázek 38 Počet parkujících automobilů dle délky stání celkem

Tabulka 46 Počet parkujících automobilů dle délky stání pro jednotlivé oblasti

Název ZSJ	Podíl délky stání 4 h a více	1h a méně	2h	3h	4h a více
Jeronýmova	40%	157	62	52	103
Máchovo nám.	33%	129	40	11	63
Tržní	21%	416	136	39	109
Mírové nám.	37%	219	78	54	129
Plzeňská	31%	241	76	50	106
Bezručova	36%	202	59	37	113
Čsl mládeže	28%	170	64	28	65
Předmostí	71%	25	13	13	61
Na Skřivance	46%	57	19	18	48
Sládkova	35%	384	107	45	209
Labská	40%	284	102	49	189
Řetězová	21%	379	81	45	101
Dobrovského	35%	295	77	61	162
Březinova	19%	275	83	25	65
Fuegnerova	28%	93	31	7	37
Masarykovo nám.	22%	364	104	38	101
celkem	31%	3690	1132	572	1661

12.2.4 Výsledky průzkumů na území celého města

V pasportu bylo vyhodnoceno 10 000 legálních parkovacích míst na území města. Během průzkumů bylo zaznamenáno na veřejných prostranstvích (tj. vč. centra) přes den 8 200 vozidel a přes noc 8 800 vozidel.

Mezi oblasti s největší kapacitou patří mimo obě centra zejména sídliště, jmenovitě nad 700 míst: Staré město, Boletice, Bynov a Želenice.

V noci parkuje na veřejných plochách města o 6 % více vozidel než ve dne.

Z denní obsazenosti plyne zatížení dominující v centru a okolo něj. Nejvyšší zatížení je u těch ZSJ, kde není téměř žádná legální kapacita na veřejných prostranstvích. Z těch ZSJ, které mají nad 100 kapacity a zároveň přes 100 % zatížení jde o ZSJ U nemocnice, Letná a Rozbělesy.

Z noční obsazenosti plyne zatížení dominující mimo centra. Nejvyšší zatížení je u ZSJ, kde není téměř žádná legální kapacita na veřejných prostranstvích. Z těch ZSJ, které mají nad 100 míst kapacity a zároveň přes 120 % zatížení, jde o ZSJ Kamenická, Březiny, Rozbělesy, Želenice, Letná, Bynov.

Ze srovnání dne a noci, plyne dynamika během dne u ZSJ Kamenická, Březiny, nemocnice, Želenice, naopak celodenní přetížení Letné a Rozběles.

Obsazení a kapacita parkovacích míst v jednotlivých lokalitách (ZSJ) v rámci celého území města zobrazuje [Tabulka 47](#).

Tabulka 47 Obsazenost a kapacita parkovacích míst v jednotlivých ZSJ

název ZSJ	počet míst	počet míst zapojených do průzkumu	počet vozidel den	počet vozidel noc	obsazenost den	obsazenost noc
Boletice nad Labem	842	835	502	732	60	88
Křešice	13	3	0	3	0	100
Nebočady	49	18	8	8	44	44
Březiny	332	299	209	419	70	140
Děčín-střed	1675	1625	1593	1175	98	72
Kamenická	680	659	466	799	71	121
U nemocnice	531	488	549	567	113	116
Nad Slovankou	37	26	11	1	42	4
Východní nádraží	93	74	55	4	74	5
Zámek	197	151	102	31	68	21
U koupaliště	170	170	98	30	58	18
Staré Město	916	916	588	750	64	82
Pod Chlumem	71	66	22	32	33	48
Chrochvice	95	74	128	194	173	262
Rozbělesy	126	99	235	119	237	120
Hlavní nádraží	63	63	46	37	73	59
Želenice	762	697	621	900	89	129
Popovice	25	22	11	11	50	50
Letná	419	395	506	489	128	124
Podmokly	1084	999	925	761	93	76
U stadiónu	238	144	102	9	71	6
Červený vrch	163	131	99	49	76	37
Jalůvčí	8	2	35	35	1750	1750
Žlíbek	29	26	43	48	165	185
Dolní Oldřichov	99	78	141	95	181	122
Horní Oldřichov	18	7	19	25	271	357
Bynov	814	770	692	963	90	125
Bělá	77	66	148	149	224	226
Krásný Studenec	38	24	50	67	208	279
Nová Ves	0	0	2	7	0	0
Průmyslový obvod Křešice	86	86	37	5	43	6
U zimního stadiónu	148	148	47	82	32	55
Marjánín	22	7	20	19	286	271
Letná-Lovosická	23	11	34	77	309	700
Čechy	9	7	8	21	114	300
Bechlejevici	34	34	35	64	103	188
Popovice	8	8	20	31	250	388
celkem	9994	9228	8207	8808		

12.2.5 Závěr průzkumu

Průzkum popsal parkovací kapacity motorové dopravy ve veřejném prostoru, obsazenost a jejich bilanci. Přes den dochází k zatěžování zejména centra a jeho okolí, v noci dojde k odlehčení centra a zatížení sídlišť a obytných čtvrtí. Podrobněji se průzkum zabýval centrem města, kde špička je okolo 10 hodiny a třetina vozidel zde parkuje 4 a více hodin. Na základě těchto dat a informací bude možno v návrhové části navrhnout přístup k tomuto dopravnímu subsystému.

Mapové výstupy průzkumů statické dopravy obsahuje [PŘÍLOHA Č. 2](#).

12.3 VYJÁDŘENÍ OBYVATEL K STATICKÉ DOPRAVĚ VE MĚSTĚ

V rámci sociodopravního průzkumu mohli respondenti v otevřené otázce vyjádřit své názory, náměty či připomínky na jednotlivé druhy dopravy a s nimi spojenou infrastrukturu ve městě. Mimo jiné se také mohli vyjádřit k oblasti parkování. Následující kapitola se věnuje analýze nejčastěji zmiňovaných názorů, námětů, připomínek či požadavků. Konkrétní znění otázek vč. konkrétních odpovědí v jejich plném znění jsou uvedeny v [PŘÍLOHA Č. 9](#).

Ke statické dopravě se vyjádřilo celkem 367 respondentů. Problémy a požadavky občanů související se statickou dopravou jsou rozebrány v následujícím textu.

Problémy:

⊗ **Nedostatek parkovacích míst** (261 odpovědí):

Za největší problém v rámci statické dopravy považují respondenti nedostatek parkovacích míst, hlavně na sídlišťích, ve městě, u důležitých institucí či parkoviště v návaznosti na vlakovou dopravu. Níže jsou vypsány konkrétní lokality, ulice nebo místa, která respondenti ve svých odpovědích uvedli. Někteří respondenti uvedli, že by byli ochotni platit např. měsíčně za parkování ve svém bydlišti, jen ať mohou zaparkovat tam, kde bydlí.

✖ **Konkrétní lokality:**

- | | |
|----------------|-----------------------|
| ▪ Bynov, | ▪ Podmokly, |
| ▪ Březiny, | ▪ Děčín, |
| ▪ Staré Město, | ▪ Letná, |
| ▪ Nové Město, | ▪ Boletice nad Labem, |
| ▪ Želenice, | ▪ Dolní Žleb. |

✖ **Konkrétní ulice:**

- ul. Podmokelská,
- ul. Kamenická,
- ul. Dvořákova,
- okolí ul. Tyršova,
- okolí ulice Sokolská,
- ul. Tržní,
- Teplická ulice,
- ulici Na Vyhlídce,
- ulice B. Martinů a Dvořákova,
- Na Pěšině,
- Pohraniční ulici,
- Liliová a Liberecká,
- v ulici Lodní.

✘ **Konkrétní místa:**

- Finanční úřad,
pošta, ČSSZ,
- u bývalé polikliniky,
- u Kauflandu během
letních dnů (všichni
co jsou na koupališti
parkují právě tady),
- parkoviště u Labe,
u vlakového nádraží,
- okolí divadla,
- ZŠ Kamenická,
- ZŠ Malšovice,
- ZŠ Tyršova,
- SD Střelnice.

⊗ **Vysoká cena za parkování a absence krátkodobého parkování zdarma (39 odpovědí):**

- ✘ Občany města také trápí vysoká cena za parkování a chybí jim možnost krátkodobého parkování zdarma, např. při školách, úřadech, v centru, pokud jen potřebují vyzvednout děti ze škol/kroužku nebo něco rychle vyřídit.

⊗ **Bezohlednost řidičů při parkování (7 odpovědí):**

- ✘ Spolu s nedostatkem parkovacích míst narůstá parkování na nevhodných místech, obyvatelé, kteří mají zaplacené konkrétní místo (mají zakoupenou kartu) se často setkají s tím, že na jejich místě parkuje někdo jiný. Také padly stížnosti na parkování na chodnících nebo travnatých porostech. Uvedený byl například trvalý problém v Zámecké ulici a přilehlém dvoře vlevo za galerií Artmaterial – parkuje zde mnoho nerezidentů (na trávnících) a nevhodných místech, že se mnohdy nedá ze dvora vyjet.

⊗ **Chybí vyznačení parkovacích míst nebo je špatné (3 odpovědi):**

- ✘ Respondenti také uvedli, že některé parkovací místa nejsou dostatečně vyznačena (např. Boletice nad Labem, hřbitov Folknáře) a vystavují se tak riziku nedovoleného parkování.

Výběr nejirelevantnějších požadavků/návrhů/náзорů občanů:

Respondenti také napsali, co a kde by si přáli ve městě změnit v souvislosti se statickou dopravou. Zde jsou jejich požadavky/návrhy:

- ❖ více parkovacích míst (zejména na sídlištích, v centru), např.:
 - v Želenicích (Václavově) směrem k trafostanici jsou prostory před zahradami, které by byly vhodné pro parkoviště,
 - na louce u školy (u zastávky autobusu č. 8 v Boleticích),
 - na okraji sídliště Boletice vedle ul. Kamenná,
 - u vstupu do lesa u Kyjevské ulice,
 - kolem doktorů a městského úřadu,
 - kolem KD Střelnice, kde je neustále celoroční problém zaparkovat, hlavně v době plesů a jiných kulturních akcí.
- ❖ stavba parkovacích domů nebo podzemních parkovišť, např.:
 - v centru Děčína,
 - v Březinách a dalších sídlištích,
 - sídliště na Kamenické ulici (vedle vietnamské restaurace Sea of Blue),
 - využít pro patrové parkování prázdné domy v Zámecké ulici,
- ❖ vytvořit záchytná parkoviště v dostupnosti MAD,
- ❖ sběrná parkoviště na začátku města,
- ❖ důslednější kontrola strážníky MP (např. vedle papírnickví v Tyršově ulici stále parkují lidé na zákazu zastavení),
- ❖ omezit parkovací místa v centru města, vyprázdnit centrum od aut,
- ❖ možnost pronajmout místo pro parkování na sídlišti, tzv. modrá zóna,
- ❖ zvětšit odstavná parkoviště u vlaku, zámku, ferraty,
- ❖ bezplatné parkoviště,
- ❖ zrušení zpoplatnění parkování v Děčíně, platí jen slušní, ostatní parkují zdarma,
- ❖ obnovit možnost parkování v Labské ulici,
- ❖ zlevnit parkování,
- ❖ veřejné informace o tom, kde se dá parkovat zdarma,
- ❖ parkování pro rezidenty,
- ❖ K + R i při jiném vstupu na Hlavní nádraží,
- ❖ upravit značení parkovacích míst K+R u nádraží.

12.4 SWOT ANALÝZA

SILNÉ STRÁNKY

- Postupná výstavba parkovacích kapacit
- Plochy pro návrh parkovišť P+R

SLABÉ STRÁNKY

- Nedostatek parkovacích kapacit převážně v centru města a na sídlištích
- Nelegální parkování v zeleni
- Špatný stav stávajících parkovacích ploch
- Město nemá systém záchytných parkovišť

PŘÍLEŽITOSTI

- Navýšení parkovacích kapacit u stanice Děčín hl.n.
- Navýšení parkovacích kapacit změnou organizace dopravy
- Navýšení parkovacích kapacit výstavbou parkovacích domů v lokalitách s deficitní kapacitou
- Zajištění zvýšení parkovacích kapacit jejich legalizací
- Realizace a rozšíření parkovacích systémů P+R, P+G a K+R
- Monitoring volných parkovacích kapacit a navigování vozidel na volné parkovací kapacity

HROZBY

- Nedostatek finančních prostředků na budování nových parkovacích kapacit
- Neochota řidičů platit za parkování
- Neřešení problematiky parkování