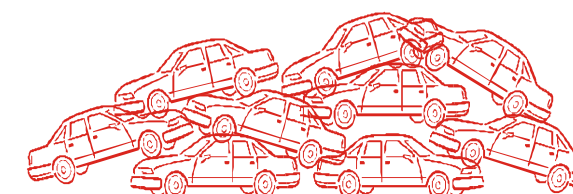
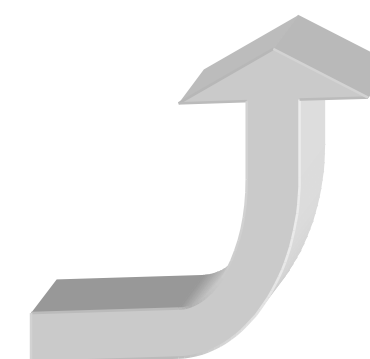
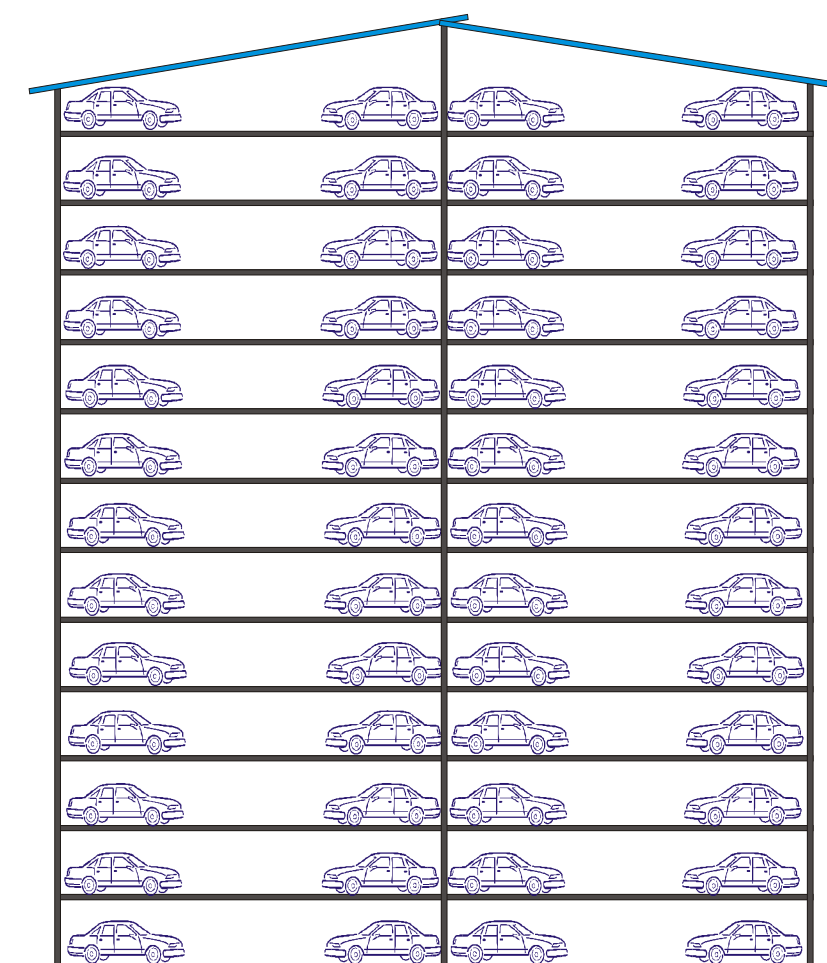


## KONCEPCE ŘEŠENÍ STATICKÉ DOPRAVY NA ÚZEMÍ MĚSTA LEVICE

**ČÁST DÍLA: KONEČNÁ VERZE – ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ PODKLAD**  
**SLOŽKA: TEXTOVÁ ZPRÁVA**

**ZADAVATEL:** Město Levice  
Nám. Hrdinův č. 1  
934 32 Levice  
IČO: 003 07 203

**ZHOTOVITEL:** M.O.Z. Consult s.r.o.  
Washingtonova 1599/17  
110 00 Praha 1  
IČO: 266 86 503



Únor 2013

## ZÁKLADNÍ IDENTIFIKACE DÍLA

### OBJEDNATEL:

Město Levice  
Nám. Hrdinův č. 1  
934 32 Levice

### ZHOTOVITEL:

M.O.Z. Consult s.r.o.  
Washingtonova 1599/17  
110 00 Praha 1  
Tel.: 221 666 644, fax: 221 666 640  
E-mail: info@moz-c.cz

### SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

Zkratka	Význam
OA	osobní automobil
PS, OS	parkovací stání, odstavné stání
MK	místní komunikace
ÚK	úcelová komunikace
SC	státní cesta
VN	Vnitroblok
HG	hromadná garáž
IG	individuální garáž
SA	stupeň automobilizace
ZSJ	základní sídlení jednotka
DZ	dopravní značení
MP	městská policie
KP, SP, DP	krátko, středně, dlouhodobé parkování
RZV	registrační značka (vozidla)
MsÚ	městský úřad
MHD	městská hromadná doprava
HPP	hlídaná parkovací plocha
SSÚ	Slovenský statistický úřad
ZUP	zóna usměrněného parkování
ÚPn	územní plán
SODB	sčítání obyvatel, domů a bytů
PZ SR	Policejní sbor Slovenské republiky

## 1. Úvod - celkové závěry a doporučení analýzy dopravy v klidu

Na základě hodnot saturace v některých částech území parkujícími OA a po vyhodnocení základních výstupů a parametrů zjištěných v rámci momentového pozorování provedl zpracovatel odhad rozsahu cílové a zdrojové dopravy OA v průběhu typického pracovního dne. Po aplikaci uvedených výstupů na celé hodnocené území odhaduje zpracovatel, že v průběhu typického pracovního dne dosahuje rozsah cílové a zdrojové dopravy vyvolané pohybem OA parkujících na komunikacích hodnoty cca 12 000 – 15 500 vozidel představující příjezdy i odjezdy. Včetně vnitrobloků a ostatních parkovacích kapacit odhaduje zpracovatel rozsah cca 20 - 25 000 OA.

Na území je nedostatek hromadných garáží pro potřebu veřejnosti a pro rezidentní parkování. Část nově vzniklých kapacit HG slouží (a bude sloužit) téměř výhradně pro potřeby polyfunkčních objektů. Přitom dochází průběžně k dalšímu zvyšování úrovně automobilizace na území a intenzity individuální automobilové dopravy osobními auty. Nedostatek parkovacích kapacit se projevuje rozsáhlou dopravní nekázní, kdy vozidla parkují na chodnících, v křižovatkách, v druhé řadě na komunikacích a podobně.

V současnosti nastala v některých oblastech situace, kdy se již nemůže zvyšovat počet OA parkujících na komunikacích aniž se to projeví masovým nerespektováním dopravních předpisů a omezováním ostatních uživatelů komunikací, včetně chodců. Současný celoplošný deficit parkovací kapacity pro tzv. rezidenty, tj. trvale bydlící představuje v noci cca 417 OS a v průběhu dne cca 13 PS. Zpřísněním podmínek pro docházkovou vzdálenost na max. 150 m získáváme údaj o lokálních deficitech, které nejlépe ilustrují reálné poměry statické dopravy. Lokální deficit činí v noci 1 061 parkovacích stání.

Základním mantinelem pro další vývoj statické dopravy na hustě obydleném území je počet OA bydlících. Výhledová potřeba nárůstu parkovací kapacity pro tuto uživatelskou skupinu činí cca 2 300 PS. Tato hodnota pracuje s dalším růstem vybavenosti domácností osobními automobily. Je však také možné, že se další růst automobilizace rezidentů zastaví a začneme akceptovat moderní trendy života, což je spojeno s kvalitním pokrytím MHD.

Pro dlouhodobé a efektivní řešení je nutný systémový přístup zahrnující problematiku v potřebném rozsahu a v odpovídajícím časovém horizontu. Vzhledem k aktuální situaci by základním prvkem řešení statické dopravy mělo být, ve velmi krátkém čase vybudování nových parkovacích kapacit. Pokud v nejbližší době nedojde k podstatnému zvýšení parkovací kapacity realizací HG nebo HPP, bude nutné v některých lokalitách regulovat nejen parkování návštěvníků a zaměstnanců v průběhu dne, ale rovněž nárůst počtu OA bydlících jež odstavují svá vozidla na komunikacích (noc). Podmínkou zavedení celoplošné regulace je zajištění odpovídající účinné kontroly a vymáhání postihů řidičů porušujících pravidla provozu zóny při zachování možnosti odpovídající dopravní obsluhy území.

Nalezení optimální varianty organizace dopravní obsluhy území je velmi důležité. Při nadměrném omezení dostupnosti lokality osobním autem dochází k nežádoucímu útlumu některých urbanistických funkcí a aktivit vytvářejících infrastrukturu nabídky obchodu, služeb, kultury atd. Naopak při nedostatečné regulaci dochází k průběžné obsazenosti parkovací kapacity a v důsledku toho ke zvýšení intenzity pohybu OA a ke znemožnění parkování skupin uživatelů jež jsou v dané lokalitě žádoucí. Výsledné řešení je obvykle kompromisem mezi nutným a možným. Mělo by respektovat objektivní potřeby nezbytné dopravní obsluhy s ohledem na možnosti hodnoceného území

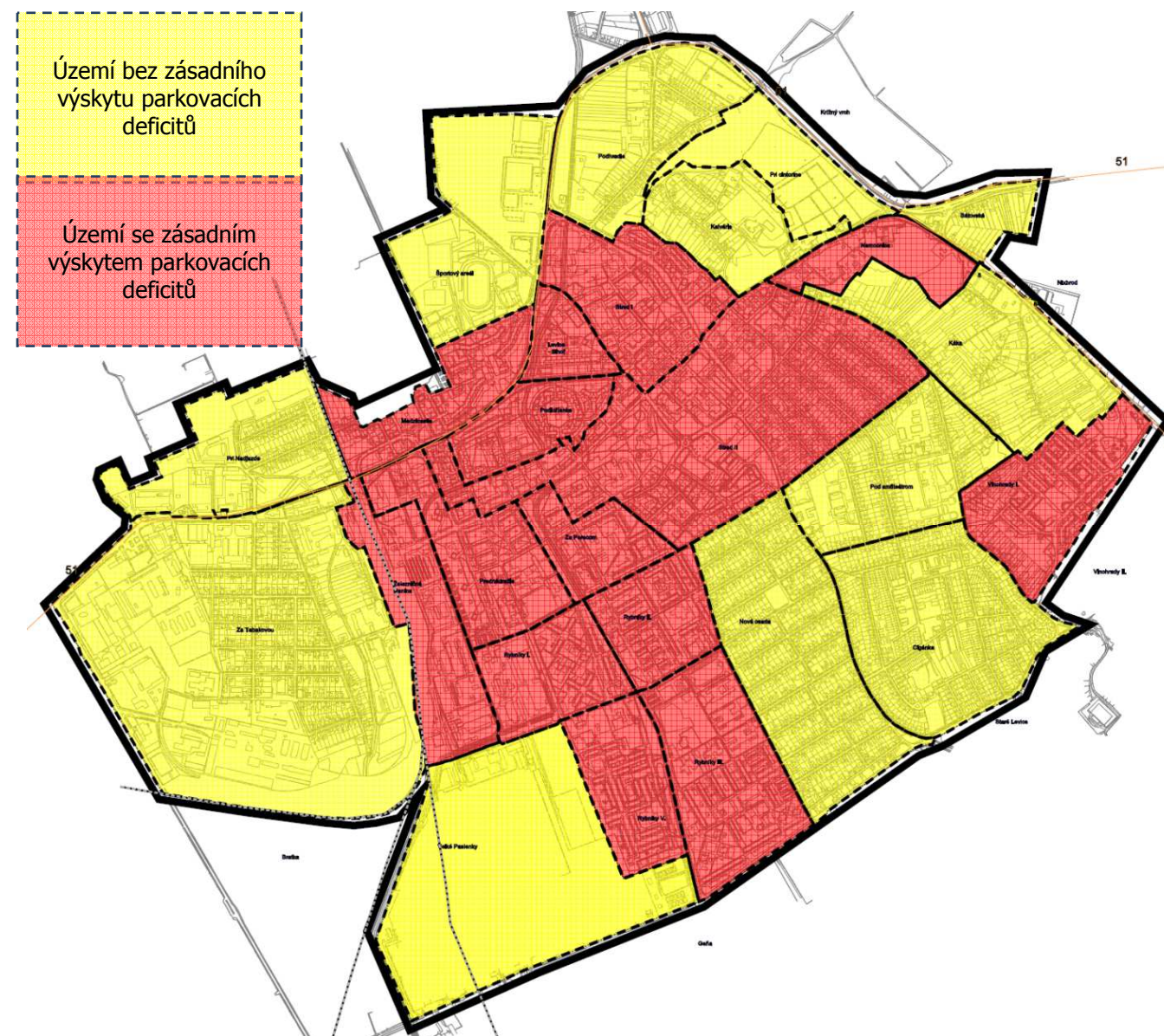
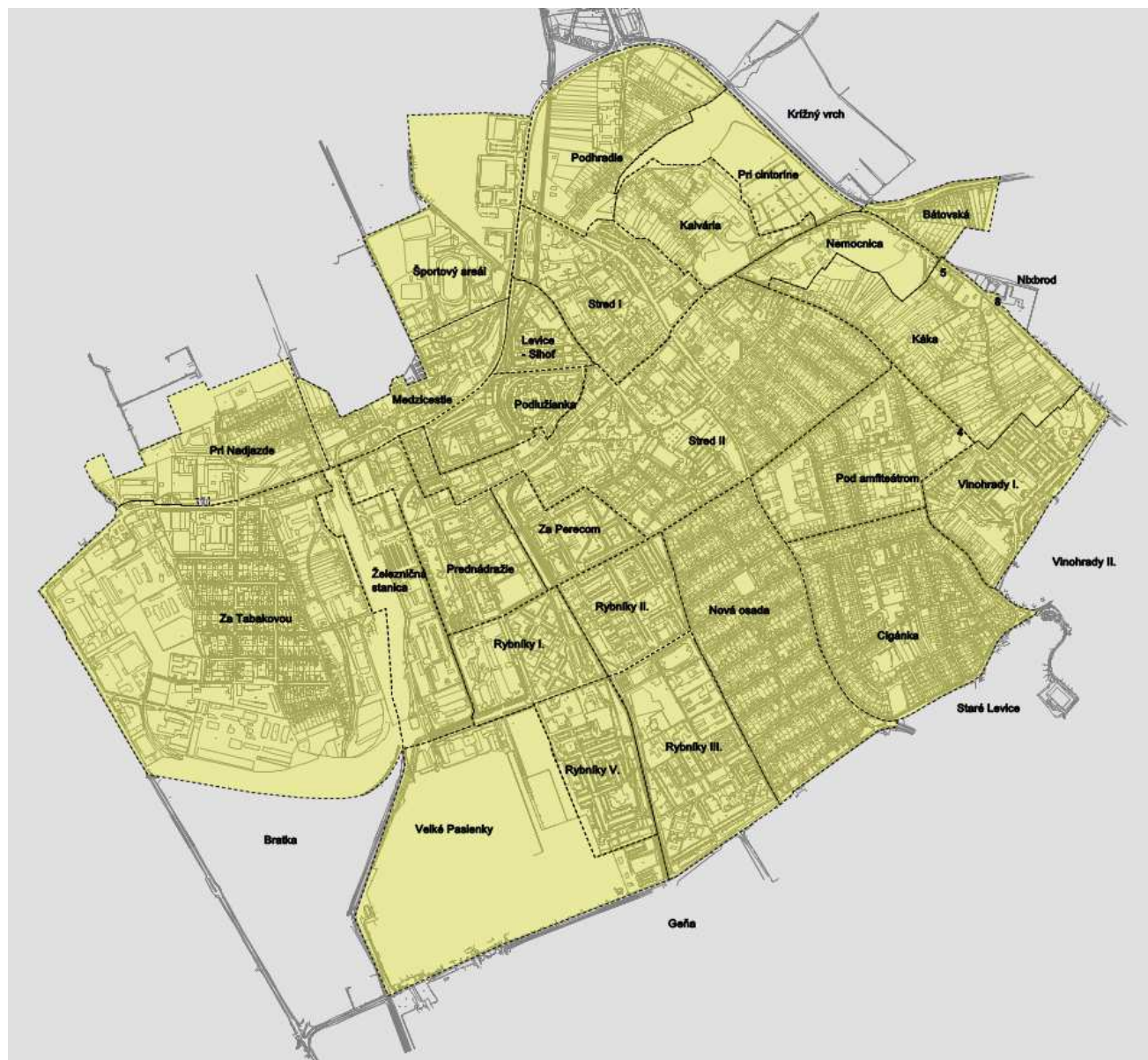
Základní použité pojmy:

**Rezident:** občan bydlící v hodnoceném území/lokalitě  
**Veřejná parkovací kapacita:** odstavné stání, kde může rezident odstavit vozidlo poblíž svého bydliště

## 1.1 Vymezení a charakteristika řešeného území

Hodnoceným územím bylo celé město Levice. Pro účely zpracování analýzy i návrhu koncepce řešení statické dopravy je použito členění podle základních sídelních jednotek, což je nejmenší území, pro která jsou k dispozici demografická a statistická data Slovenského statistického úřadu. Analyzované území je vymezené od severu základní sídelní jednotkou Podhradie, na jihu Velké Pasienky, na západě Za Tabakovu a na východě Vinohrady I.

ZSJ zahrnuté do hodnoceného území



Z návrhové části pak byly eliminovány základní sídelní jednotky: Velké Pasienky, Za Tabakovou, Pri Nadjazde, Športový Areál, Podhradie, Kalvária, Při cintoríne, Bátorovská, Káka, Pod Amfiteátrom, Cigánka, Nová osada. Tím není vyloučeno, že se řešení nedotkne i těchto základních sídelních jednotek.

Centrum města Levice se nachází v ZSJ Stred I, Levice – Sihoť, Podľužianka a Stred II. V tomto území se vyskytují veškeré druhy zástavby a funkčního využití budov. Centrální část města zabírá Nám. Hrdinov s navazující pěší zónou, které z hlediska statické dopravy samo reguluje tento druh dopravy značením IP 25a a několika vyhrazenými stání. Okolí pěší zóny a celé centrum města je regulováno zónou placeného parkování (ZPP).

V okolí centra města se nacházejí území s vysokopodlažní zástavbou. Severně nad a pod ulicí Hviezdoslavova, jižně na okraji ZSJ Stred II u ulice Karla Marxa, západně v přílehlé ZSJ Podľužianka a Levice-Sihoť. Tyto území částečně ovlivňují okrajové části ZPP. Jižně od ZPP v okolí ulic Mlýnska a Tyrsova se nacházejí komerční oblasti.

Návrhová část se soustřeďuje na základní sídelní jednotky, který vykazovaly velké deficity parkovacích kapacit a to zejména s ohledem na rezidentní spektrum uživatelů.

## 2. Procesy zpracování koncepce řešení statické dopravy

- Koncepce řešení statické dopravy na území Města Levice je realizována na základě smlouvy o dílo ze dne 27/03/2012.
- Dopravní průzkumy mohly být zahájené 16/4/2012 a byly ukončeny 26/4/2012. V květnu 2012 probíhalo zpracování získaných dat dopravních průzkumů.
- V měsících dubnu a květnu probíhaly také ostatní analytické práce – pasport parkovacích kapacit, zjištění funkčního využití objektů v území, zjištění demografických dat apod.
- 16/05/2012 byly v Levicích představeny komplexní výsledky dopravních průzkumů a analytické části.
- Na této schůzce jsme také prezentovali návrh zásad koncepce řešení. Naopak byla prezentována představa města, že parkování bude celoplošně zpoplatněno.
- 3/7/2012 byl v Levicích prezentován návrh koncepce řešení a to až na úrovni jednotlivých lokalit.
- 27/7/2012 nám byly elektronicky doručeny připomínky Městského úradu v Levicích k předloženému návrhu koncepce řešení.
- Připomínky jsou zapracované, nebo okomentované v předkládané zprávě.

### 2.1 Původně definovaná koncepce řešení statické dopravy

- Průjezdnost komunikací na sídlištích
  - Zóny dopravního omezení = Tempo 30 + zóna zákazu stání = precizní vyznačení „legálních“ parkovacích prostorů
  - Kamerový dohled na vnějších plochách = přesun části parkujících na okraje sídlišť
  - Nové stavební zálivy
  - Pronájem ploch obyvatelům za účelem budování nových parkovacích zálivů avšak podle stanovených standardů
  - Vlastní investiční aktivity
- Modernizace zóny placeného parkování
  - Moderní systém s moderními mechanismy a nástroji
  - Nové parkoviště P+G – urgentní (Europa)
- Příprava rozvojových projektů – hromadných garáží
  - Prioritně Vinohrady
  - Ostatní projekty podle sociodemografického vývoje = je možné, že nebudou zapotřebí

Tento standardizovaný model byl zásadně změněn představou zadavatele o celoplošném zpoplatnění parkování. Proto závěrečný návrh koncepce je již odlišný.

### 2.2 Modifikovaná koncepce řešení statické dopravy – hlavní teze

- Parkování vozidel je regulováno všude tam, kde existují parkovací deficity. Prakticky je zpoplatněno parkování na území celého města s výjimkou vilových čtvrtí.
- Regulace je realizována placeným parkováním, které bude realizováno na všech veřejných komunikacích a parkovištích, které jsou v majetku města, nebo budou pro tento účel vybudované.
  - Placení na místních komunikacích bude realizováno dle §6a zákona o pozemných komunikacích – parkovné je příjme rozpočtu obce
  - Placení na parkovacích plochách mimo místní komunikace bude realizováno v režimu „strážného parkoviště“ podle § 435 občianskeho zákonníka – parkovné je příjmem provozovatele parkoviště – nejlépe však obce.
- Vozidla občanů majících trvalý pobyt v Levicích jsou zvýhodněna.
  - Zvýhodnění je však limitováno na jeden osobní automobil občana.
  - Nejvyšší zvýhodnění je omezeno pouze na nejbližší okolí bydliště občana.
  - Pokud občan Levic parkuje mimo svou zónu je zpoplatněn tržní cenou.
- Celý projekt bude podléhat jednotnému managementu a bude městem provozován. Město si na správu a realizaci projektu najme privátního partnera. Smluvní vztah bude realizován v mandátním nebo „kvazikoncesním“ režimu.
- Realizace systému je podmíněna vybudováním nových parkovacích kapacit a to v takovém počtu, aby bylo možné uspokojit všechny oprávněné žadatele v přijatelné docházkové vzdálenosti.
- Celý systém je koncipován jako „samofinancovatelný“ to znamená takový, kdy tržby ze systému plynoucí jsou stejné nebo vyšší než náklady spojené s realizací a provozováním systému.

**Komentář:** Doposud realizované systémy byly orientovány na samofinancovatelnou zónu placeného parkování v centrálních městských oblastech a „dotované“ systémy sídlištního parkování. Výjimečnost řešení nejlépe ilustruje skutečnost, že 75 % parkovacích kapacit na území města Levice má být zpoplatněno!!! Současně však musíme mít na zřeteli sociální únosnost celého systému.

V souladu s STN 73 6110 pracuje koncepce řešení statické dopravy s pokrytím aktuálních deficitů rezidentů na odstavování vozidel s limitem docházkové vzdálenosti 300 m. Výjimečně jsou navržena nová parkoviště i s delší docházkovou vzdáleností (max. 500 m), avšak tato parkoviště jsou vesměs navržena jako hlídané parkovací plochy, kde větší docházková vzdálenost je vyvážená zvýšeným zabezpečením odstaveného vozidla.

## 2.3 Komentář připomínek k návrhu koncepce řešení

Dne 27/07/2012 byly doručeny připomínky k návrhu koncepce řešení. Tyto připomínky odrážejí pohled městského úřadu na řešenou problematiku a usoudili jsme, že si zaslouží komentář, který napomůže objasnění původní i modifikované filozofie koncepce.

### Městský úrad, Nám. Hrdinův č. 1, 934 01 Levice

Č: ÚP-2012/7189-001/Kon. V Leviciach dňa 26. 07. 2012

Titl.

M.O.Z. Consult s.r.o.  
Washingtonova 1599/17  
110 00 Praha 1

VEC

#### Připomienky k návrhu Konceptu návrhov riešenia statickej dopravy v meste Levice

a) všeobecné:

- návrh zmeny nástupných požiarных plôch nie je možné akceptovať, pretože už bolo ukončené verejné obstarávanie na dodávateľa realizácie projektu „Dopravné opatrenia zabezpečujúce požiarnu bezpečnosť v meste Levice“, tento dokument je nutné rešpektovať vo všetkých obytných súboroch;  
**MOZ: rešpektujeme a návrh upravíme.**

- do nákladov je tiež nutné zahrnúť vyvolané investície, napr.: výruby stromov, náhradná výsadba a pod.;

**MOZ: koncepcie obsahuje podrobnejší nákladové členění včetně požadovaných údajů.**

- pri veľkoplošných parkoviskách je nutné dodržať aktualizovanú STN 73 61 10/Z1, z ktorej vyplýva, že na každé 4 parkovacie státi je nutné vysadiť 1 strom;

**MOZ: Tento požadavek není možné dodržet na hlídáných parkovacích plochách – strážných parkoviskách, neboť tyto budou monitorovány kamerovým systémem a vzrostlá zeleň by zásadně bránila v přehledu a dozoru nad zaparkovanými vozidly. Provozovatel systému je odpovědný za zaparkovaná vozidla. Pokud bychom realizovali zeleň uprostřed parkoviště, museli bychom na každé parkoviště zaměstnat hlídače, který by byl přítomen 24 hodin denně. Toto by vedlo k neúnosnému zvýšení provozních nákladů celého systému a požadované parkovné by se stalo sociálně neúnosným. Vzrostlou zeleň umístíme zásadně na vnější strany parkovišť, tak aby vytvářely „zelenou“ bariéru mezi parkovišti a obytnými budovami.**

- nie je navrhnuté riešenie parkovania služobných referenčných, resp. živnostenských vozidiel (dodávok), ktoré v súčasnosti zaberajú miesta v obytných súboroch, pričom svojou veľkosťou častokrát zaberajú dve parkovacie státi;

**MOZ: Součástí provozních pravidel koncepce řešení je řešení výše zmíněných případů.**

b) k jednotlivým lokalitám:

#### Názov urbanistického obvodu: Rybníky V

- neakceptujeme návrh 14 parkovacích miest v priestore trávnatého ostrovčeka (v tvare slza), v otočke do obytného súboru (ID označenie R5);

**MOZ: Respektujeme**

- prepracovať parkovací záliv v okolí výmenníkovej stanice a trafostanice na konci obytného súboru (ID R1), v ktorom je navrhnutých 35 parkovacích státí tak, aby sa vylúčilo parkovanie za výmenníkovou stanicou, kde je umiestnené podzemné zariadenie tejto stanice;

**MOZ: Respektujeme**

- navrhované strážené parkovisko (ID R6) (na pozemkoch Kufferatu) nie je v súlade s platným ÚPN mesta Levice, bude nutné zosúladiť;

**MOZ: Prosim o zvažení změny ÚP s ohledem na majetkové vztahy. 3 parcely nejsou zapsané na LV. Další parcela má odlišného vlastníka od Kufferatu. To vše by mohlo zásadně zpomalit celý proces. Proto jsme parkoviště umístili pouze na pozemcích Kufferafu avšak jinak než definuje ÚP. V mnoha dalších případech zasahují navržené parkoviště do ploch, které mají v územním plánu jiné funkční využití. S ohledem na celkové řešení si dovolíme doporučit, aby koncepce řešení statické dopravy byla posléze promítnuta do změny územního plánu.**

- zvažiť možnosť úpravy zo šikmého parkovania na kolmé (na Súkennickej ulici), v zmysle koncepcie spracovanej mestským úradom;

**MOZ: Nedoporučujeme, s ohledem na významné snížení parkovací kapacity na slepé komunikaci, která má velice nízké intenzity dynamické dopravy. V konečném důsledku by vozidla parkovaly po obou stranách a obecní policie by musela řešit zvýšené množství přestupků.**

- vyznačiť existujúci garážový dom;

**MOZ: Respektujeme**

- na Pradiarskej ulici zmeniť smer šikmého státi v smere príjazdu (ID R7);

**MOZ: Respektujeme**

#### Názov urbanistického obvodu: Rybníky II

- zmeniť nevhodné dopravné napojenie navrhovaného zálivu v križovaní Ulíc kpt. Nálepku a Saratovská (ID R21), ktoré sú súčasťou hlavnej dopravnej kostry mesta;

**MOZ: V Konečné verzi je přepracováno.**

- žiadame doriešiť problematiku parkovania v okolí zdravotníckeho zariadenia Sanat;

**MOZ: Je řešeno formou zpoplatnění, v okolí je dostatečná kapacita pro denní parkování. Lokalita je součástí ZSJ Rybníky II.**

#### Názov urbanistického obvodu: Rybníky I

- prepracovať navrhovanú zmenu parkovania (ID R19), tak aby Ulica Z. Nejedlého zostala jasne zachovaná a parkovanie sa rozširovalo na úkor predimenzovaného chodníka v západnej časti ulice;

**MOZ: Respektujeme**

- pre výstavbu zálivu kolmého státi v strednej časti Ulice Vajanského (ID R16), kde je súčasne i pozdĺžne státi, nie je jasný prístup – chýba komunikácia;  
**MOZ: V konceptu byly zakresleny 2 varianty, přičemž bylo diskutováno, že preferovanou bude stavební úprava a realizace kolmého stání – R16.**

Názov urbanistického obvodu: Za Perecom

- nesúhlasíme s navrhovaným zálivom v priestore nárožia Ulíc kpt. Nálepku a Poľná (ID ZP1), z dôvodu hodnotnej existujúcej vzrastlej zelene (topole s priemerom kmeňa viac ako 50cm) - hľadať možnosť parkovania popri existujúcej komunikácii prepájajúcej Ulice Poľnú a Sládkovičovu, resp. rozšíriť parkovanie do priestoru areálu bývalej, v súčasnosti zbúranej materskej škôlky;  
**MOZ: Je přepracováno, avšak opětovně zatahujeme vozidla dovnitř obytných souborů.**

- nesúhlasíme s navrhovanými zálivmi na Ulici A. Sládkoviča (ID ZP3 a ZP2) z dôvodu nutnosti výrubu existujúcej hustej vzrastlej zelene – odporúčame hľadať možnosti parkovania popri existujúcej komunikácii prepájajúcej Ulice Poľnú a Sládkovičovu;  
**MOZ: Je přepracováno, avšak opětovně zatahujeme vozidla dovnitř obytných souborů.**

- nesúhlasíme s navrhovaným zálivom v priestore nárožia Ulíc Na lúkach a Poľná (ID ZP4) – odporúčame riešiť rozšírením kolmého parkovania do priestoru areálu bývalej MŠ, v súčasnosti zbúranej;  
**MOZ: Je přepracováno, avšak opětovně zatahujeme vozidla dovnitř obytných souborů.**

Názov urbanistického obvodu: Prednádražie

- navrhované kolmé státi na Ulici Dopravná (ID P2) je nevhodné z dôvodu nutnosti cúvania do hlavnej komunikácie (do mestského vnútorného okruhu) - priestor je potrebný na rozšírenie tejto komunikácie – odporúčame riešiť zálivmi medzi Dopravnou ulicou a peším chodníkom a posilniť zvyšný priestor o zeleň;  
**MOZ: Je přepracováno.**

Názov urbanistického obvodu: Sihof

- rozšírenie existujúceho parkoviska (ID LS1) riešiť len do polovice územia, s ohľadom na hodnotnú existujúcu vzrastlú zeleň;  
**MOZ: Je přepracováno.**

- vo vnútrobloku odporúčame využiť existujúce prístupové komunikácie ku garážam na kolmé státi nie pozdĺžne;  
**MOZ: Je zapracováno, avšak s výhradou umístování statické dopravy uvnitř obytných souborů.**

Názov urbanistického obvodu: Podlužianka

- na navrhovanú stráženu parkovaciú plochu (ID Po4) v priestore medzi Ul. Okružná a L. Štúra je vydané stavebné povolenie, ktoré je nutné rešpektovať;  
**MOZ: Je zapracováno.**

Názov urbanistického obvodu: Stred I

- v priestore západne od slovenskej pošty doplniť existujúce parkovisko spoločnosti VUEZ s kapacitou 20 parkovacích státí, ktoré v zmysle uznesenia MsZ a kúpnopredajnej zmluvy má slúžiť nie len pre účely spoločnosti, ale i pre obyvateľov sídliska;  
**MOZ: Je zapracováno**

- z hľadiska konfigurácie terénu a nutnosti výrubu vzrastlej zelene nesúhlasíme s výstavbou zálivu pre kolmé státi (ID SI1), v priestore severne nad Hviezdoslavovou ulicou, oproti areálu hradu;  
**MOZ: Respektujeme**

- odporúčame doplniť parkovanie za OD Mido na Kalvínskom námestí, kde je možné podľa návrhu OÚPSP dosiahnuť celkom 32 parkovacích miest, s prístupom z prepojenia Záhradnej ulice a Ul. Sv. Michala;  
**MOZ: Je zapracováno**

- doplniť parkovacie státi z existujúcej komunikácie popri areáli hradu oproti objektu Synagóga;  
**MOZ: Je navržena realizace standardní komunikace s parkovacím zálivem na vnější hraně.**

- pri navrhovanom stráženom parkovisku (ID SI4) v priestore medzi areálom hradu, vodným tokom Podlužianka a štátnou cestou I/51 (Turecký rad), je nutné rešpektovať navrhovaný biokoridor regionálne významu Podlužianka, ktorý má byť obojstranne široký 40 m;  
**MOZ: Je respektováno**

- navrhované rozšírenie kolmého státi v severovýchodnej časti obytného súboru (ID SI2) nie je reálne, pretože pozemok mesto odpredalo jednotlivých vlastníkom susedných nehnuteľností;  
**MOZ: Je zapracováno**

Zároveň upozorňujeme na nedostatky v analytickej časti:

- vo výkrese č. P6 – prehľad parkovacích kapacít vo vnútroblokoch: sú mylne označené hromadné garáže, ktoré v skutočnosti neexistujú (urbanistický obvod Rybníky II. a Podlužianka);  
**MOZ: Je opraveno**

- vo výkrese č. P7 – je mylne vyznačená plocha (okruh M\_16\_C) ako neplatené parkovisko, táto plocha je určená pre výstavbu, ľudia na nej v súčasnosti nelegálne parkujú ako na voľnej neupravenej ploche, naopak vybudované neplatené parkovisko pred obchodným domom Kaufland vyznačené nie je;  
**MOZ: Jednalo se o pracovní označení monitorované plochy, na které byly prováděné celodenní momentové dopravní průzkumy..**

Ing. Marián Sokol  
prednosta úradu

Príloha: 1x Zápis z rokovania, konaného dňa 3. 7. 2012

Koniec komentářů.

## 2.4 Proces projednávání Návrhu koncepce řešení

Návrh koncepce řešení statické dopravy byl odevzdán k projednávání na MsÚ v srpnu 2012 a následně zveřejněn k připomínkování od občanů a dotčených úřadů státní správy. Připomínky byly projednávány s občany koncem září 2012. Následných 30 dní bylo vyhrazeno k zaslání připomínek od občanů. V listopadu 2012 zpracovatel vyhodnocoval připomínky zaslání MsÚ, které obsahovaly připomínky od všech dotčených orgánů včetně připomínek občanů. Následně zpracovatel tyto připomínky doplnil komentářem. Některé zamítnuté návrhy byly nahrazeny alternativními řešeními, které vycházely z připomínek.

Zastupitelstvo města Levice projednalo Návrh koncepce řešení statické dopravy na svém zasedání dne 13/12/2012 a předložený návrh schválilo včetně vyhodnocených připomínek. Výsledné stanovisko zadavatele bylo zpracovateli doručeno v lednu 2013. Zpracovatel vyhodnocené připomínky zapracoval do konečné verze „Koncepce řešení statické dopravy na území města Levice“.

1. fáze návrhu koncepce řešení 8/2012 – před zahájením schvalovacího procesu			
ZSJ	ID návrhu	Počet získaných PS	Stav
27592 - Vinohrady I	V1	204	Schváleno s úpravami
27592 - Vinohrady I	V2	27	Návrh zamítnut bez náhrady
27592 - Vinohrady I	V3	40	Schváleno s úpravami
27592 - Vinohrady I	V4	14	Schváleno
27592 - Vinohrady I	V5	21	Schváleno
27592 - Vinohrady I	V6	18	Schváleno
27592 - Vinohrady I	V7	2	Schváleno
27592 - Vinohrady I	V8	9	Schváleno
28008 - Rybníky V	R1	35	Schváleno s úpravami
28008 - Rybníky V	R2	9	Schváleno
28008 - Rybníky V	R3	5	Schváleno
28008 - Rybníky V	R4	40	Schváleno
28008 - Rybníky V	R5	14	Návrh zamítnut bez náhrady
28008 - Rybníky V	R6	180	Schváleno s úpravami
28008 - Rybníky V	R7	4	Návrh zamítnut bez náhrady
23172 - Rybníky III	R8	59	Návrh zamítnut a nahrazen R24
23172 - Rybníky III	R9	34	Schváleno s úpravami
23172 - Rybníky III	R10	29	Schváleno
23172 - Rybníky III	R11	19	Schváleno
23172 - Rybníky II	R12	23	Schváleno
23172 - Rybníky I	R13	6	Schváleno
23172 - Rybníky I	R14	2	Schváleno
23172 - Rybníky I	R15	42	Návrh zamítnut, zvolena varianta R16
23172 - Rybníky I	R16	41	Schváleno
23172 - Rybníky I	R17	34	Schváleno
23172 - Rybníky I	R18	3	Návrh zamítnut bez náhrady
23172 - Rybníky I	R19	36	Schváleno s úpravami
23172 - Rybníky II	R20	2	Schváleno
23172 - Rybníky II	R21	36	Schváleno s úpravami
23164 - Za Perecom	ZP1	20	Návrh zamítnut nahrazen ZP6
23164 - Za Perecom	ZP2	39	Návrh zamítnut nahrazen ZP6
23164 - Za Perecom	ZP3	53	Návrh zamítnut nahrazen ZP6

ZSJ	ID návrhu	Počet získaných PS	Stav
23164 - Za Perecom	ZP4	18	Návrh zamítnut nahrazen ZP6
23164 - Za Perecom	ZP5	-	Schváleno
23162 - Prednádražie	P1	42	Schváleno
23162 - Prednádražie	P2	94	Schváleno s úpravami
27590 - Medzicestie	M1	47	Schváleno
23161 - Levice-Sihoť	LS1	100	Návrh zamítnut nahrazen LS3
23163 - Podlužianka	Po1	49	Schváleno s úpravami
23163 - Podlužianka	Po2	35	Schváleno
23163 - Podlužianka	Po3	21	Schváleno s úpravami
27591 - Stred I	SI1	31	Návrh zamítnut nahrazen SI6
27591 - Stred I	SI2	36	Schváleno
27591 - Stred I	SI3	6	Schváleno
27591 - Stred I	SI4	120	Schváleno s úpravami
23168 - Stred II	SI1	6	Schváleno s úpravami
23168 - Stred II	SI2	26	Schváleno
<b>Levice - etapa 1</b>	<b>-</b>	<b>1731</b>	

2. fáze návrhu koncepce řešení 11/2012 – 12/2012 – vyhodnocení připomínek a schválení zastupitelstvem 3. fáze – po schválení zastupitelstvem - 12/2012 – 2/2013			
ZSJ	ID návrhu	Počet získaných PS	Stav
27592 - Vinohrady I	V9	190	Schváleno ve 3.fázi
23172 - Rybníky III	R24	-22	Schváleno ve 2.fázi
23172 - Rybníky II	R25	16	Schváleno ve 2.fázi
23164 - Za Perecom	ZP6	145	Schváleno ve 3.fázi
23164 - Za Perecom	ZP7	23	Dodatečně označeno ve 2. fázi
23162 - Prednádražie	P3	110	Schváleno ve 2.fázi
23162 - Prednádražie	P4	33	Schváleno ve 2.fázi
23161 - Levice-Sihoť	LS2	35	Navrženo ve 2. fázi, zamítnuto ve 3.fázi
23161 - Levice-Sihoť	LS3	47	Schváleno ve 3.fázi
23163 - Podlužianka	Po4	100	Schváleno ve 2.fázi
27591 - Stred I	SI5	9	Schváleno ve 2.fázi
27591 - Stred I	SI6	22	Schváleno ve 2.fázi
27591 - Stred I	SI7	15	Schváleno ve 2.fázi
27591 - Stred I	SI8	7	Schváleno ve 3.fázi
<b>Levice - etapa 1</b>	<b>-</b>	<b>730</b>	

**Výsledný dokument obsahuje pouze navržené akce, které mají souvislost se změnou uspořádání komunikace nebo veřejného prostoru, případně souvisí s výstavbou nových parkovišť. Dokument již neobsahuje popis prvků regulace statické dopravy (zpoplatnění parkování), neboť tyto se staly součástí jiné dokumentace jiného zpracovatele.**

Vyjádření jednotlivých dotčených skupin k jednotlivým situacím

Situace	OR PZ	MsÚ	Občané	Komentář M.O.Z.	Výsledek
LS1	-	N	N	Částečně nahrazeno LS3	N
LS2	-	N	-	Částečně nahrazeno LS3	N
LS3	-	A	-	A	A
M1	P	A	A	Upraveno dle připomínek	A
P1	A	A	A	A	A
P2	P	A	P	Upraveno dle připomínek	A
P3	P	A	A	Upraveno dle připomínek	A
P4	A	A	P	Upraveno dle připomínek	A
Po1	P	A	A	Upraveno dle připomínek	A
Po2	A	A	A	A	A
Po3	P	A	A	Upraveno dle připomínek	A
Po4	A	A	A	A	A
R1	A	A	A	A	A
R2	A	A	A	A	A
R3	P	A	A	Upraveno dle připomínek	A
R4	P	A	A	Upraveno dle připomínek	A
R5	-	N	-	Návrh zamítnut bez náhrady	N
R6	P	A	A	Upraveno dle připomínek	A
R7	N	-	-	Návrh zamítnut bez náhrady	N
R8	-	P	P	Nebude HPP	A
R9	A	A	P	Upraveno dle připomínek	A
R10	P	A	A	Upraveno dle připomínek	A
R11	A	A	A	A	A
R12	A	A	A	A	A
R13	A	A	A	A	A
R14	A	A	A	A	A
R15	-	N	-	Zvolena varianta R16	N
R16	P	A	A	Upraveno dle připomínek	A
R17	A	A	A	A	A
R18	A	A	A	A	A
R19	P	A	A	Upraveno dle připomínek	A
R20	A	A	A	A	A
R21	P	A	P	Nebude HPP	A
R24	A	A	P	Upraveno dle připomínek	A
R25	A	A	P	Upraveno dle připomínek	A
SI1	-	N	-	Částečně nahrazeno SI6	N
SI2	A	A	A	A	A
SI3	A	A	A	A	A
SI4	P	A	A	Upraveno dle připomínek	A
SI5	P	A	P	Upraveno dle připomínek	A
SI6	P	A	A	Upraveno dle připomínek	A
SI7	A	A	A	A	A

Situace	OR PZ	MsÚ	Občané	Komentář M.O.Z.	Výsledek
SI8	A	A	A	A	A
SI11	P	A	P	Upraveno dle připomínek	A
SI12	P	A	P	Upraveno dle připomínek	A
V1	P	A	A	Upraveno dle připomínek	A
V2	-	N	-	Návrh zamítnut bez náhrady	N
V3	P	A	A	Upraveno dle připomínek	A
V4	A	A	A	A	A
V5	P	A	A	Upraveno dle připomínek	A
V6	P	A	A	Upraveno dle připomínek	A
V7	A	A	A	A	A
V8	A	A	A	A	A
V9	-	A	A	A	A
ZP1	-	N	-	Částečně nahrazeno ZP6	N
ZP2	-	N	-	Částečně nahrazeno ZP6	N
ZP3	-	N	-	Částečně nahrazeno ZP6	N
ZP4	-	N	-	Částečně nahrazeno ZP6	N
ZP5	A	A	A	A	A
ZP6	A	A	P	Upraveno dle připomínek	A
ZP7	A	A	P	Upraveno dle připomínek	A

A s navrhovaným řešením souhlasí  
P k navrhovanému řešení má připomínky  
N s navrhovaným řešením nesouhlasí (zamítá řešení)  
- k navrhovanému řešení není vyjádření (zrušeno v předchozích fázích nebo ve fázi poslední, kdy nebyl vyjádření k dispozici)

OR PZ – Okresní ředitelství Policejního zboru Slovenské Republiky  
MsÚ – Městský úřad, případně Město Levice  
M.O.Z. - zpracovatel

### 3. Koncepte řešení statické dopravy – hlavní východiska a prostředky

Analytická část definovala tři základní úrovně deficitů parkovacích kapacit:

1. Celoplošné dopravní průzkumy definují 417 osobních vozidel odstavených nad rámec parkovací kapacity na úrovni základních sídelních jednotek (docházková vzdálenost do 500 m).
2. Lokální deficity na úrovni docházkové vzdálenosti cca. 100 m jsou 1 061 PS v noci a 210 PS ve dne.
3. Prostá transpozice deficitů statické dopravy podle STN 73 6110 definuje deficit – 2 266 odstavných stání.

S ohledem na výše uvedené koncepte řešení statické dopravy stanovuje dva základní cíle:

1. Ve fázi **operativního** řešení dosáhnout pozitivní bilance na úrovni lokálních deficitů – tj. realizovat nové parkovací kapacity v minimálním počtu 1 061 parkovacích stání. Vybudování těchto nových parkovacích kapacit je podmínkou pro realizaci celoplošné regulace statické dopravy.
2. Ve fázi **výhledového** řešení pak připravit podmínky a projekty pro dosažení požadované úrovně dle STN 73 6110 pro stupeň automobilizace 1:2,5 tj. zvýšit stávající parkovací kapacitu o 2 266 parkovacích stání. Následná realizace projektů výhledové fáze bude závislá na vývoji sociodemografické struktury obyvatelstva Levic.

Koncepte řešení statické dopravy se proto soustřeďuje zejména na operativní fázi řešení, pro kterou stanovujeme konkrétní podmínky technického, dopravního, provozního a ekonomického řešení celého projektu. Lze předpokládat, že i pro výhledové řešení budou platit základní pravidla definovaná pro operativní fázi.

### 3.1 Stanovení minimálního potřebného počtu parkovacích stání

Na základě výsledků analytické části prezentujeme základní přehled o potřebných počtech parkovacích stání na úrovni lokálních deficitů v členění podle základních sídelních jednotek:

Základní sídelní jednotka	Bilance na úrovni lokálních deficitů - docházková vzdálenost cca. 150 m				
	Kapacita PS - MK (K)	Počet vozidel - noc (OAN)	Lokální deficit - noc	Počet vozidel - den (OAD)	Lokální deficit - den
Za Tabakovou	386	117	14	218	20
Pri nadjazde	92	16	0	39	0
Železničná stanica	291	34	0	111	0
Športový areál	176	42	0	59	0
Levice - Sihot'	254	217	24	178	0
Prednádražie	332	373	67	258	20
Podlužianka	607	640	94	473	22
Za Perecom	353	384	121	273	24
Kalvária	293	26	0	141	0
Podhradie	142	70	0	64	0
Stred II	1 898	672	64	1 317	21
Nemocnica	182	2	0	160	36
Káka	23	39	17	36	12
Rybníky I (I+II+III)	2 913	2646	209	1 600	1
Nová osada	623	186	0	213	0
Pod amfiteátrom	248	40	0	117	0
Cigánka	499	229	7	229	6
Bátovská	85	14	0	43	0
Medzicestie	618	471	21	347	5
Stred I	476	325	63	459	43
Vinohrady I	740	972	264	474	0
Rybníky II (V)	770	835	96	447	0
Velké Pásienky	56	6	0	52	0
Suma	12 057	8 349	1 061	7 305	210

V noci byly zjištěny lokální deficity 1 061 odstavných stání a tyto deficity jsou soustředěny zejména okolo vysokopodlažní zástavby. Ve dne klesají lokální deficity na hodnotu 210 parkovacích stání a s výjimkou ZSJ Nemocnice a Za Tabakovou jsou nižší než v noci. Jednoznačným závěrem je konstatování, že statická doprava je v Levicích problematická zejména v noci a proto návrh řešení musí být orientován na pokrytí potřeb rezidentních uživatelů.

### 3.2 Eliminace území bez parkovacích deficitů

V první řadě z tabulky na předešlé straně eliminujeme oblasti, kde jsou lokální deficity minimální, a kde jsou řešitelní prostou restrikcí – zejména vilová zástavba, kde postačí vozidla „vytlačit“ na dvory a do vlastních garáží.

Základní sídelní jednotky	Kapacita PS - MK (K)	Lokální deficity - noc	Lokální deficity - den	Komentář
Za Tabakovou	386	14	20	Převažující vilová zástavba, postačí restrikce
Pri nadjazde	92	0	0	Převažující vilová zástavba, postačí restrikce
Železničná stanica	291	0	0	Je prostá deficitů, avšak může nabídnout volné kapacity pro okolní ZSJ – zejména Prednádražie
Športový areál	176	0	0	Je prostý deficitů, avšak severní hrana ulice Podjavorinské napomůže řešení ZSJ Medzicestie
Kalvária	293	0	0	Převažující vilová zástavba, postačí restrikce
Podhradie	142	0	0	Převažující vilová zástavba, postačí restrikce
Káka	23	17	12	Převažující vilová zástavba, postačí restrikce
Nová osada	623	0	0	Převažující vilová zástavba, postačí restrikce
Pod amfiteátrom	248	0	0	Převažující vilová zástavba, postačí restrikce
Cigánka	499	7	6	Převažující vilová zástavba, postačí restrikce
Bátovská	85	0	0	Převažující vilová zástavba, postačí restrikce
Velké Pasienky	56	0	0	Převažující vilová zástavba, postačí restrikce
Suma	2 914	38	38	

Z původně analyzovaných 12 057 parkovacích stání (PS) se podařilo eliminovat rozsáhlá území s kapacitou 2 914 PS, na kterých byly zjištěny lokální deficity 38 PS v noci i ve dne.

### 3.3 Přehled sídelních jednotek s významnými parkovacími deficity

Základní sídelní jednotka	Kapacita PS - MK (K)	Lokální deficity - noc	Lokální deficity - den	Komentář
Levice - Sihot'	254	24	0	Vysokopodlažní sídlištní zástavba
Prednádražie	332	67	20	Vysokopodlažní a středněpodlažní sídlištní zástavba
Podlužianka	607	94	22	Vysokopodlažní sídlištní zástavba + administratíva
Za Perecom	353	121	24	Vysokopodlažní a středněpodlažní sídlištní zástavba
Stred II	1 898	64	21	Kombinace veškeré zástavby
Nemocnica	182	0	36	Nemocnice
Rybníky I (I+II+III)	2 913	209	1	Převažující vysokopodlažní zástavba doplněná o občanskou vybavenost
Medzicestie	618	21	5	Kombinovaná zástavba
Stred I	476	63	43	Kombinovaná zástavba
Vinohrady I	740	264	0	Převažující vysokopodlažní zástavba doplněná o občanskou vybavenost
Rybníky II (V)	770	96	0	Převažující vysokopodlažní zástavba doplněná o občanskou vybavenost
Suma	9 143	1 023	172	

Rozdělení provedené v předchozích dvou kapitolách jednoznačně prokázalo základní problematiku koncepce řešení statické dopravy: Musíme vyřešit problematiku sídlištního parkování, které bylo nevhodně „naprojektováno“ v druhé polovině minulého století.

Ke stávající disponibilní parkovací kapacitě 9 143 parkovacích stání je nutno přidat minimálně 1 023 nových parkovacích stání, aby byly vytvořeny podmínky pro nalezení volného místa pro zde žijící občany s limitem docházkové vzdálenosti 100 až 150 metrů.

### 3.4 Cesta k udržení sociální únosnosti

Prostor, který řešíme jsou převážně obytné soubory sídlištního typu. V době svého vzniku měly za úkol řešit deficity bytových potřeb v souvislosti s budováním „vyspělé“ společnosti. V těchto územích se nacházejí převážně obytné objekty středněpodlažního a vysokopodlažního charakteru. Dále jsou zde významné plochy komunikací. Celé území je pak doplněno o zeleň a prvky občanské vybavenosti.

Pod obytné objekty žádná další auta neuskładníme. Stejně tak se jeví nemožné schovat vozidla pod zem do podzemních hromadných garáží. Roční cena za uskladnění vozidla by musela dosahovat 600 € a to bez provozních a finančních nákladů. Pro realizaci nadzemních objektů hromadných garáží není již mnoho volného prostoru a muselo by dojít k rasantním zásahům do zeleně. Navíc minimální roční cena jen pro umožnění investice je 200 až 280 €.

V zásadě lze pro operativní řešení doporučit enormní orientaci na řešení na úrovni terénu, kdy se nabízí zejména:

- Optimalizace využití betonových a asfaltových ploch stávajících komunikací jak pro pohybující se vozidla, tak pro jejich parkování. V obytné zástavbě nepotřebujeme široké komunikace pro jízdu vozidel, které svádějí řidiče k jízdě vysokými rychlostmi. Je lépe zúžit jízdní profily na minimální potřebnou mez s ohledem na zajištění dostupnosti obytných souborů vozidly integrovaného záchranného systému (IZS) a získaný prostor využít pro regulované a usměrněné parkování vozidel. Součástí těchto opatření je i optimalizace umístění sběrných nádob tuhého komunálního odpadu (TKO) a sběrných nádob na separovaný odpad.
- Využití stávajících ploch zeleně na okrajích sídlišť pro realizaci nových parkovišť. Zabraná liniová zeleň bude nahrazená novou vzrostlou zelení, která bude vytvářet bariéru mezi parkujícími vozidly a obytnou zástavbou. Bezpečnost zaparkovaných vozidel bude monitorována funkčním kamerovým systémem. Tímto způsobem lze realizovat nejen nová parkoviště, ale i budovat či rozšiřovat stávající parkovací zálivy.
- Třetí navrhovanou kategorií jsou kapacitní hlídané parkovací plochy – též „strážena parkoviska“ zejména na okrajích sídlištních celků. Tento nový prvek v Levicích se jinde již vícekrát osvědčil. Nová parkoviště s vysokou úrovní bezpečnosti pomohou „odsát“ vozidla z vnitřních částí sídlišť. V neposlední řadě lze na těchto parkovištích uspokojit parkovací nároky větší vozidel – dodávek, pick – upů a podobných, které potřebujeme z centrálních obytných oblastí eliminovat.

## 4. Návrh koncepce řešení – operativní fáze

**Cílem této etapy je realizace alespoň takového počtu parkovacích stání aby byly odstraněny lokální deficity (1 023 PS). S ohledem na nejasné demografické prognózy pak by mělo být navrženo více parkovacích stání, přičemž limitem by měly být výhledové deficity (2 266 PS).**

**Realizace tak vysokého počtu parkovacích stání si vyžádá značné investiční náklady.**

**Základem operativní fáze bude kromě vytvoření nových parkovacích také celoplošné usměrnění parkování na místních komunikacích a realizace nových hlídaných parkovacích ploch.**

### 4.1 Návrh rozsahu zón pro řešení statické dopravy

Zóny usměrněného parkování (ZUP) budou pokrývat ucelená území, tak aby byly homogenní a nedocházelo ke vzniku imperfekcí zejména na hranicích území. ZUP budou realizovány na všech místních komunikacích, přičemž je nutno aktualizovat pasport místních komunikací a případně jej doplnit o všechny veřejně přístupné parkovací plochy a zálivy. ZUP jsou navrženy:

1. ZUP Centrum – pokrývající základní sídelní jednotky:
  - a. Střed I – kompletně
  - b. Kalvária – pouze styčné území
  - c. Nemocnice – po východní hranu areálu nemocnice
  - d. Sihoť – kompletně
  - e. Podlužianka – kompletně
  - f. Střed II – bez vilové zástavby na východě
2. Vinohrady – téměř celé území ZSJ mimo vilovou zástavbu na jihu a západě
3. Medzicestie - téměř celé území ZSJ mimo vilovou zástavbu na západě včetně kompletní ul. Podjavorinskej
4. Za Perecom – celé území ZSJ
5. Prednádražie – celé území ZSJ včetně ZSJ Železničná stanica
6. Rybníky I – celé území ZSJ
7. Rybníky II – celé území ZSJ včetně kompletní ul. Saratovské
8. Rybníky III - celé území ZSJ včetně kompletní ul. Saratovské
9. Rybníky V - celé území ZSJ včetně části ZSJ Velké Pásienky

### 4.2 Program navýšení parkovacích kapacit

Jednou z podmínek realizace nového systému je navýšení disponibilních parkovacích kapacit. Původní návrh pracoval s celkem 55 projekty. Po provedeném přezkoumání se počet navržených změn snížil na 44 projektů. Tyto projekty jsou dále členěny na:

- 3 x změna místní úpravy
- 6 x realizace hlídané parkovací plochy – není součástí ZPP
- 6 x změna uspořádání sběrných nádob TKO
- 28 x stavební úpravy komunikací – prodloužené parkovací zálivy, či změna uspořádání komunikace
- 1 x ostatní – nová lávka pro pěší přes Perec

Jednotlivé úpravy jsou popsány v přílohové části dokumentu.

### 4.3 Obecné podmínky pro realizaci

#### Parkovací plochy

- Parkovací stání - betonová dlažba 80 mm, barva pískovcová, skladba dle TP.
- Související zemní práce – odkopání stávajícího krytu do hl. min. 370 mm.
- Doporučený podélný i příčný sklon 1 %, jinak maximálně dle STN 73 6056.
- Odvodnění průsakem.
- Oddělení parkovacích ploch od pochozích ploch a ploch zeleně bude provedeno silničním betonovým obrubníkem.
- Oddělení parkovacích ploch od pochozích ploch určených pro užití osobami ZTP bude provedeno sklopeným silničním obrubníkem s max. převýšením 2 cm, případně sníženou obrubou s návaznou zádlažbou, vše v souladu s požadavky příslušné vyhlášky.

#### Pojízdné plochy

- Pojížděné plochy - betonová dlažba 80 mm, barva přírodní šedá, skladba dle TP, variantně lze použít živичný kryt.
- Související zemní práce – odkopání stávajícího krytu do hl. min. 420 mm.
- Doporučený podélný i příčný sklon 1 %, jinak maximálně dle STN 73 6056.
- Oddělení pojížděných ploch od pochozích ploch a ploch zeleně bude provedeno silničním betonovým obrubníkem.
- Oddělení pojížděných ploch od pochozích ploch určených pro užití osobami ZTP bude provedeno sklopeným silničním obrubníkem s max. převýšením 2 cm, případně sníženou obrubou s návaznou zádlažbou, vše v souladu s požadavky příslušné vyhlášky.

#### Vodorovné dopravní značení

- Zádlažba - betonová dlažba 80 mm, barva bílá, skladba dle TP
- Související zemní práce – odkopání stávajícího krytu do hl. min. 370 mm.
- Realizováno v jedné niveletě s povrchem parkovacích ploch nebo pojížděných ploch.

#### Pěší napojení

- Pochozí plochy - betonová dlažba 60 mm, barva červená případně doplněná o dlažbu pro nevidomé, skladba dle TP.
- Související zemní práce – odkopání stávajícího krytu do hl. min. 250 mm.
- Doporučený příčný sklon max. 2 %, jinak maximálně dle STN 73 6056.
- Odvodnění průsakem i spádováním.

Pěší trasy by měly být vedeny zejména mimo pojízdne plochy parkovišť – zejména mimo vjezdové a výjezdové pruhy.

#### Rozměry parkovacích stání

Základní modul parkovacích stání pro kolmé stání je navržen na 2,5 x 5,0 m.

#### Svislé a vodorovné dopravní značení

Návrh dopravního značení svislými a vodorovnými dopravními značkami bude předmětem příslušných projektů. Na svislé značení bude použito značek základní velikosti s reflexním povrchem. Značky budou upevněny na ocelové sloupky 70/3mm, které budou pomocí kotevní paty zakotveny do dlažby, případně na betonový základ do živice, či zeleně.

## Zeleň

Ve velké části navrhovaných úprav je aktivně pracováno se zelení. Zabrané plochy zeleně, která je často nefunkční jsou nahrazovány nově vysazenou vzrostlou zelení. V konkrétních případech bude muset projektant rozhodnout o použitém typu zeleně, tak aby její výška dostatečně oddělila prostor parkoviště od okolní obytné zástavby, avšak aby nedošlo ke zhoršení přirozeného osvětlení okolních bytových jednotek na nižších podlažích. Na druhé straně je nutno mít na zřeteli potřebu zachování přehlednosti parkovacích ploch pro kamerový systém. Proto zásadně nenavrhneme vzrostlou zeď uprostřed parkovišť a parkovacích ploch.

### Přehled všech navrhovaných úprav programu navýšení parkovacích kapacit

Základní sídlení jednotka	ID	Nová PS	Popis
23161 - Levice-Sihoť	LS3	47	Nové parkovací zálivy a komunikace
23162 - Prednádražie	P3	110	Hlídaná parkovací plocha 4
23162 - Prednádražie	P1	42	Nové parkovací zálivy
23162 - Prednádražie	P2	66	Nové parkovací zálivy
23162 - Prednádražie	P4	33	Nové parkovací zálivy
23163 - Podlužianka	Po4	100	Hlídaná parkovací plocha 6
23163 - Podlužianka	Po1	44	Nové parkovací zálivy rozšíření komunikace
23163 - Podlužianka	Po2	35	Nové parkovací zálivy
23163 - Podlužianka	Po3	18	Nový parkovací záliv a místní úprava
23164 - Za Perecom	ZP5	-1	Nová lávka přes Pereg
23164 - Za Perecom	ZP6	145	Nové parkovací zálivy a parkoviště
23164 - Za Perecom	ZP7	23	Rekonstrukce vegetační dlažby
23168 - Stred II	SII1	40	Nové parkoviště
23168 - Stred II	SII2	26	Nové parkovací zálivy
23172 - Rybniky I	R16	41	Nový parkovací záliv
23172 - Rybniky I	R17	34	Prodloužení parkoviště
23172 - Rybniky I	R19	24	Zúžení chodníku, nový parkovací záliv
23172 - Rybniky I	R13	6	Uspořádání TKO
23172 - Rybniky I	R14	2	Přesun TKO
23172 - Rybniky I	R18	-40	Výstavba OD Tesco a nové okružní křižovatky
23172 - Rybniky II	R21	34	Nové parkovací zálivy a komunikace
23172 - Rybniky II	R12	23	Nový parkovací záliv
23172 - Rybniky II	R20	2	Přesun TKO
23172 - Rybniky II	R25	16	Nový parkovací záliv
23172 - Rybniky III	R24	-22	Hlídaná parkovací plocha 3
23172 - Rybniky III	R8	59	Prodloužení parkoviště
23172 - Rybniky III	R9	29	Prodloužení parkoviště
23172 - Rybniky III	R10	29	Prodloužení parkoviště
23172 - Rybniky III	R11	19	Prodloužení parkovacího zálivu
27590 - Medzicestie	M1	47	Nové parkovací zálivy
27591 - Stred I	SI4	130	Hlídaná parkovací plocha 7
27591 - Stred I	SI7	15	Změna místní úpravy
27591 - Stred I	SI2	14	Severní část zamítnuta, nový parkovací záliv
27591 - Stred I	SI3	6	Nový parkovací záliv
27591 - Stred I	SI5	9	Nové parkoviště
27591 - Stred I	SI6	22	Nový parkovací záliv
27591 - Stred I	SI8	7	Nový parkovací záliv
27592 - Vinohrady I	V1	172	Hlídaná parkovací plocha 1
27592 - Vinohrady I	V3	15	Prodloužení parkoviště
27592 - Vinohrady I	V4	14	Nový parkovací záliv s komunikací
27592 - Vinohrady I	V5	21	Nový parkovací záliv
27592 - Vinohrady I	V6	18	Nový parkovací záliv a posunutí chodníku

Základní sídlení jednotka	ID	Nová PS	Popis
27592 - Vinohrady I	V8	9	Prodloužení parkovacího zálivu
27592 - Vinohrady I	V7	2	Přesun TKO
27592 - Vinohrady I	V9	190	Výstavba HG 1 soukromým investorem
28008 - Rybniky V	R6	182	Hlídaná parkovací plocha 2
28008 - Rybniky V	R4	40	Změna místní úpravy
28008 - Rybniky V	R1	10	Nový parkovací záliv
28008 - Rybniky V	R2	9	Prodloužení parkovacího zálivu
28008 - Rybniky V	R3	5	Prodloužení parkovacího zálivu
<b>Celkem operativní fáze</b>		<b>1 871</b>	

TKO = Tuhý komunální odpad

## 5. Operativní fáze - hlídané parkovací plochy

Hlídané parkovací plochy jsou druhým stěžejním prvkem nového systému statické dopravy. Placení na parkovacích plochách mimo místní komunikace bude realizováno v režimu „strážného parkoviště“ podle § 435 občanského zákoníku – parkovné je příjmem provozovatele parkoviště – nejlépe však obce. Hlídané parkovací plochy jsou navrženy tak, aby v každé sídelní jednotce sídlištního typu bylo alespoň jedno takové parkoviště.

Pro parkování na hlídaných parkovacích plochách (strážné parkoviště) pak bude určující ustanovení § 435 občanského zákoníku. Za odložené vozidlo na hlídané parkovací ploše nese provozovatel odpovědnost.

1. Cenotvorba zde je již omezená ustanoveními o ochraně hospodářské soutěže. Zde není možné cenově odlišit vozidlo občana s trvalým pobytem od vozidla občana, který nemá v Levicích místo trvalého pobytu.
2. Cenově lze pouze odlišit velikost vozidla.

### 5.1 Architektonické řešení - koncept řešení

S ohledem na naplnění požadavků hlídaných parkovacích ploch jsou sídlištní parkoviště oplocena a zpoplatněna. Parkoviště budou liniiovými stavbami (pokud nebude zvoleno jiné stavební řešení). Základními úpravami by měly být zejména realizace nebo rekonstrukce jednotlivých částí parkoviště. Vše musí být realizováno v jednotném stavebním provedení, pokud nebudou existovat technické limity. Parkoviště je nutno nově oplotit, provést rekonstrukci povrchů a provést kompletní instalaci parkovacích závorových systémů. Velký důraz musí být kladen na kvalitu provedení jednotlivých stavebních prací, tak aby byly nové standardy kvality naplněny nejen projektem, ale i skutečným provedením.

Parkoviště budou dopravně napojena na místní komunikace vjezdovými a výjezdovými pruhy, které budou případně odděleny středovým ostrůvkem. Na středovém ostrůvku bude umístěn vjezdový stojan spřažený s vjezdovou závorou a výjezdový stojan spřažený s výjezdovou závorou, vše včetně hlasové komunikace. Bude důsledně dbáno na vytvoření dostatečné „zadržné“ kapacity vjezdových a výjezdových pruhů, tak aby nebyl omežován provoz na přilehlé komunikaci, nebo uvnitř parkoviště. Uzavření parkovišť v nočním období bude realizováno dvoukřídlými vraty s elektropohonem. Parkoviště budou maximálně zabezpečena, tudíž i přístup pěších bude realizován výhradně přes branky, které budou jištěny elektronickými zámky s přístupovou autorizací. Plochy parkovišť budou monitorovány dohledovým kamerovým systémem, stejně tak budou kamerami monitorovány jednotlivá technologická zařízení.

## 5.2 Doporučené standardy vybavenosti hlídaných parkovišť

Provozovatel:	Město Levice	Správce parkovišť:	Správce městského systému
Vlastnická struktura pozemků:	Ucelená vlastnická struktura – optimálně všechny pozemky ve vlastnictví města Levice		
Parkovací plochy:	Povrch:	Zámková betonová dlažba	
	Odvodnění:	Ano – průsakem, spádováním	
Pojízdné plochy:	Povrch:	Zámková betonová dlažba	
	Odvodnění:	Ano - průsakem, spádováním	
Vodorovné dopravní značení:	Provedení:	Zádlažba	
	Rozměry parkovacích stání:	2,5 x 5,0 m, počet PS pro ZTP dle příslušné vyhlášky, část PS lze větších rozměrů (dodávky)	
Svislé dopravní značení:	Stav:	Dle příslušné STN	
	Provedení:	Značky základní velikosti s reflexním povrchem	
Napojení na inženýrské sítě:	Elektřina:	220 V / 50 Hz, 32 A	
	Internet:	Přenosová kapacita min. 2,0 Mb/sec.	
Pěší napojení:	Provedení:	Zámková betonová dlažba	
	Kolize pěší trasy a vjezdu:	Bezkolizní – přes branku s elektronickým zámek, min. šířka 1,5 m + respektování požadavků pro pohyb invalidů	
Oplocení parkoviště:	Provedení:	LARIO PANEL – sektorové panely	
	Výška:	200 cm	
Osvětlení parkoviště:	Provedení:	VO	
	Stav:	Kvalitní	
	Ovládání:	Obsluha HPP + svět. senzory	
Závorový systém:	Typ:	Spolehlivý, kvalitní, funkční i v -20°C	
Subjektivní pocit bezpečnosti:	Bezpečnost = osvětlení + kamery + minimum kolizí s OA		

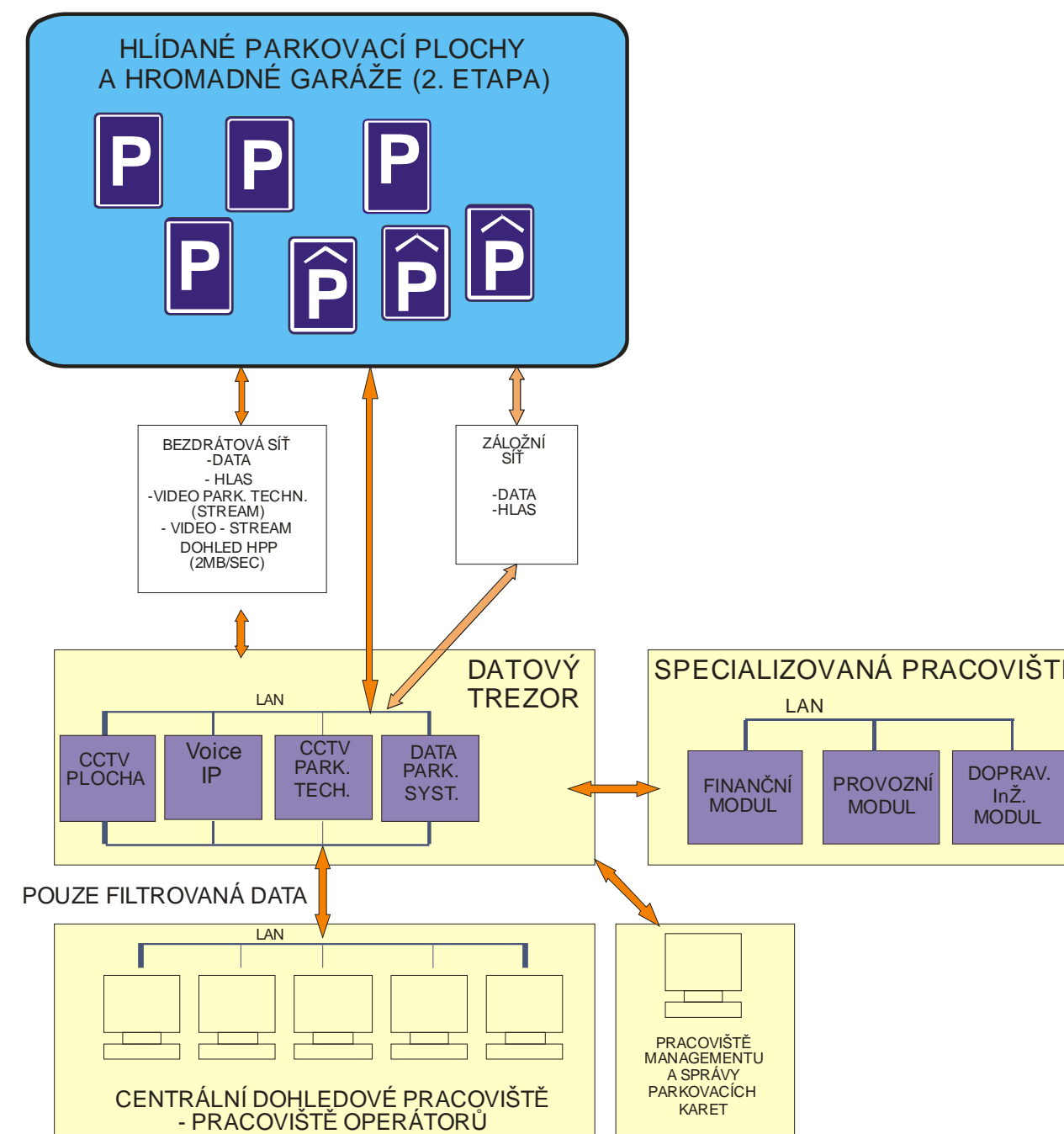
## 5.3 Provozní režim parkovišť z pohledu provozovatele a správce

Město Levice by mělo stanovit zásady pro výkon činnosti správce parkovišť:

- Parkoviště bude vždy uklizeno
- V případě spadu sněhu bude parkoviště uklizeno nejpozději do 06,00 hodin a následně průběžně podle intenzity sněžení
- Jakékoliv technické závady (mimo technologie) budou hlášeny nejpozději do 24 hodin od vzniku / zjištění

## 5.4 Návrh optimalizace systému provozování HPP

Jak již bylo konstatováno, je žádoucí (a v budoucnosti asi nevyhnutelné) postupné slučování provozování hlídaných parkovacích ploch a hromadných garáží. Tento záměr je dán vysokým podílem mzdových nákladů, které jsou stejné na parkovišti se 100 nebo 1 000 parkovacích stání. Přitom úloha lidského personálu je minimální a mnoho přirozených povinností ani neplní.



## 5.5 Dohledové systémy

Na hlídaných parkovištích budou instalovány následující dohledové – kamerové systémy:

- Dohledový systém parkovacích a přístupových technologií
- Dohledový systém parkovacích ploch

### Dohledový systém parkovacích a přístupových technologií

Základním kamerovým systémem je dohledový systém na parkovací a přístupové technologie. Tento systém bude snímat jednotlivé parkovací technologie, nebo jejich sestavy a také přístupové branky pro pěší. Hlavním smyslem je zajistit možnost, aby obsluha parkoviště mohla zajistit bezpečnost provozu těchto zařízení a viděla na manipulaci klienta s jednotlivými zařízeními a byla schopna klientovi interkomem poradit.

Výstupy z kamer jsou přes videorekordér a PC směřovány na samostatný monitor. Součásti vjezdových a výjezdových stojanů musí být „MINIkamery“.

Požadované parametry:

- venkovní kamery s rozlišením min. 1,3 Mpix/IR, s přísvitem na 30 m/CMOS, IP 66
- záznamové zařízení - podpora 8 kamer/ 2 x SATA / 1 x GB LAN, včetně 2TB HDD, H.264, MPEG-4 a MJPEG video komprese, Multi-Channel Recording, Playback, Motion Detection,
- doba archivace záznamu – max. 48 hodin

### Dohledový systém parkovacích ploch

Pro řešení případných vandalských nebo kriminálních jevů je nutno zajistit kompletní pokrytí prostoru každého parkoviště dalším kamerovým systémem. Tento kamerový systém bude sloužit zejména pro dohledání situace v případě vzniku nároku na řešení škody ze strany klienta HPP. Na centrální pracoviště budou odesílány tzv. „stream“ – cca. 1 - 2 obrázky/sec. Videodata budou ukládána na „videoservert“, který bude instalován v technologickém kontejneru na každém parkovišti.

Požadované parametry:

- venkovní kamery s rozlišením min. 1,3 Mpix/IR, s přísvitem na 30 m/CMOS, IP 66
- záznamové zařízení - podpora 24 kamer/ 2 x SATA / 1 x GB LAN, včetně 4TB HDD, H.264, MPEG-4 a MJPEG video komprese, Multi-Channel Recording, Playback, Motion Detection,
- doba archivace záznamu – 15 dní

## 5.6 Podmínky realizace

Základním motivem projektu je eliminace lidské obsluhy z parkovišť a hromadných garáží a její nahrazení technikou. Parkoviště musí být kvalitně vybavená, tak aby mohly zůstat v režimu hlídaných parkovišť a provozovatel mohl garantovat svým klientům vysokou míru bezpečnosti. Proto je nutno parkoviště (včetně garáží) vybavit následujícím vybavením:

- Kvalitní závorový systém a vjezdové dvoukřídle brány opětovně s elektronickým zabezpečením (variantně posuvné brány)
- Kvalitní oplocení formou Lario panelů
- Branka(y) pro pěší zabezpečená elektronickým zámkem
- Systém hlasové komunikace instalovaný ve všech technologických prvcích a na vstupech do parkoviště
- Dohledový kamerový systém parkovacích a komunikačních technologií, který napomáhá obsluze na centrálním dispečinku při řešení běžných provozních stavů
- Dohledový kamerový systém na plochu parkoviště (objektu), který bude sloužit pro dohledání případných vandalských a kriminálních jevů

Současně s vybavením parkovišť potřebnými technologiemi bude zřízen centrální dispečink – dohledové pracoviště, kde bude 24 hodin denně přítomná obsluha. Tato bude mít k dispozici následující prvky a funkční vybavení:

- Vzdálené ovládání prvků parkovacích technologií
- Interkom pro hlasovou komunikaci s jednotlivými prvky parkovacích a přístupových technologií
- Sadu monitorů pro kamerový dohled nad parkovacími a přístupovými technologiemi
- Sadu monitorů pro dohled nad plochou parkovišť / objektů

Kromě výše popsaných prvků technologické vybavenosti a centrálního dispečinku musí nový systém obsahovat zejména:

- Administrativní a účetní modul pro vydávání parkovacích karet, jejich obnovu a komunikaci s klienty. Součástí tohoto modulu může být internetová aplikace, která umožní klientům ovládat vše v pohodlí domova.
- Servisní a technické pracoviště, které bude mít na starosti:
  - Běžnou údržbu parkovacích a komunikačních technologií
  - Řešení problematických stavů formou výjezdu na parkoviště
  - Běžnou údržbu a opravy ostatního vybavení parkoviště / objektů
- Management systému, který bude dohlížet na funkčnost celého systému, jeho optimalizaci, ...
- Externí dodavatele pro plošné čištění parkovišť, zimní údržbu a všechny ostatní činnosti

Pro navržený rozsah parkovišť a objektů dojde k zásadnímu snížení personální náročnosti. Celý komplex bude možné zabezpečit se 7 lidmi na plný pracovní úvazek. Současně bude možné daleko lépe provázat funkčnost jednotlivých parkovišť a objektů. Navíc bude možné do tohoto systému efektivně zahrnout i málokapacitní parkoviště.

## 5.7 Časový plán realizace operativní fáze

Harmonogram je upraven v návaznosti na projednávání koncepce.

Činnost	Termín
Projednání a schválení koncepce řešení statické dopravy	8 / 2012 – 2 / 2013
Schválení změny územního plánu	3 / 2013
Soutěž na realizátora systému	4 – 6 / 2013
Odkoupení potřebných pozemků	4 – 6 / 2013
Projektová příprava – projekty pro územní souhlas, stavební povolení a ohlášení drobné stavby	3 – 9 / 2013
Projektová příprava – projekty pro stanovení místní úpravy	6 – 9 / 2013
Realizace celé operativní fáze	9 – 12 / 2013
Informační kampaň	10 – 12 / 2013
Zkušební provoz systému	11 – 12 / 2013
Spuštění systému	01 / 2014

Předložený harmonogram je pojat v optimistickém duchu.

## 6. Ekonomika systému v operativní fázi

Nedílnou součástí celé koncepce statické dopravy je i ekonomická část. Celá ekonomická část vychází z předpokladu, že systém bude investován z privátních zdrojů správcem systému. Tomuto správci budou posléze v horizontu 15 let vložené finanční prostředky postupně navracené.

### 6.1 Investiční náklady – ZUP

#### Vstupní předpoklady

Odhady investičních nákladů vycházejí z následujících předpokladů:

- Je pracováno s reálnými rozměry a počty parkovacích stání
- Pro dopravní značení jsme použili srovnatelné rozpočty z ČR a SR
- Pro ostatní položky jsme použili obdobné projekty, které byly realizovány v posledních 5 letech
- Samostatně jsou kalkulovány náklady programu rozvoje parkovacích kapacit

Položka	Cena
Dopravní značení svislé	171 200 €
Dopravní značení vodorovné	73 144 €
Informační kampaň	40 000 €
Projekt dopravního značení - projednání, úpravy	30 000 €
<b>CELKEM</b>	<b>314 344 €</b>

Veškeré ceny jsou uvedeny bez DPH.

### 6.2 Investiční náklady – program rozvoje parkovacích kapacit

#### Vstupní předpoklady

Odhady investičních nákladů vycházejí z následujících předpokladů:

- Je pracováno s reálnými liniovými, plošnými a objemovými parametry staveb
- Pro stavební části projektu je pracováno s cenovými ukazateli ve stavebnictví roku 2012 pro Českou republiku. Tyto byly konzultovány s rozpočtovými pracovníky velké stavební firmy na Slovensku. Slovenské jednotkové ceny jsou nižší o cca. 10 % oproti českým cenám.
- V jednotlivých případech byly jednotkové ukazatele upravovány podle velikosti projektu – malé parkoviště – vyšší jednotková cena.
- Pro ceny dopravního značení byly použity reálné rozpočty z projektů podobných zón v ČR a SR.
- Pro ceny kácení a výsadby stromů byli osloveni 3 dodavatelé na Slovensku a byly použity průměrné údaje.
- Celkové náklady jsou vyčísleny částkou 1 705 537 €.
- K těmto nákladům je nutno připočítat náklady na projektové práce a inženýring v celkové výši 90 000 €.
- Veškeré úpravy jsou na městských pozemcích s výjimkou části úpravy ZP6, kde je nutno vykoupit 375 m<sup>2</sup>
- Celkové náklady tohoto programu jsou kalkulovány na 1 833 000 €
- Náklady na jedno nové parkovací stání jsou v průměru 1 811 €.
- Veškeré hodnoty jsou uvedeny bez DPH

**Souhrnná tabulka investičních nákladů**

Základní sídelní jednotka	ID návrhu	Počet nových PS	Místní úprava	Plocha nových PS (m <sup>2</sup> )	Plocha komunikace (m <sup>2</sup> )	Koeficient velikosti	Počet kácených stromů	Výsadba nových stromů	Odhad investičních nákladů	Typ
Levice-Sihoť	LS3	47	10	0	1 600	1,5	3	15	142 190 €	S
Medzicestie	M1	47	0	588	300	1,0	5	15	53 158 €	S
Podlužianka	Po1	44	58	763	85	1,0	8	15	53 864 €	S
Podlužianka	Po2	35	0	438	0	1,0	0	10	26 238 €	S
Podlužianka	Po3	18	6	182	0	1,0	0	4	11 205 €	S
Prednádražie	P1	42	10	588	305	1,0	3	10	53 551 €	S
Prednádražie	P2	66	20	924	825	1,0	0	15	104 391 €	S
Prednádražie	P4	33	10	462	650	1,0	2	10	66 363 €	S
Rybníky I	R13	6	6	0	0	1,0	0	0	300 €	T
Rybníky I	R14	2	4	0	0	1,0	0	0	200 €	T
Rybníky I	R16	41	0	513	0	1,2	15	0	36 789 €	S
Rybníky I	R17	34	0	425	520	1,0	0	8	55 857 €	S
Rybníky I	R18	-40	0	0	0	1,0	0	0	0 €	T
Rybníky I	R19	24	30	150	250	1,1	0	10	27 884 €	S
Rybníky II	R12	23	0	288	0	1,0	0	5	17 148 €	S
Rybníky II	R20	2	3	0	0	1,0	0	0	150 €	T
Rybníky II	R21	34	20	425	750	1,0	0	10	70 455 €	S
Rybníky II	R25	16	10	200	0	1,0	0	5	12 520 €	S
Rybníky III	R10	29	0	363	210	1,0	7	15	34 799 €	S
Rybníky III	R11	19	0	238	160	1,0	1	25	24 844 €	S
Rybníky III	R8	59	10	1 775	1 925	1,0	7	25	219 170 €	S
Rybníky III	R9	29	25	363	375	1,0	6	10	45 368 €	S
Rybníky V	R1	10	0	225	90	1,1	0	5	20 605 €	S
Rybníky V	R2	9	0	113	0	1,2	1	0	7 961 €	S
Rybníky V	R3	5	0	63	0	1,0	0	0	3 663 €	S
Rybníky V	R4	40	100	0	0	1,0	0	0	5 000 €	M
Rybníky V	R7	0	0	0	0	1,0	0	0	0 €	M
Stred I	SI2	14	0	175	0	1,1	0	6	11 641 €	S
Stred I	SI3	6	0	75	0	1,0	0	0	4 395 €	S
Stred I	SI5	9	0	313	244	1,0	0	5	32 911 €	S
Stred I	SI6	22	0	500	845	1,0	2	8	79 397 €	S
Stred I	SI7	15	80	0	0	1,0	0	0	4 000 €	M
Stred I	SI8	7	5	250	0	1,0	0	8	15 380 €	S
Stred II	SII1	40	0	500	880	1,0	0	10	81 468 €	S
Stred II	SII2	26	0	325	312	1,0	8	14	38 568 €	S
Vinohrady I	V3	15	0	188	130	1,0	2	5	18 981 €	S
Vinohrady I	V4	14	0	175	250	1,1	1	6	27 806 €	S
Vinohrady I	V5	21	0	435	0	1,1	8	10	29 040 €	S
Vinohrady I	V6	18	0	425	200	1,2	1	5	44 300 €	S
Vinohrady I	V7	2	2	0	0	1,0	0	0	100 €	T
Vinohrady I	V8	9	0	113	0	1,2	2	0	8 011 €	S
Za Perecom	ZP5	-1				1,0			30 000 €	S
Za Perecom	ZP6	145	30	2 030	300	1,2	30	70	171 046 €	S
Za Perecom	ZP7	23	0	253	0	1,0	0	0	14 826 €	S
<b>Celkem</b>	<b>-</b>	<b>1059</b>	<b>439</b>	<b>14 836</b>	<b>11 206</b>		<b>112</b>	<b>359</b>	<b>1 705 537 €</b>	

Typ: S – stavební úprava, T – úpravy TKO, M – místní úprava

**6.3 Investiční náklady – hlídané parkovací plochy**

**Vstupní předpoklady**

Odhady investičních nákladů vycházejí z následujících předpokladů:

- Je pracováno s reálnými liniovými, plošnými a objemovými parametry staveb
- Pro stavební části projektu je pracováno s cenovými ukazateli ve stavebnictví roku 2012 pro Českou republiku. Tyto byly konzultovány s rozpočtovými pracovníky velké stavební firmy na Slovensku. Slovenské jednotkové ceny jsou nižší o cca. 10 % oproti českým cenám.
- V jednotlivých případech byly jednotkové ukazatele upravovány podle velikosti projektu – malé parkoviště – vyšší jednotková cena.
- Pro ceny dopravního značení byly použity reálné rozpočty z projektů zón placeného stání v ČR a SR.
- Pro ceny kácení a výsadby stromů byli osloveni 3 dodavatelé na Slovensku a byly použity průměrný údaj.
- Ceny pro technologickou vybavenost jsou počítány na základě průzkumu trhu provedeného v roce 2011 pro srovnatelný projekt.
- Totéž platí pro kalkulace oplocení parkovišť pomocí LARIO panelů.
- Pro odkup pozemků byla použita hodnota 100 €/m<sup>2</sup>.

Základní sídelní jednotka	ID návrhu	Počet nových PS	Celková kapacita – přírůstek k PS	Plocha nových PS (m <sup>2</sup> )	Plocha nové komunikace (m <sup>2</sup> )	Koeficient velikosti	Počet kácených stromů	Výsadba nových stromů	Oplocení HPP (m)	Odhad investičních nákladů
Vinohrady I	V1	172	169	2 150	1 675	1,0	2	45	385	279 426 €
Vinohrady I	V9	190	184	-	-	-	-	-	-	0 €
Rybníky V	R6	182	178	2 275	1 725	1,0	0	50	253	285 773 €
Rybníky III	R24	-22	-22	0	550	1,0	0	0	205	79 610 €
Prednádražie	P3	110	108	1 540	1 360	1,0	0	0	235	217 753 €
Podlužianka	Po4	100	97	1 250	1 440	1,0	5	25	250	207 664 €
Stred I	SI4	130	128	1 625	1 240	1,0	12	35	270	219 491 €
<b>Celkem</b>		<b>862</b>	<b>842</b>	<b>8 840</b>	<b>7 990</b>		<b>19</b>	<b>155</b>	<b>1 598</b>	<b>1 289 718 €</b>

**Projekt V 9 je v přehledu uveden pouze s ohledem na jeho zahrnutí do bilancování parkovacích potřeb. Projekt bude plněn financován a provozován mimo městský parkovací systém.**

- Celkové stavební a technologické náklady dosáhly hodnoty 1 289 718 €
- Projektové práce a inženýring jsou odhadovány na 105 000 €
- Odkup pozemků (R6) je odhadován na 384 000 €
- Celkové náklady dosahují hodnoty 1 778 718 €
- Náklady na jedno nové parkovací stání jsou v průměru 2 703 €.
- Veškeré hodnoty jsou uvedeny bez DPH

#### 6.4 Celkové investiční náklady

Kapitola	Investiční náklady
Zóny placeného parkování	314 344 €
Program rozvoje parkovacích kapacit	1 833 000 €
Realizace hlídaných parkovacích ploch	1 778 718 €
Ostatní náklady	250 000 €
<b>Celkové investiční náklady</b>	<b>4 176 062 €</b>

Celkové investiční náklady dosáhly hodnoty 4 176 062 € bez DPH. Tyto finanční prostředky bude muset vložit budoucí správce v průběhu 12 měsíců do realizace systému v Levicích.

#### 6.5 Provozní náklady – souhrnně

Na základě znalosti všech potřebných dat lze sestavit kalkulaci pro stanovení ročních provozních nákladů:

Položka	Roční hodnota
Dopravní značení svislé - údržba a obnova (10%)	17 120 €
Dopravní značení vodorovné - údržba a obnova (50%)	55 320 €
Dopravní průzkumy a odborné studie	20 000 €
Služby - účetnictví, audit, ...	20 000 €
Údržba a opravy hlídaných parkovacích ploch	80 000 €
Telekomunikace, poštovní služby, ostatní služby	7 500 €
Čištění parkovacích stání	20 000 €
Zimní údržba	20 000 €
Rezerva	20 000 €
<b>Celkem</b>	<b>259 940 €</b>

Všechny hodnoty jsou uvedeny bez DPH.

#### 6.6 Souhrnná roční nákladová bilance

Pro stanovení budoucího vývoje ekonomiky projektu je potřebné doplnit provozní náklady o kapitoly odpisu vložených investic a finančních úrokových nákladů.

Kapitola	Souhrnné roční náklady
Celkové roční provozní náklady	259 940 €
Odpisy vložených investic (lineární 15 let)	278 404 €
Finanční náklady (úvěr 10 let 6% p.a.)	117 670 €
<b>Celkové roční náklady</b>	<b>656 014 €</b>
DPH 20 %	131 203 €
<b>Celková roční cena</b>	<b>787 217 €</b>

Právě tuto platbu by mělo platit město realizátorovi systému po dobu 15 let.

#### 7. Revize bilančního výpočtu

Nedílnou součástí koncepce řešení statické dopravy je i prověření, zda navrhované kapacity jsou dostačující pro naplnění základního cíle – vynulování lokálních deficitů.

Základní sídelní jednotka	Původní parkovací kapacita	Přírůstek parkovací kapacity (K)	Původní lokální deficit (D)	Bilance K-D
Levice - Sihoť	254	47	24	23
Prednádražie	332	251	67	184
Podlužianka	607	197	94	103
Za Perecom	353	167	121	46
Stred II	1 898	66	64	2
Nemocnica	182	0	0	0
Rybničky I (I+II+III)	2 913	256	209	47
Medzicestie	618	47	21	26
Stred I	476	203	63	140
Vinohrady I	740	441	264	177
Rybničky II (V)	770	246	96	150
<b>Celkem</b>	<b>9 143</b>	<b>1 921</b>	<b>1 023</b>	<b>898</b>

Potěšující informací je skutečnost, že se podařilo vyrovnat veškeré lokální deficity. A to vše za přijatelných nákladových parametrů. Systém pracuje navíc s poměrně solidní rezervou, která se blíží téměř „normovým“ požadavkům. Rizikem tak zůstává budoucí sociodemografický vývoj a to zejména ve starší sídlištní zástavbě. Navíc v této zástavbě byly obecně obtížnější podmínky pro získání nových parkovacích kapacit.

## 8. Výhledová fáze koncepce řešení statické dopravy

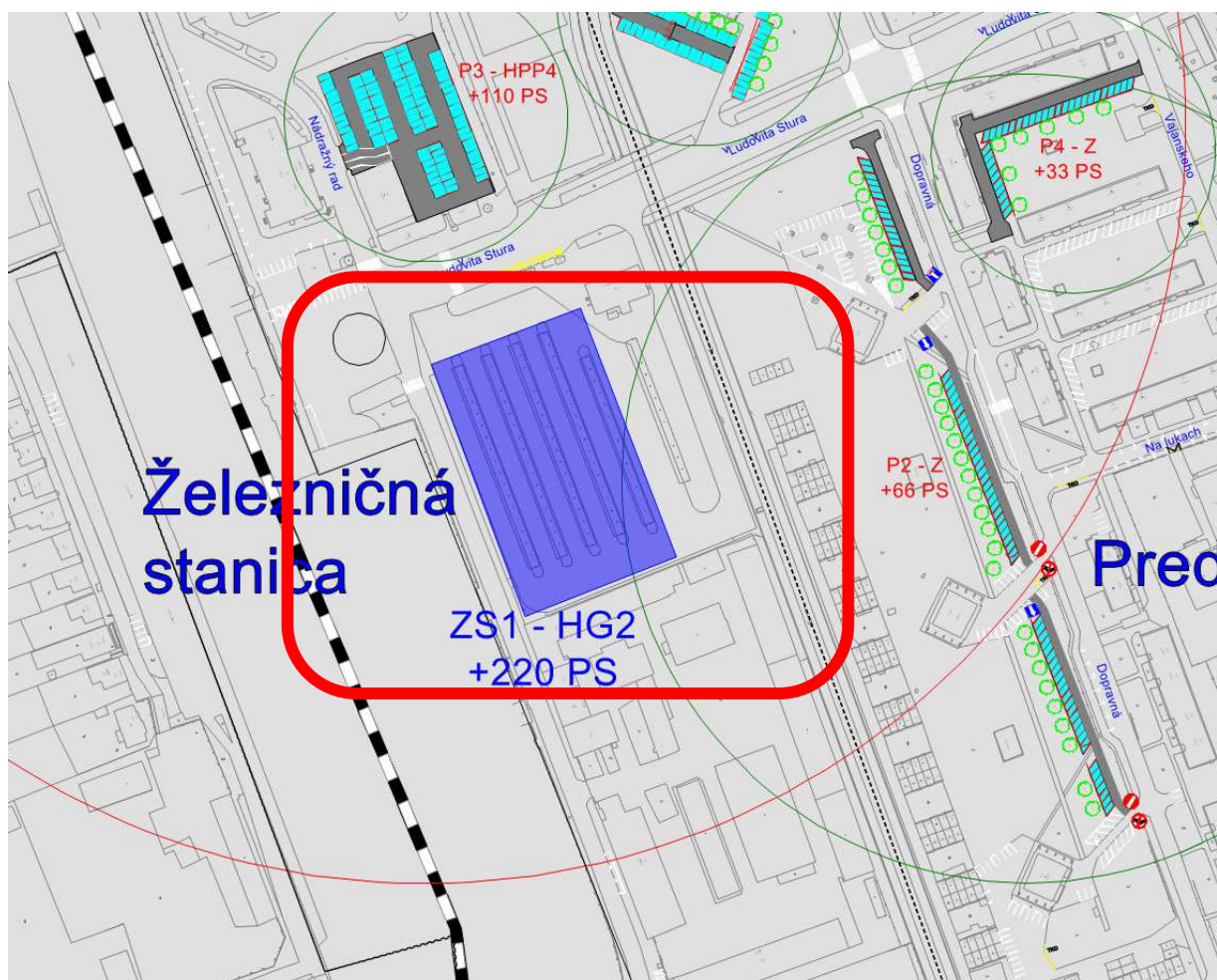
Výhledová fáze koncepce řešení statické dopravy je zejména o přípravě území a nalezení projektů pro případné výhledové deficity. Tyto deficity mohou a nemusí nastat. Proto je bezpodmínečně nutné průběžně sledovat nejen funkčnost celého systému, ale také vývoj demografických dat a ukazatelů.

Několikrát bylo již konstatováno, že starší a novější sídlištní zástavba se liší skladnou obyvatelstva. V horizontu 10 let však může nastat stav, kdy původní zástavba se začne omlazovat a naopak novější sídliště (Vinohrady a Rybníky) naopak zestárnou. V tomto případě bude nutno i rasantně zasáhnout do koncepce řešení statické dopravy.

Pracovně bylo vytypováno 5 projektu zásadního zkapacitnění statické dopravy. Tři z nich jsou v novější zástavbě a dva naopak ve starší zástavbě.

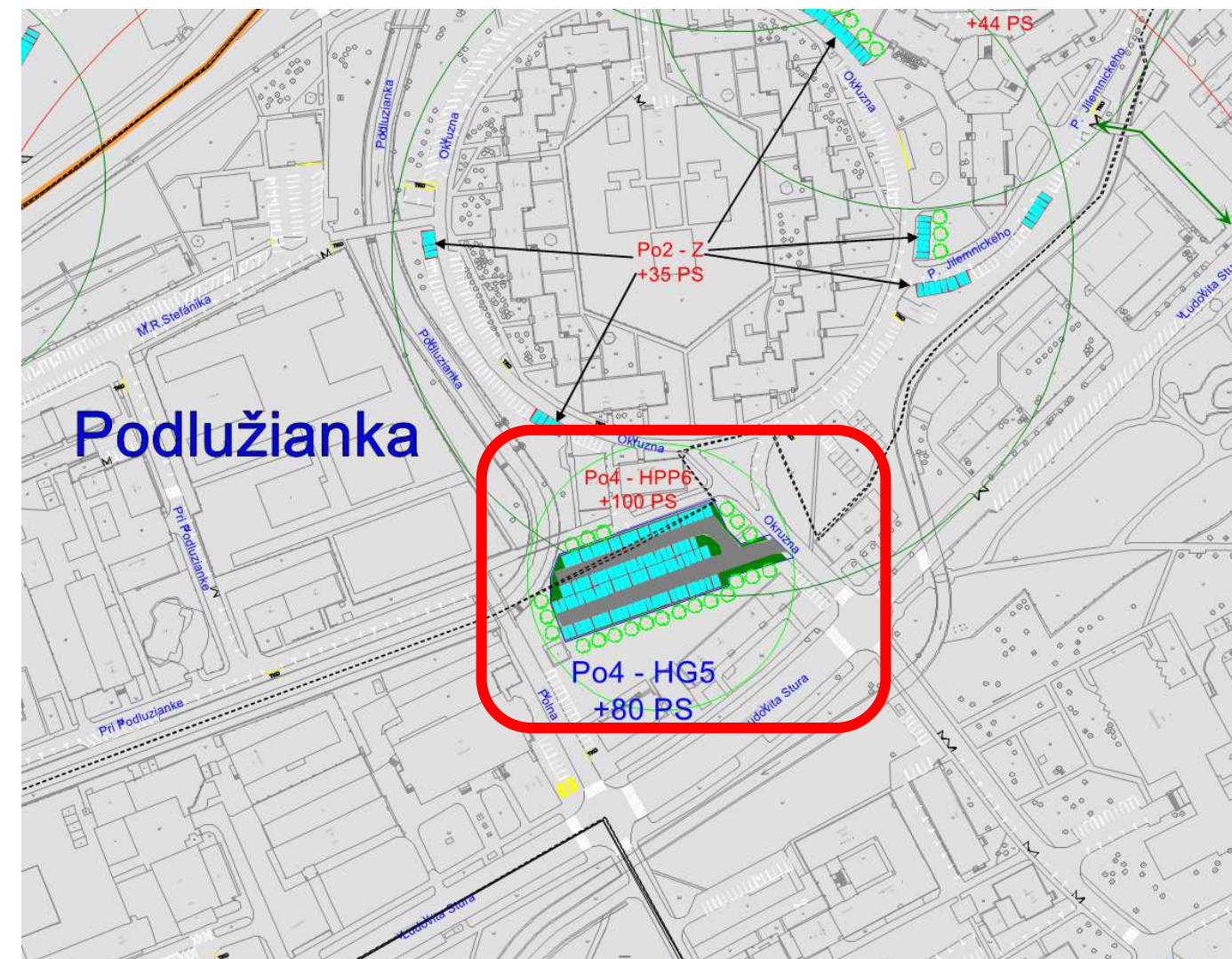
### 8.1 Přehled projektů výhledové fáze

#### Železniční stanica



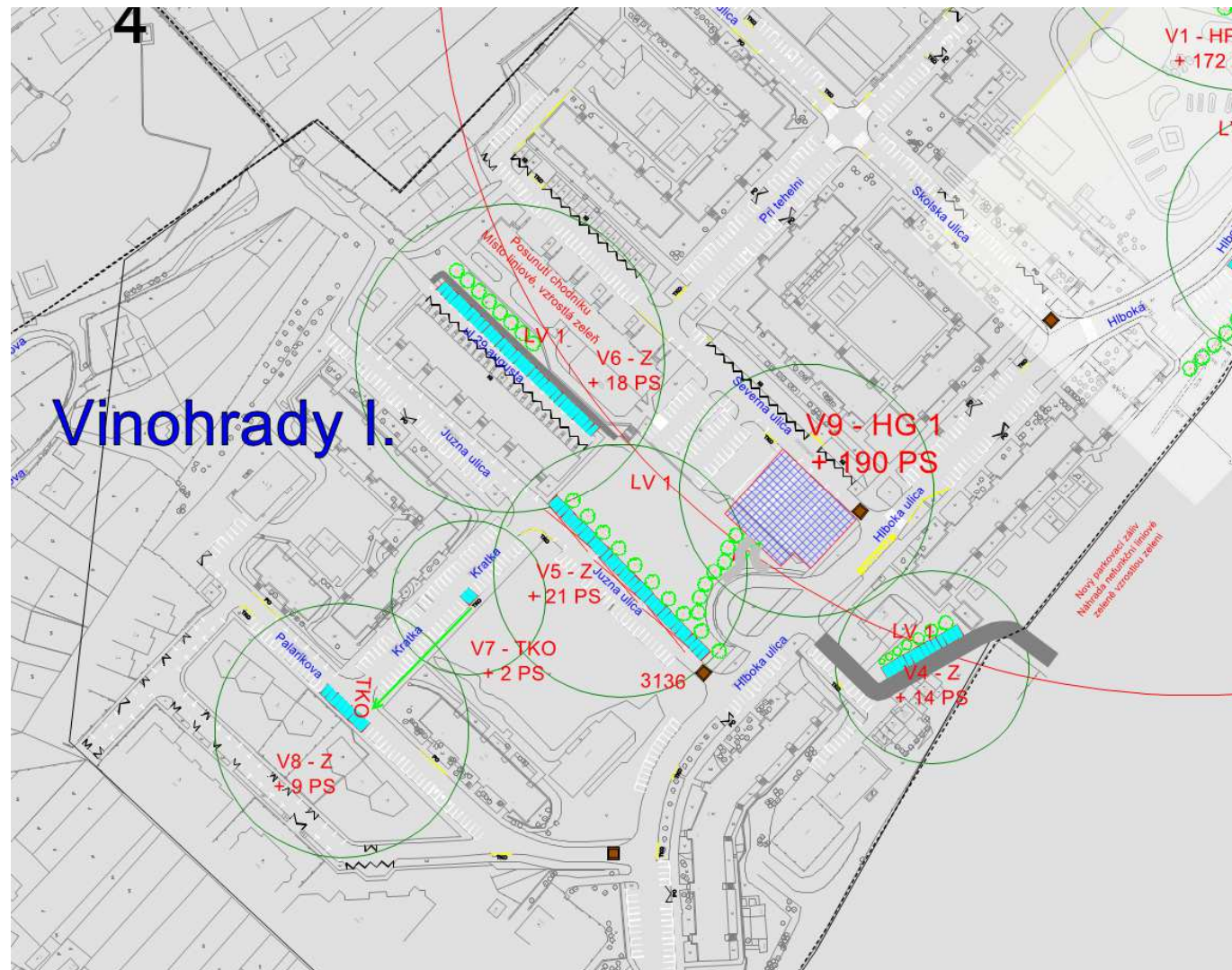
- Projekt patrové nástavby nad stávajícím autobusovým nádražím.
- Investiční náklady jsou odhadovány na 1,8 mil. €.
- Rizikem projektu je vlastnictví pozemků a stavby
- Výhodou je umístění mimo obytnou zástavbu a částečné krytí potřeb ZSJ Prednádražie

#### Podlužianka

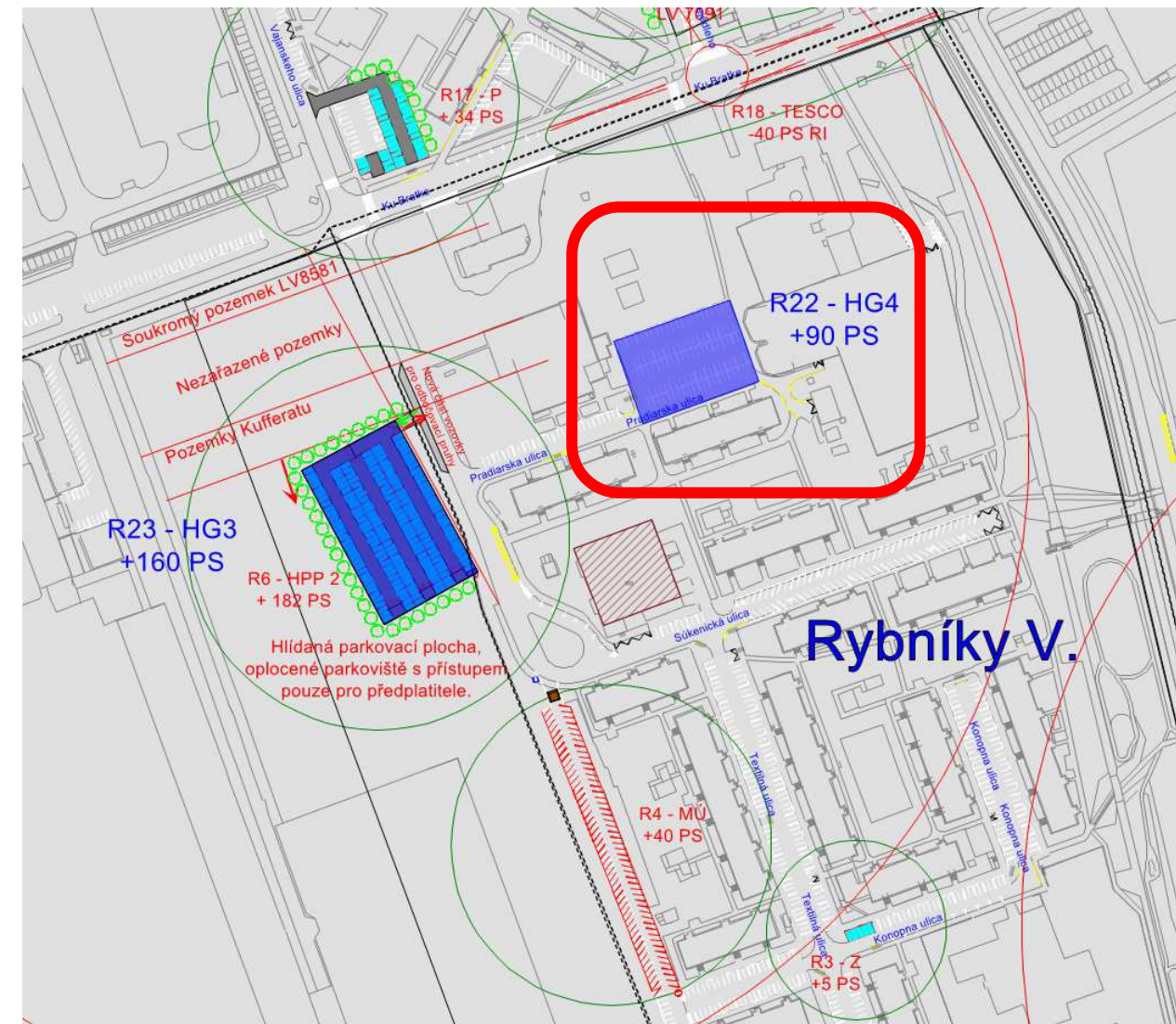


- Projekt hromadných garáží nad hlídanou parkovací plochou, která bude realizována v operativní fázi.
- Investiční náklady jsou odhadovány na 1,1 mil. €. Pro patrovou nástavbu
- Nevýhodou je umístění uvnitř a v blízkosti obytné zástavby

### Vinohrady I



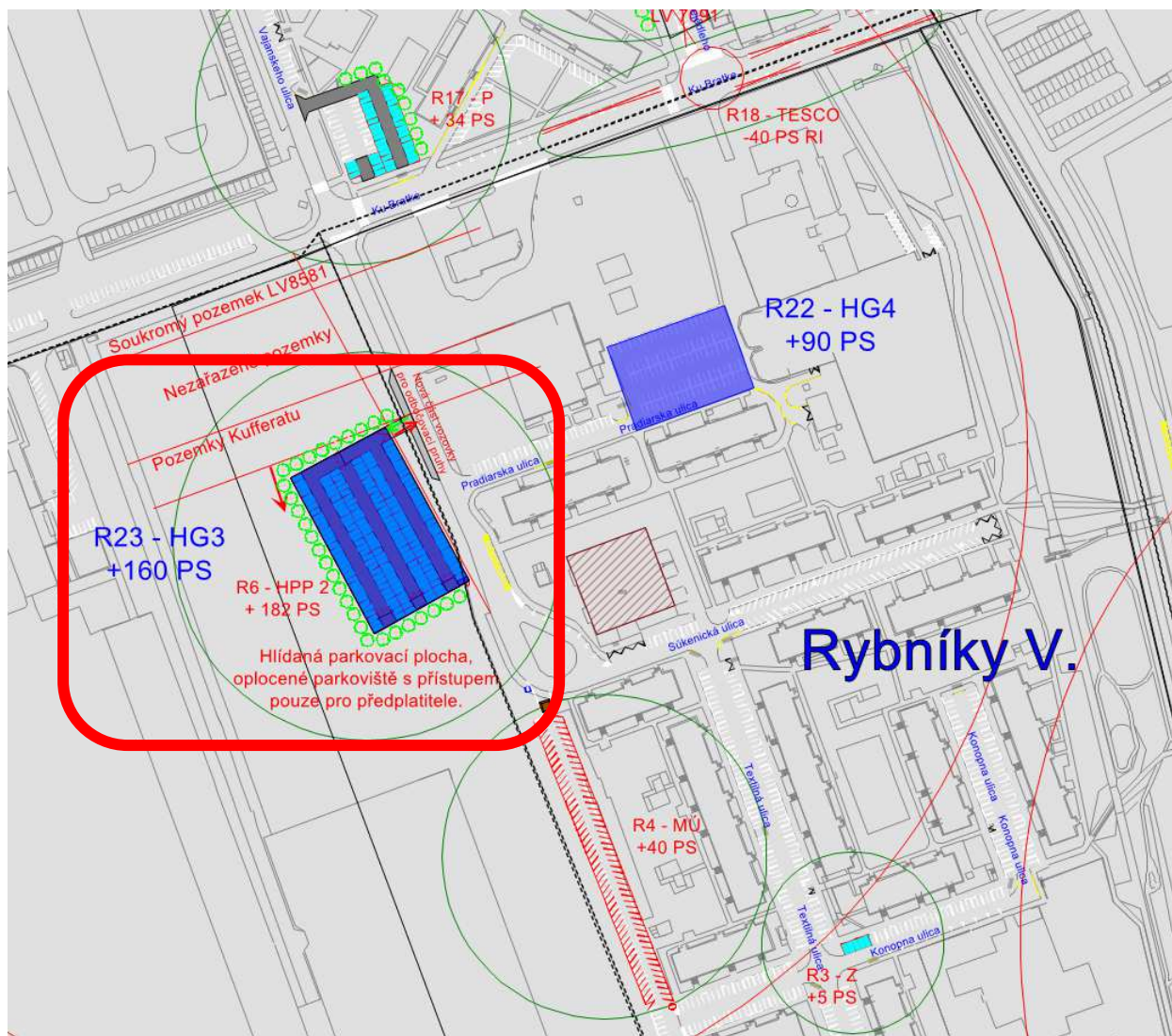
### Rybníky V – projekt R 22



- Projekt byl vložen do první etapy a bude financován soukromým investorem kapacita HG bude cca 240 PS a částečně sníží kapacitu současného parkoviště směrem k Hlboké ulici o 50 PS (Celkový přírůstek bude v ZSJ VinohradyI +190 PS v HG).
- Projekt bude investován soukromým investorem
- Projekt bude provozován soukromým provozovatelem

- Projekt patrových garáží nad stávajícím parkovištěm
- Investiční náklady jsou odhadovány na 0,9 mil. €. pro 1 nadzemní podlaží
- Výhodou je vhodné umístění vně obytné zástavby
- Obtížné bude dopravní napojení
- Rizikem je demografický vývoj – je možné, že tento projekt nebude zapotřebí.

Rybníky V – projekt R 23



8.2 Souhrn výhledové fáze

Základní sídelní jednotka	ID návrhu	Počet získaných PS	Odhad investičních nákladů
27592 - Vinohrady I	V9	-	Soukromý investor etapa 1
28008 - Rybníky V	R22	90	900 000 €
28008 - Rybníky V	R23	160	1 000 000 €
23157 - Železničná stanica	ZS1	220	1 800 000 €
23163 - Podlužianka	Po4	200	1 100 000 €
<b>Levice - etapa 2</b>	-	<b>670</b>	<b>4 800 000 €</b>

Výhledová fáze připravuje podmínky pro realizaci dalších 670 parkovacích stání. Vesměs navrhujeme jednoduchá řešení, která budou ufinancovatelná. S ohledem na další vývoj lze doporučit:

- „Zakonzervování“ stavu a „zablokování“ pozemků v rámci projednávání změn územního plánu, které je nutnou součástí operativní fáze.
- Průběžné hodnocení celého systému statické dopravy
- Aktualizaci demografických dat (počty obyvatel a věkovou skladbu) podle základních sídelních jednotek maximálně ve dvouletém intervalu.

- Projekt patrových garáží nad hlídanou parkovací plochou vybudovanou v rámci operativní fáze.
- Investiční náklady jsou odhadovány na 1,5 mil. €. pro 1 nadzemní podlaží
- Výhodou je vhodné umístění vně obytné zástavby
- Rizikem je demografický vývoj – je možné, že tento projekt nebude zapotřebí.
- Ve výhledu bude patrně vhodné zvolit pouze jeden z projektu R22 nebo R23

## 9. Ostatní prvky systému

### 9.1 Reakce na ZUP ve vilové zástavbě

Systém řešení statické dopravy v Levicích nemusí být pouze o celoplošné regulaci těch území, kde existují parkovací deficity. Realizace takto rozsáhlého systému zcela jistě přinese obtíže, které se mohou přenést do navazující vilové zástavby. Zde již není efektivní realizovat plnohodnotné zóny. Výhodnější a efektivnější je realizace zóny dopravního omezení – zóny zákazu stání společně se zónou TEMPO 30.

Následně lze vyznačit „Legální“ parkovací kapacitu a zóny dozorovat s ohledem na výskyt vozidel parkujících v rozporu se stanovenou místní úpravou. Takto upravené zóny by měly přispět ke zvýšení bezpečnosti provozu ve vilových oblastech.



### 9.2 Základní návrh na koncepci informačního systému

Doporučujeme systém sjednocující statickou a dynamickou informaci. Na jednom nosiči je jak informace o názvu a směru jízdy k cíli, tak i informace o jeho stavu z pohledu obsazenosti.

V záhlaví sestavy je statická informace informující řidiče, že právě zaregistroval informační systém o parkovištích a garážích v centru města. Na proměnlivém hranolu se zobrazuje pouze informace "VOLNO" v zeleném poli, nebo „OBSAZENO" v červeném poli. Systémy pracující s počty volných nebo obsazených míst potřebují uvádět na proměnlivých informačních tabulích další informace, které celý systém znepřehledňují.

Pro město Levice doporučujeme tento systém realizovat pouze pro významné parkovací plochy a hromadné garáže v centru města, kde se dá očekávat zvýšený výskyt návštěvnické klientely.

Pro sídlištní parkování tento systém nedoporučujeme.



### 9.3 Parkování nákladních motorových vozidel a autobusů

Tento segment statické dopravy je zcela nevhodný pro obytné oblasti, ve kterých řešíme zejména uspokojení parkovacích potřeb zde bydlících občanů. Problematiku je nutno vnímat ve dvou rovinách:

1. Denní parkování nákladních vozidel a autobusů – zpravidla krátkodobé a související s vyložením a naložením nákladu a vystoupením či nastoupením cestujících.
2. Noční odstavování nákladních vozidel a autobusů.

Jednodušší je řešení nočního odstavování nákladních vozidel a autobusů, které lze místní úpravou zakázat na celém území města. Problematiku musí řešit zejména provozovatelé nákladní a autobusové dopravy. Místa pro toto odstavování je v Levicích mimo veřejný prostor dostatek a není možné dále trpět blokováním více parkovacích stání jedním nákladním vozidlem (autobusem).

#### Autobusová doprava

V průběhu dne je situace poněkud odlišnější. V případě autobusové dopravy musíme odlišit pravidelnou linkovou dopravu a ta má tuto problematiku vyřešenou na zastávkách a autobusovém terminálu. Žádoucí je naopak řešení turistické – zájezdové dopravy. Tato směřuje do centra města, které je poměrně zatíženo statickou i dynamickou dopravou. Nabízí se však realizace výstupní a nástupní hrany zájezdových autobusů například na ul. Československé Armády a tím i vyřešit problém se zatříděním této komunikace jakožto státní cesty. Avšak délka této komunikace neumožní celodenní parkování více než 4 autobusů a proto to může být pouze výstupní a nástupní hrana. Odstavování autobusu na celý den, či jeho velkou část je nutno řešit mimo obydlená území, nejlépe však ve vnitroblokových areálech výrobních, či přepravních závodů.

#### Nákladní doprava

Problematika nákladní dopravy v denním období již tolik neovlivňuje nároky většiny uživatelů. Nákladní doprava je zpravidla honorována za to, že přepraví co nejvíce nákladu v co nejkratším čase. Tudíž odstavení nákladního vozidla na místních komunikacích v průběhu dne je poměrně řídkou událostí. Dopravní režim v případě staveb je nutno řešit v rámci standardního procesu vydávání stavebního povolení. Problematiku zásobování komerčních a administrativních objektů lze časově usměrnit – centrální oblast bude zásobovat v ranních hodinách, naopak sídliště v průběhu dne.

## 10. Závěr - rekapitulace

Navržená koncepce řešení statické dopravy je charakterizována celoplošným systémovým přístupem, kdy v prvním kroku vytváříme podmínky pro uspokojení nároků na odstavování vozidel v limitu docházkové vzdálenosti do 150 m. Požadovaný počet nových parkovacích stání 1 023 byl silně překonán a je navrženo 1 921 nových parkovacích stání.

Toto řešení je realizováno na úrovni terénu, neboť s ohledem na ekonomický potenciál budoucích klientů není možné realizovat podzemní nebo vícepatrové nadzemní řešení (Výjimku tvoří situace V9 v ZSJ Vinohrady, kde se počítá s realizací HG soukromým investorem). Řešení také nevylučuje budoucí existenci privátních aktivit v oblasti výstavby hromadných garáží. Nově navržené parkovací kapacity do značné míry využívají stávající betonové nebo živичné plochy. V několika případech zasahujeme do ploch zeleně. Zde však navrhujeme zcela odlišnou koncepci, kdy liniíovou zeleň nahrazujeme vzrostlou zelení, kterou umísťujeme mezi parkoviště a obytnou zástavbu. Pokácíme 112 stromů, avšak nově vysadíme 359 stromů.

Koncepce řešení statické dopravy počítá s celoplošným usměrněním parkování všude tam, kde existují problémy (deficity). Bude usměrněno 75 % parkovacích kapacit na místních komunikacích. Nově budou vybudovány hlídané parkovací plochy – prvek, který umísťujeme na okraje sídlišť s cílem „odsát“ části parkujících vozidel. Hlídané parkovací plochy budou provozovány v automatickém režimu z centrálního dohledového pracoviště a budou monitorovány kamerovým systémem.

Celkové investiční náklady dosáhly hodnoty 4,176 mil. € (bez DPH). Tyto zdroje nemá město ve svém rozpočtu k dispozici. Proto doporučujeme mandátní, či kvazikoncesní model spolupráce města a privátního sektoru. Privátní sektor přinese volné finanční zdroje, naprojektuje a zrealizuje celý nový systém. Posléze jej bude ve jménu města provozně zabezpečovat a z městského rozpočtu bude správci hrazená „vysoutěžená“ odměna.

Koncepce řešení statické dopravy připravuje podmínky i pro další rozvoj systému. Tento rozvoj však bude silně záviset na budoucím vývoji jak parkovacího systému tak zejména na vývoji demografických a sociálních dat. Je nožné, že někde nebude nutno přistoupit k realizaci rozvojové fáze. Naopak na jiných sídlišťích se může ukázat budoucí potřeba parkovacích kapacit na značně vyšší úrovni, než je dnes.

Další postup bude zejména o zakotvení koncepce řešení statické dopravy v rámci samostatné působnosti města Levice. Jakmile se toto podaří, vše ostatní již bude více méně o praktické realizaci a naplnění cílů koncepce. Zcela jistě vzniknou třecí plochy, avšak je nutno lidem vysvětlit potřebu navrhovaného řešení, neboť v opačném případě dojde k dalšímu zhoršování situace a dalšímu zhoršování dostupnosti sídlišť pro složky integrovaného záchranného systému.

## 11. Závěr – doporučení dalšího postupu

### Pro naplnění závěrů a cílů koncepce řešení statické dopravy doporučujeme:

- Projednání navržené koncepce s městem, městským úřadem, městskou policií a ostatními relevantními složkami
- Schválení koncepce Zastupitelstvem města Levice
- Realizaci veřejné soutěže na realizátora systému v režimu zákona o veřejných zakázkách
- Realizaci změny územního plánu ve smyslu navržených úprav
- Jednání s VUSC ve věci státních cest
- Uzavření smlouvy s vybraných uchazečem na dobu 1 + 15 let na vybudování a správu systému
- Zpracování realizační dokumentace, která mimo jiných zpřesní koncepci v oblasti dislokace a provozních pravidel specifických uživatelů (tělesně postižení, TAXI, PZ SR, ...)
- Schválení VZN o usměrněném stání na místních komunikacích
- Schválení VZN o ostatních podmínkách statické dopravy
  - Usměrnění zásobování
  - Usměrnění nočního stání nákladních vozidel a autobusů
  - ...
- Umožnit správci realizovat nový systém nejlépe do konce roku 2013
- Přijetí závazných pravidel pro využití privátních kapacit pro potřeby městského parkovacího systému formou pronájmu od privátních vlastníků, za podmínek stanovených městem.

**OBSAH**

1.	Úvod - celkové závěry a doporučení analýzy dopravy v klidu .....	2
1.1	Vymezení a charakteristika řešeného území.....	3
2.	Procesy zpracování koncepce řešení statické dopravy .....	4
2.1	Původně definovaná koncepce řešení statické dopravy.....	4
2.2	Modifikovaná koncepce řešení statické dopravy – hlavní teze .....	4
2.3	Komentář připomínek k návrhu koncepce řešení.....	5
2.4	Proces projednávání Návrhu koncepce řešení .....	7
3.	Koncepce řešení statické dopravy – hlavní východiska a prostředky .....	9
3.1	Stanovení minimálního potřebného počtu parkovacích stání .....	9
3.2	Eliminace území bez parkovacích deficitů .....	10
3.3	Přehled sídlených jednotek s významnými parkovacími deficity.....	10
3.4	Cesta k udržení sociální únosnosti.....	10
4.	Návrh koncepce řešení – operativní fáze .....	11
4.1	Návrh rozsahu zón pro řešení statické dopravy .....	11
4.2	Program navýšení parkovacích kapacit.....	11
4.3	Obecné podmínky pro realizaci .....	11
	Parkovací plochy.....	11
	Pojízdné plochy .....	11
	Vodorovné dopravní značení.....	11
	Pěší napojení.....	11
	Rozměry parkovacích stání .....	11
	Svislé a vodorovné dopravní značení.....	11
	Zeleň .....	12
5.	Operativní fáze - hlídané parkovací plochy.....	12
5.1	Architektonické řešení - koncept řešení .....	12
5.2	Doporučené standardy vybavenosti hlídaných parkovišť.....	13
5.3	Provozní režim parkovišť z pohledu provozovatele a správce .....	13
5.4	Návrh optimalizace systému provozování HPP .....	13
5.5	Dohledové systémy.....	14
	Dohledový systém parkovacích a přístupových technologií.....	14
	Dohledový systém parkovacích ploch .....	14
5.6	Podmínky realizace .....	14
5.7	Časový plán realizace operativní fáze .....	15
6.	Ekonomika systému v operativní fázi.....	15
6.1	Investiční náklady – ZUP .....	15
	Vstupní předpoklady .....	15
6.2	Investiční náklady – program rozvoje parkovacích kapacit.....	15
	Vstupní předpoklady .....	15
6.3	Investiční náklady – hlídané parkovací plochy .....	16
	Vstupní předpoklady .....	16
6.4	Celkové investiční náklady.....	17
6.5	Provozní náklady – souhrnně.....	17
6.6	Souhrnná roční nákladová bilance.....	17
7.	Revize bilančního výpočtu .....	17
8.	Výhledová fáze koncepce řešení statické dopravy .....	18
8.1	Přehled projektů výhledové fáze .....	18
8.2	Souhrn výhledové fáze.....	20
9.	Ostatní prvky systému .....	21
9.1	Reakce na ZUP ve vilové zástavbě .....	21
9.2	Základní návrh na koncepci informačního systému.....	21
9.3	Parkování nákladních motorových vozidel a autobusů .....	21
	Autobusová doprava .....	21
	Nákladní doprava.....	21
10.	Závěr - rekapitulace.....	22
11.	Závěr – doporučení dalšího postupu.....	22

**SEZNAM PŘÍLOH:**

Příloha číslo	Název	Formát
P1	Širší vztahy - celková situace (1: 5 000)	A1
P2	Situace základních sídleních jednotek: Centrální oblast (Stred II + Nemocnica)	A1
P3	Situace základních sídleních jednotek: Stred I.	A2
P4	Situace základních sídleních jednotek: Medzicestie a Lev.-Sihot'	A3
P5	Situace základních sídleních jednotek: Podlužianka	A3
P6	Situace základních sídleních jednotek: Prednádražie a Žel. stanica	A2
P7	Situace základních sídleních jednotek: Za Perecom	A3
P8	Situace základních sídleních jednotek: Rybníky I. + II.	A2
P9	Situace základních sídleních jednotek: Rybníky III.	A2
P10	Situace základních sídleních jednotek: Rybníky V.	A3
P11	Situace základních sídleních jednotek: Vinohrady I.	A3

Situace základních sídleních jednotek - vše v měřítku 1 : 2 000

## KONCEPCE ŘEŠENÍ STATICKÉ DOPRAVY NA ÚZEMÍ MĚSTA LEVICE

### ČÁST DÍLA: NÁVRHOVÁ ČÁST; SLOŽKA: - TEXTOVÁ ZPRÁVA – SITUACE JEDNOTLIVÝCH ÚPRAV

**M 1 :500 – 1 :800**

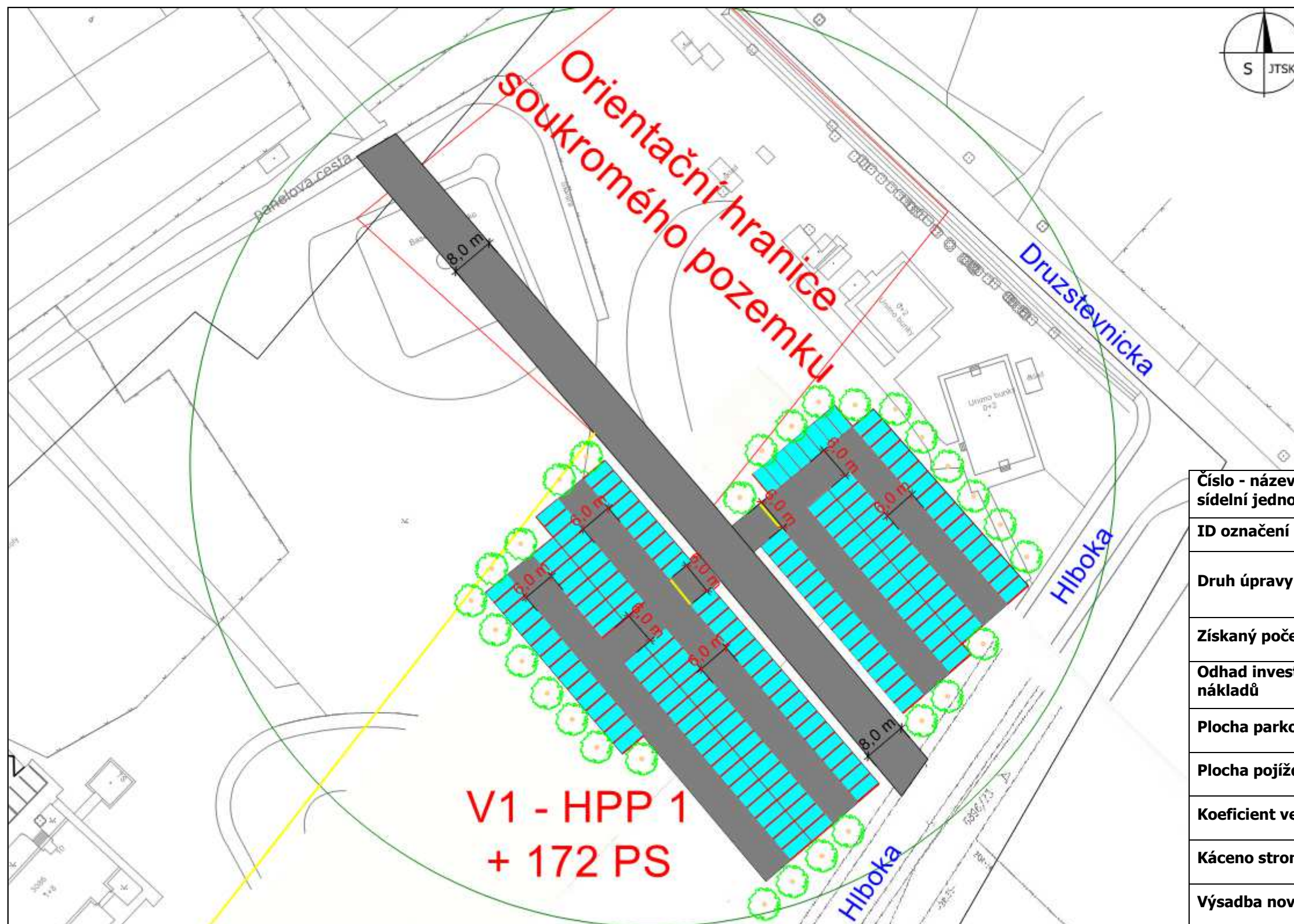
**ZADAVATEL:** Město Levice  
Námestie hrdinov č. 1  
934 32 Levice

**ZHOTOVITEL:** M.O.Z. Consult s.r.o.  
Washingtonova 1599/17  
110 00 Praha 1  
IČO: 266 86 503

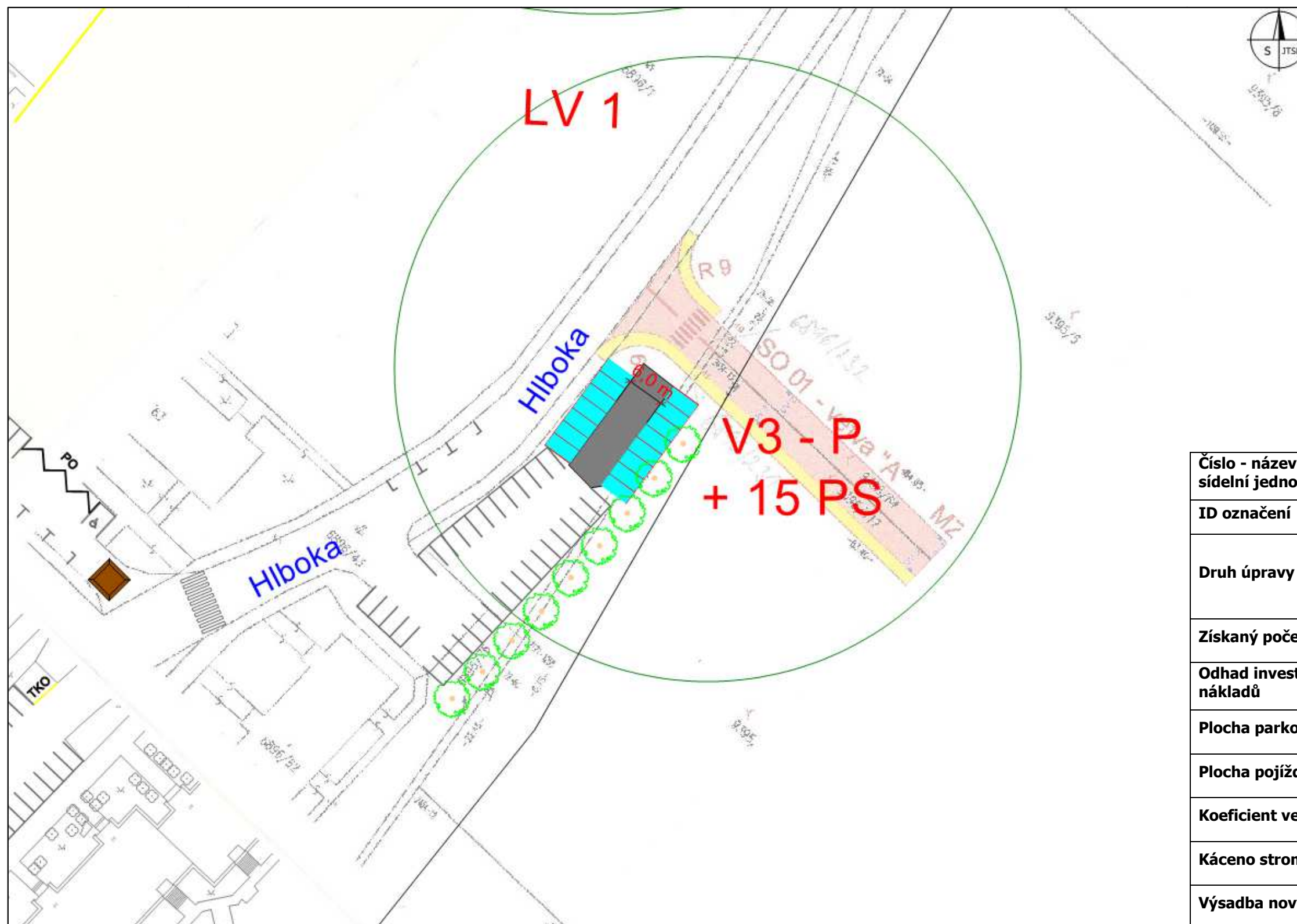
M.O.Z. Consult s.r.o.  
Únor 2013

**Seznam příložených situací řazený, dle sídelních jednotek a postupu navrhování situací**

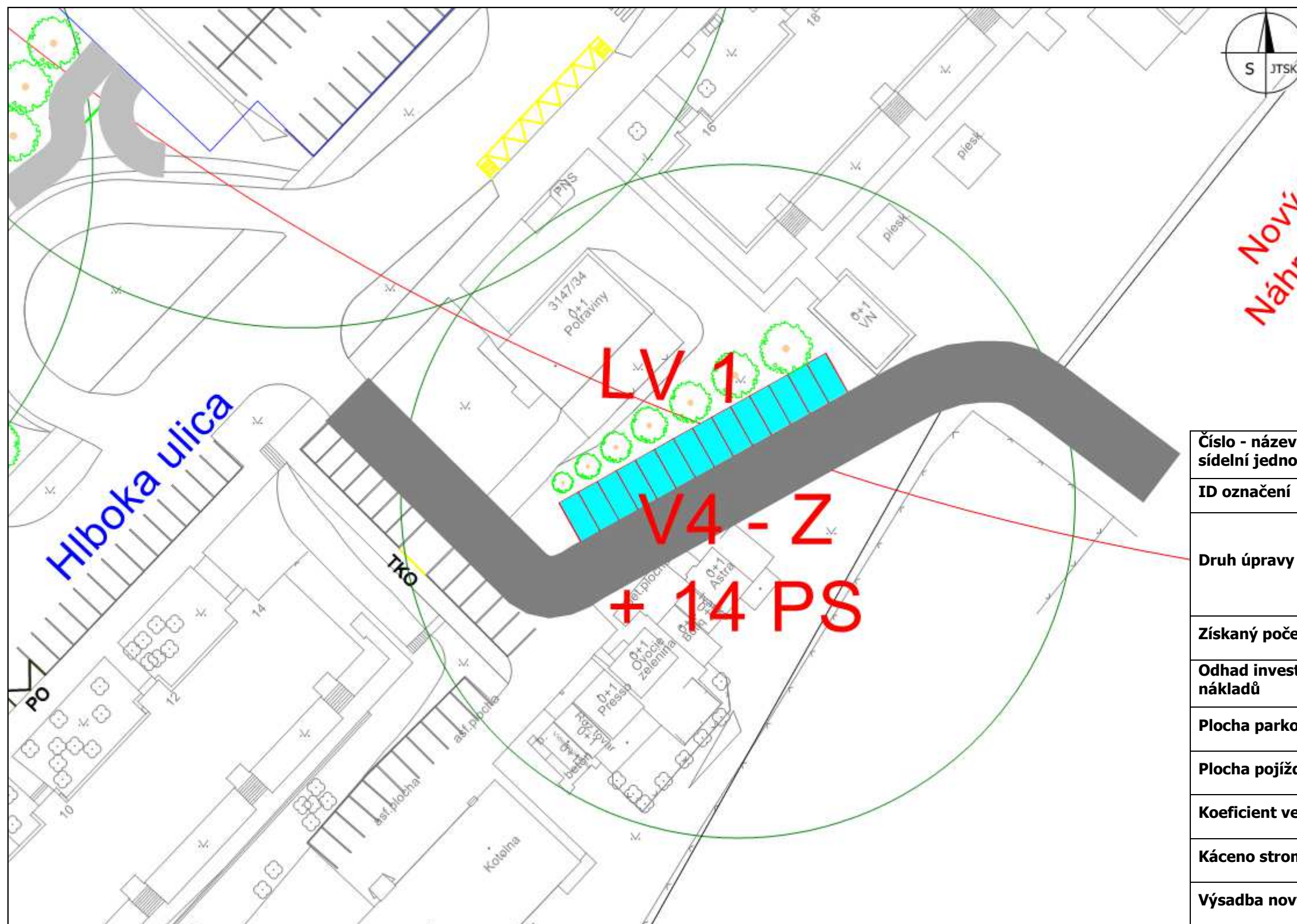
Strana	Základní sídelní jednotka	ID	Popis
P3	27592 - Vinohrady I	V1	Hlídaná parkovací plocha 1
P4	27592 - Vinohrady I	V3	Prodloužení parkoviště
P5	27592 - Vinohrady I	V4	Nový parkovací záliv s komunikací
P6	27592 - Vinohrady I	V5	Nový parkovací záliv
P7	27592 - Vinohrady I	V6	Nový parkovací záliv a posunutí chodníku
P8	27592 - Vinohrady I	V8	Prodloužení parkovacího zálivu
P9	27592 - Vinohrady I	V7	Přesun TKO
P10	27592 - Vinohrady I	V9	Výstavba HG 1 soukromým investorem
P11	28008 - Rybníky V	R1	Nový parkovací záliv
P12	28008 - Rybníky V	R2	Prodloužení parkovacího zálivu
P13	28008 - Rybníky V	R3	Prodloužení parkovacího zálivu
P14	28008 - Rybníky V	R4	Změna místní úpravy
P15	28008 - Rybníky V	R6	Hlídaná parkovací plocha 2
P16	23172 - Rybníky III	R8	Prodloužení parkoviště
P17	23172 - Rybníky III	R9	Prodloužení parkoviště
P18	23172 - Rybníky III	R10	Prodloužení parkoviště
P19	23172 - Rybníky III	R11	Prodloužení parkovacího zálivu
P20	23172 - Rybníky III	R24	Hlídaná parkovací plocha 3
P21	23172 - Rybníky II	R12	Nový parkovací záliv
P22	23172 - Rybníky II	R21	Nové parkovací zálivy a komunikace
P23	23172 - Rybníky II	R20	Přesun TKO
P24	23172 - Rybníky II	R25	Nový parkovací záliv
P25	23172 - Rybníky I	R13	Uspořádání TKO
P26	23172 - Rybníky I	R14	Přesun TKO
P27	23172 - Rybníky I	R16	Nový parkovací záliv
P28	23172 - Rybníky I	R17	Prodloužení parkoviště
P29	23172 - Rybníky I	R18	Výstavba OD Tesco a nové okružní křižovatky
P30	23172 - Rybníky I	R19	Zúžení chodníku, nový parkovací záliv
P31	23164 - Za Perecom	ZP5	Nová lávka přes Perec
P32	23164 - Za Perecom	ZP6	Nové parkovací zálivy a parkoviště
P33	23164 - Za Perecom	ZP7	Rekonstrukce vegetační dlažby
P34	23162 - Prednádražie	P1	Nové parkovací zálivy
P35	23162 - Prednádražie	P2	Nové parkovací zálivy
P36	23162 - Prednádražie	P3	Hlídaná parkovací plocha 4
P37	23162 - Prednádražie	P4	Nové parkovací zálivy
P38	27590 - Medzicestie	M1	Nové parkovací zálivy
P39	23161 - Levice-Sihoť	LS3	Nové parkovací zálivy a komunikace
P40	23163 - Podlužianka	Po1	Nové parkovací zálivy rozšíření komunikace
P41	23163 - Podlužianka	Po2	Nové parkovací zálivy
P42	23163 - Podlužianka	Po3	Nový parkovací záliv a místní úprava
P43	23163 - Podlužianka	Po4	Hlídaná parkovací plocha 6
P44	27591 - Stred I	SI2	Severní část zamítnuta, nový parkovací záliv
P45	27591 - Stred I	SI3	Nový parkovací záliv
P46	27591 - Stred I	SI4	Hlídaná parkovací plocha 7
P47	27591 - Stred I	SI5	Nové parkoviště
P48	27591 - Stred I	SI6	Nový parkovací záliv
P49	27591 - Stred I	SI7	Změna místní úpravy
P50	27591 - Stred I	SI8	Nový parkovací záliv
P51	23168 - Stred II	SII1	Nové parkoviště
P52	23168 - Stred II	SII2	Nové parkovací zálivy



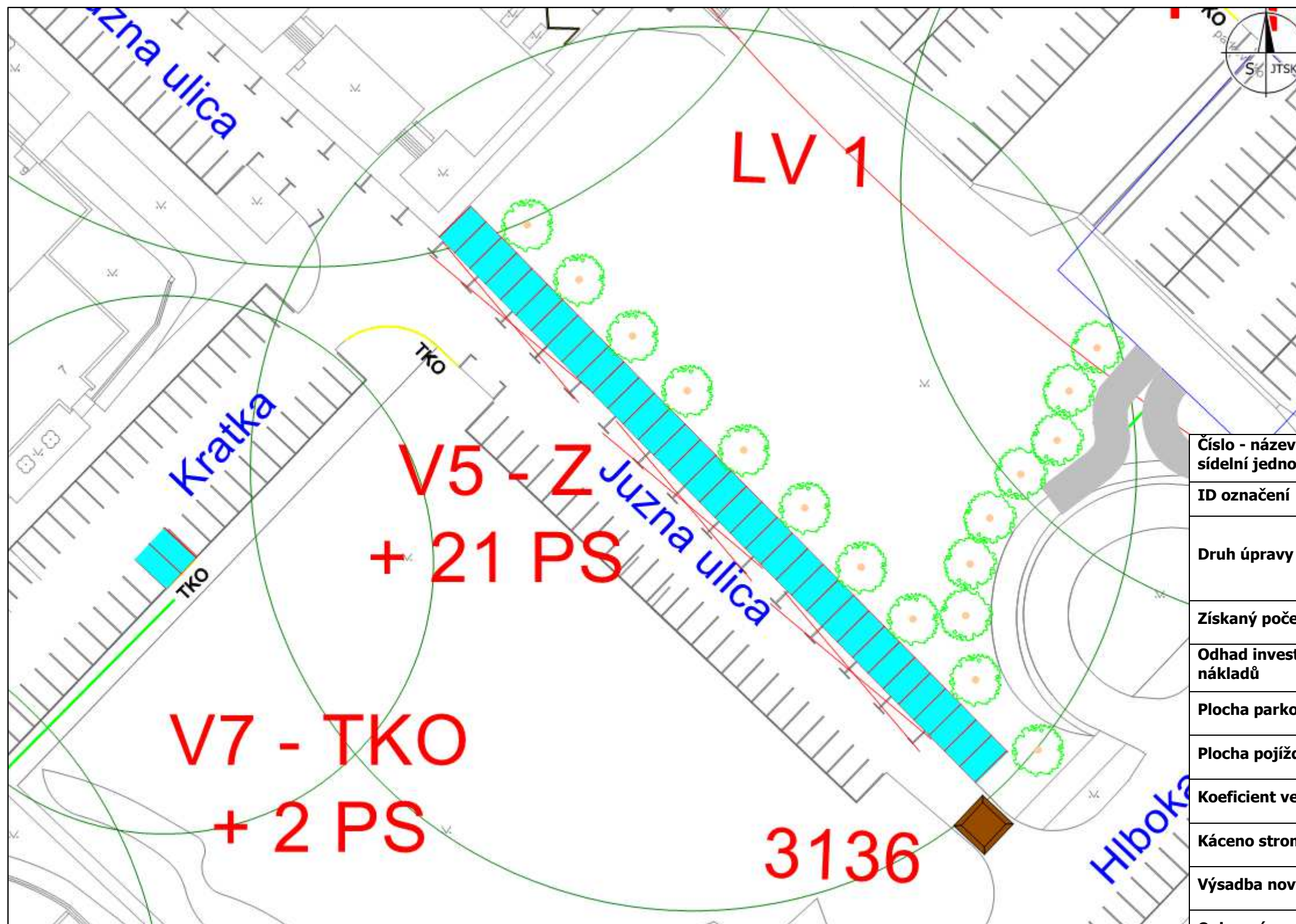
Číslo - název základní sídelní jednotky	27592 – Vinohrady I
ID označení	V1
Druh úpravy	Výstavba nové hlídané parkovací plochy na západ od Hlboké ulice
Získaný počet PS	172 PS
Odhad investičních nákladů	279 426 €
Plocha parkovacích ploch	2 150 m <sup>2</sup>
Plocha pojezděných ploch	1 675 m <sup>2</sup>
Koeficient velikosti	1,0
Káceno stromů	2
Výsadba nových stromů	45
Oplocení	385 m
Parkovací technologie + kamerový systém	ANO
Odkup pozemku	NE



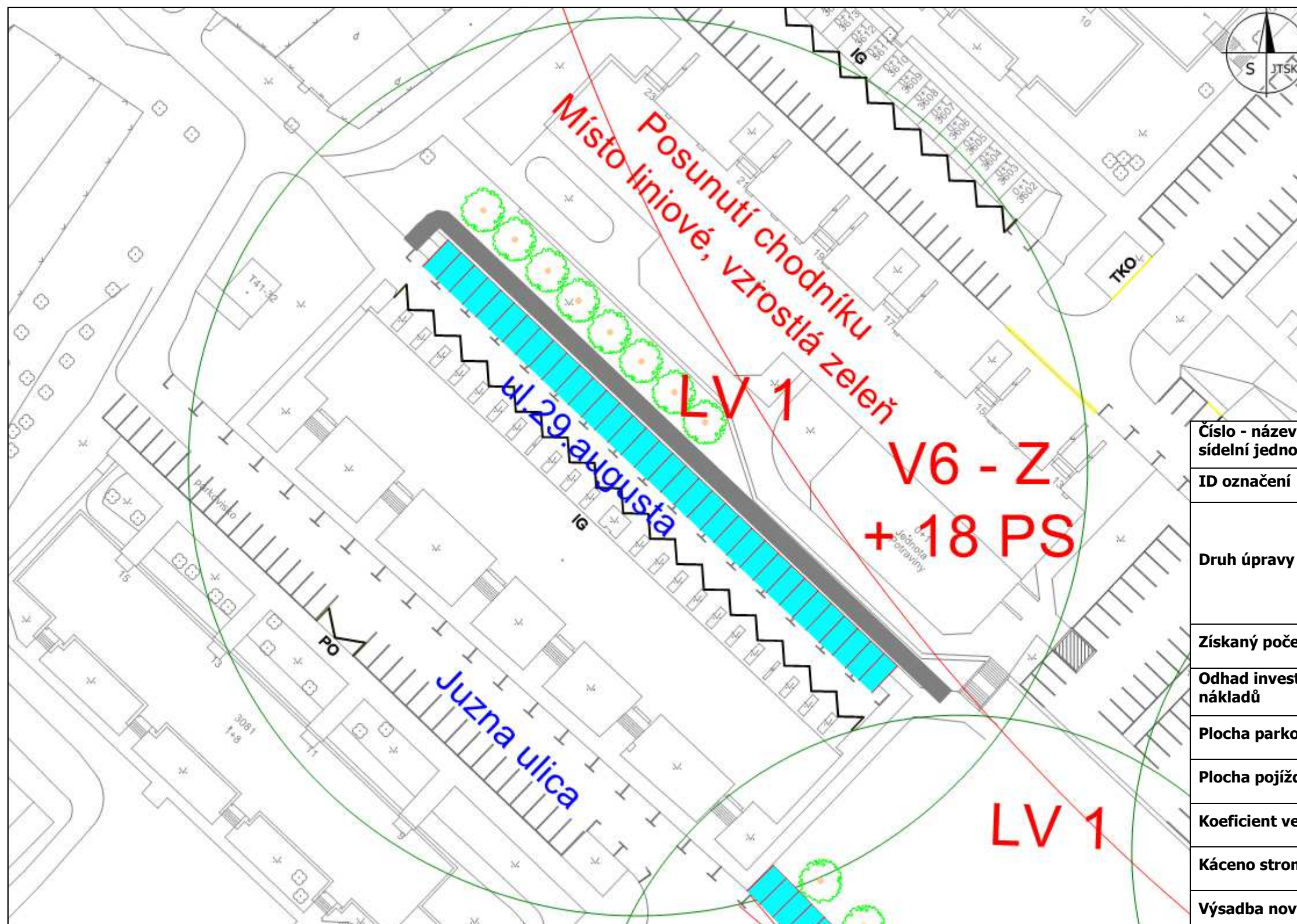
Číslo - název základní sídelní jednotky	27592 – Vinohrady I
ID označení	V3
Druh úpravy	Výstavba nové části parkoviště severně od současného parkoviště, východně od Hlboké ulice
Získaný počet PS	15 PS
Odhad investičních nákladů	18 981 €
Plocha parkovacích ploch	188 m <sup>2</sup>
Plocha pojezděných ploch	130 m <sup>2</sup>
Koeficient velikosti	1,0
Káceno stromů	1,5
Výsadba nových stromů	5
Oplocení	0 m
Parkovací technologie + kamerový systém	NE
Odkup pozemku	NE



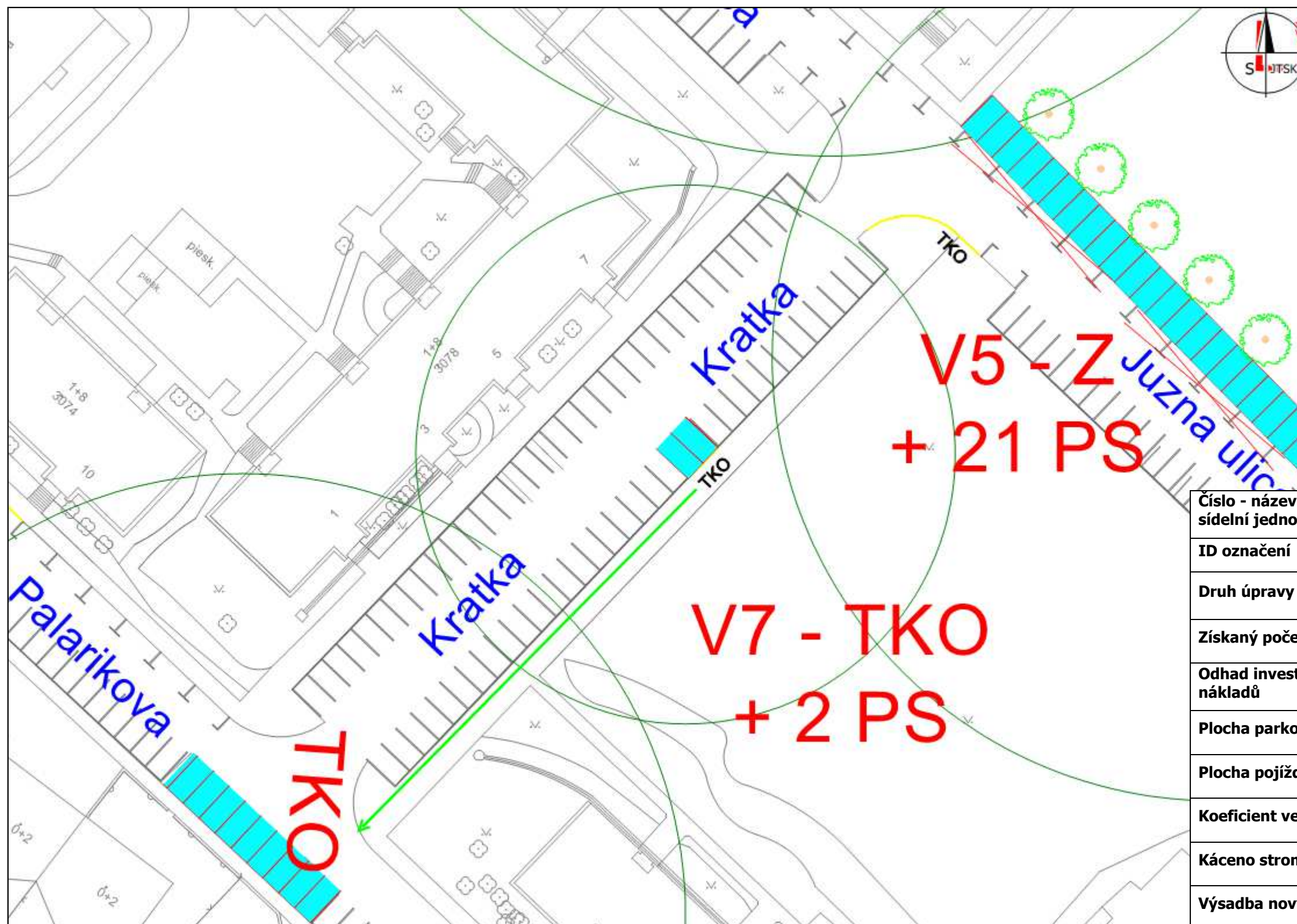
Číslo - název základní sídelní jednotky	27592 – Vinohrady I
ID označení	V4
Druh úpravy	Výstavba zálivu pro kolmé stání, doplněného o vzrostlou zeleň s přístupovou komunikací východně od Hlboké ulice
Získaný počet PS	14 PS
Odhad investičních nákladů	27 806 €
Plocha parkovacích ploch	175 m <sup>2</sup>
Plocha poježděných ploch	250 m <sup>2</sup>
Koeficient velikosti	1,1
Káceno stromů	1,0
Výsadba nových stromů	6
Oplocení	0 m
Parkovací technologie + kamerový systém	NE
Odkup pozemku	NE



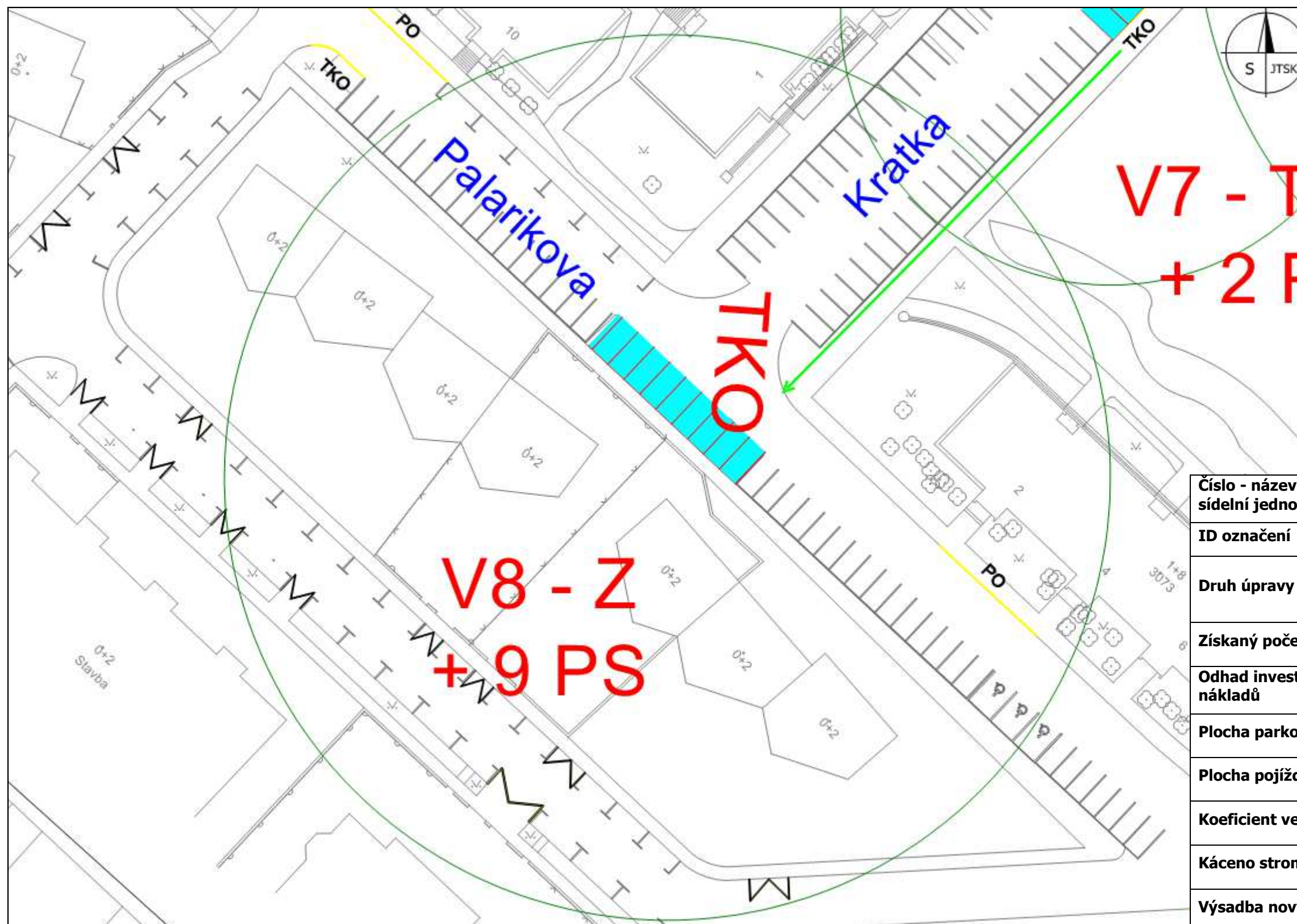
Číslo - název základní sídelní jednotky	27592 – Vinohrady I
ID označení	V5
Druh úpravy	Výstavba zálivu pro kolmé stání, doplněného o vzrostlou zeleň v Južné ulici
Získaný počet PS	21 PS
Odhad investičních nákladů	29 040 €
Plocha parkovacích ploch	435 m <sup>2</sup>
Plocha poježděných ploch	0 m <sup>2</sup>
Koeficient velikosti	1,1
Káceno stromů	8
Výsadba nových stromů	10
Oplocení	0 m
Parkovací technologie + kamerový systém	NE
Odkup pozemku	NE



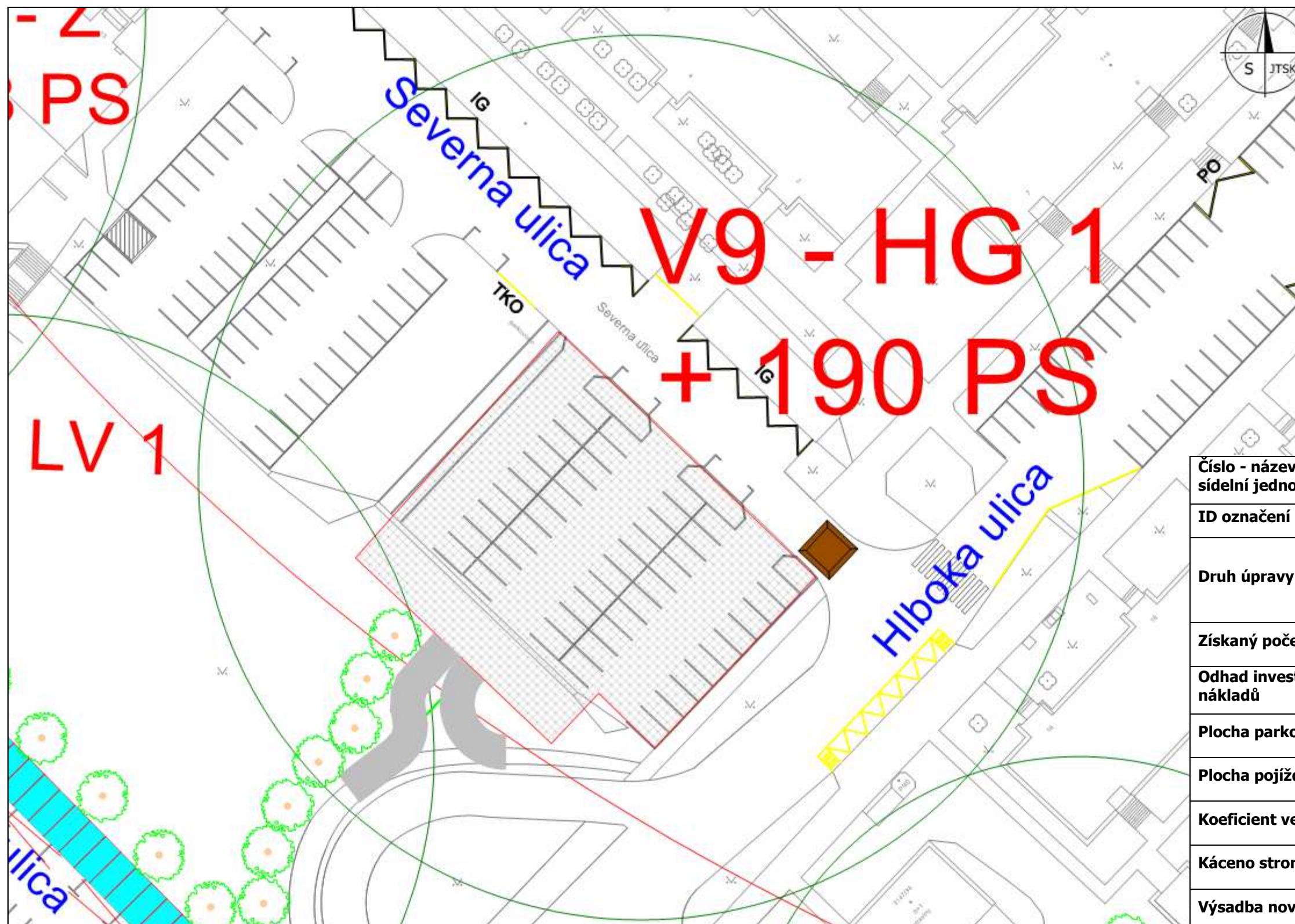
Číslo - název základní sídelní jednotky	27592 – Vinohrady I
ID označení	V6
Druh úpravy	Výstavba zálivu pro kolmé stání, doplněného o vzrostlou zeleň, posunutí chodníku za záliv, severně od Južné ulice
Získaný počet PS	18 PS
Odhad investičních nákladů	44 300 €
Plocha parkovacích ploch	425 m <sup>2</sup>
Plocha pojezděných ploch	200 m <sup>2</sup>
Koeficient velikosti	1,2
Káceno stromů	1
Výsadba nových stromů	5
Oplocení	0 m
Parkovací technologie + kamerový systém	NE
Odkup pozemku	NE



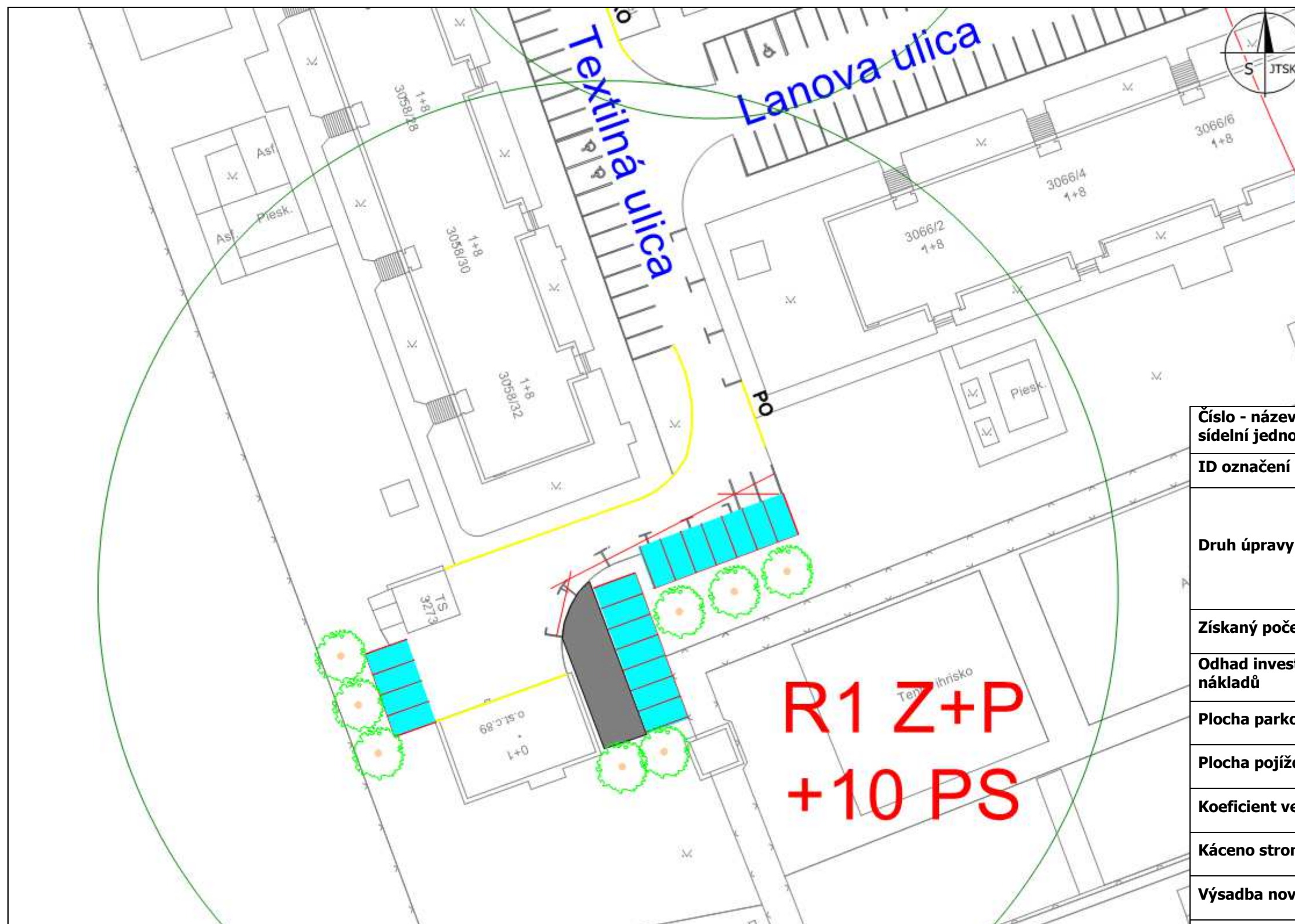
Číslo - název základní sídelní jednotky	27592 – Vinohrady I
ID označení	V7
Druh úpravy	Přesun TKO na jih ulice Krátka
Získaný počet PS	2 PS
Odhad investičních nákladů	100 €
Plocha parkovacích ploch	0 m <sup>2</sup>
Plocha pojezděných ploch	0 m <sup>2</sup>
Koeficient velikosti	1,0
Káceno stromů	0
Výsadba nových stromů	0
Oplocení	0 m
Parkovací technologie + kamerový systém	NE
Odkup pozemku	NE



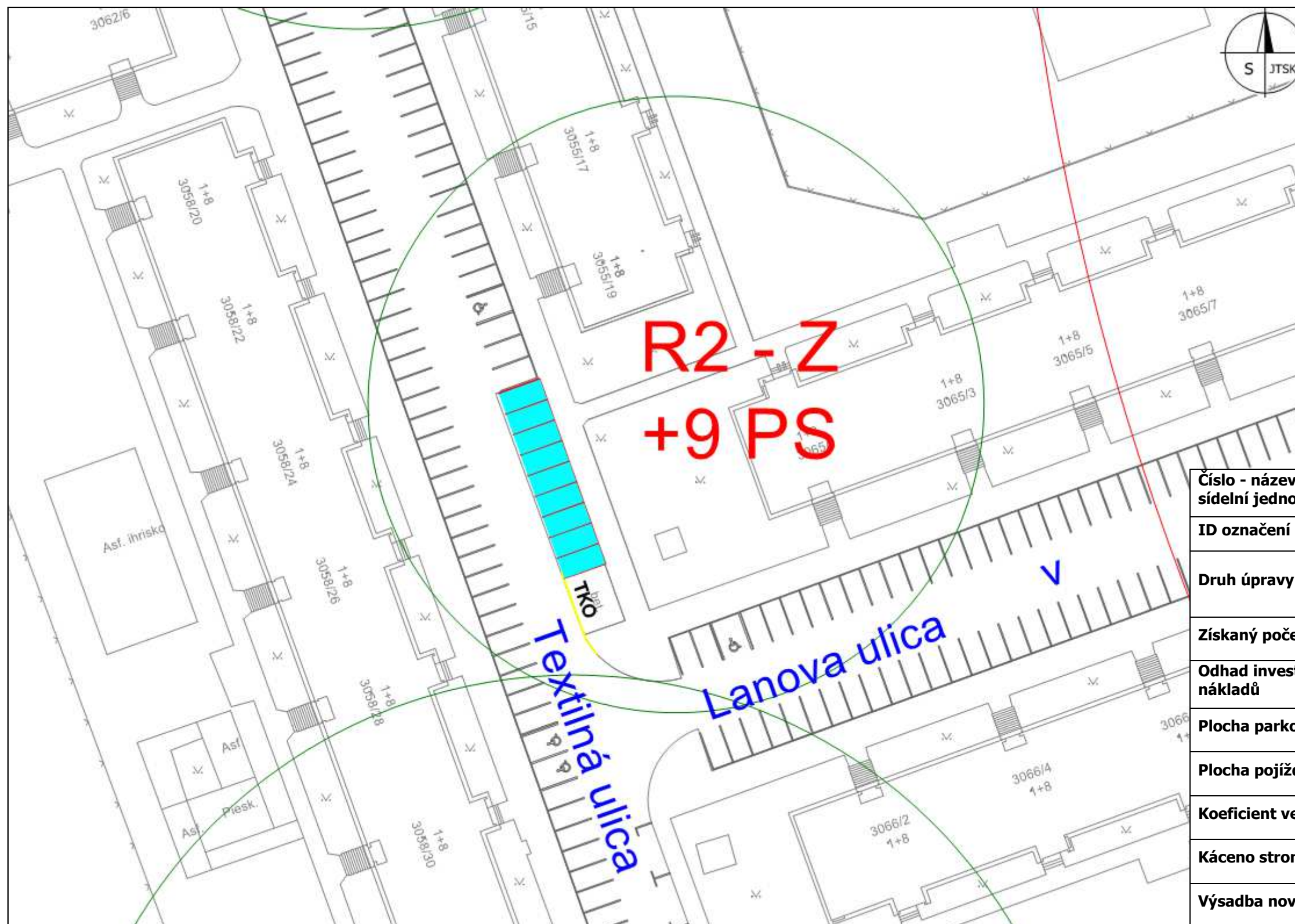
Číslo - název základní sídelní jednotky	27592 – Vinohrady I
ID označení	V8
Druh úpravy	Výstavba zálivu pro kolmé stání v ulici Pelárikova
Získaný počet PS	9 PS
Odhad investičních nákladů	8 011 €
Plocha parkovacích ploch	113 m <sup>2</sup>
Plocha pojezděných ploch	0 m <sup>2</sup>
Koeficient velikosti	1,2
Káceno stromů	2
Výsadba nových stromů	0
Oplocení	0 m
Parkovací technologie + kamerový systém	NE
Odkup pozemku	NE



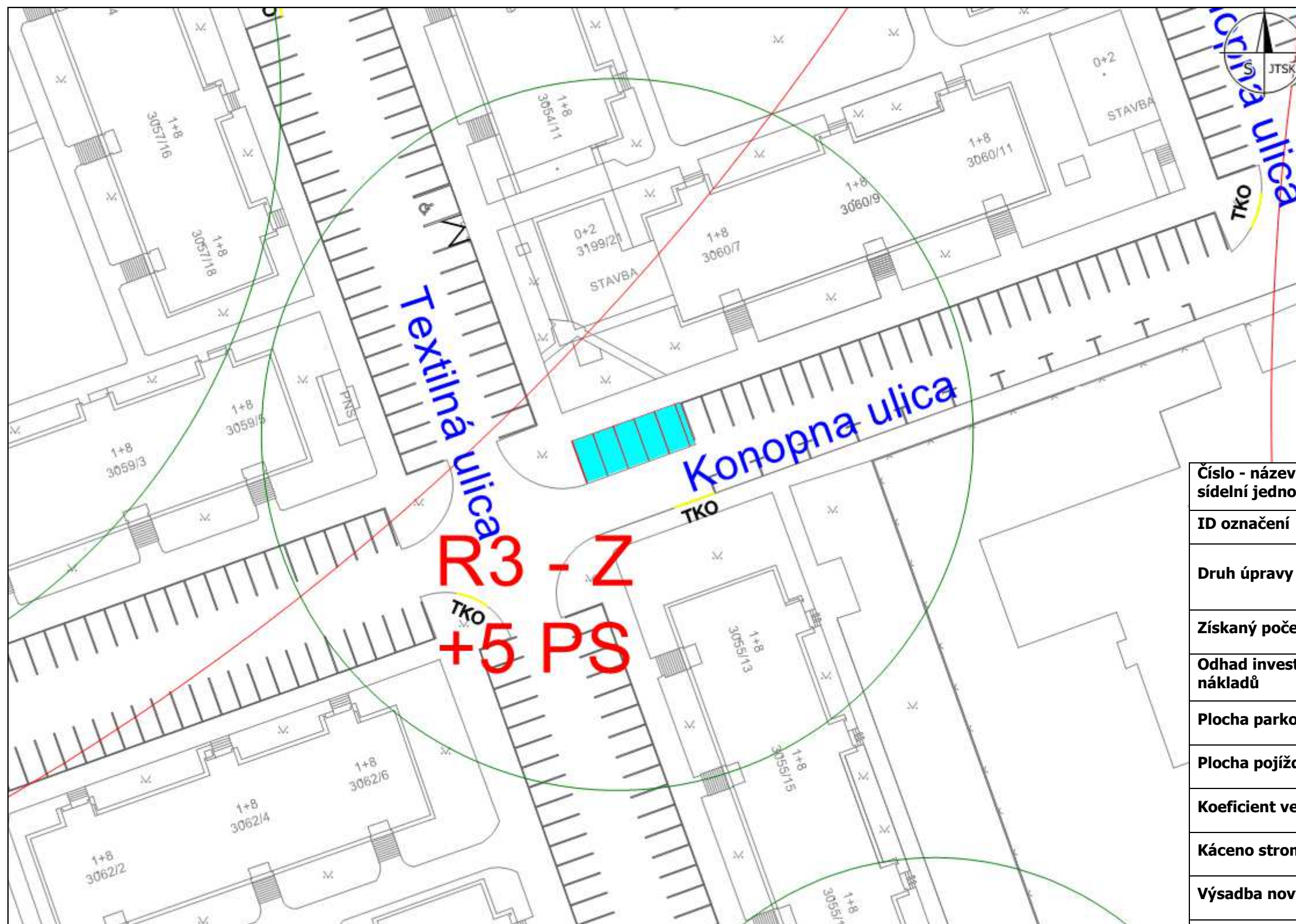
Číslo - název základní sídelní jednotky	27592 – Vinohrady I
ID označení	V9
Druh úpravy	Výstavba hromadné garáže na rohu ulic Severná a Hlboká soukromým investorem
Získaný počet PS	190 PS
Odhad investičních nákladů	0 €
Plocha parkovacích ploch	0 m <sup>2</sup>
Plocha pojezděných ploch	0 m <sup>2</sup>
Koeficient velikosti	1,0
Káceno stromů	0
Výsadba nových stromů	0
Oplocení	0 m
Parkovací technologie + kamerový systém	ANO
Odkup pozemku	NE



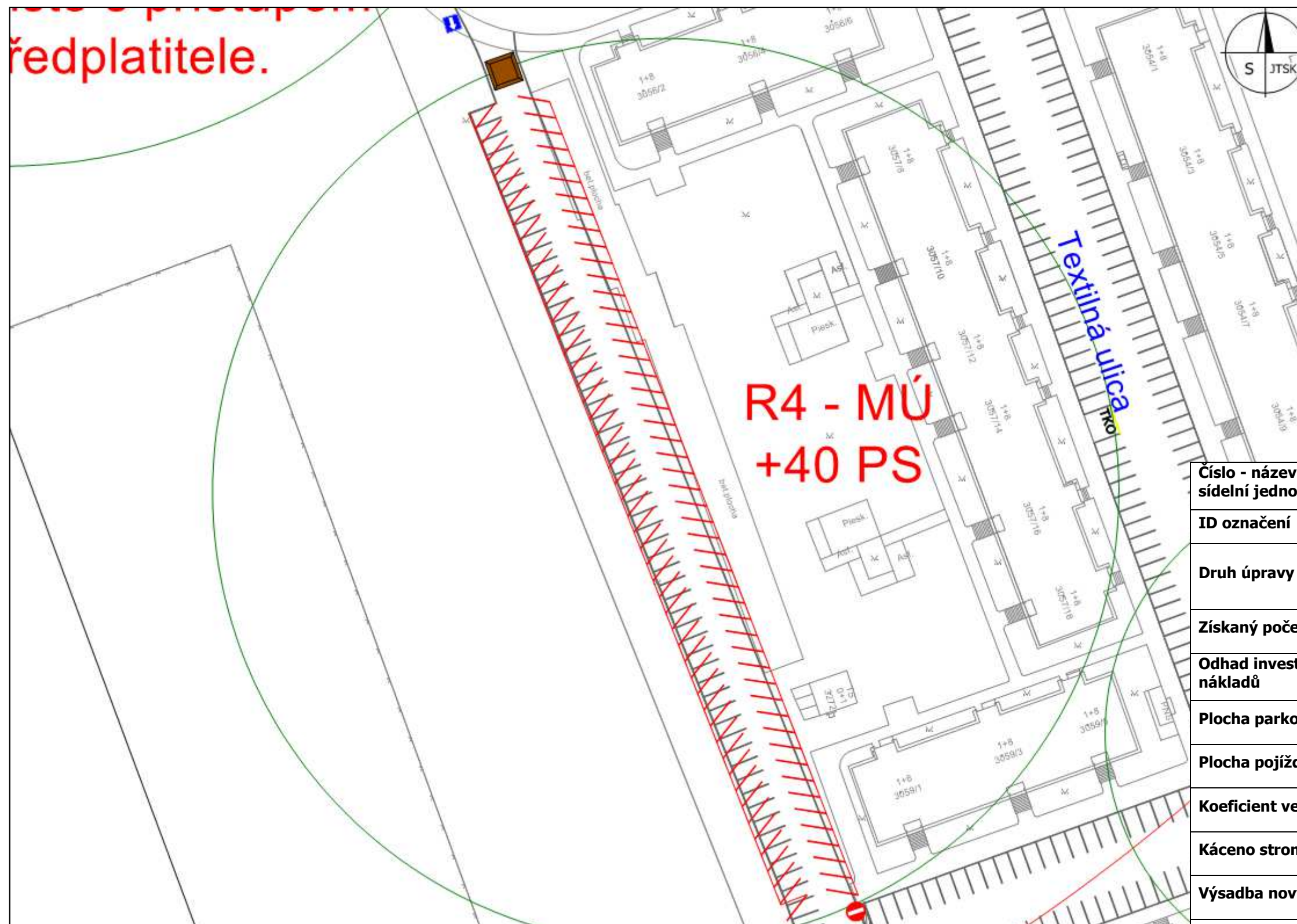
Číslo - název základní sídelní jednotky	28008 – Rybníky V
ID označení	R1
Druh úpravy	Výstavba parkovacích zálivů pro kolmé stání a parkoviště s přístupovou komunikací, doplněné o vzrostlou zeleň v jižní části Textilné ulice
Získaný počet PS	10 PS
Odhad investičních nákladů	20 605 €
Plocha parkovacích ploch	225 m <sup>2</sup>
Plocha pojezděných ploch	90 m <sup>2</sup>
Koeficient velikosti	1,1
Káceno stromů	0
Výsadba nových stromů	5
Oplocení	0 m
Parkovací technologie + kamerový systém	NE
Odkup pozemku	NE



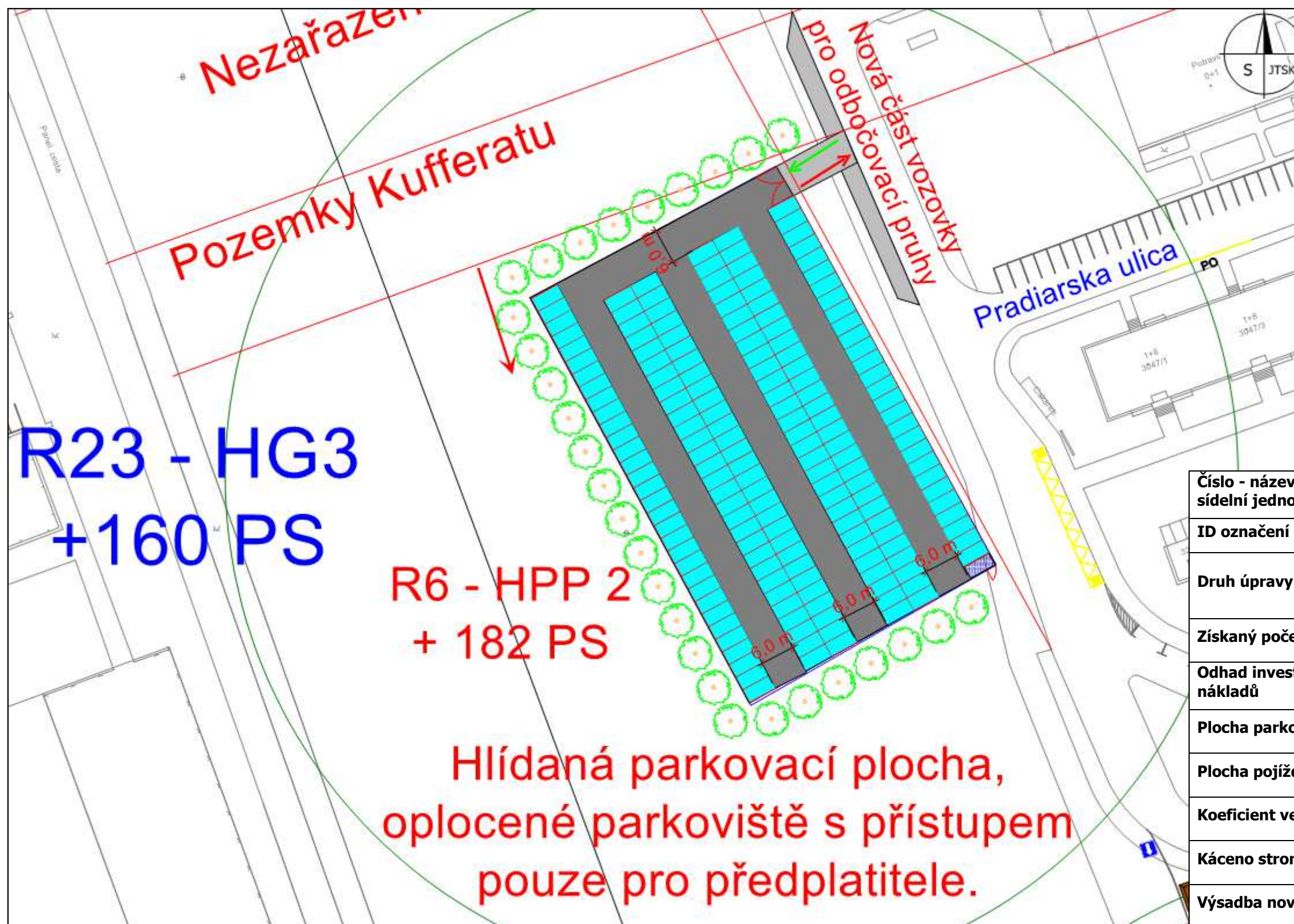
Číslo - název základní sídelní jednotky	28008 – Rybníky V
ID označení	R2
Druh úpravy	Výstavba zálivu pro kolmé stání v jižní části Textilné ulice
Získaný počet PS	9 PS
Odhad investičních nákladů	7 961 €
Plocha parkovacích ploch	113 m <sup>2</sup>
Plocha pojezděných ploch	0 m <sup>2</sup>
Koeficient velikosti	1,2
Káceno stromů	1
Výsadba nových stromů	0
Oplocení	0 m
Parkovací technologie + kamerový systém	NE
Odkup pozemku	NE



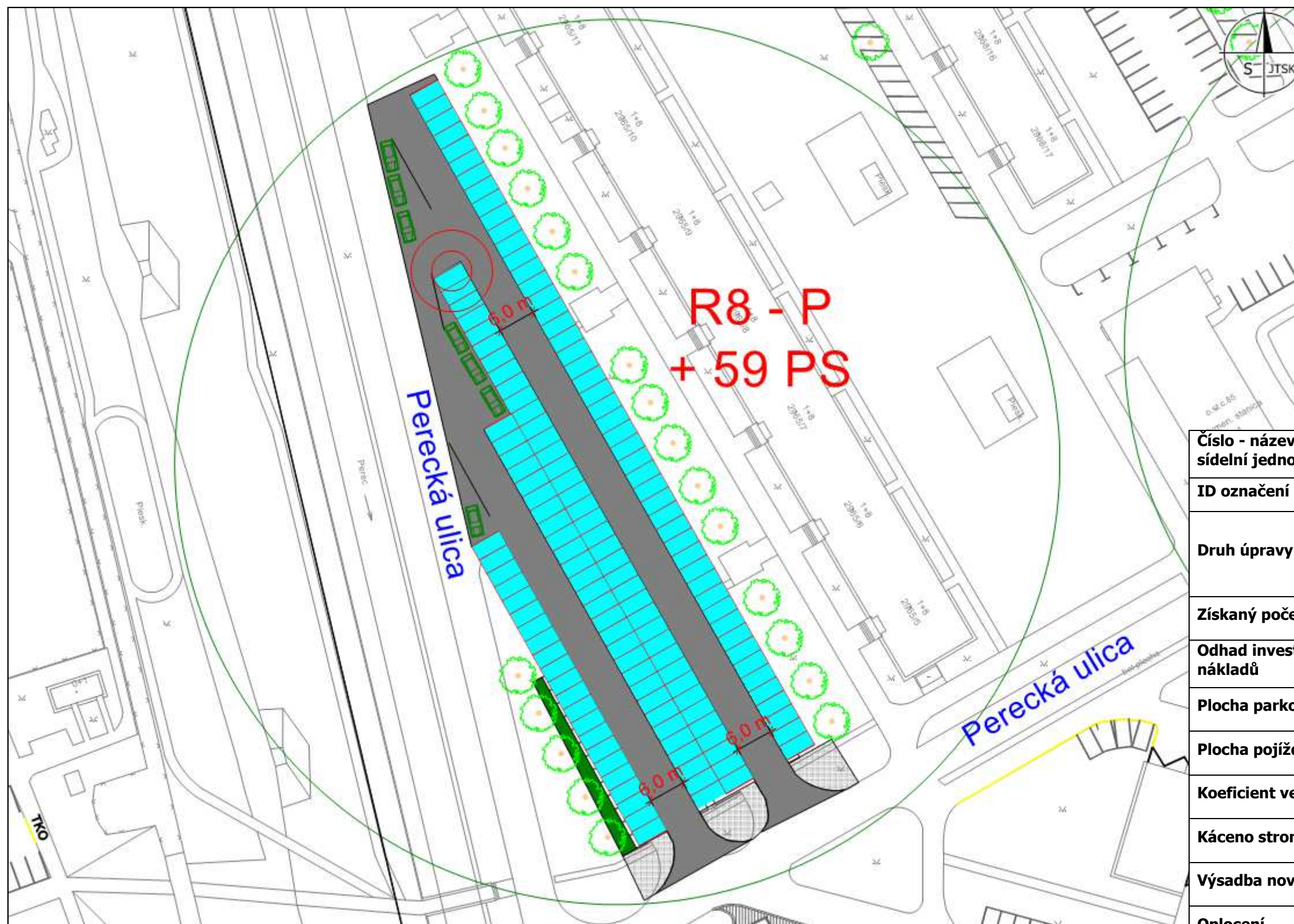
Číslo - název základní sídelní jednotky	28008 – Rybníky V
ID označení	R3
Druh úpravy	Výstavba zálivu pro kolmé stání v ulici Konopná
Získaný počet PS	5 PS
Odhad investičních nákladů	3 663 €
Plocha parkovacích ploch	63 m <sup>2</sup>
Plocha pojezděných ploch	0 m <sup>2</sup>
Koeficient velikosti	1,0
Káceno stromů	0
Výsadba nových stromů	0
Oplocení	0 m
Parkovací technologie + kamerový systém	NE
Odkup pozemku	NE



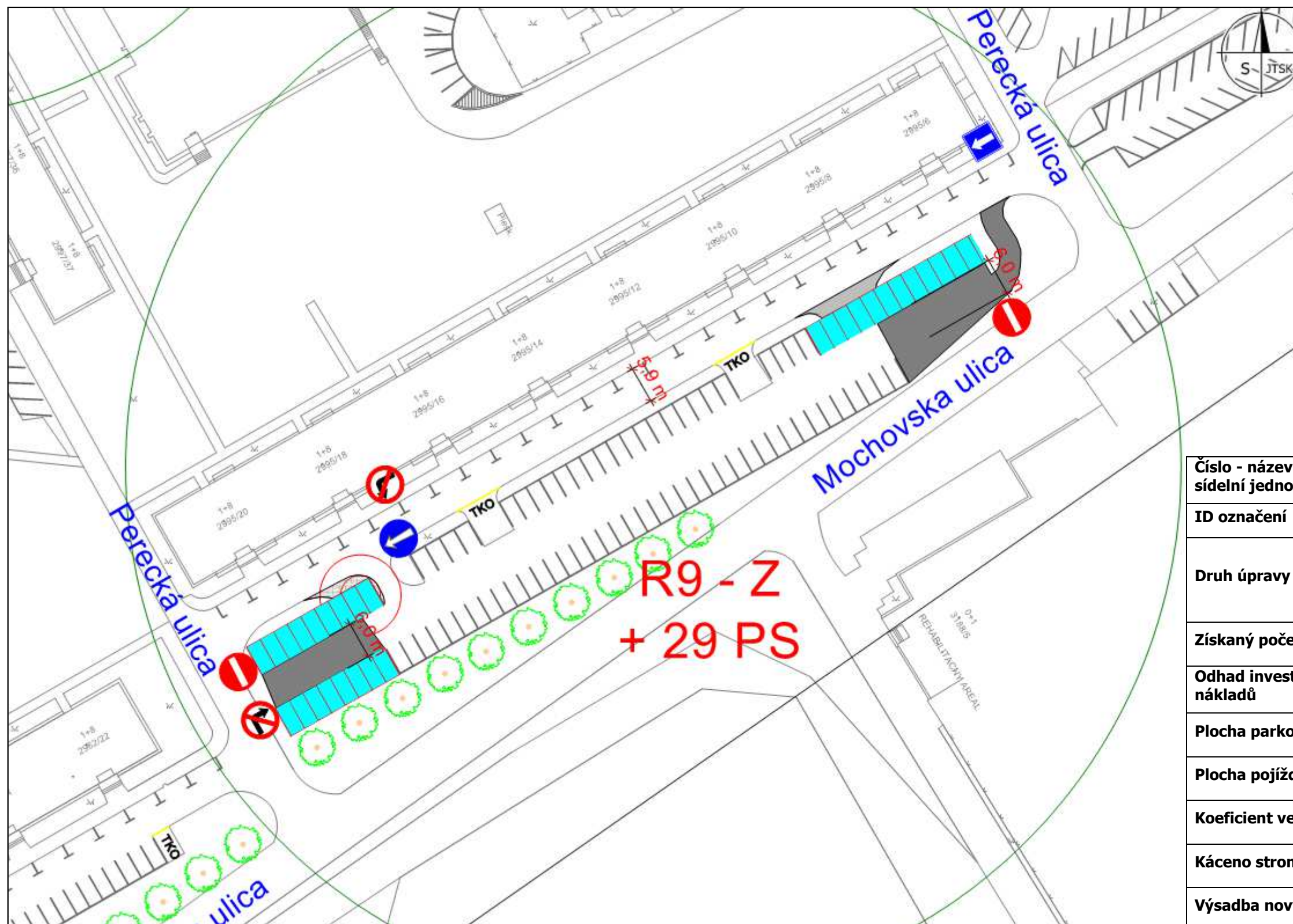
<b>Číslo - název základní sídelní jednotky</b>	<b>28008 – Rybníky V</b>
<b>ID označení</b>	<b>R4</b>
<b>Druh úpravy</b>	<b>Změna místní úpravy, zjednosměrnění ulice na jih od Vajanského</b>
<b>Získaný počet PS</b>	<b>40 PS</b>
<b>Odhad investičních nákladů</b>	<b>5 000 €</b>
<b>Plocha parkovacích ploch</b>	<b>0 m<sup>2</sup></b>
<b>Plocha pojezděných ploch</b>	<b>0 m<sup>2</sup></b>
<b>Koeficient velikosti</b>	<b>1,0</b>
<b>Káceno stromů</b>	<b>0</b>
<b>Výsadba nových stromů</b>	<b>0</b>
<b>Oplocení</b>	<b>0 m</b>
<b>Parkovací technologie + kamerový systém</b>	<b>NE</b>
<b>Odkup pozemku</b>	<b>NE</b>



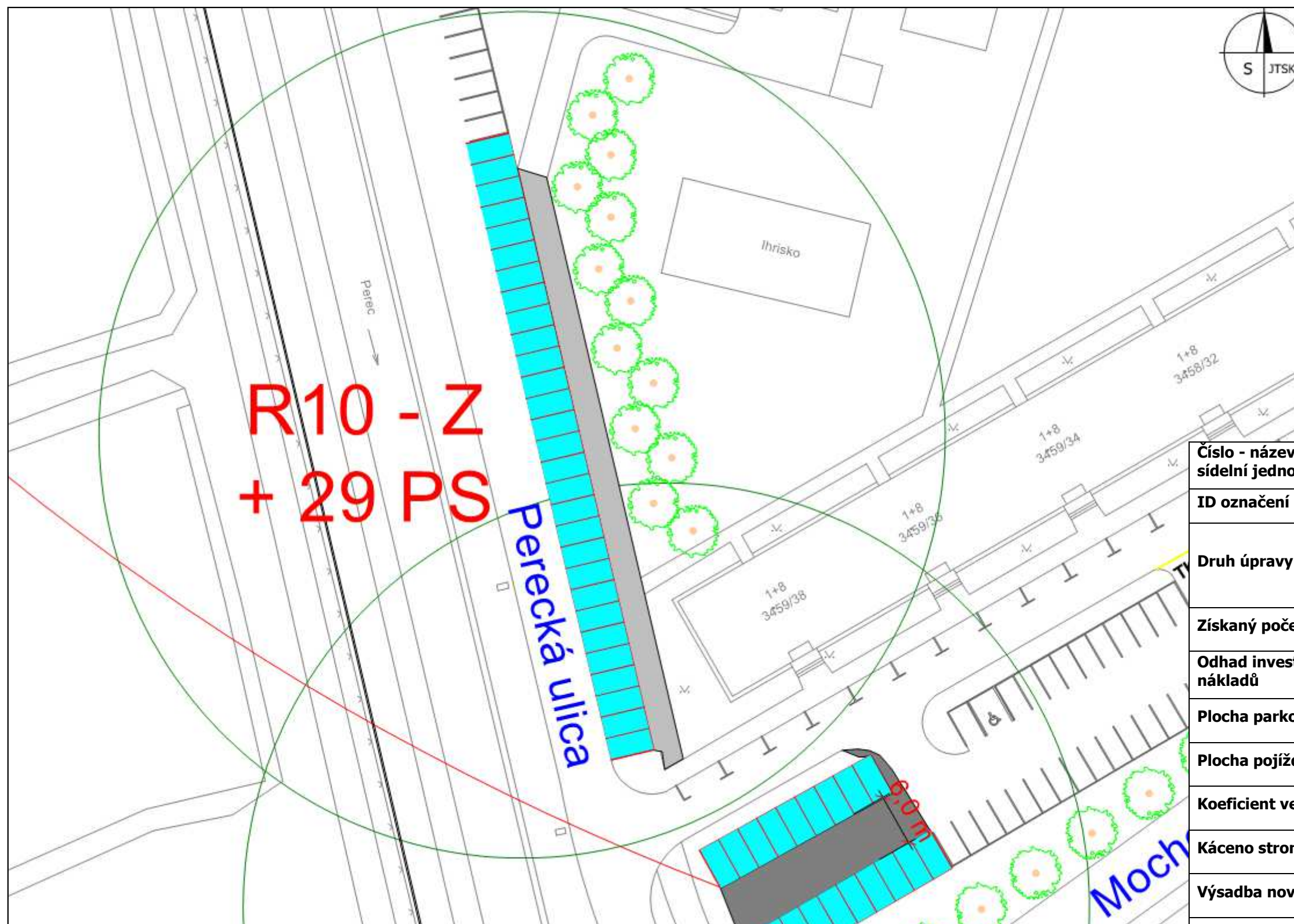
Číslo - název základní sídelní jednotky	28008 – Rybníky V
ID označení	R6
Druh úpravy	Výstavba nové HPP s napojením na komunikaci Vajanského
Získaný počet PS	182 PS
Odhad investičních nákladů	285 773 €
Plocha parkovacích ploch	2 275 m <sup>2</sup>
Plocha pojezděných ploch	1 725 m <sup>2</sup>
Koeficient velikosti	1,0
Káceno stromů	0
Výsadba nových stromů	50
Oplocení	253 m
Parkovací technologie + kamerový systém	ANO
Odkup pozemku	ANO



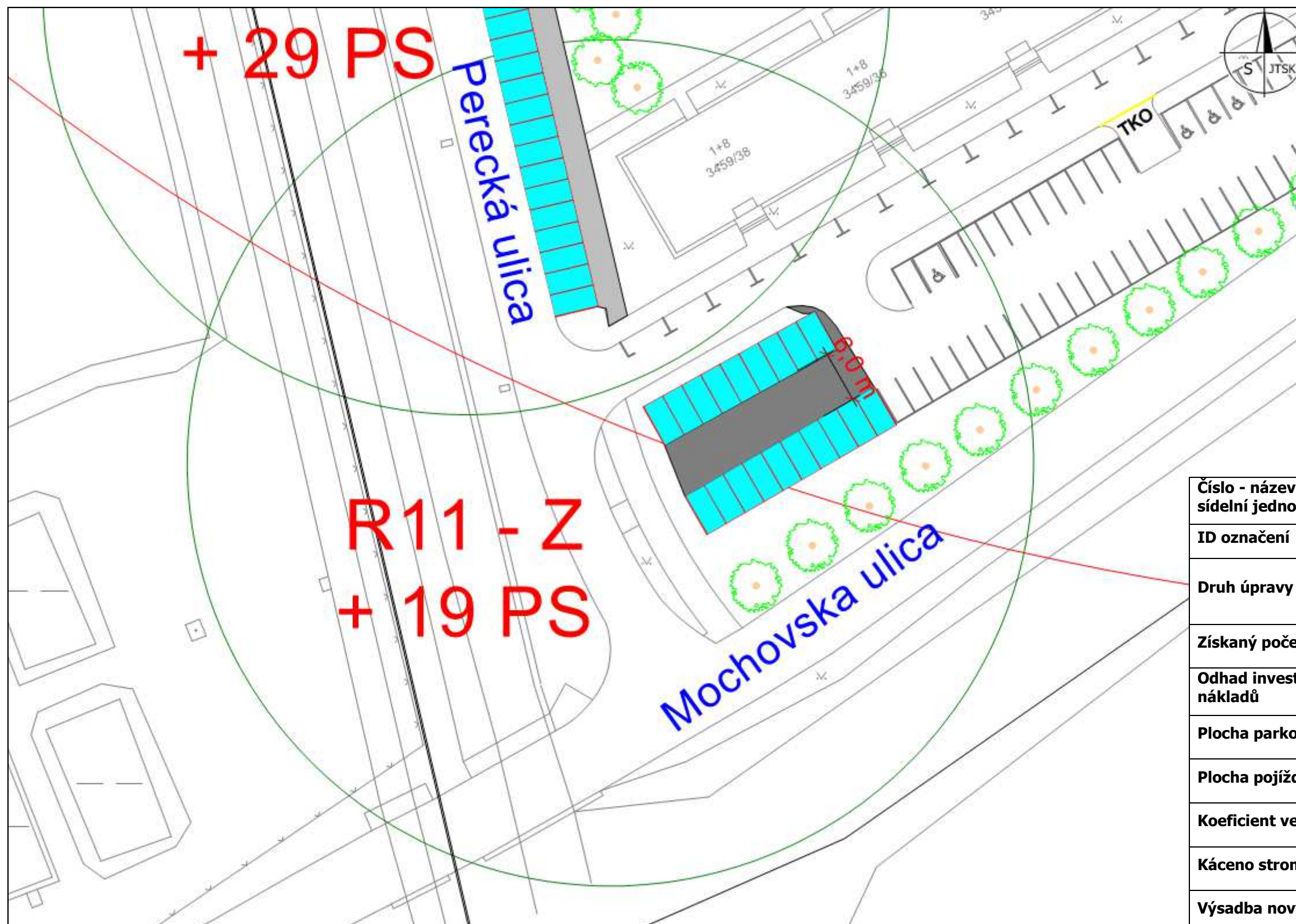
Číslo - název základní sídelní jednotky	23172 – Rybníky III
ID označení	R8
Druh úpravy	Propojení dvou současných parkovišť u ulice Perecká a celková rekonstrukce prostoru
Získaný počet PS	59 PS
Odhad investičních nákladů	219 170 €
Plocha parkovacích ploch	1 775 m <sup>2</sup>
Plocha pojezděných ploch	1 925 m <sup>2</sup>
Koeficient velikosti	1,0
Káceno stromů	7
Výsadba nových stromů	25
Oplocení	0 m
Parkovací technologie + kamerový systém	NE
Odkup pozemku	NE



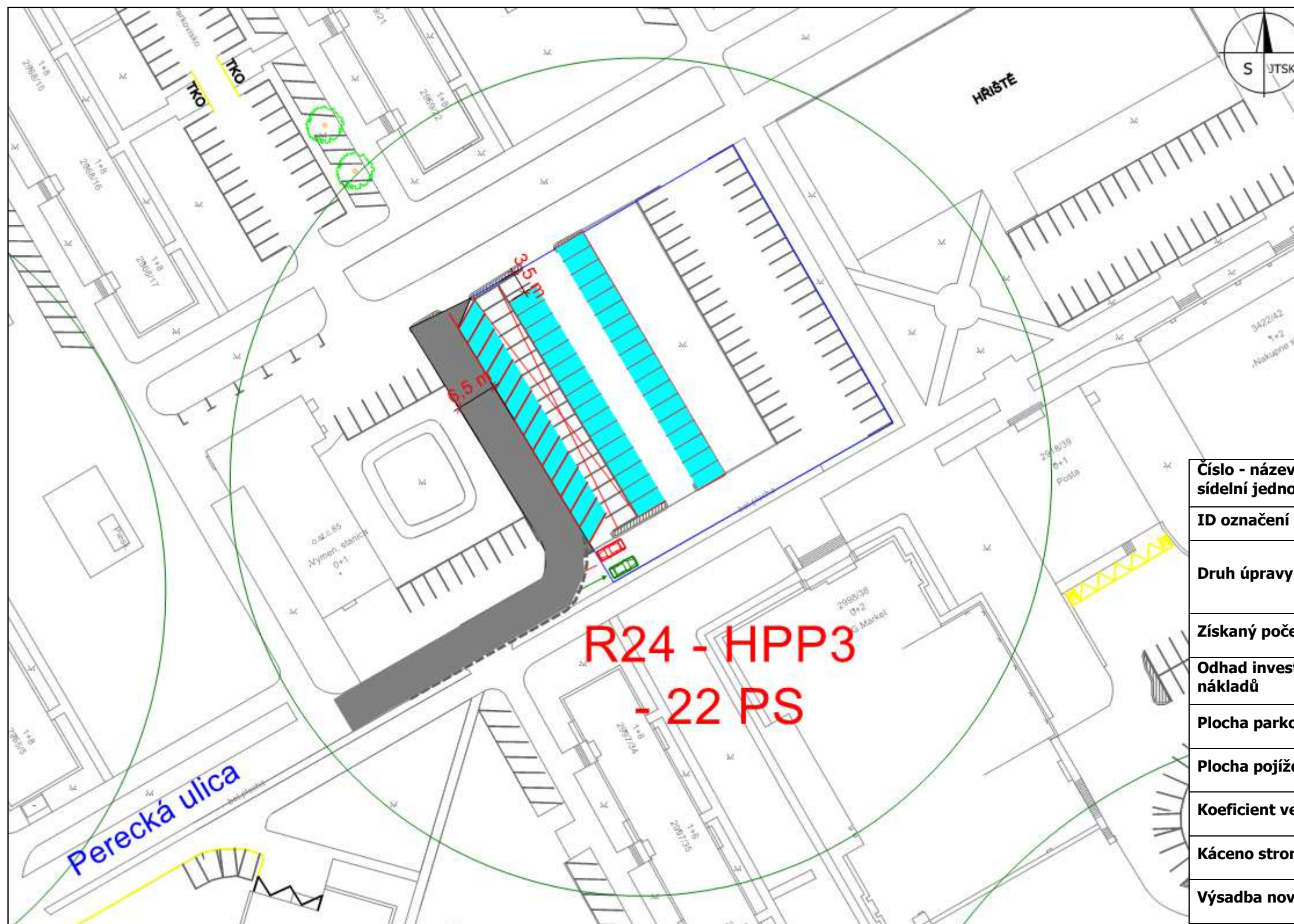
Číslo - název základní sídelní jednotky	23172 – Rybníky III
ID označení	R9
Druh úpravy	Výstavba parkovacích zálivů pro kolmé stání severně od ulice Mochovská
Získaný počet PS	29 PS
Odhad investičních nákladů	45 368 €
Plocha parkovacích ploch	363 m <sup>2</sup>
Plocha poježděných ploch	375 m <sup>2</sup>
Koeficient velikosti	1,0
Káceno stromů	6
Výsadba nových stromů	10
Oplocení	0 m
Parkovací technologie + kamerový systém	NE
Odkup pozemku	NE



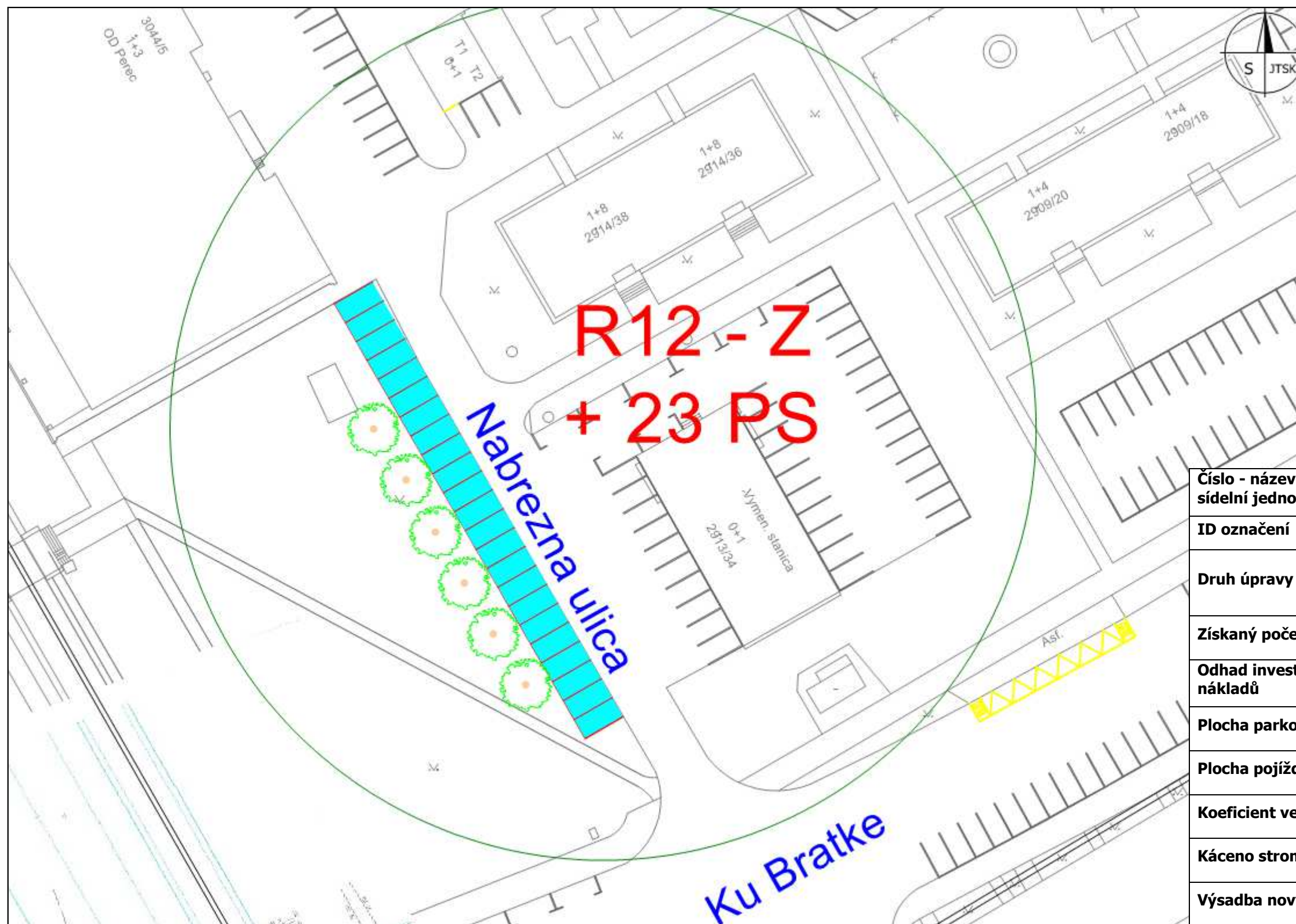
Číslo - název základní sídelní jednotky	23172 – Rybníky III
ID označení	R10
Druh úpravy	Rozšíření zálivu pro kolmé stání jižně na ulici Perecká, doplnění o vzrostlou zeleň
Získaný počet PS	29 PS
Odhad investičních nákladů	34 799 €
Plocha parkovacích ploch	363 m <sup>2</sup>
Plocha pojezděných ploch	210 m <sup>2</sup>
Koeficient velikosti	1,0
Káceno stromů	7
Výsadba nových stromů	15
Oplocení	0 m
Parkovací technologie + kamerový systém	NE
Odkup pozemku	NE



Číslo - název základní sídelní jednotky	23172 – Rybníky III
ID označení	R11
Druh úpravy	Prodloužení parkovacích zálivů pro kolmé stání v jižní části Perecké ulice
Získaný počet PS	19 PS
Odhad investičních nákladů	24 844 €
Plocha parkovacích ploch	238 m <sup>2</sup>
Plocha pojezděných ploch	160 m <sup>2</sup>
Koeficient velikosti	1,0
Káceno stromů	1
Výsadba nových stromů	25
Oplocení	0 m
Parkovací technologie + kamerový systém	NE
Odkup pozemku	NE



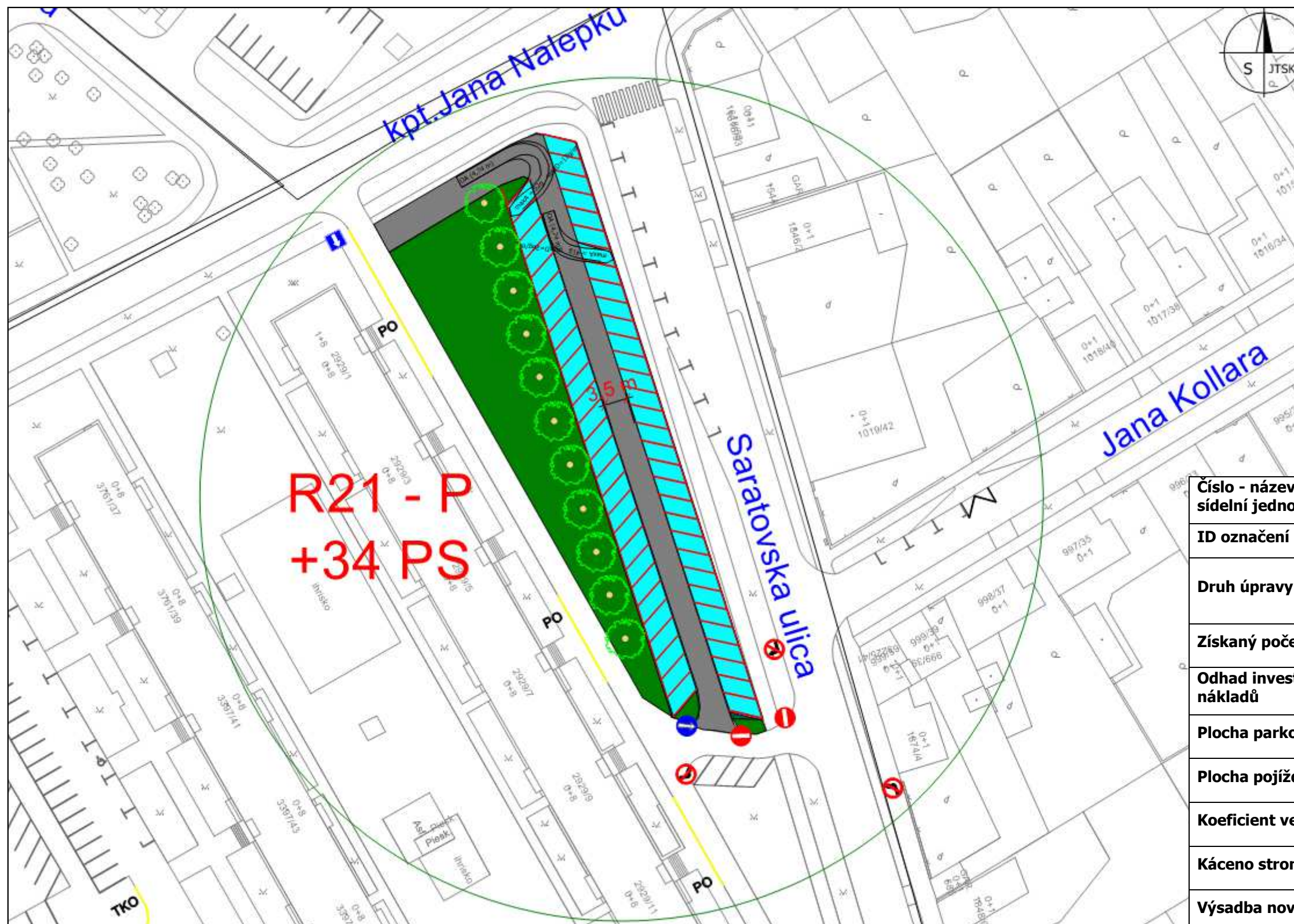
Číslo - název základní sídelní jednotky	23172 – Rybníky III
ID označení	R24
Druh úpravy	Výstavba HPP3 na současném parkovišti ve středu ZSJ Rybníky V
Získaný počet PS	-22 PS
Odhad investičních nákladů	79 610 €
Plocha parkovacích ploch	0 m <sup>2</sup>
Plocha poježděných ploch	550 m <sup>2</sup>
Koeficient velikosti	1,0
Káceno stromů	0
Výsadba nových stromů	0
Oplocení	205 m
Parkovací technologie + kamerový systém	ANO
Odkup pozemku	NE



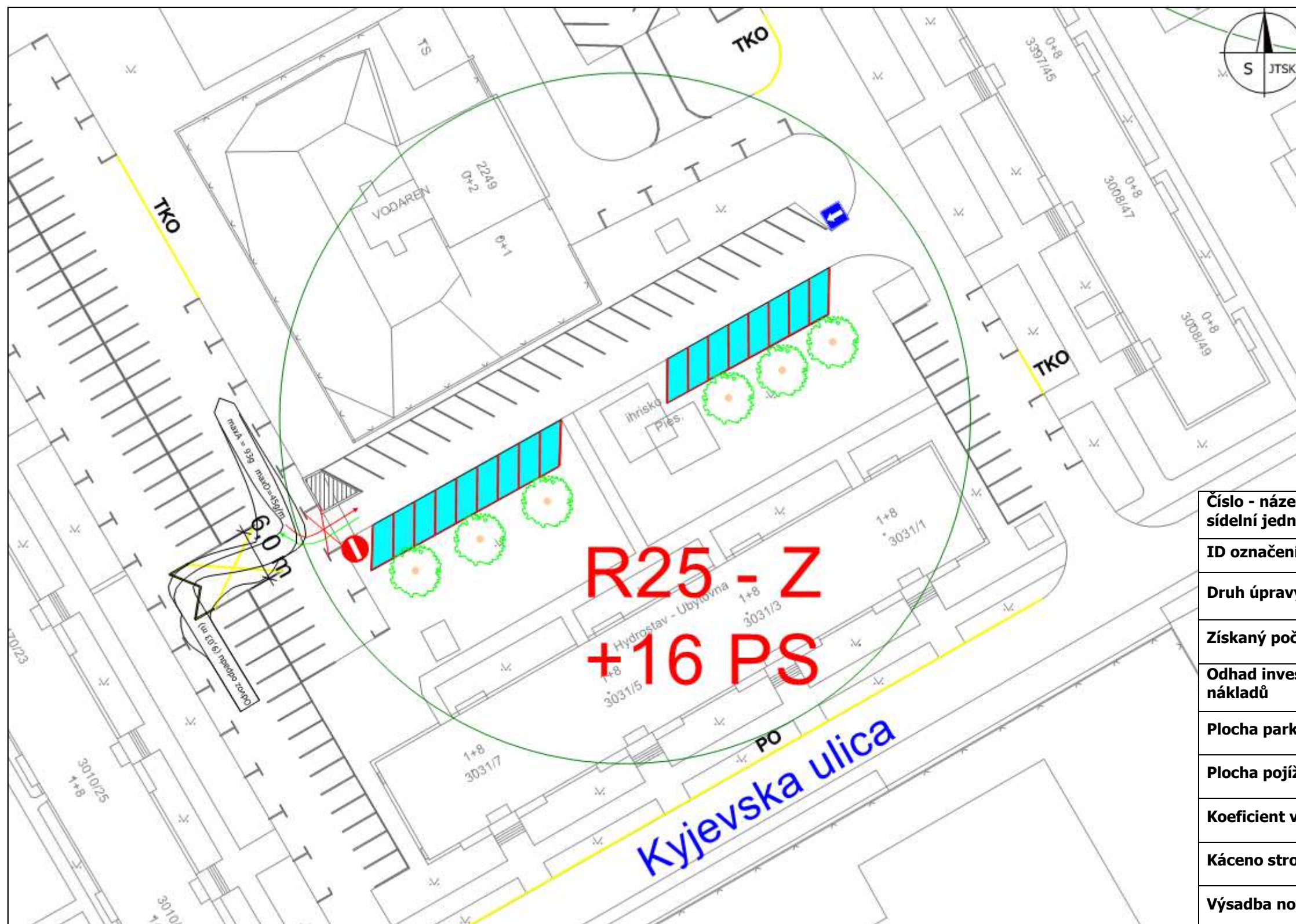
Číslo - název základní sídelní jednotky	23172 – Rybníky II
ID označení	R12
Druh úpravy	Výstavba zálivu pro kolmé stání v jižní části ulice Ku Bratke
Získaný počet PS	23 PS
Odhad investičních nákladů	17 148 €
Plocha parkovacích ploch	288 m <sup>2</sup>
Plocha pojezděných ploch	0 m <sup>2</sup>
Koeficient velikosti	1,0
Káceno stromů	0
Výsadba nových stromů	5
Oplocení	0 m
Parkovací technologie + kamerový systém	NE
Odkup pozemku	NE



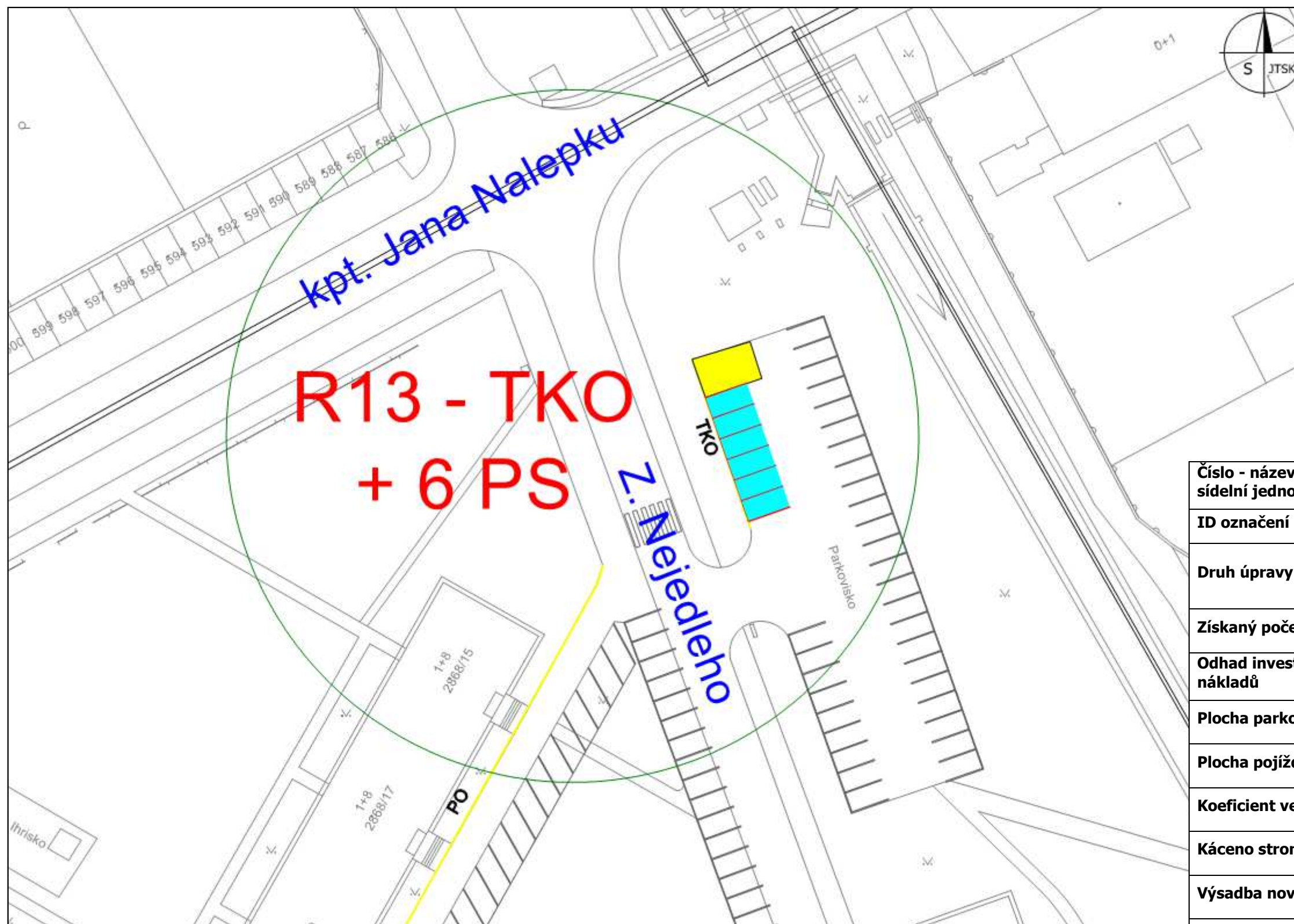
Číslo - název základní sídelní jednotky	23172 – Rybníky II
ID označení	R20
Druh úpravy	Přemístění TKO u supermarketu, severně nad ulicí Ku Bratke
Získaný počet PS	2 PS
Odhad investičních nákladů	150 €
Plocha parkovacích ploch	0 m <sup>2</sup>
Plocha pojezděných ploch	0 m <sup>2</sup>
Koeficient velikosti	1,0
Káceno stromů	0
Výsadba nových stromů	0
Oplocení	0 m
Parkovací technologie + kamerový systém	NE
Odkup pozemku	NE



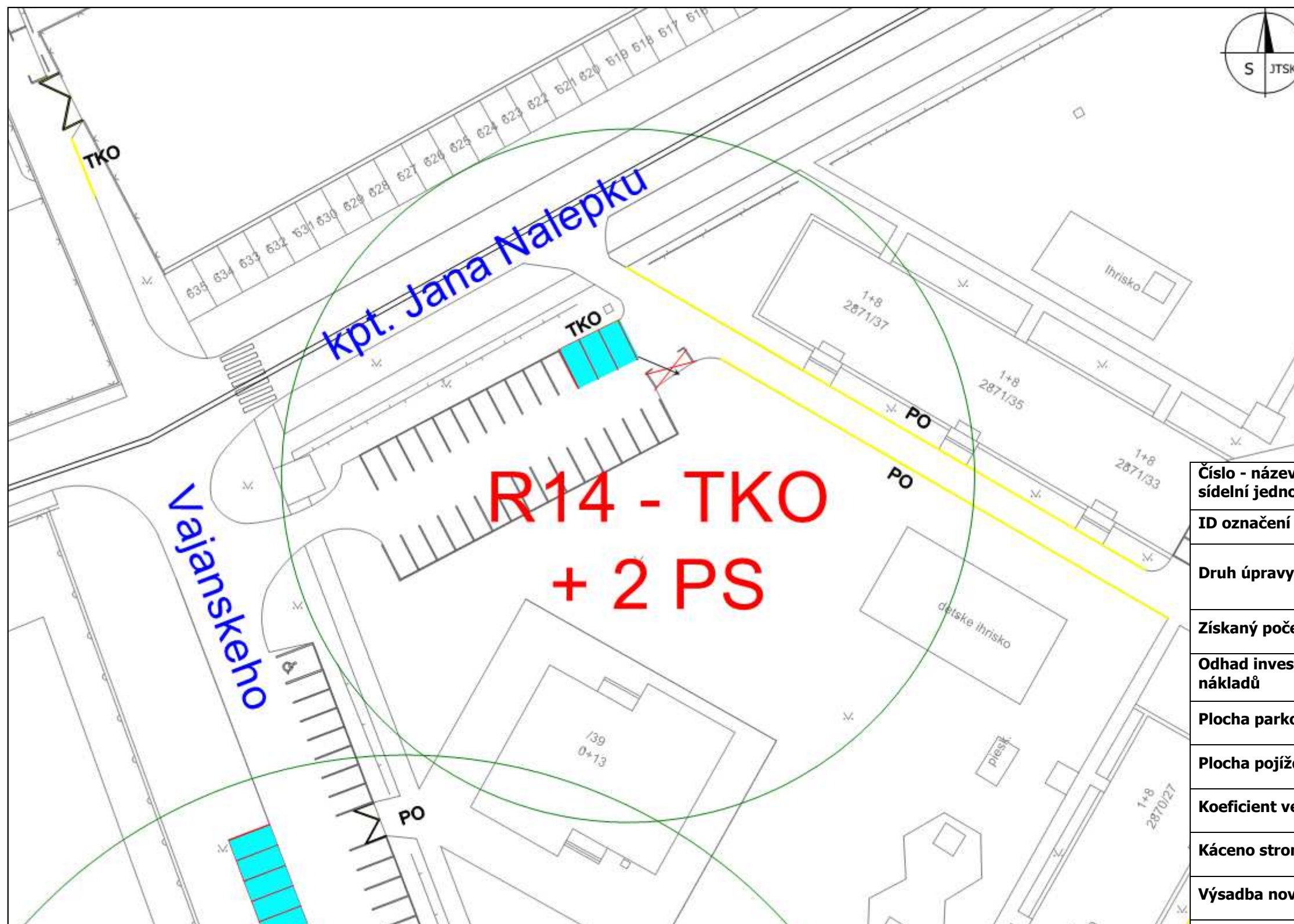
<b>Číslo - název základní sídelní jednotky</b>	<b>23172 – Rybníky II</b>
<b>ID označení</b>	<b>R21</b>
<b>Druh úpravy</b>	<b>Výstavba nového parkoviště s novou komunikací</b>
<b>Získaný počet PS</b>	<b>34 PS</b>
<b>Odhad investičních nákladů</b>	<b>70 455 €</b>
<b>Plocha parkovacích ploch</b>	<b>425 m<sup>2</sup></b>
<b>Plocha pojezděných ploch</b>	<b>750 m<sup>2</sup></b>
<b>Koeficient velikosti</b>	<b>1,0</b>
<b>Káceno stromů</b>	<b>0</b>
<b>Výsadba nových stromů</b>	<b>10</b>
<b>Oplocení</b>	<b>0 m</b>
<b>Parkovací technologie + kamerový systém</b>	<b>NE</b>
<b>Odkup pozemku</b>	<b>NE</b>



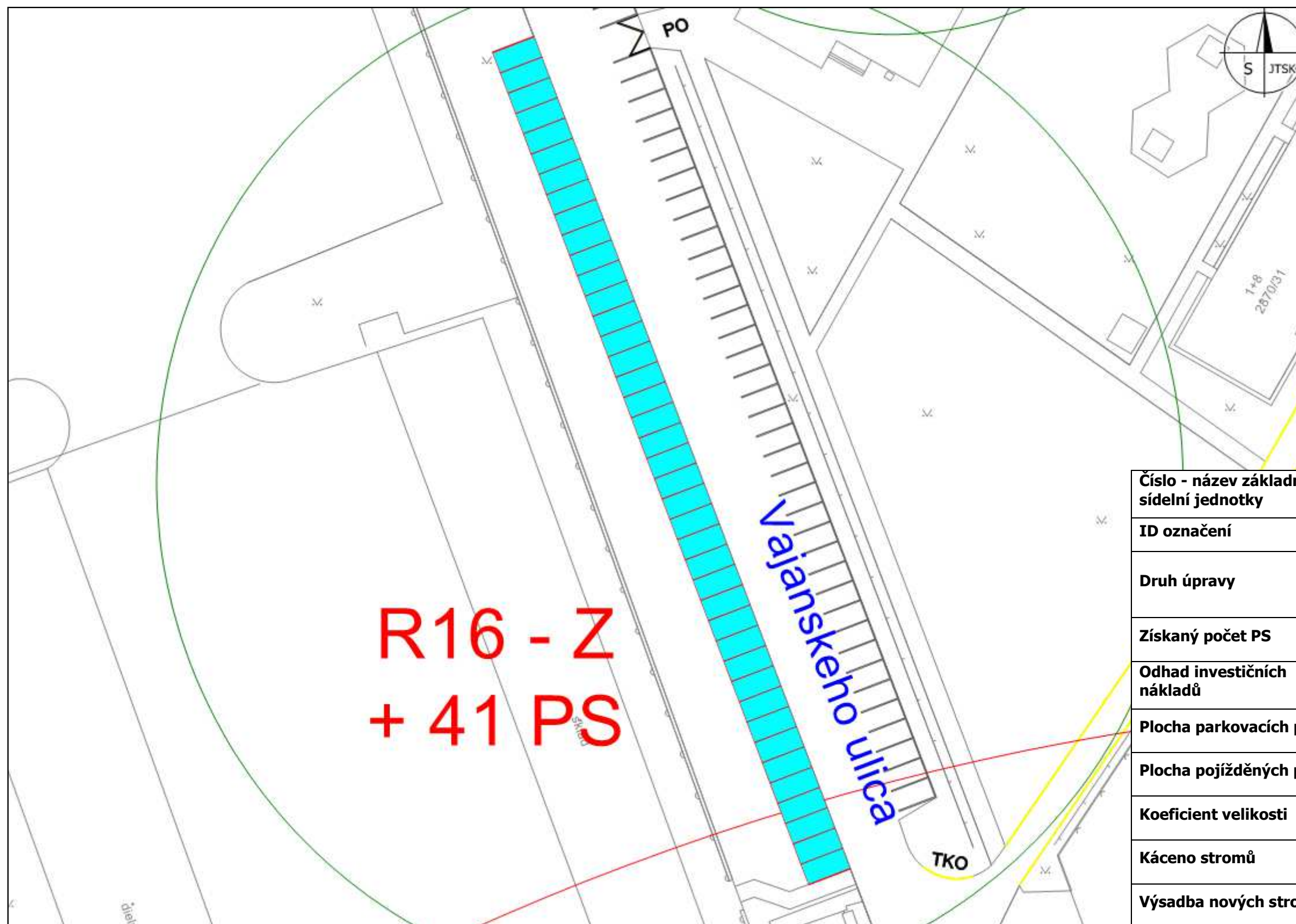
Číslo - název základní sídelní jednotky	23172 – Rybníky II
ID označení	R25
Druh úpravy	Nový parkovací záliv severně od ulice Kyjevská
Získaný počet PS	16 PS
Odhad investičních nákladů	12 520 €
Plocha parkovacích ploch	200 m <sup>2</sup>
Plocha pojezděných ploch	0 m <sup>2</sup>
Koeficient velikosti	1,0
Káceno stromů	0
Výsadba nových stromů	10
Oplocení	0 m
Parkovací technologie + kamerový systém	NE
Odkup pozemku	NE



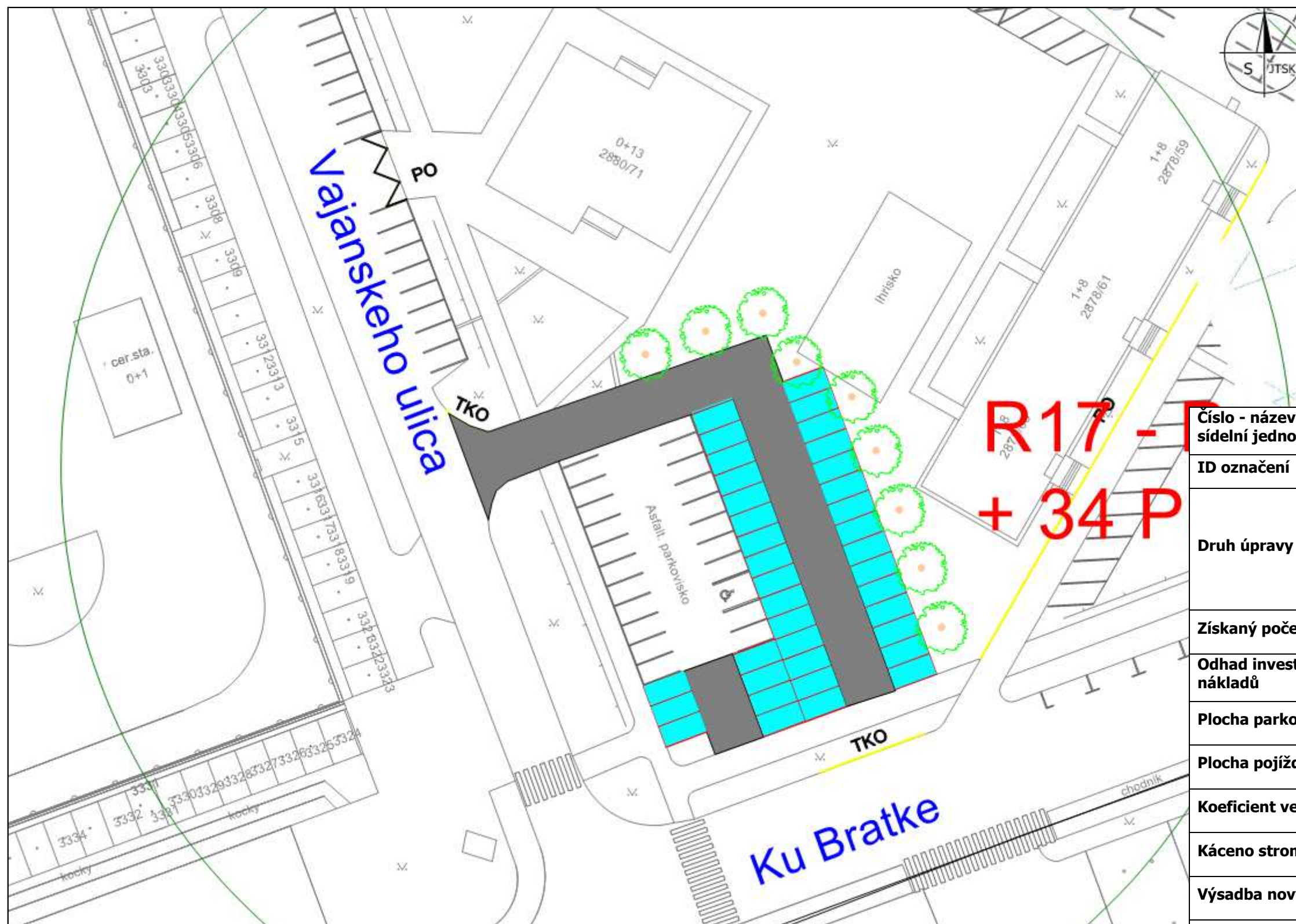
Číslo - název základní sídelní jednotky	23172 – Rybníky I
ID označení	R13
Druh úpravy	Přesun TKO na parkovišti u ulic J.Nalepku z Z. Nejedleho
Získaný počet PS	6 PS
Odhad investičních nákladů	300 €
Plocha parkovacích ploch	0 m <sup>2</sup>
Plocha pojezděných ploch	0 m <sup>2</sup>
Koeficient velikosti	1,0
Káceno stromů	0
Výsadba nových stromů	0
Oplocení	0 m
Parkovací technologie + kamerový systém	NE
Odkup pozemku	NE



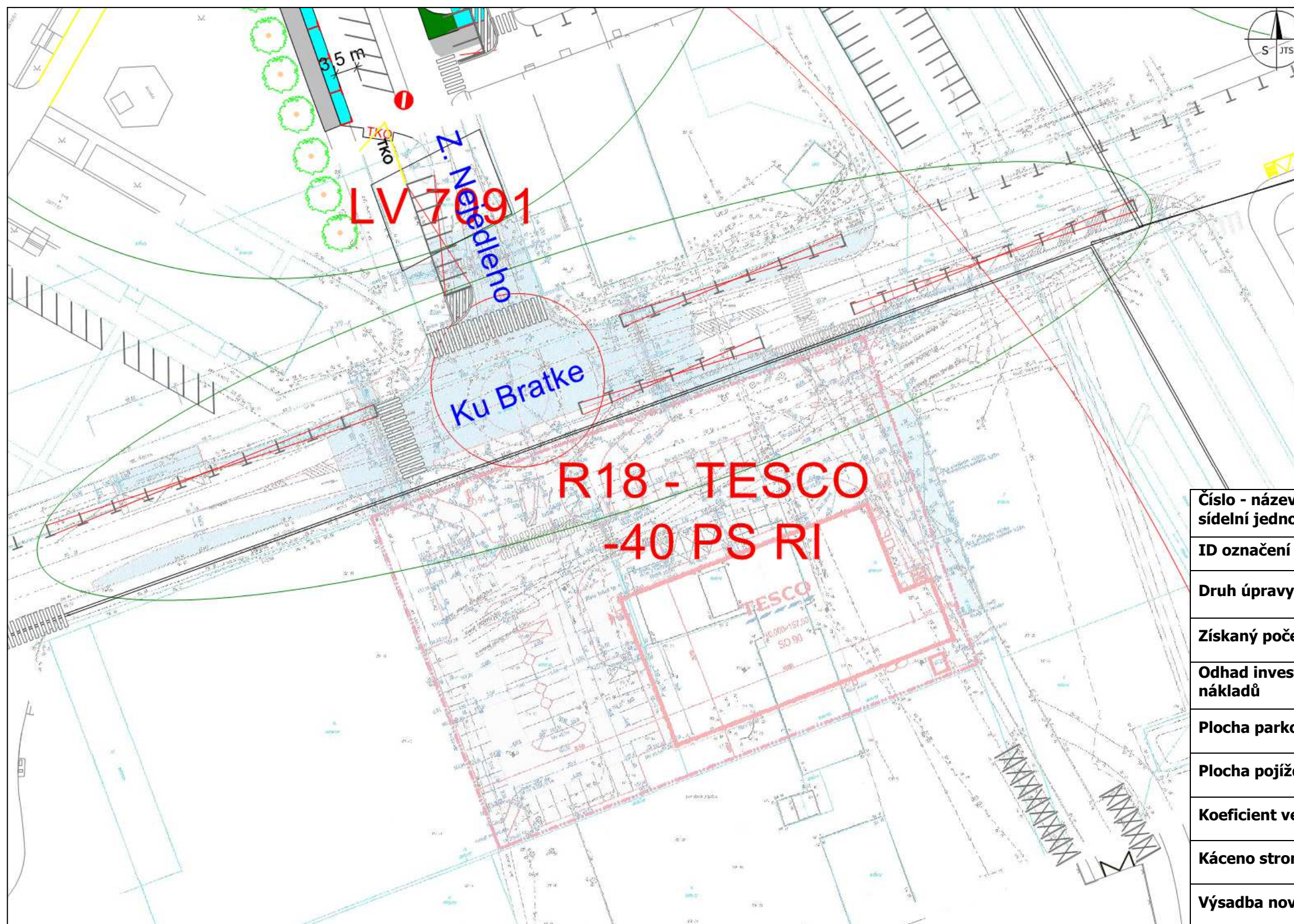
Číslo - název základní sídelní jednotky	23172 – Rybníky I
ID označení	R14
Druh úpravy	Přesun TKO na parkovišti u ulic J.Nalepku a Vajanského
Získaný počet PS	2 PS
Odhad investičních nákladů	200 €
Plocha parkovacích ploch	0 m <sup>2</sup>
Plocha pojezděných ploch	0 m <sup>2</sup>
Koeficient velikosti	1,0
Káceno stromů	0
Výsadba nových stromů	0
Oplocení	0 m
Parkovací technologie + kamerový systém	NE
Odkup pozemku	NE



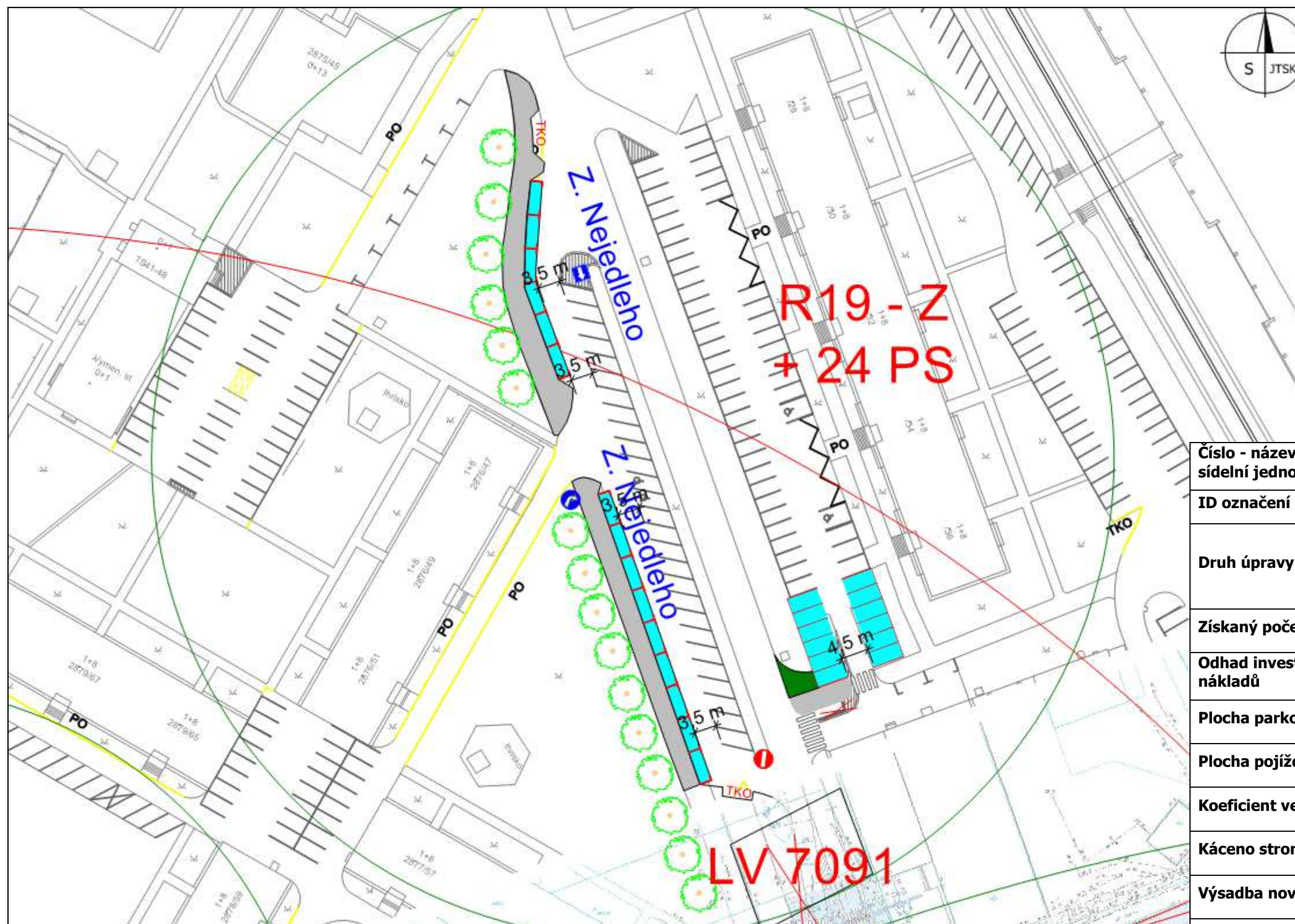
Číslo - název základní sídelní jednotky	23172 – Rybníky I
ID označení	R16
Druh úpravy	Výstavba zálivu pro kolmé stání ve střední části ulice Vajanského
Získaný počet PS	41 PS
Odhad investičních nákladů	36 789 €
Plocha parkovacích ploch	513 m <sup>2</sup>
Plocha pojezděných ploch	0 m <sup>2</sup>
Koeficient velikosti	1,2
Káceno stromů	15
Výsadba nových stromů	0
Oplocení	0 m
Parkovací technologie + kamerový systém	NE
Odkup pozemku	NE



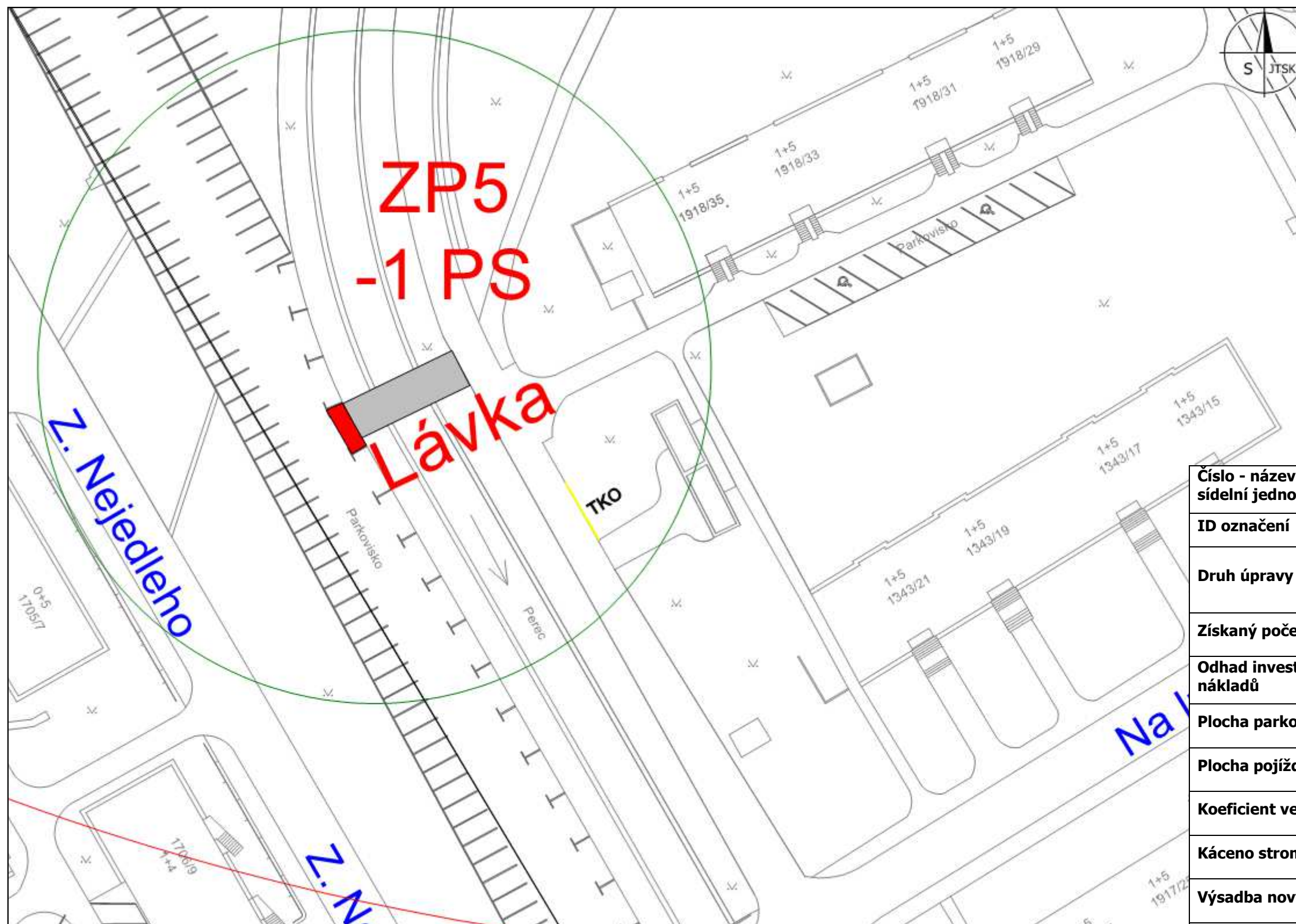
Císlo - název základní sídelní jednotky	23172 – Rybníky I
ID označení	R17
Druh úpravy	Rozšíření současného parkoviště v jižní části ulice Vajanského, doplněného o vzrostlou zeleň a rozšířenou přístupovou komunikaci
Získaný počet PS	34 PS
Odhad investičních nákladů	55 857 €
Plocha parkovacích ploch	425 m <sup>2</sup>
Plocha pojezděných ploch	520 m <sup>2</sup>
Koeficient velikosti	1,0
Káceno stromů	0
Výsadba nových stromů	8
Oplocení	0 m
Parkovací technologie + kamerový systém	NE
Odkup pozemku	NE



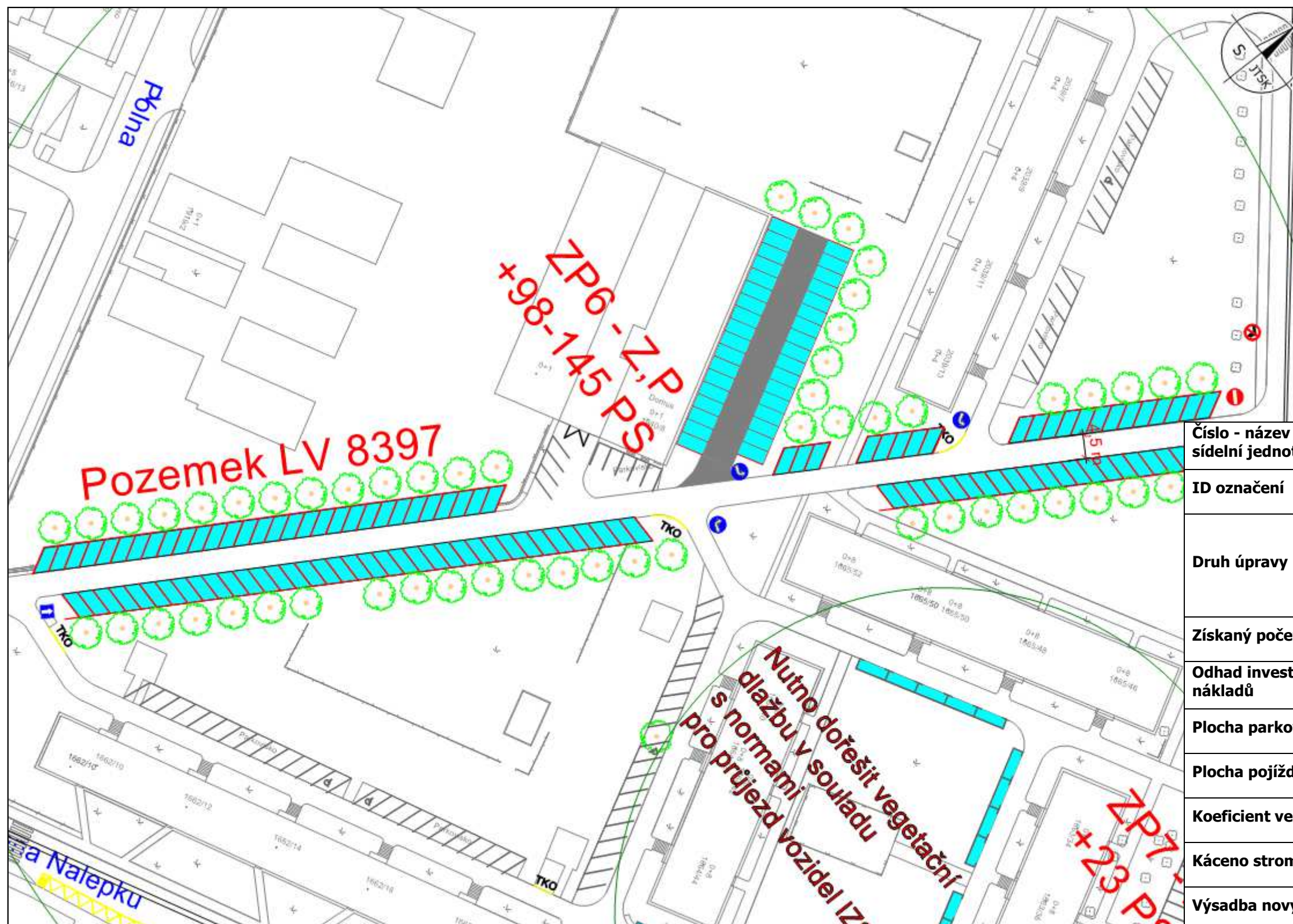
Číslo - název základní sídelní jednotky	23172 – Rybníky I
ID označení	R18
Druh úpravy	Výstavba OD Tesco a nové okružní křižovatky
Získaný počet PS	-40 PS
Odhad investičních nákladů	0 €
Plocha parkovacích ploch	0 m <sup>2</sup>
Plocha pojezděných ploch	0 m <sup>2</sup>
Koeficient velikosti	1,0
Káceno stromů	0
Výsadba nových stromů	0
Oplocení	0 m
Parkovací technologie + kamerový systém	NE
Odkup pozemku	NE



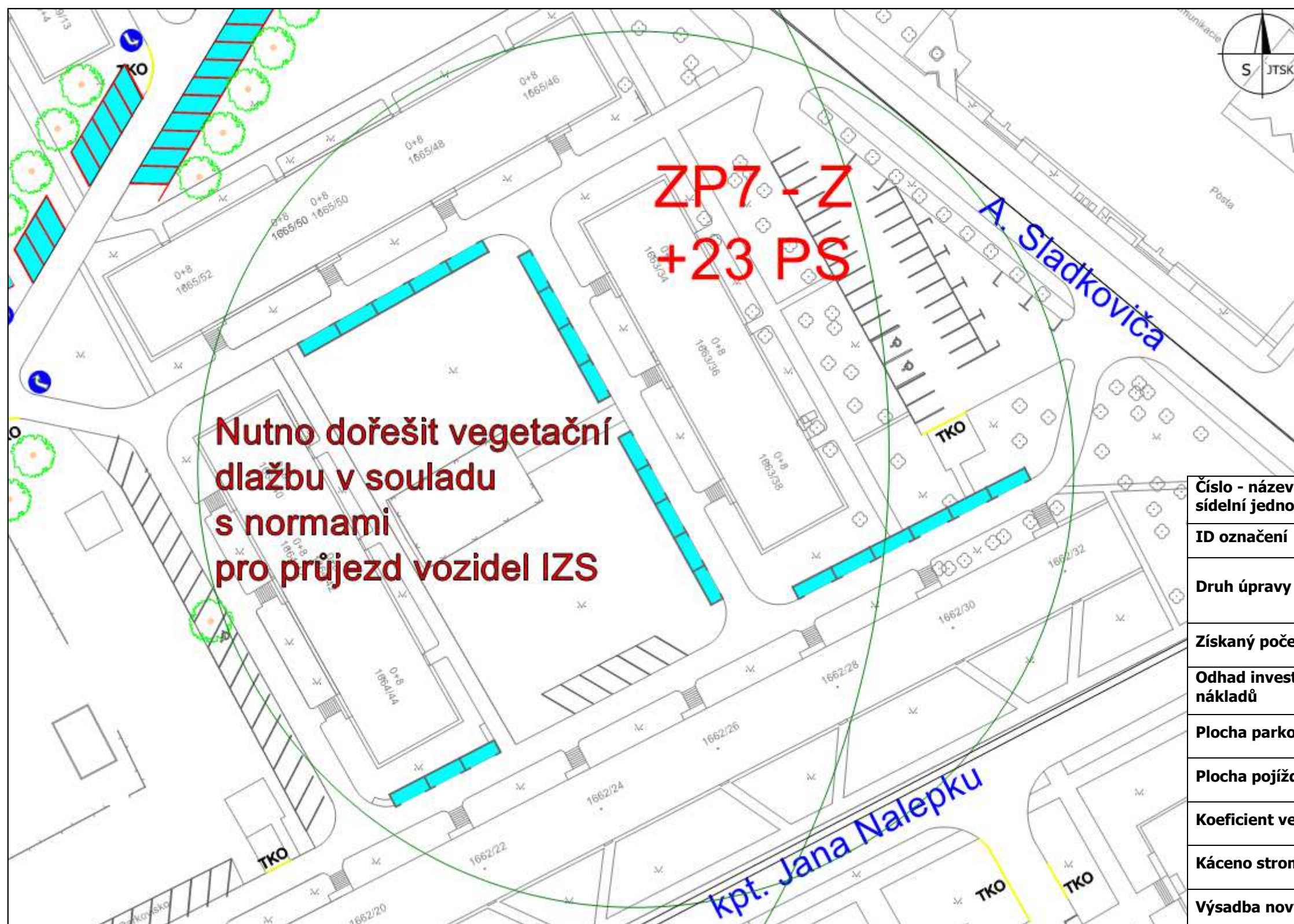
Číslo - název základní sídelní jednotky	23172 – Rybníky I
ID označení	R19
Druh úpravy	Zúžení chodníku na 3m, vybudování zálivu pro podélné stání a nový záliv pro kolmé stání
Získaný počet PS	24 PS
Odhad investičních nákladů	27 884 €
Plocha parkovacích ploch	150 m <sup>2</sup>
Plocha pojezděných ploch	250 m <sup>2</sup>
Koeficient velikosti	1,1
Káceno stromů	0
Výsadba nových stromů	10
Oplocení	0 m
Parkovací technologie + kamerový systém	NE
Odkup pozemku	NE



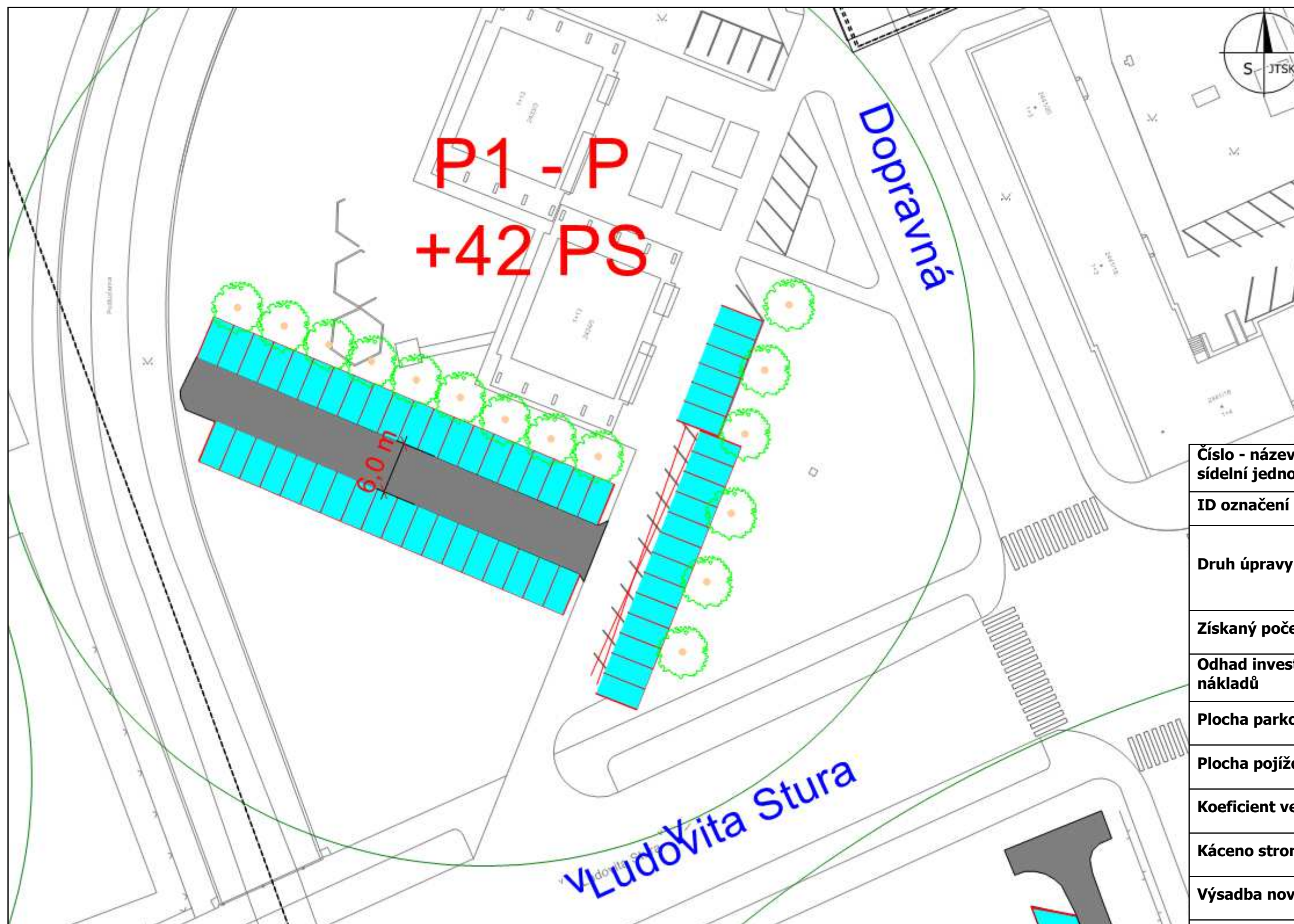
<b>Číslo - název základní sídelní jednotky</b>	23164 – Za Perecom
<b>ID označení</b>	ZP5
<b>Druh úpravy</b>	Výstavba nové lávky pro zpřístupnění parkoviště u ulice Z. Nejedleho
<b>Získaný počet PS</b>	0 PS
<b>Odhad investičních nákladů</b>	10 000 €
<b>Plocha parkovacích ploch</b>	0 m <sup>2</sup>
<b>Plocha poježděných ploch</b>	0 m <sup>2</sup>
<b>Koeficient velikosti</b>	1,0
<b>Káceno stromů</b>	0
<b>Výsadba nových stromů</b>	0
<b>Oplocení</b>	0 m
<b>Parkovací technologie + kamerový systém</b>	NE
<b>Odkup pozemku</b>	NE



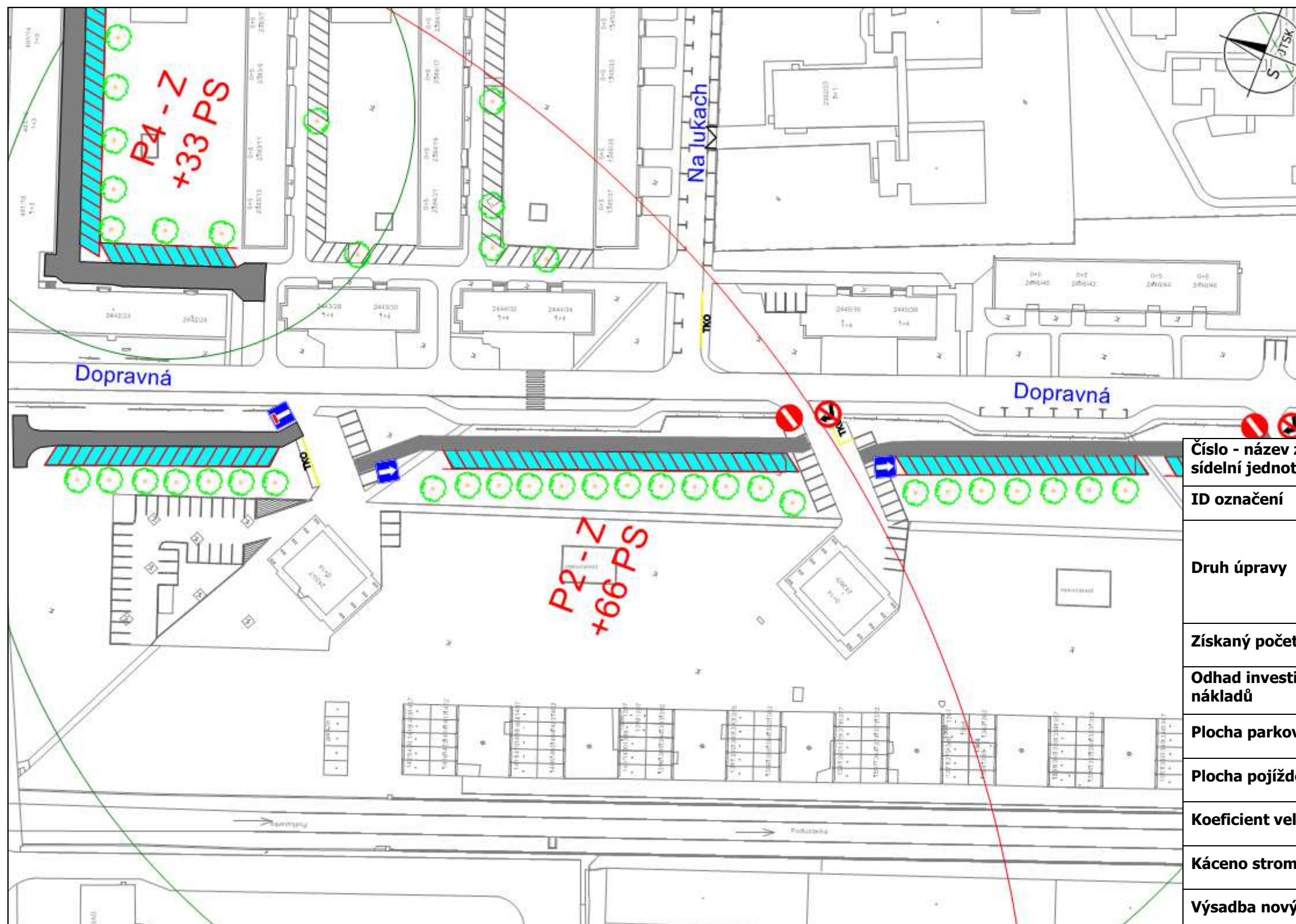
Číslo - název základní sídelní jednotky	23164 – Za Perecom
ID označení	ZP6
Druh úpravy	Výstavba nových parkovacích zálivů pro šikmé stání ve spojnici ulic Polna a A.Sladkovica a nové parkoviště
Získaný počet PS	98 - 145 PS
Odhad investičních nákladů	171 046 €
Plocha parkovacích ploch	2 030 m <sup>2</sup>
Plocha pojezděných ploch	300 m <sup>2</sup>
Koeficient velikosti	1,2
Káceno stromů	30
Výsadba nových stromů	70
Oplocení	0 m
Parkovací technologie + kamerový systém	NE
Odkup pozemku	ANO



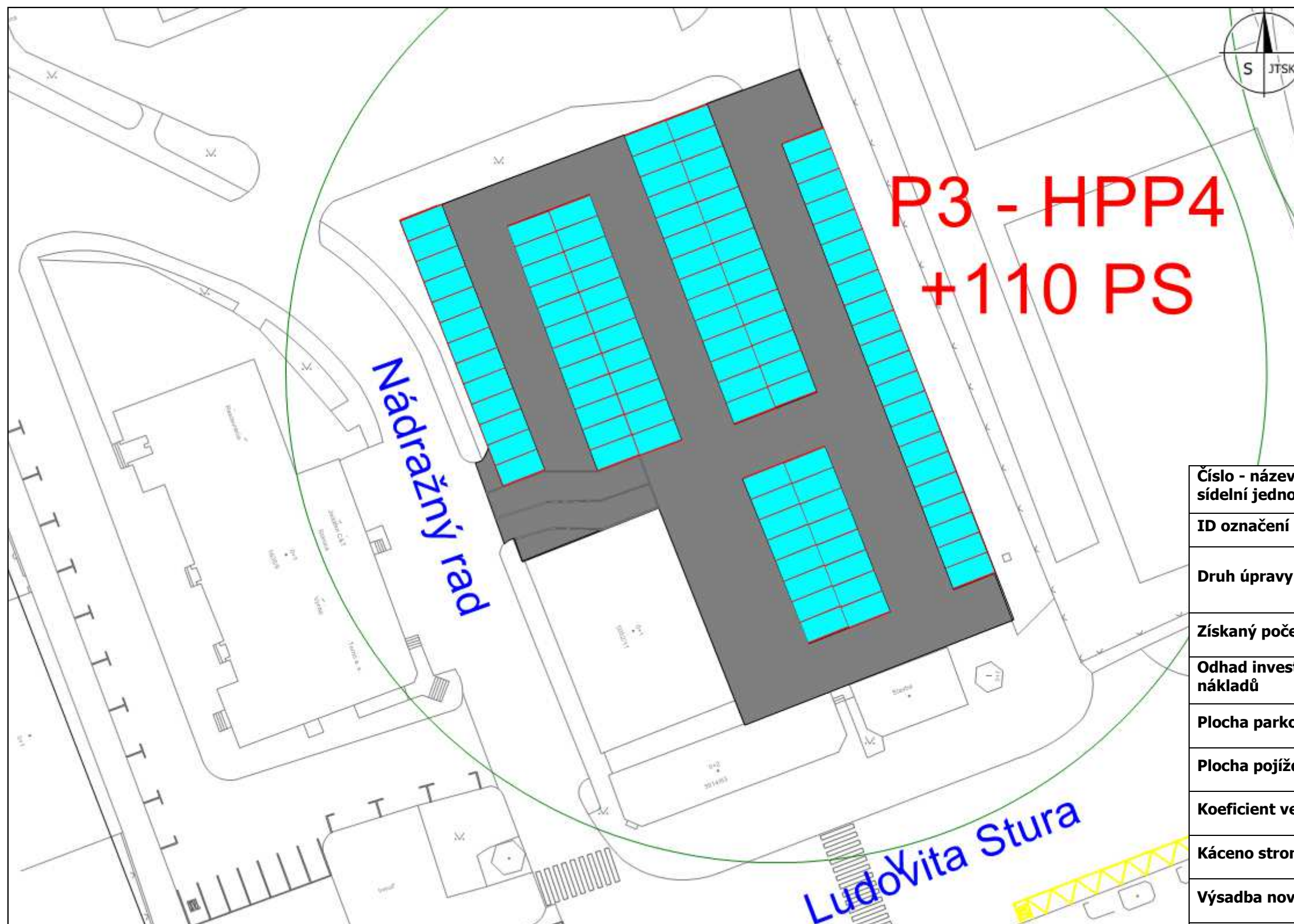
Číslo - název základní sídelní jednotky	23164 – Za Perecom
ID označení	ZP7
Druh úpravy	Rekonstrukce současné vegetační dlažby rozšíření na 2m.
Získaný počet PS	23 PS
Odhad investičních nákladů	14 826 €
Plocha parkovacích ploch	253 m <sup>2</sup>
Plocha pojezděných ploch	0 m <sup>2</sup>
Koeficient velikosti	1,0
Káceno stromů	0
Výsadba nových stromů	0
Oplocení	0 m
Parkovací technologie + kamerový systém	NE
Odkup pozemku	NE



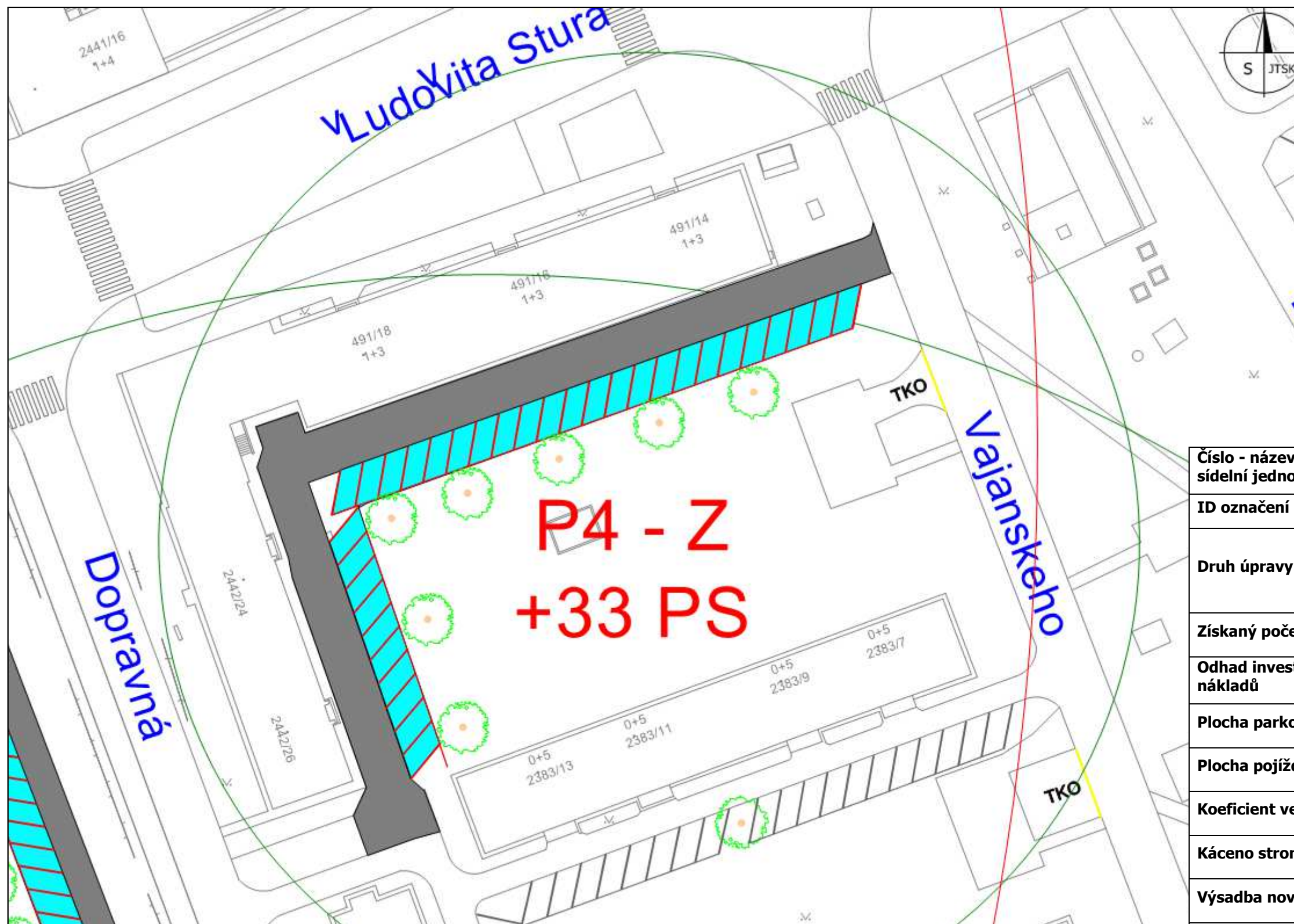
Číslo - název základní sídelní jednotky	23162 – Prednádražie
ID označení	P1
Druh úpravy	Výstavba nového parkoviště u ulic Dopravná a Ludovita Štura, nová vzrostlá zeleň
Získaný počet PS	42 PS
Odhad investičních nákladů	53 551 €
Plocha parkovacích ploch	588 m <sup>2</sup>
Plocha pojezděných ploch	305 m <sup>2</sup>
Koeficient velikosti	1,0
Káceno stromů	3
Výsadba nových stromů	10
Oplocení	0 m
Parkovací technologie + kamerový systém	NE
Odkup pozemku	NE



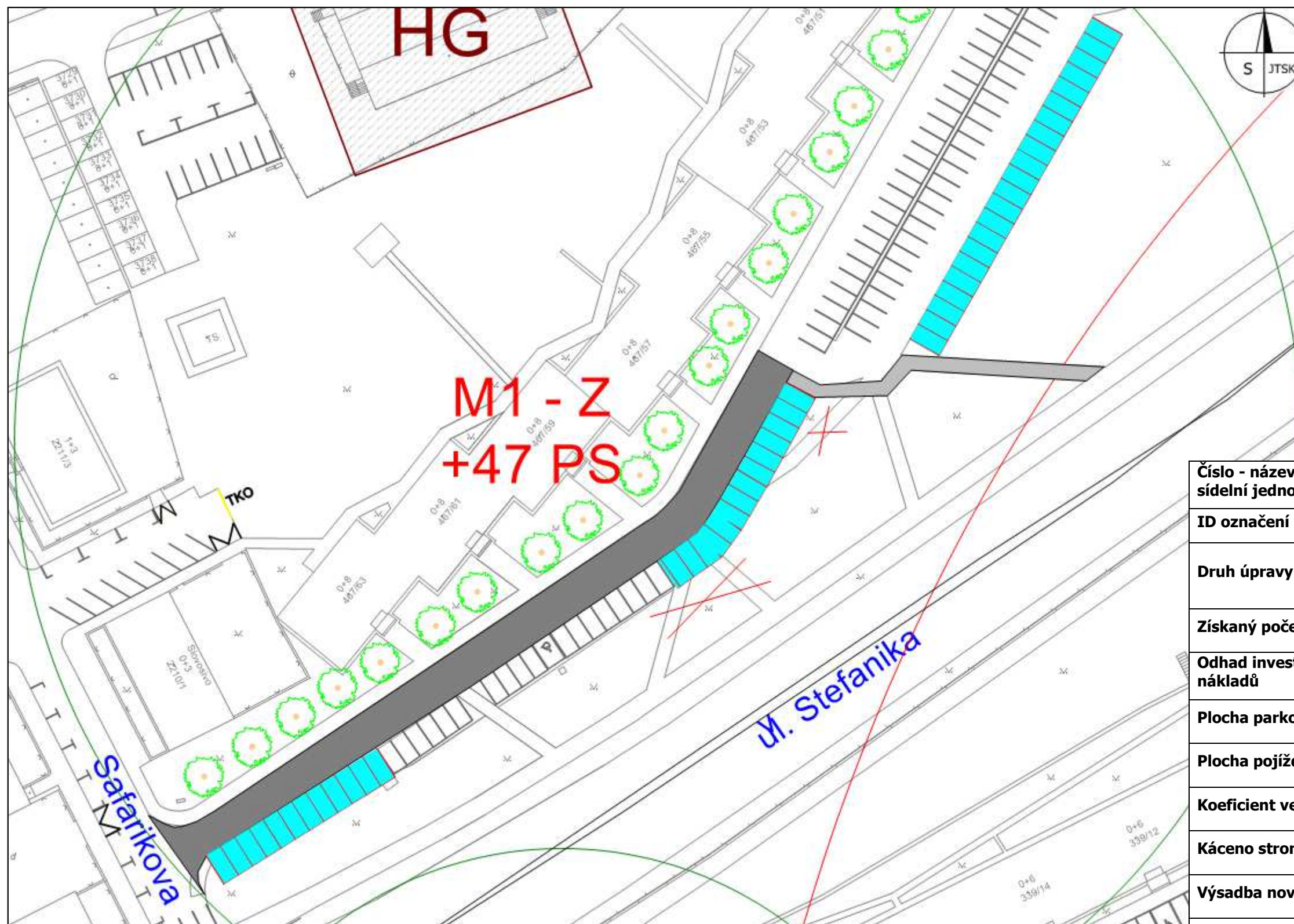
Číslo - název základní sídelní jednotky	23162 – Prednádražie
ID označení	P2
Druh úpravy	Výstavba nových parkovacích zálivů na nově vybudované komunikaci podél ulice Dopravná
Získaný počet PS	66 PS
Odhad investičních nákladů	104 391 €
Plocha parkovacích ploch	924 m <sup>2</sup>
Plocha pojezděných ploch	825 m <sup>2</sup>
Koeficient velikosti	1,0
Káceno stromů	0
Výsadba nových stromů	15
Oplocení	0 m
Parkovací technologie + kamerový systém	NE
Odkup pozemku	NE



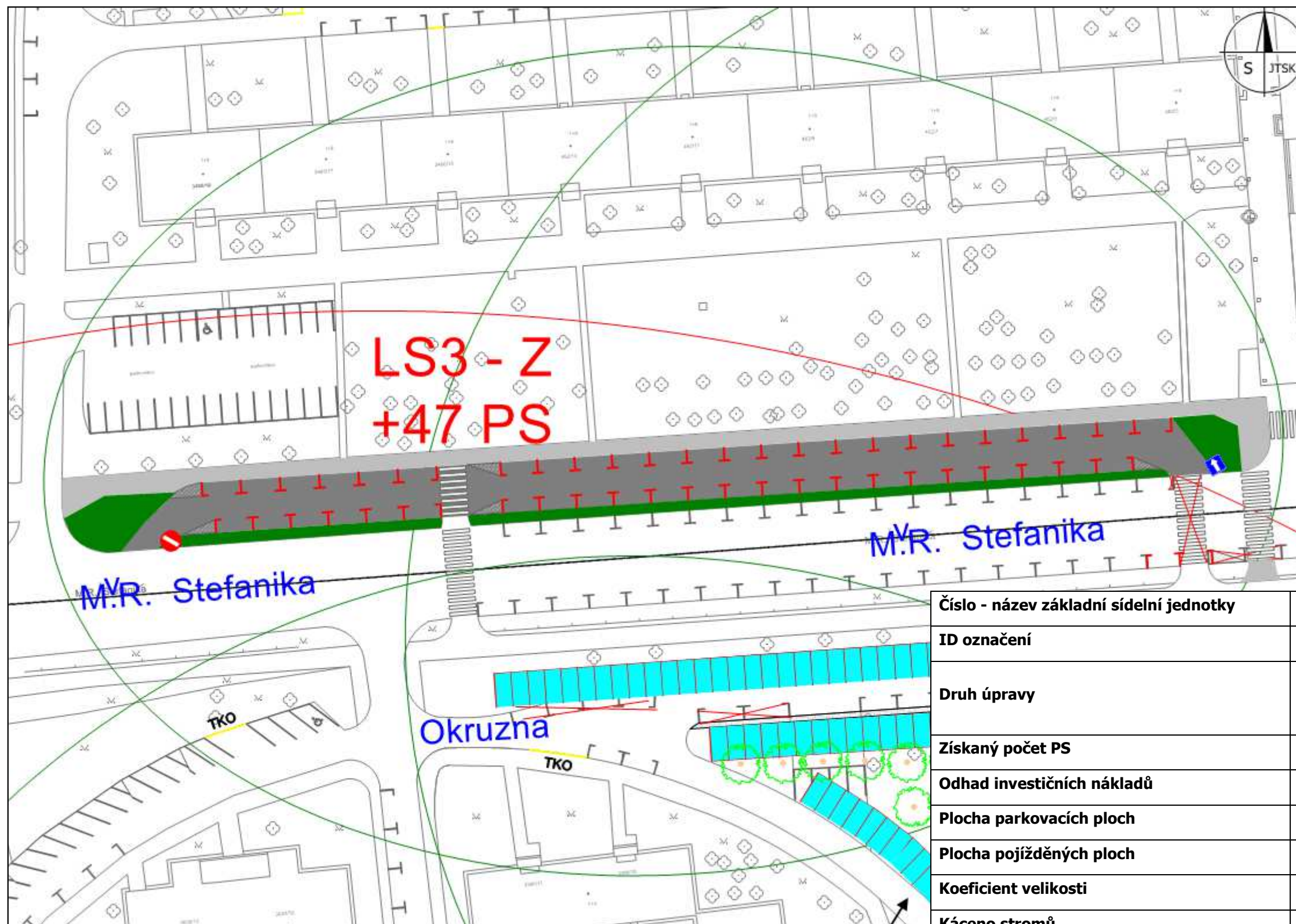
Číslo - název základní sídelní jednotky	23162 – Prednádražie
ID označení	P3
Druh úpravy	Výstavba nové HPP u parkoviště Billa u žel. stanice
Získaný počet PS	110 PS
Odhad investičních nákladů	217 753 €
Plocha parkovacích ploch	1 540 m <sup>2</sup>
Plocha poježděných ploch	1 360 m <sup>2</sup>
Koeficient velikosti	1,0
Káceno stromů	0
Výsadba nových stromů	15
Oplocení	235 m
Parkovací technologie + kamerový systém	ANO
Odkup pozemku	NE



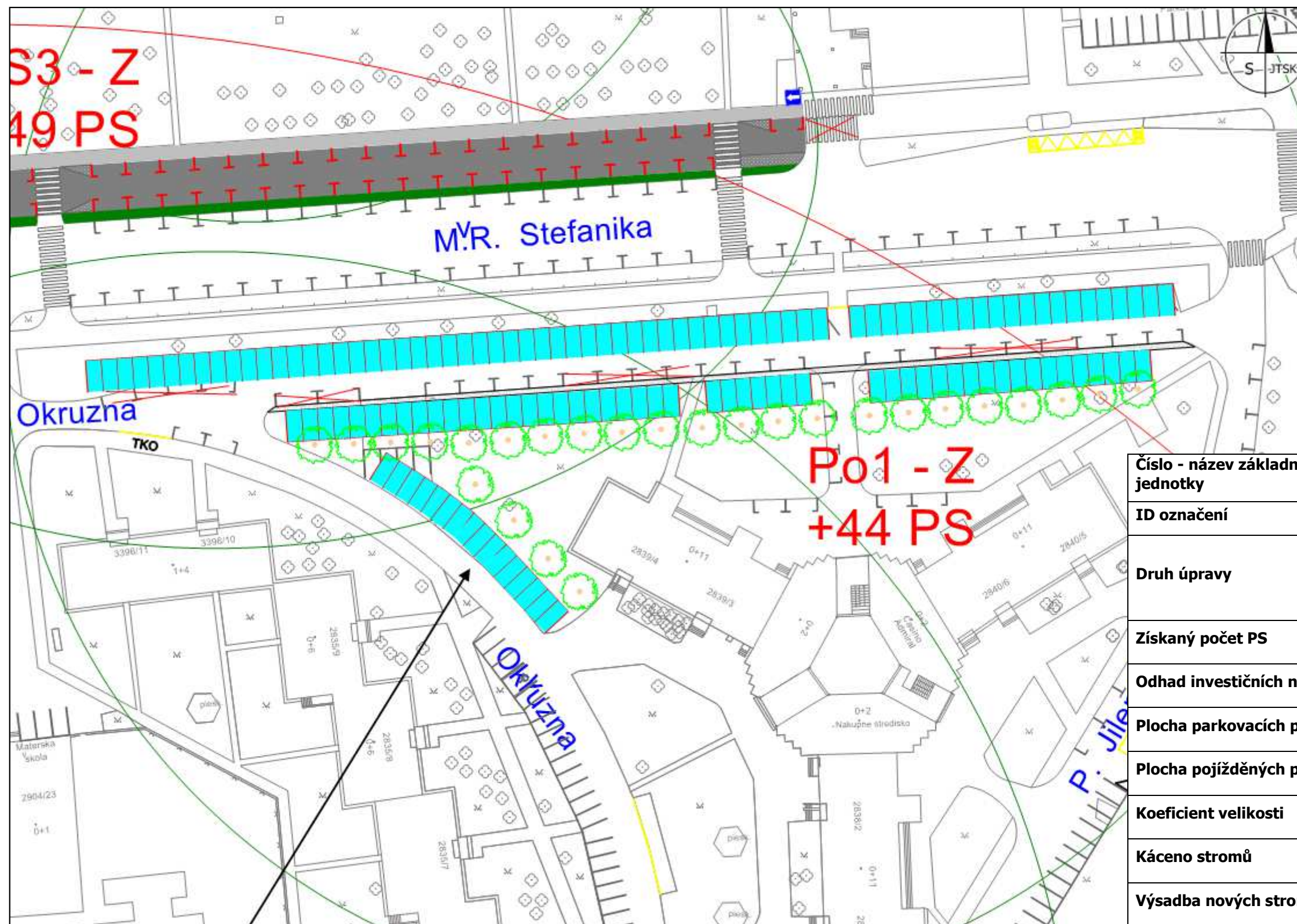
Číslo - název základní sídelní jednotky	23162 – Prednádražie
ID označení	P4
Druh úpravy	Výstavba nových parkovacích zálivů pro šikmé stání a rekonstrukce komunikace
Získaný počet PS	33 PS
Odhad investičních nákladů	66 363 €
Plocha parkovacích ploch	462 m <sup>2</sup>
Plocha pojezděných ploch	650 m <sup>2</sup>
Koeficient velikosti	1,0
Káceno stromů	0
Výsadba nových stromů	10
Oplocení	0 m
Parkovací technologie + kamerový systém	NE
Odkup pozemku	NE



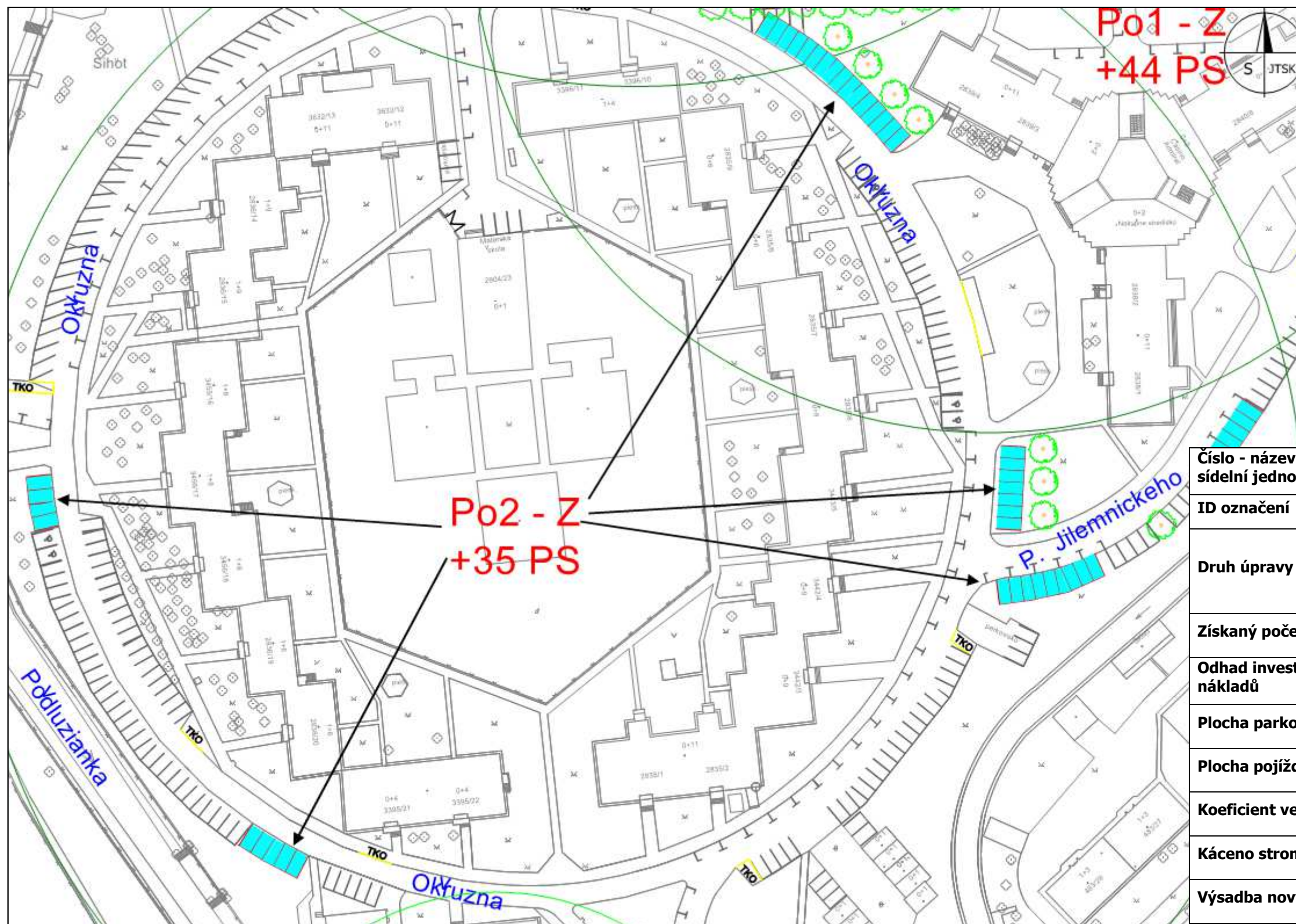
Číslo - název základní sídelní jednotky	27590 – Medzicestie
ID označení	M1
Druh úpravy	Výstavba zálivu pro kolmé stání v jižní části ulice Šafaříkova
Získaný počet PS	47 PS
Odhad investičních nákladů	53 158 €
Plocha parkovacích ploch	588 m <sup>2</sup>
Plocha pojezděných ploch	300 m <sup>2</sup>
Koeficient velikosti	1,0
Káceno stromů	5
Výsadba nových stromů	15
Oplocení	0 m
Parkovací technologie + kamerový systém	NE
Odkup pozemku	NE



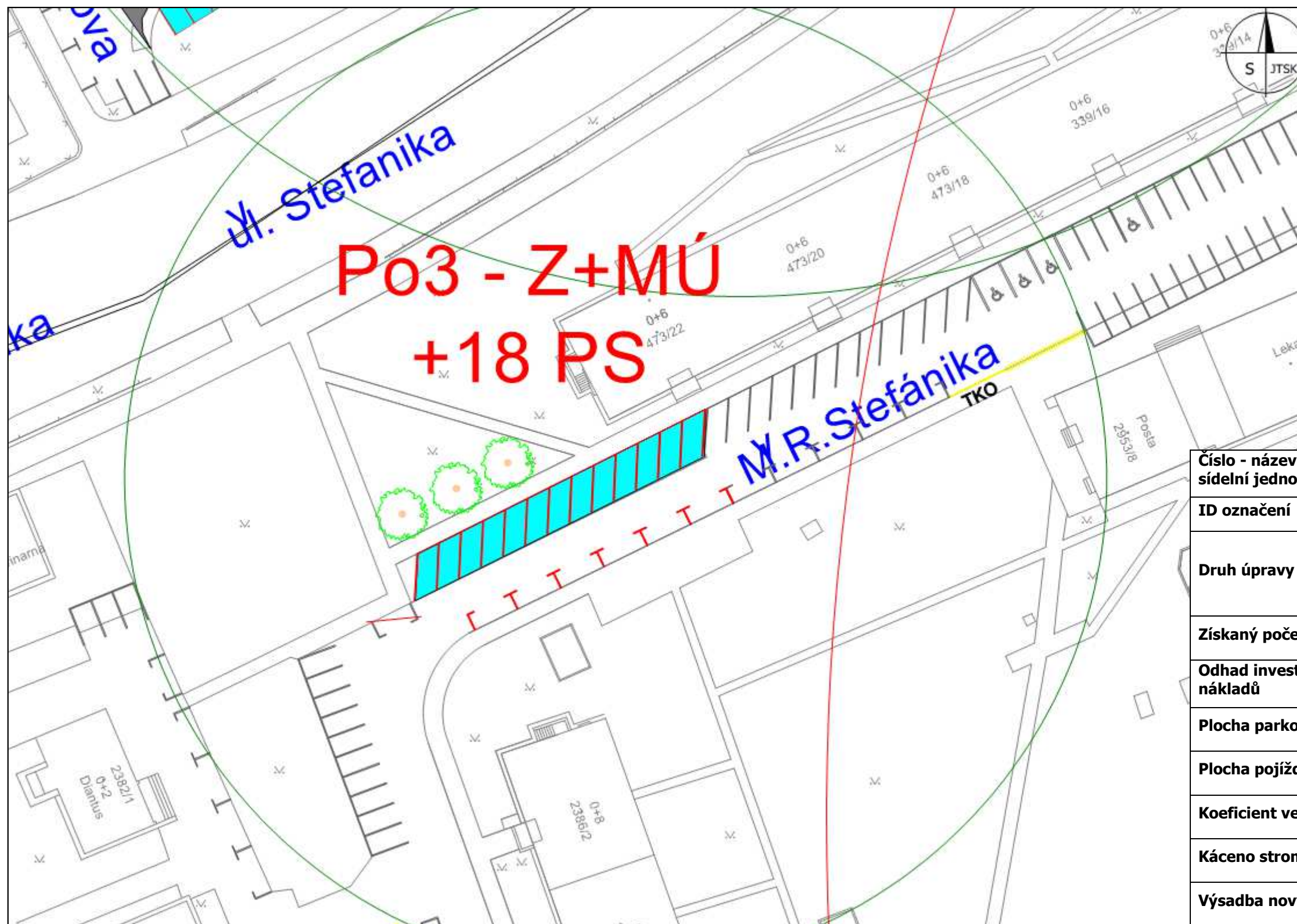
Číslo - název základní sídelní jednotky	23161 – Levice-Sihoť
ID označení	LS3
Druh úpravy	Výstavba nové komunikace rovnoběžně s M.R.Štefanika spolu s parkovacími zálivky pro podélné stání a rekonstrukce okolí této komunikace.
Získaný počet PS	47 PS
Odhad investičních nákladů	142 190 €
Plocha parkovacích ploch	0 m <sup>2</sup>
Plocha pojezděných ploch	1 600 m <sup>2</sup>
Koeficient velikosti	1,5
Káceno stromů	3
Výsadba nových stromů	15
Oplocení	0 m
Parkovací technologie + kamerový systém	NE
Odkup pozemku	NE



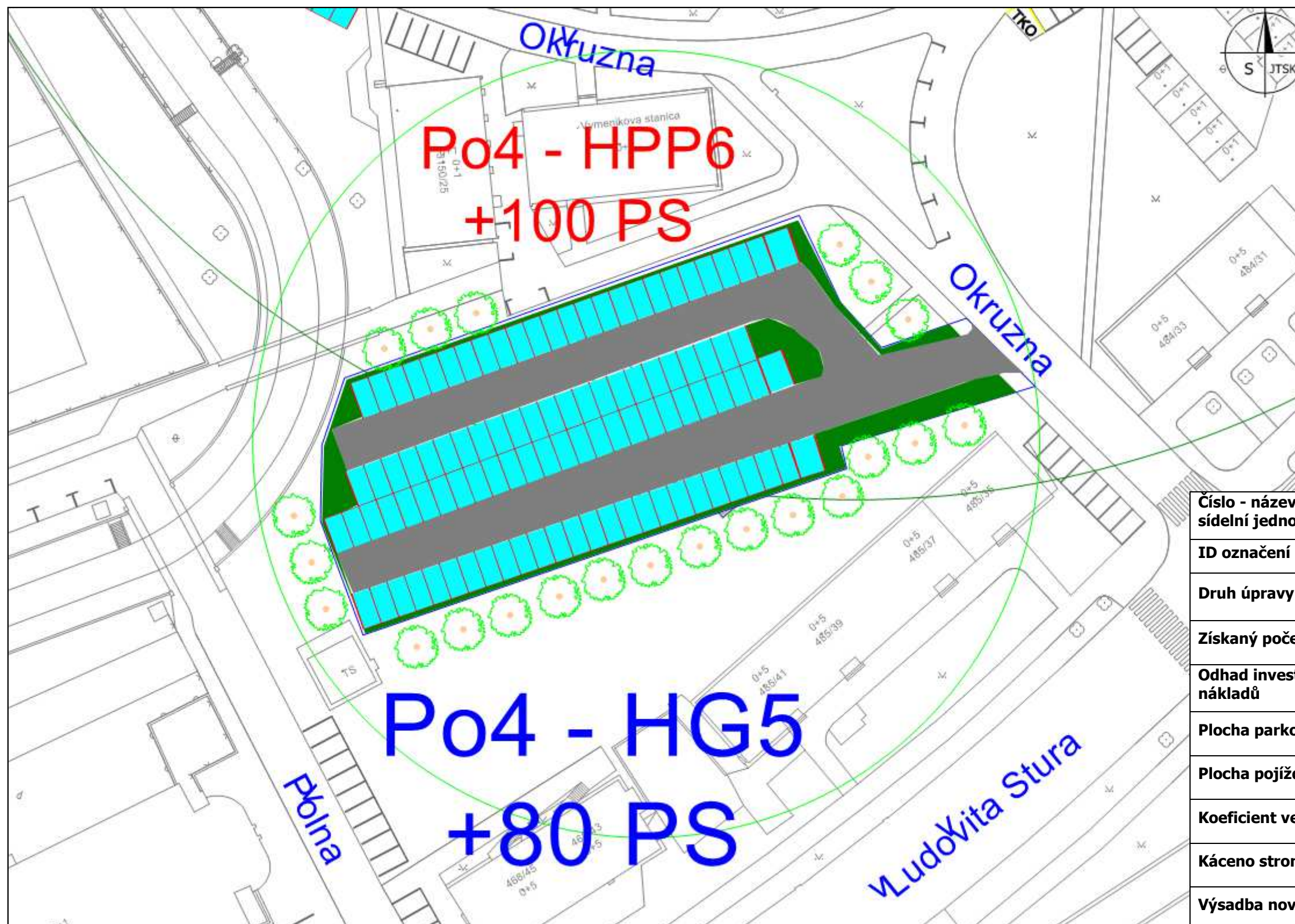
Číslo - název základní sídelní jednotky	23163 – Podlužianka
ID označení	Po1
Druh úpravy	Výstavba zálivu pro kolmé stání a místní úprava na jih od ulice M.R.Štefanika u ulice Okružná, nová vzrostlá zeleň
Získaný počet PS	44 PS
Odhad investičních nákladů	53 864 €
Plocha parkovacích ploch	763 m <sup>2</sup>
Plocha pojezděných ploch	85 m <sup>2</sup>
Koeficient velikosti	1,0
Káceno stromů	8
Výsadba nových stromů	15
Oplocení	0 m
Parkovací technologie + kamerový systém	NE
Odkup pozemku	NE



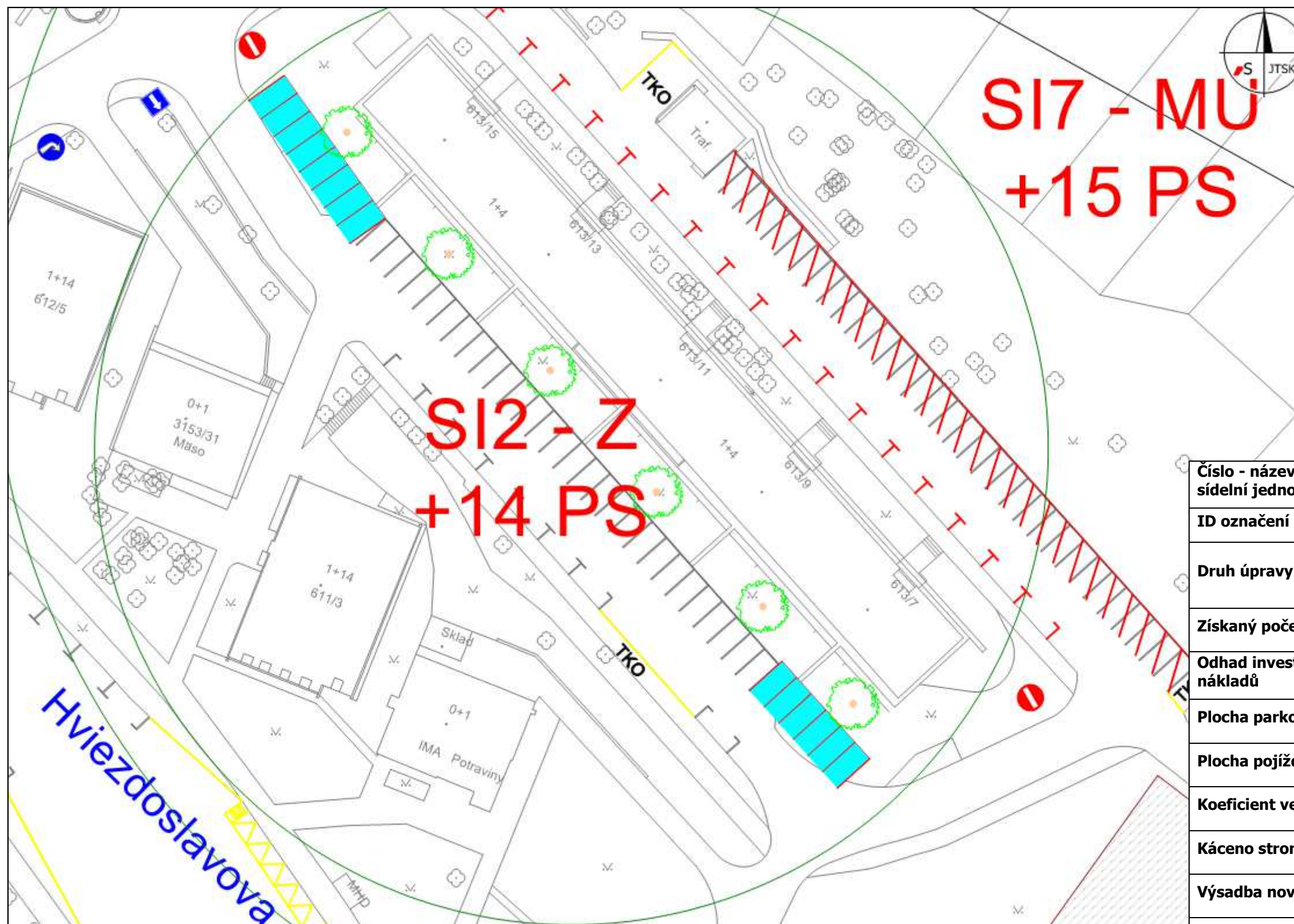
Číslo - název základní sídelní jednotky	23163 – Podlužianka
ID označení	Po2
Druh úpravy	Výstavba nových parkovacích zálivů v okolí Okružné a Jilemnického ulice
Získaný počet PS	35 PS
Odhad investičních nákladů	26 238 €
Plocha parkovacích ploch	438 m <sup>2</sup>
Plocha pojezděných ploch	0 m <sup>2</sup>
Koeficient velikosti	1,0
Káceno stromů	0
Výsadba nových stromů	10
Oplocení	0 m
Parkovací technologie + kamerový systém	NE
Odkup pozemku	NE



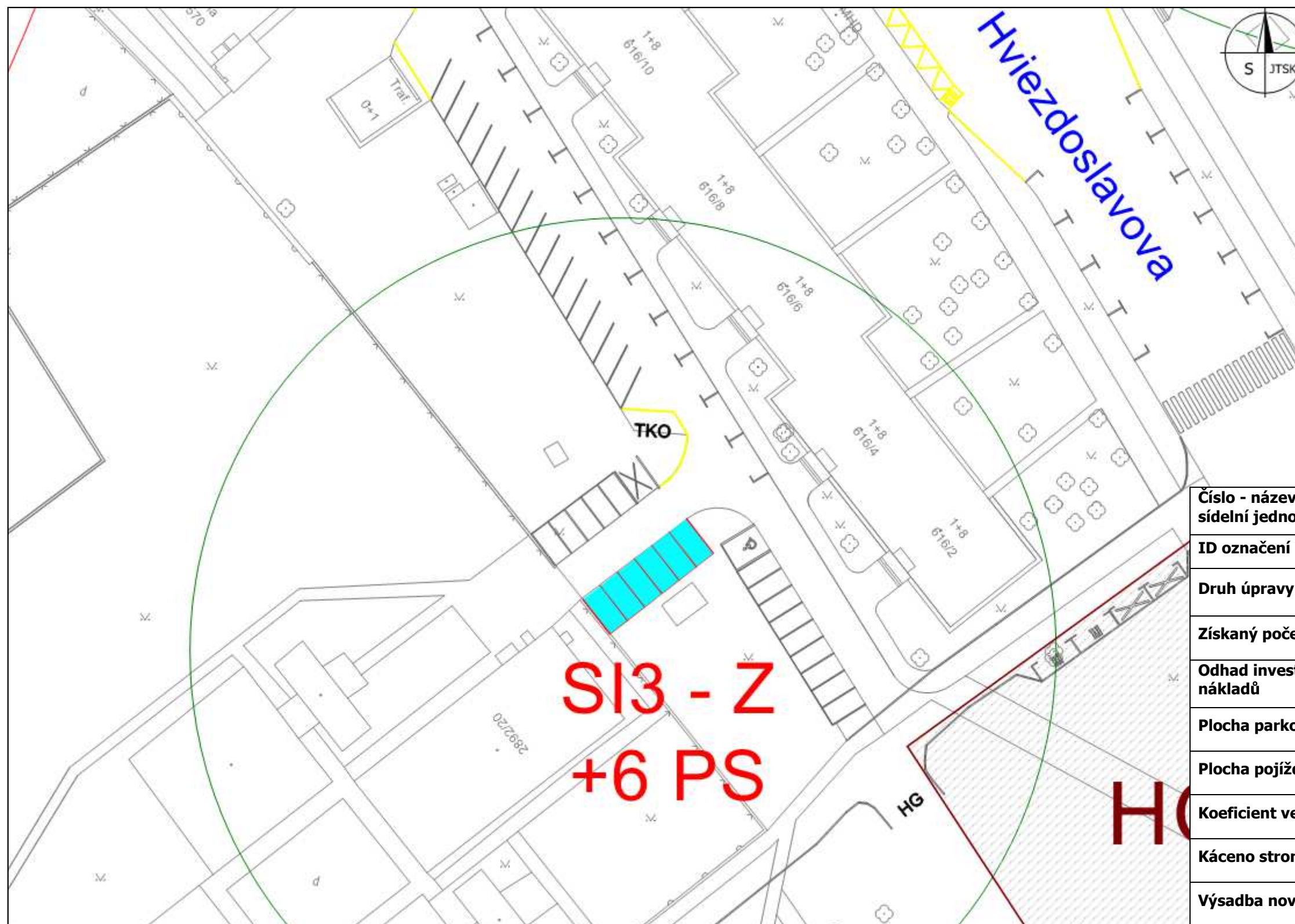
<b>Číslo - název základní sídelní jednotky</b>	23163 – Podlužianka
<b>ID označení</b>	Po3
<b>Druh úpravy</b>	Výstavba zálivů pro kolmé stání a místní úprava v ulici M.R.Štefanika
<b>Získaný počet PS</b>	18 PS
<b>Odhad investičních nákladů</b>	11 205 €
<b>Plocha parkovacích ploch</b>	182 m <sup>2</sup>
<b>Plocha pojezděných ploch</b>	0 m <sup>2</sup>
<b>Koeficient velikosti</b>	1,0
<b>Káceno stromů</b>	0
<b>Výsadba nových stromů</b>	4
<b>Oplocení</b>	0 m
<b>Parkovací technologie + kamerový systém</b>	NE
<b>Odkup pozemku</b>	NE



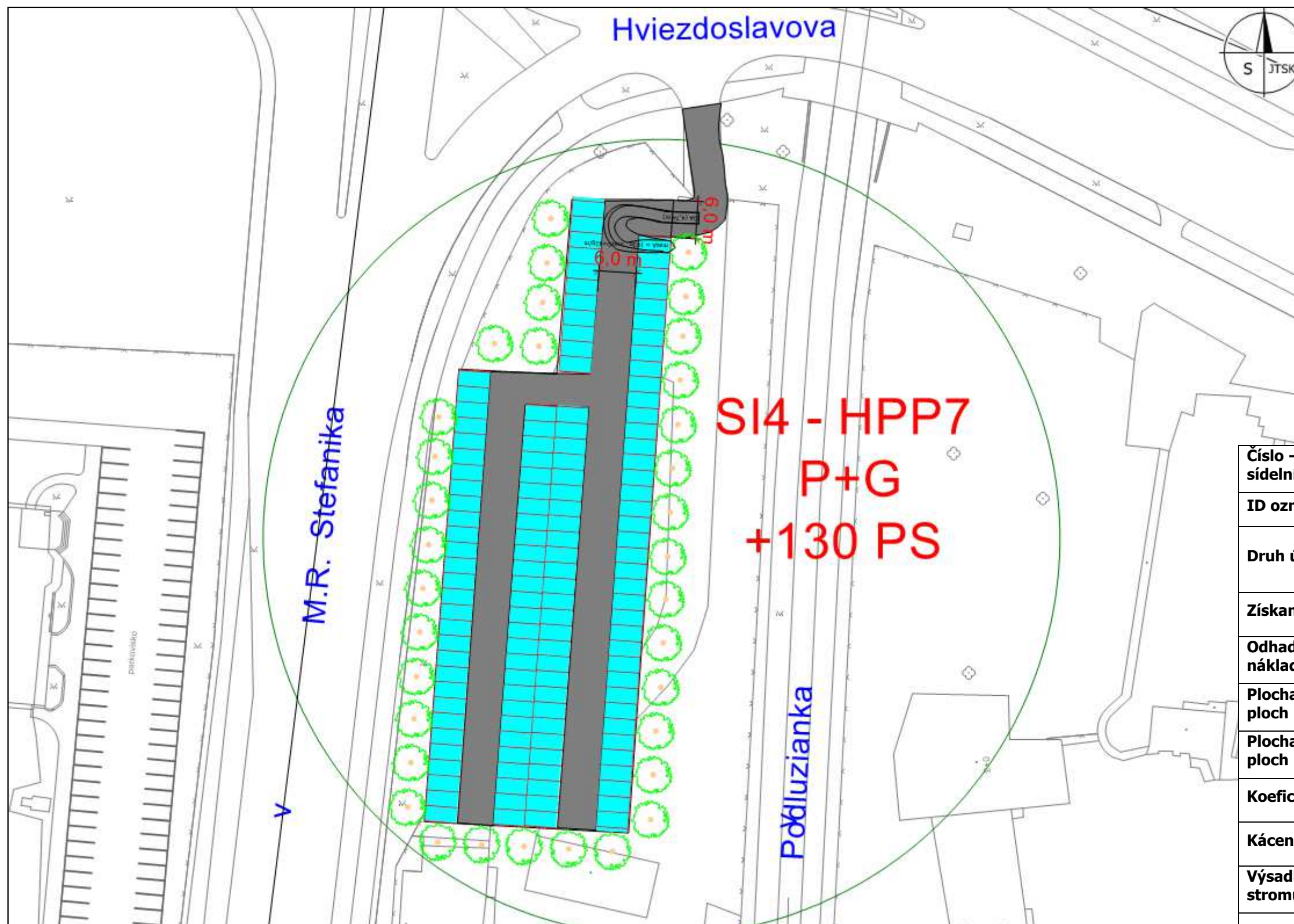
Číslo - název základní sídelní jednotky	23163 – Podlužianka
ID označení	Po4
Druh úpravy	Výstavba nové HPP jižně od ulice Okružná
Získaný počet PS	100 PS
Odhad investičních nákladů	207 664 €
Plocha parkovacích ploch	1 250 m <sup>2</sup>
Plocha pojezděných ploch	1 440 m <sup>2</sup>
Koeficient velikosti	1,0
Káceno stromů	5
Výsadba nových stromů	25
Oplocení	250 m
Parkovací technologie + kamerový systém	ANO
Odkup pozemku	NE



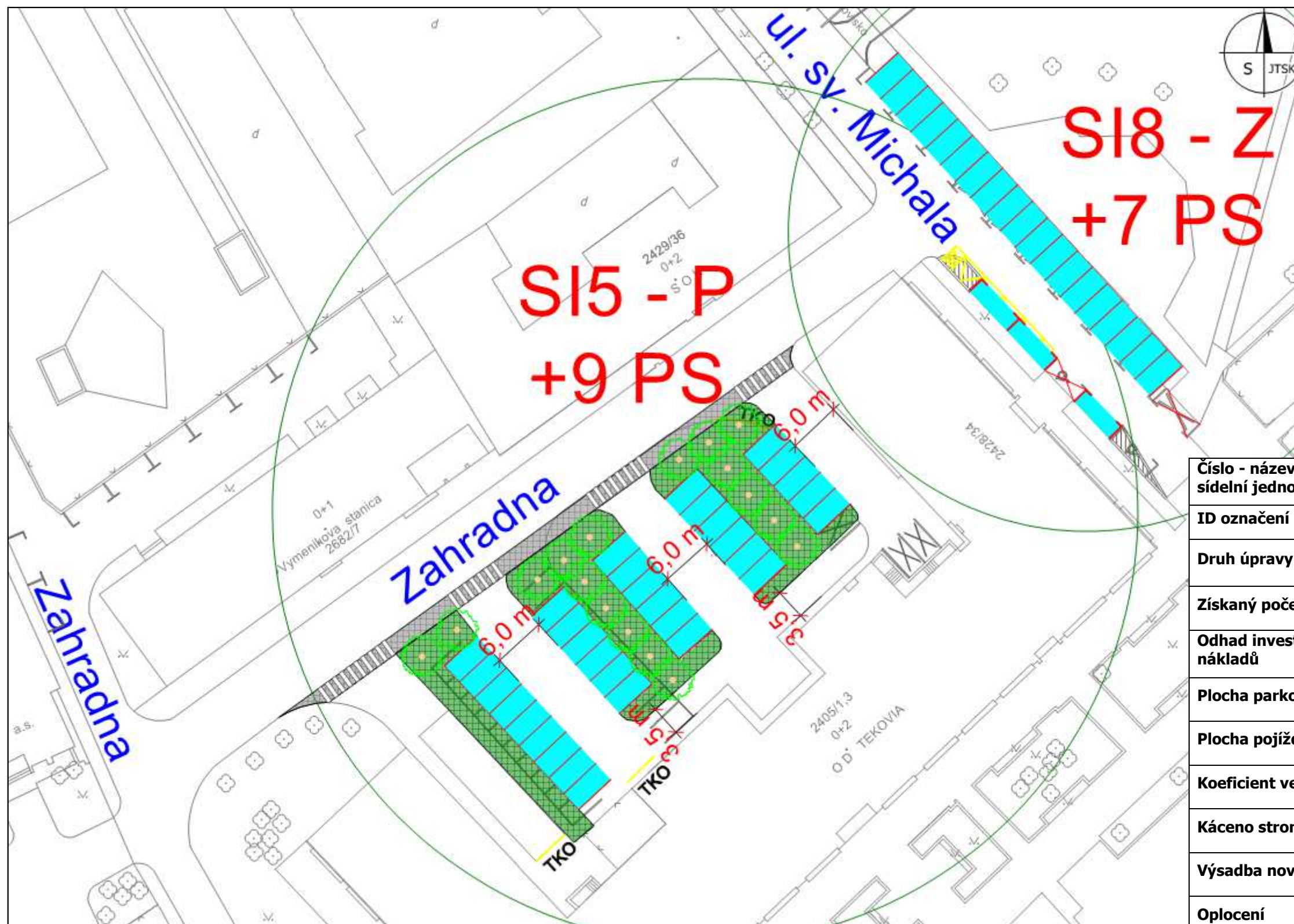
Číslo - název základní sídelní jednotky	27591 – Stred I
ID označení	SI2
Druh úpravy	Výstavba zálivu pro kolmé stání severně nad ulicí Hviezdoslavova
Získaný počet PS	14 PS
Odhad investičních nákladů	11 641 €
Plocha parkovacích ploch	175 m <sup>2</sup>
Plocha pojezděných ploch	0 m <sup>2</sup>
Koeficient velikosti	1,1
Káceno stromů	0
Výsadba nových stromů	6
Oplocení	0 m
Parkovací technologie + kamerový systém	NE
Odkup pozemku	NE



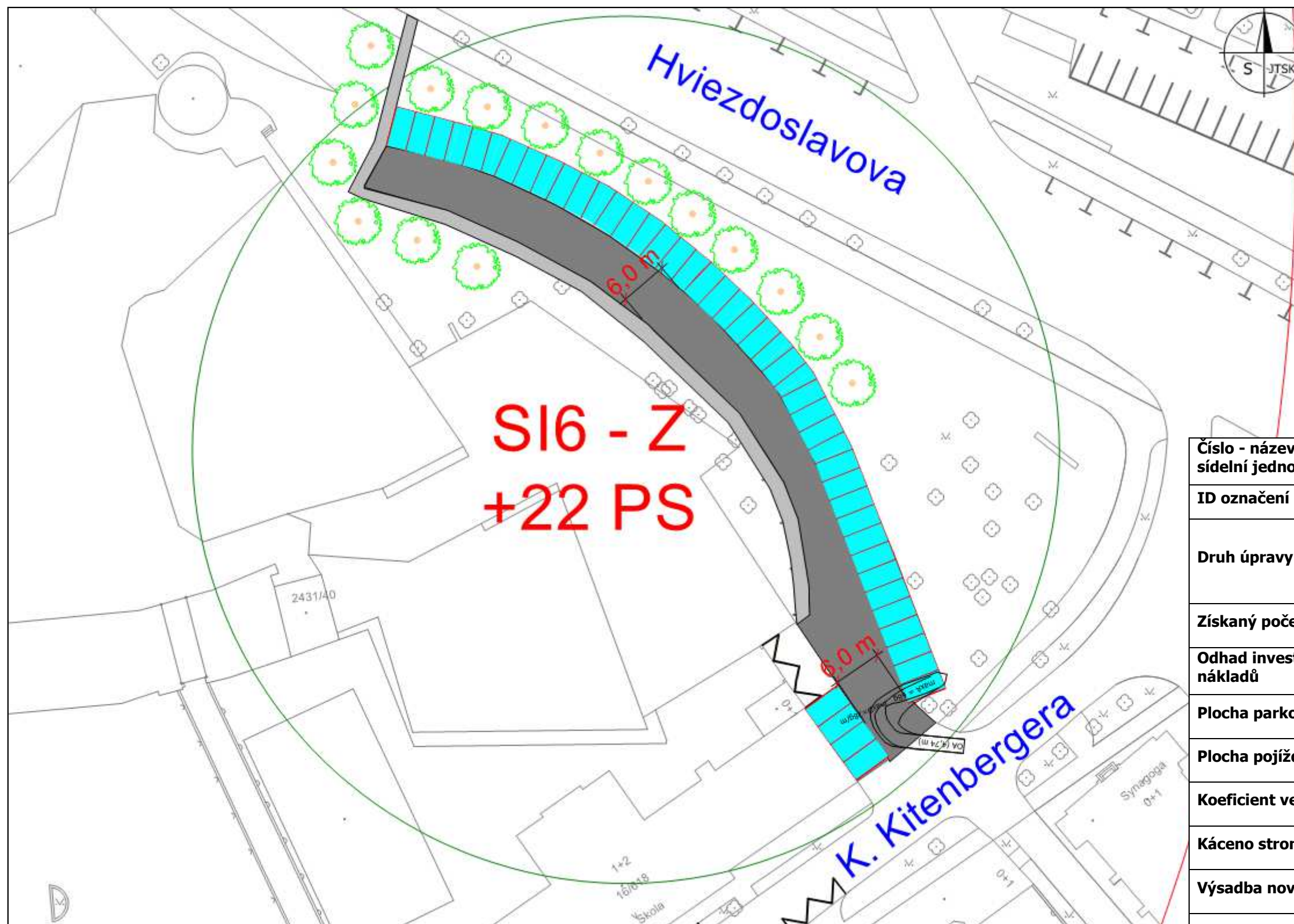
Číslo - název základní sídelní jednotky	27591 – Stred I
ID označení	SI3
Druh úpravy	Výstavba zálivu pro kolmé v ulici Holubyho
Získaný počet PS	6 PS
Odhad investičních nákladů	4 395 €
Plocha parkovacích ploch	75 m <sup>2</sup>
Plocha poježděných ploch	0 m <sup>2</sup>
Koeficient velikosti	1,0
Káceno stromů	0
Výsadba nových stromů	0
Oplocení	0 m
Parkovací technologie + kamerový systém	NE
Odkup pozemku	NE



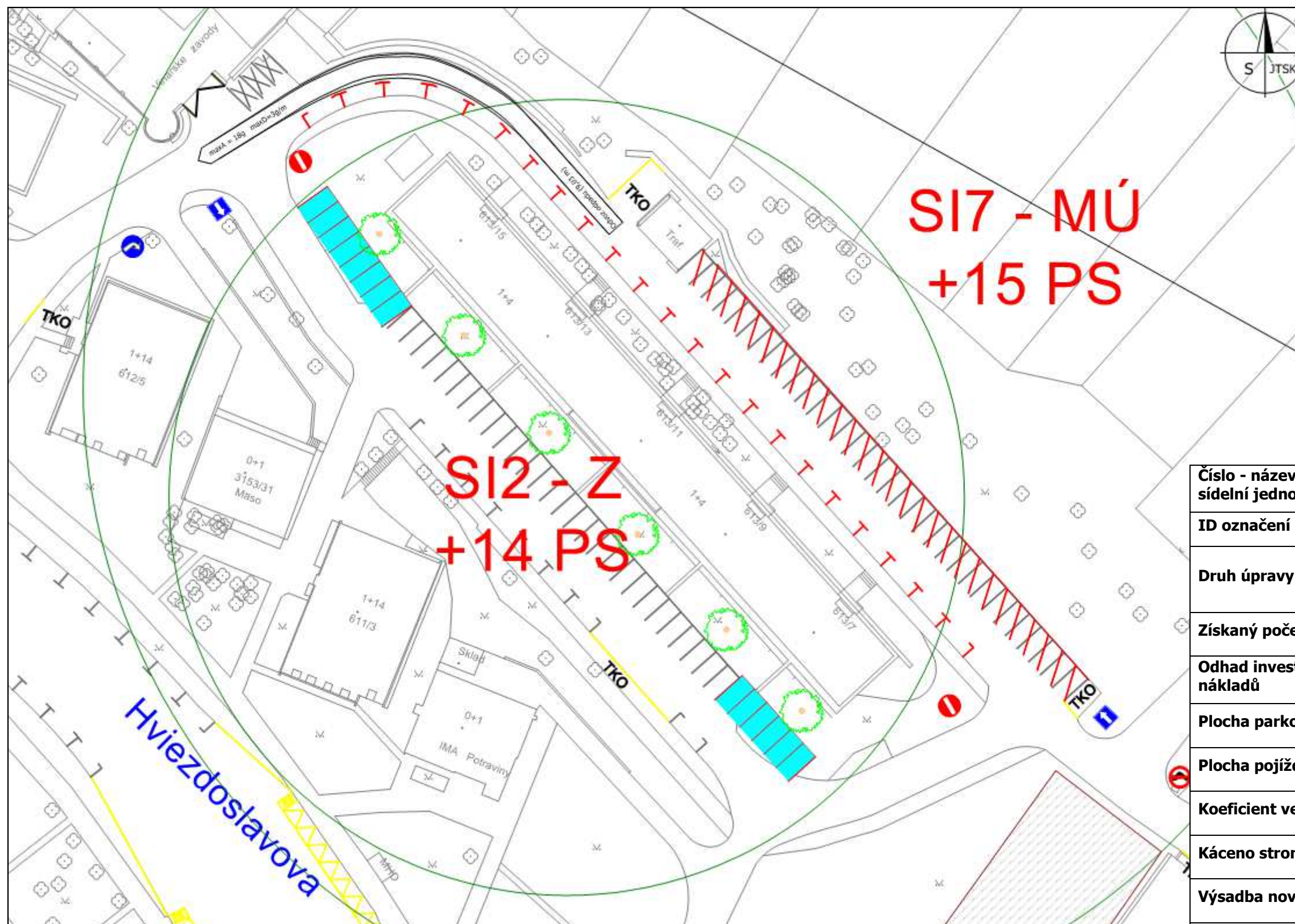
Číslo - název základní sídelní jednotky	27591 – Stred I
ID označení	SI4
Druh úpravy	Výstavba nové HPP P+G západně od potoku Podlužianka
Získaný počet PS	130 PS
Odhad investičních nákladů	219 491 €
Plocha parkovacích ploch	1 625 m <sup>2</sup>
Plocha pojezděných ploch	1 240 m <sup>2</sup>
Koeficient velikosti	1,0
Káceno stromů	12
Výsadba nových stromů	35
Oplocení	270 m
Parkovací technologie + kamerový systém	ANO
Odkup pozemku	ANO



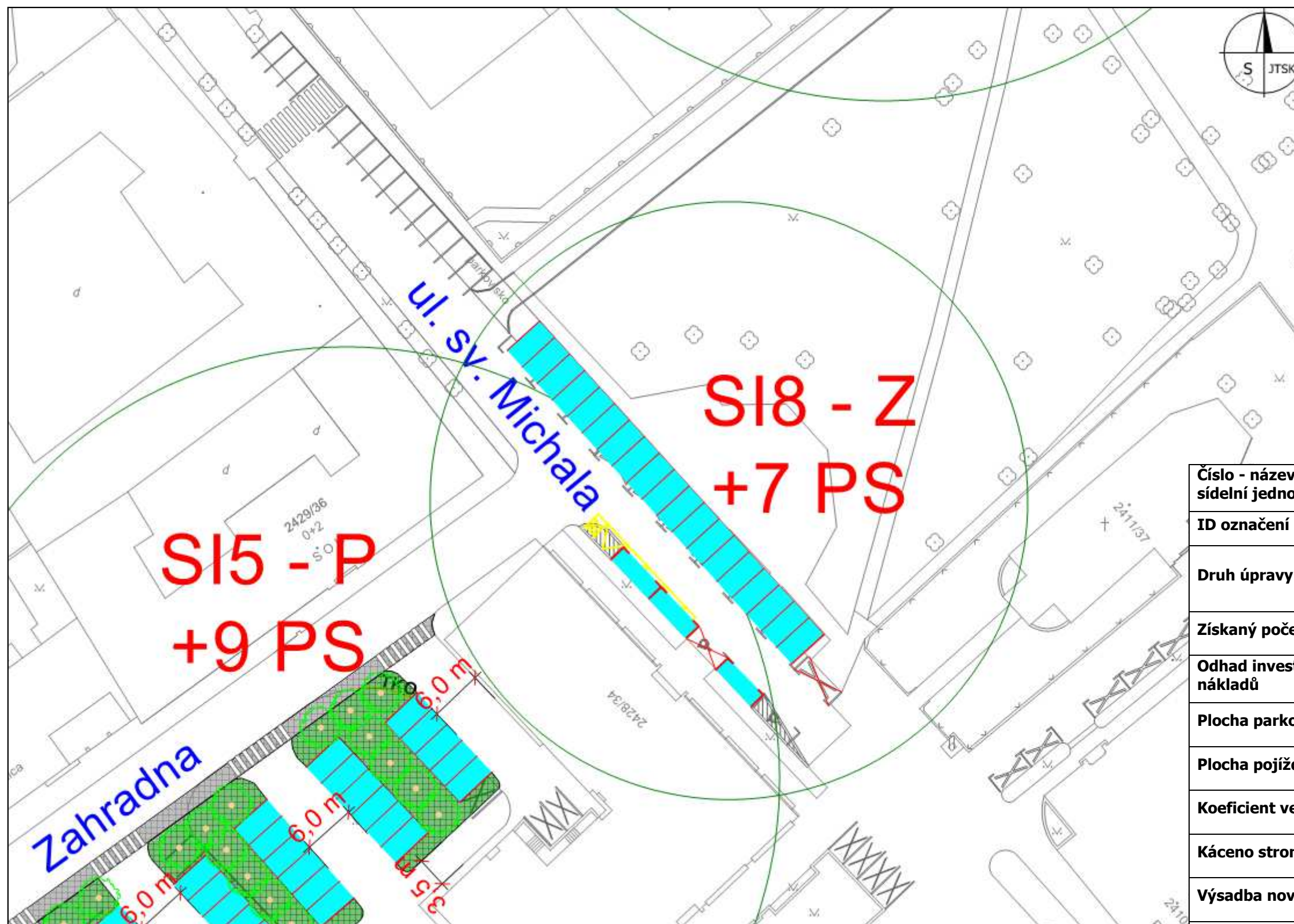
Číslo - název základní sídelní jednotky	27591 – Střed I
ID označení	SI5
Druh úpravy	Výstavba nového parkoviště za OD Mido
Získaný počet PS	25 PS
Odhad investičních nákladů	32 911 €
Plocha parkovacích ploch	313 m <sup>2</sup>
Plocha pojezděných ploch	244 m <sup>2</sup>
Koeficient velikosti	1,0
Káceno stromů	0
Výsadba nových stromů	5
Oplocení	0 m
Parkovací technologie + kamerový systém	NE
Odkup pozemku	NE



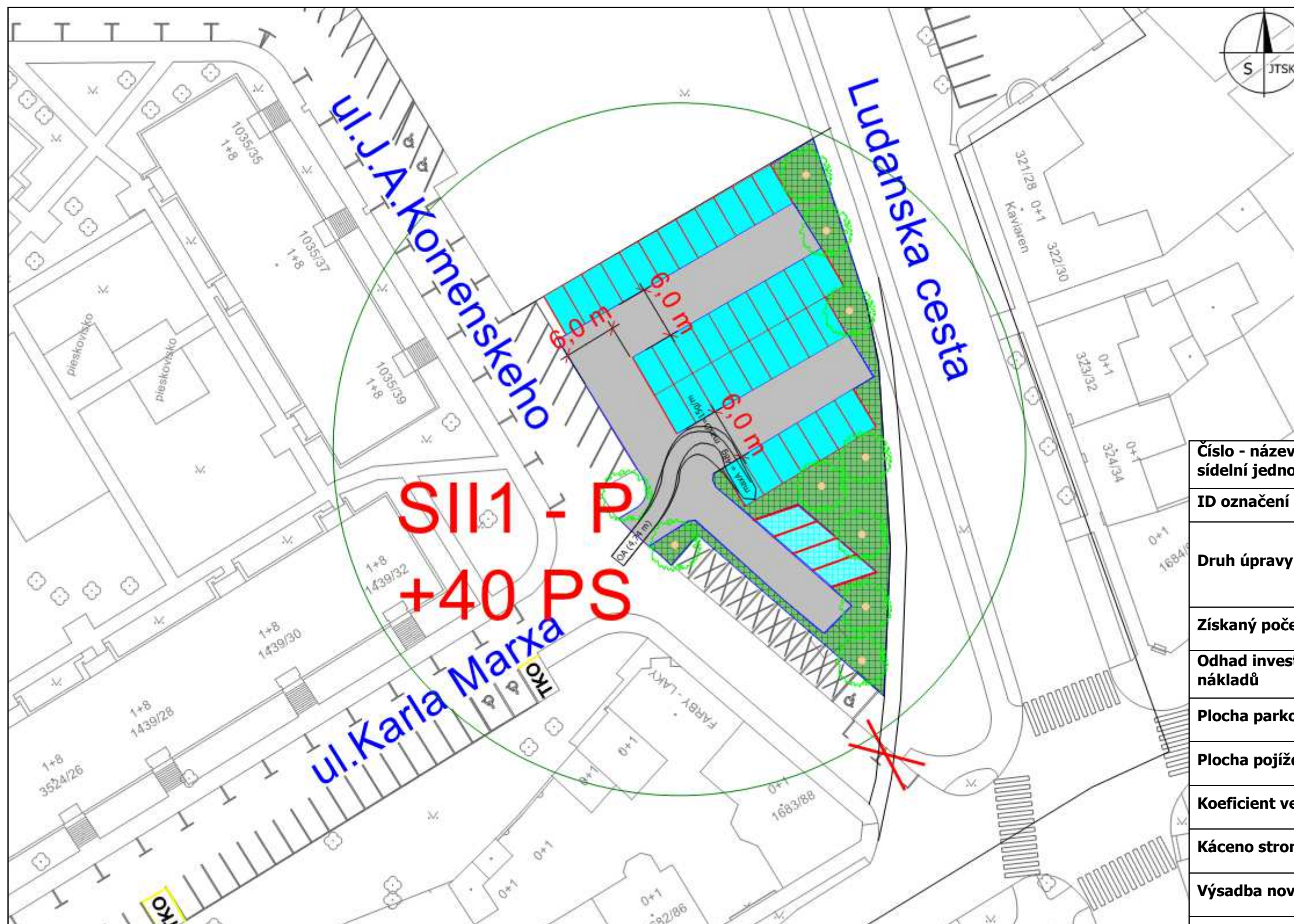
Číslo - název základní sídelní jednotky	27591 – Střed I
ID označení	SI6
Druh úpravy	Výstavba nového parkovacího zálivu jižně od ulice Hviezdoslavova u tvrze.
Získaný počet PS	22 PS
Odhad investičních nákladů	79 397 €
Plocha parkovacích ploch	500 m <sup>2</sup>
Plocha pojezděných ploch	845 m <sup>2</sup>
Koeficient velikosti	1,0
Káceno stromů	2
Výsadba nových stromů	8
Oplocení	0 m
Parkovací technologie + kamerový systém	NE
Odkup pozemku	NE



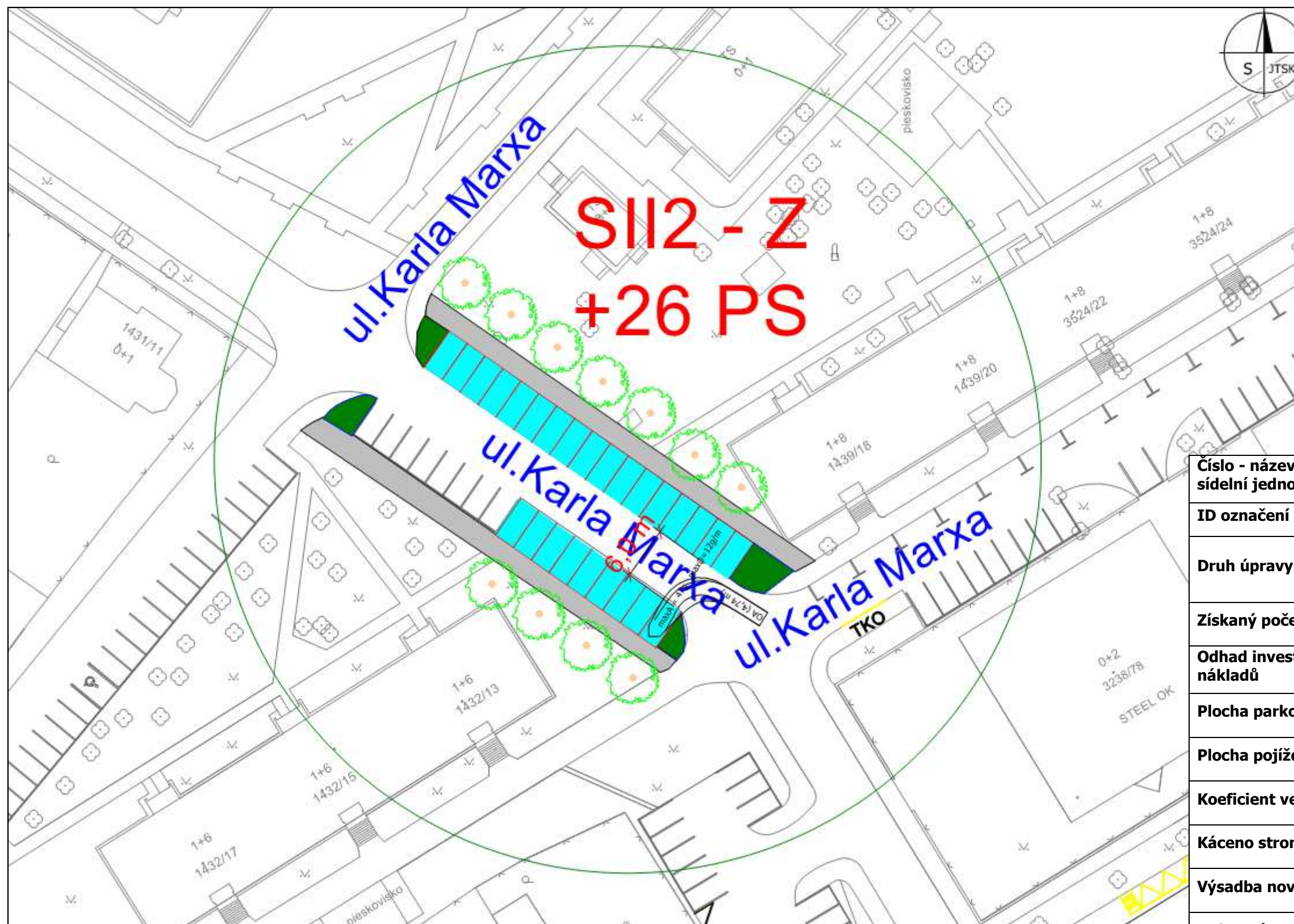
Číslo - název základní sídelní jednotky	27591 – Stred I
ID označení	SI17
Druh úpravy	Změna místní úpravy severně nad ulicí Hviezdoslavova.
Získaný počet PS	15 PS
Odhad investičních nákladů	4 000 €
Plocha parkovacích ploch	0 m <sup>2</sup>
Plocha pojezděných ploch	0 m <sup>2</sup>
Koeficient velikosti	1,0
Káceno stromů	0
Výsadba nových stromů	0
Oplocení	0 m
Parkovací technologie + kamerový systém	NE
Odkup pozemku	NE



Číslo - název základní sídelní jednotky	27591 – Stred I
ID označení	S18
Druh úpravy	Nový parkovací záliv v ulici sv. Michala v blízkosti pěší zóny
Získaný počet PS	7 PS
Odhad investičních nákladů	15 380 €
Plocha parkovacích ploch	250 m <sup>2</sup>
Plocha pojezděných ploch	0 m <sup>2</sup>
Koeficient velikosti	1,0
Káceno stromů	0
Výsadba nových stromů	8
Oplocení	0 m
Parkovací technologie + kamerový systém	NE
Odkup pozemku	NE



Číslo - název základní sídelní jednotky	23168 – Stred II
ID označení	SII1
Druh úpravy	Nově vybudované parkoviště po zapracování navrhované okružní křižovatky
Získaný počet PS	40 PS
Odhad investičních nákladů	81 468 €
Plocha parkovacích ploch	500 m <sup>2</sup>
Plocha pojezděných ploch	880 m <sup>2</sup>
Koeficient velikosti	1,0
Káceno stromů	0
Výsadba nových stromů	10
Oplocení	0 m
Parkovací technologie + kamerový systém	NE
Odkup pozemku	NE



Číslo - název základní sídelní jednotky	23168 – Stred II
ID označení	SII2
Druh úpravy	Nově vybudované zálivy pro kolmé stání v ulici Karla Marxa
Získaný počet PS	26 PS
Odhad investičních nákladů	38 568 €
Plocha parkovacích ploch	325 m <sup>2</sup>
Plocha poježděných ploch	312 m <sup>2</sup>
Koeficient velikosti	1,0
Káceno stromů	8
Výsadba nových stromů	14
Oplocení	0 m
Parkovací technologie + kamerový systém	NE
Odkup pozemku	NE