

České vysoké učení technické v Praze

FAKULTA DOPRAVNÍ

Ústav dopravních systémů

Horská 3, 128 03 PRAHA 2

<http://www.fd.cvut.cz>



Průzkum dopravy v klidu v Zeleném Údolí

Technická zpráva

září 2021

Odpovědný řešitel: **doc. Ing. Jiří Čarský, Ph.D.**

Řešitelský tým: **doc. Ing. Jiří Čarský, Ph.D.**
Bc. Gabriela Sidorinová

Objednatel: **Městská část Praha-Kunratice**



ČVUT

FD

**DOPRAVNÍ
SYSTÉMY**

**Ústav dopravních
systémů (K612)**

IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE:

Název akce:

Průzkum dopravy v klidu v Zeleném Údolí

Objednatel:

Městská část Praha-Kunratice

K Libuši 7, 148 00 PRAHA 4 – Kunratice

IČO 00231134

Zhotovitel:

České vysoké učení technické v Praze Fakulta dopravní

Ústav dopravních systémů

Konviktská 20, PRAHA 1, 120 00

zastoupenýděkanem fakulty doc. Ing. Pavlem Hruběšem, Ph.D.

vedoucí ústavu Ing. Martin Jacura, Ph.D.

odpovědný řešitel doc. Ing. Jiří Čarský, Ph.D.

řešitelský tým doc. Ing. Jiří Čarský, Ph.D.

Bc. Gabriela Sidorinová

kontaktní telefon + 420 604 846 823

E-mail.....carsky@fd.cvut.cz

OBSAH

1. Cíle průzkumu dopravy v klidu.....	5
1.1. Definice řešeného území	5
1.2. Struktura provedené analýzy a průzkumu	7
2. Analýza stávajícího stavu místních komunikací.....	9
2.1. Historie a struktura obytného komplexu „Zelené Údolí“	9
2.1.1. Stávající organizace dopravy v „Zeleném Údolí“	11
2.2. Pasport ploch pro dopravu v klidu	12
2.2.1. Současné počty a způsob využívání parkovacích míst.....	13
3. Stanovení teoretické potřeby stání – kapacity ploch.....	13
3.1. Teoretické předpoklady pro stanovení potřebného počtu stání	14
3.2. Princip výpočtu potřebných odstavných a parkovacích stání	15
3.2.1. Základní vztah pro výpočet	15
3.2.2. Definice a způsob stanovení vstupních hodnot.....	15
3.2.2.1. Určení počtu odstavných stání.....	15
3.2.2.2. Určení počtu parkovacích stání	15
3.2.2.3. Určení součinitelů.....	16
3.2.2.4. Zohlednění vlivu městské hromadné dopravy	16
3.3. Výsledný počet potřebných odstavných a parkovacích stání.....	16
4. Průzkum zaměřený na dopravu v klidu v „Zeleném Údolí“	18
4.1. Průzkumy dopravy v klidu	18
4.1.1. Základní charakteristika a cíle průzkumů	18
4.1.2. Metodika provedení a vyhodnocení průzkumu dopravy v klidu	19
4.1.2.1. Obecné způsoby provádění průzkumů dopravy v klidu.....	19
4.1.2.2. Parametry realizace průzkumu dopravy v klidu	19
4.1.2.3. Způsob vyhodnocení průzkumu dopravy v klidu	20
4.1.2.4. Způsob zpracování výsledků průzkumu dopravy v klidu.....	21
4.2. Zjištěná obsazenost ploch pro dopravu v klidu	22
4.2.1. Oblast A (sever ulic K Zelené louce, Velké Kunratické a Za Valem)	22
4.2.2. Oblast B (střed ulic V Zeleném údolí, Velké Kunratické a Za Valem).....	25
4.2.3. Oblast C (Merhoutova, Muškova, jih ulic Velké Kunratické, Za Valem)	28
4.2.4. Oblast D (východ ulic K Zelené louce a v Zeleném údolí).....	31
4.2.5. Oblast E (okraj lesa – cesta k Restauraci U Krále Václava IV.)	34
4.2.6. Celá oblast Zelené Údolí.....	37
4.2.7. Celá oblast Zelené Údolí bez oblasti E (bez okraje lesa)	40
4.2.8. Vyhrazená parkovací místa a plochy	43
4.2.8.1. Provedení průzkumu vyhrazených parkovacích míst a ploch	43
4.2.8.2. Zjištěná obsazenost vyhrazených parkovacích míst a ploch	44
4.2.8.3. Porovnání obsazenosti vyhrazených parkovacích míst a ploch	51
4.3. Zjištěná míra využívání podzemních garáží.....	53
4.3.1. Provedení průzkumu podzemních garáží.....	53
4.3.2. Zjištěná relativní obsazenost dostupných podzemních garáží	53

4.3.3.	Odhad počtu vozidel v podzemních garážích v dílčích oblastech	56
4.3.4.	Výsledný odhad využívání podzemních garáží v celé oblasti	60
4.4.	Výsledky průzkumu dopravy v klidu	62
4.4.1.	Odhad počtu cest generovaných parkujícími vozidly	62
4.4.2.	Odlišnost od standardních obytných oblastí	62
4.4.2.1.	Situace v noci – rozdílnost podle časových etap výstavby	63
4.4.2.2.	Specifická oblast E (okraj lesa – cesta k Rest. U Krále Václava IV.)	64
4.4.3.	Doprava v klidu generovaná krátkodobými návštěvníky IKEMu	65
4.4.3.1.	Vliv vzdálenosti od IKEMu – rozdíly mezi oblastmi	66
4.4.4.	Nedostatečné využívání vyhrazených parkovacích ploch IKEMu	66
4.4.5.	Hledisko počtu parkovacích míst využívaných v rozporu se zákonem	67
4.4.5.1.	Vyhodnocení parkování v rozporu se zákonem	68
4.4.5.2.	Zaznamenané způsoby porušování zákona během parkování	73
4.4.5.3.	Nejčastější pachatelé porušování zákona při parkování	78
4.4.6.	Nízká míra využívání podzemních garáží	79
5.	Celkové závěrečné zhodnocení	79
6.	Seznam příloh	82

1. CÍLE PRŮZKUMU DOPRAVY V KLIDU

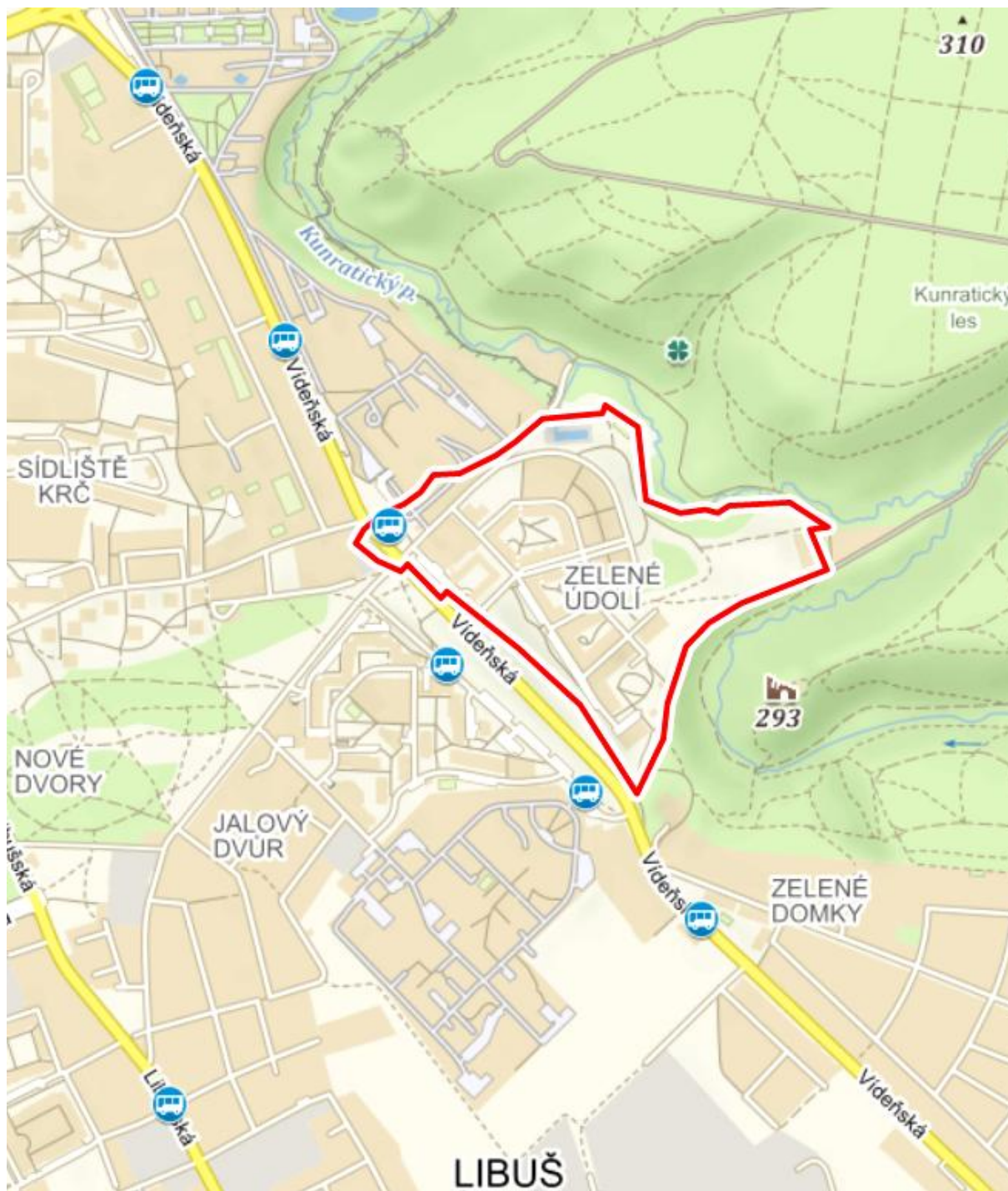
Průzkum dopravy v klidu v Zeleném Údolí je Městskou částí Praha – Kunratice pořízen jako výchozí analytický podklad pro systémové řešení dopravy v klidu v této oblasti městské části, neboť reaguje na napjatou situaci s parkováním v obytném souboru Zelené Údolí, kde přibývá počet nelegálních způsobů využívání parkovacích stání osobních automobilů (konkrétní čísla viz Tabulka 1). Základní hypotézou, kterou by měl provedený průzkum dopravy v klidu potvrdit nebo vyvrátit, je velká míra využívání parkovacích míst na místních komunikacích v obytném souboru zejména v dopoledních hodinách pracovních dnů krátkodobými návštěvníky, kteří jsou tvořeny s velkou pravděpodobností v drtivé většině ambulantními pacienty a návštěvníky Institutu Klinické a Experimentální medicíny (dále jen „IKEM“).

Cílem průzkumu dopravy v klidu v Zeleném Údolí je na základě podrobné analýzy stávajícího stavu místních komunikací v Zeleném Údolí (viz kapitola 2.) a provedení kompletního průzkumu zaměřeného na dopravu v klidu v Zeleném Údolí (viz kapitola 4.) analyzovat obsazenost parkovacích míst během dne v Zeleném Údolí a průběh obratovosti vozidel, porovnat zjištěnou obsazenost se stávající maximální kapacitou parkovacích míst a stanovit počet a podíl typů uživatelů parkování.

1.1. Definice řešeného území

Řešené území (dále jen „Zelené Údolí“), které je zobrazeno též na obr. 1, je definováno jako:

- ucelená oblast obsahující níže uvedené celé úseky pozemních komunikací (včetně těchto komunikací do oblasti započítaných) včetně všech parkovišť, které se na nich nacházejí:
 - ✓ ulice K Zelené louce (celá)
 - ✓ ulice Merhoutova (celá)
 - ✓ ulice Muškova (celá)
 - ✓ ulice Pod Haltýřem (celá)
 - ✓ ulice V Zeleném údolí (celá)
 - ✓ ulice Velké Kunratické (celá)
 - ✓ ulice Za valem (celá včetně všech neoznačených zpevněných ploch v okolí objektu kotelny)



obr. 1

zobrazení řešeného území „Zelené Údolí“

- ✓ ulice Zelená louka (celá)
- ✓ přístupová komunikace k objektu „Restaurace U Krále Václava IV. – Kunratické Terasy“
- „Kryté parkoviště IKEM (Pod Haltýřem)“
- soukromé parkoviště u objektu „Videňská č. p. 1116“

1.2. Struktura provedené analýzy a průzkumu

Analýza stávajícího stavu místních komunikací v Zeleném Údolí (viz kapitola 2.) v Městské části Praha – Kunratice se zaměřením na stanovení stávající maximální kapacity parkovacích / odstavných stání:

- provedení analýzy současného technického stavu místních komunikací v Zeleném Údolí a z ní vyplývajícího stanovení teoretické nabídky parkovacích / odstavných stání (kapacity ploch), tzn. počtu a typu parkovacích / odstavných stání v jednotlivých dílčích segmentech Zeleného Údolí, v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“
- grafické zpracování analýzy maximální kapacity parkovacích / odstavných stání (viz Příloha 2)

Výpočet teoretické potřeby parkovacích / odstavných stání v souladu s ČSN 73 6110 (viz kapitola 3.)

- stanovení teoretické potřeby parkovacích / odstavných stání (viz kapitola 3.2.) na základě znalosti stupně automobilizace a dostupnosti zastávek VHD, stanovení součinitele redukce počtu stání a počtu obytných jednotek (pro potřebu odstavných stání) v Zeleném Údolí
- porovnání teoretické potřeby parkovacích / odstavných stání s jejich stávající maximální kapacitou (viz kapitola 3.3. a Tabulka 5) v jednotlivých segmentech Zeleného Údolí (zanesení výsledků porovnání i do grafického zpracování analýzy maximální kapacity parkovacích / odstavných stání)

Kompletní průzkum zaměřený na dopravu v klidu v Zeleném Údolí (viz kapitola 4.):

- sledování příjezdů, odjezdů a doby parkování všech vozidel během celého typického pracovního dne v měsíci doporučeném k provádění dopravních průzkumů cca od 05:00 až do 23:00
- komplexní analýza obsazenosti parkovacích míst během dne (jako výsledek průzkumu) pro všechny segmenty v Zeleném Údolí a její porovnání s jejich stávající maximální kapacitou
- průběh obratovosti vozidel (časové rozdělení příjezdů a odjezdů vozidel během dne)

- stanovení počtu a podílu typů uživatelů parkování (tzn. rezidenti / místní uživatelé z jiné lokality / zaměstnanci dojíždějící autem parkující zde po celou dobu své pracovní doby)
- odhad skutečné poptávky po parkovacích / odstavných stáních v Zeleném Údolí
- kompletní zpracování výsledků pomocí různých typů grafů
- grafické zanesení odhadu skutečné (reálné) poptávky po parkovacích / odstavných stáních (společně s teoretickou potřebou parkovacích / odstavných stání) a jeho porovnání s analýzou maximální kapacity parkovacích / odstavných stání

Průzkum průběhu míry obsazenosti parkovacích míst ve 22 podzemních garážích (viz kapitola 4.3. a Příloha 3) s vjezdem umístěných v objektech na adrese:

- ✓ „K Zelené louce 1331/40“ (2 vjezdy z ulice V Zeleném údolí !)
 - ✓ „K Zelené louce 1367/4“ (vjezd z ulice Velké Kunratické !)
 - ✓ „Merhoutova 1401/2“
 - ✓ „Muškova 1404/1“
 - ✓ „Muškova 1429/2“ (vjezd z ulice Za Valem !)
 - ✓ „Pod Haltýřem 1497/5“
 - ✓ „Pod Haltýřem 1497/11“
 - ✓ „V Zeleném údolí 1316/12“
 - ✓ „V Zeleném údolí 1330/14“
 - ✓ „Velké Kunratické 1312/6“
 - ✓ „Velké Kunratické 1314/2“
 - ✓ „Velké Kunratické 1363/31“ (2 vjezdy z ulice V Zeleném údolí !)
 - ✓ „Velké Kunratické 1399/24“
 - ✓ „Velké Kunratické 1406/26“
 - ✓ „Velké Kunratické 1426/28“ (2 vjezdy !)
 - ✓ „V Zeleném údolí 1378/10“ (vjezd z ulice Velké Kunratické !)
 - ✓ „Za Valem 1374/9“
 - ✓ „Za Valem 1497/4“
 - ✓ „Za Valem 1497/6“
- sledování obsazenosti všech parkovacích míst během celého typického pracovního dne v měsíci doporučeném k provádění dopravních průzkumů cca od 05:00 až do 23:00

- analýza obsazenosti parkovacích míst během dne pro všech 22 podzemních garáží v Zeleném Údolí a její porovnání s jejich stávající maximální kapacitou (viz kapitola 4.3.)
- kompletní zpracování výsledků pomocí grafů
- grafické zanesení odhadu skutečné poptávky po parkovacích místech v podzemních garážích a jeho porovnání s analýzou maximální kapacity parkovacích míst (viz kapitola 4.3.)

2. ANALÝZA STÁVAJÍCÍHO STAVU MÍSTNÍCH KOMUNIKACÍ

2.1. Historie a struktura obytného komplexu „Zelené Údolí“

„Zelené Údolí“ je obytná oblast Městské části Praha – Kunratice na jihovýchodním okraji hlavního města Prahy (viz obr. 1). Po roce 1989, především v prvním desetiletí 21. století, dochází v Kunraticích k významným změnám. Počet obyvatel se mezi lety 2005 až 2015 téměř ztrojnásobil mimo jiné v důsledku vybudování nového bytového komplexu „Zelené Údolí“, který se nachází v sousedství areálu Institutu Klinické a Experimentální Medicíny (IKEM).

Stavba obytného komplexu „Zelené Údolí“ se budovala ve 2 časových etapách, které jsou zobrazeny na obr. 2. Dělicím pilířem těchto etap je střední dělicí pás, který se nachází uprostřed dané oblasti (viz obr. 3). První část bytového komplexu byla stavěna s minimálním předpokladem pro budoucí potřeby povrchového parkování. Naopak druhá etapa, která byla postavena o několik let později, již uvažovala o budoucím nárůstu automobilové dopravy a proto se nachází v okolí bytové zástavby v rámci druhé etapy výstavby mnohem více povrchových parkovacích stání.

Základním typem zástavby jsou v „Zeleném Údolí“ až 7-patrové činžovní bytové domy s vlastními společnými garážemi, kde v přepočtu vychází, že 1 parkovací stání připadá na 1 byt, což v dnešní době s velkým nárůstem automobilismu nestačí, neboť dnes není neobvyklé, že na 1 osobu připadá 2 a více osobních automobilů. Druhou část obytného souboru „Zeleného Údolí“ tvoří 2 linie řadových rodinných domů (viz obr. 3).



obr. 2

časové etapy výstavby obytného souboru „Zelené Údolí“



obr. 3

rozdělení typu zástavby v obytném souboru „Zelené Údolí“

2.1.1. Stávající organizace dopravy v „Zeleném Údolí“

Vyhodnocení současné organizace dopravy na území „Zeleného Údolí“ bylo provedeno předběžným průzkumem v terénu. Na zkoumaném území je převážná část místních

komunikací obousměrných, kde v některých jejich částech jsou odstavovány automobily pomocí podélných parkovacích stání na jedné straně, přičemž na druhé straně dochází ke kolmému stání vozidel, čímž není dodržena požadovaná šířka pro obousměrný průjezd vozidel (viz Příloha 2).

Systém několika málo jednosměrných komunikací v „Zeleném Údolí“ není příliš dobře vyřešen. V minulých několika letech vznikl neuváženým rozhodnutím systém několika jednosměrných komunikací, který je funkční dodnes – jde o ulice Pod Haltýřem a severní část ulice Za Valem a Velké Kunratické. Z výše uvedeného důvodu je většina obyvatel obytného komplexu „Zelené Údolí“ nucena využívat k napojení na sběrnou komunikaci ulice Vídeňská stykovou křižovatku ulic Vídeňská – V Zeleném údolí (viz Příloha 2), která není světelně řízenou křižovatkou a jelikož ulice Vídeňská je v těchto místech vedena v přímém úseku, řidiči osobních automobilů zde mohou mít tendence překračovat maximální povolenou rychlost a tudíž existuje vyšší riziko vzniku dopravní nehody.

2.2. Pasport ploch pro dopravu v klidu

Vyhodnocení současného rozmístění a uspořádání parkovacích ploch na území obytného souboru „Zelené Údolí“ bylo provedeno předběžným průzkumem v terénu, na jehož základě byl vytvořen pasport stávajících parkovacích ploch (viz Příloha 2), určený jako výchozí podklad pro následný průzkum dopravy v klidu.

Pro jednoznačné a logické vyhodnocení poptávky po místech a obratovosti vozidel v daném místě byly parkovací plochy seskupené do 6 oblastí (přičemž oblast „R“ představuje všechna vyhrazená parkovací stání v celém obytném souboru „Zelené Údolí“ vyznačená svislými dopravními značkami IP12 „Vyhrazené parkoviště“, ale nejsou do ní započítávána místa vyznačená svislou dopravní značkou IP12+O1 jako „Vyhrazené parkoviště pro invalidu“) a ty pak byly rozděleny na dílčí části, které jsou tvořeny už konkrétními seskupeními parkovacích míst v dané ulici, její části nebo skupině kratších ulic. Způsob přiřazení jednotlivých parkovacích míst v jednotlivých ulicích do 6 dílčích oblastí a dále do konkrétních částí v rámci „Zeleného Údolí“ zobrazuje Příloha 1. Celkový přehled využívaných parkovacích stání v závislosti na geometrickém uspořádání v celé oblasti „Zelené Údolí“ ukazuje naopak Příloha 2.

2.2.1. Současné počty a způsob využívání parkovacích míst

V současné době se v celém „Zeleném Údolí“ nachází 701 legálních povrchových parkovacích míst, z nichž 392 míst rezidenti a návštěvníci obytného souboru běžně využívají v souladu se zákonem (viz Tabulka 1 a Příloha 2) a zbylých 309 míst jsou vyhrazená parkovací stání pro návštěvníky tamních rezortů. V podzemních garážích celého obytného souboru (v rámci jednotlivých činžovních domů) je navíc k dispozici dalších 866 parkovacích míst pro rezidenty řešené oblasti.

Tabulka 1 – bilance odstavných a parkovacích míst včetně podzemních garáží – současný stav

Bilance odstavných a parkovacích míst včetně podzemních garáží – současný stav							
Posuzovaná oblast	Oblast A	Oblast B	Oblast C	Oblast D	Oblast E	Oblast R	CELEK
SOUČASNÝ STAV							
současná nabídka kapacity parkování	68	90	162	56	16	309	701
současná kapacita podzemních garáží	180	223	442	21	0	–	866
počet využívaných nelegálních míst	16	22	22	–	29	–	89

Zároveň se v obytném souboru vyskytuje dalších až 89 nelegálně (v rozporu se zákonem) využívaných míst, kdy při parkování dochází k porušování zákona a dopravních předpisů týkajících se zastavení a stání vozidel na pozemních komunikacích (tato nelegálně využívaná místa zobrazuje pomocí červených ploch podél okrajů ulic Příloha 2). Tato v rozporu se zákonem využívaná parkovací místa je nutné buď odstranit nebo jinak uspořádat provoz na pozemních komunikacích, aby bylo možné tato místa využívat již legálně.

3. STANOVENÍ TEORETICKÉ POTŘEBY STÁNÍ – KAPACITY PLOCH

Podle české technické normy ČSN 73 6110 se parkovací a odstavná stání pro osobní automobily se zřizují u všech potenciálních zdrojů a cílů dopravy, to znamená mimo jiné i u obytných staveb tak, aby etapově i výhledově byla jejich potřeba uspokojena.

Dále se podle této normy se potřebný počet odstavných a parkovacích stání určí pouze pro vybrané potřeby.

3.1. Teoretické předpoklady pro stanovení potřebného počtu stání

Pro výpočet teoretické potřeby počtu stání bylo využito několika podkladů. První byla technická mapa celého obytného souboru „Zelené Údolí“, dále bylo využito stávající vodorovné dopravní značení (dále jen „VDZ“), které bylo zjištěno předběžným průzkumem v terénu a z ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“. Na komunikacích a parkovacích plochách, které jsou opatřeny VDZ, se vycházelo z počtu stání, které byly určeny tímto dopravním značením. V místech, kde se nenachází VDZ nebo v místech, kde je podle ČSN 73 6056 možné stání vozidel, byla nabídka parkovacích stání spočtena dle normových rozměrů těchto stání. Rozměry uvažovaných stání shrnuje Tabulka 2 pro podélná stání, Tabulka 3 pro kolmá stání a Tabulka 4 pro šikmá stání pod úhlem 60°.

Tabulka 2 – normativní rozměry podélných parkovacích stání

Základní šířka stání	Délka stání	Délka krajního stání		Šířka jízdního pruhu
		volný vjezd	obrubník	
a [m]	b [m]	b ₁ [m]	b ₂ [m]	c [m]
2,00	5,75	5,25	6,75	3,75

Tabulka 3 – normativní rozměry kolmých parkovacích stání

Základní šířka stání	Délka stání	Rozšíření krajního stání	Šířka jízdního pruhu
a [m]	b [m]	d [m]	c [m]
2,50	5,00	0,25	6,00

Tabulka 4 – normativní rozměry šikmých parkovacích stání pod úhlem 60°

Základní šířka stání	Skutečná šířka stání	Délka stání	Skutečná délka stání	Rozšíření krajního stání	Šířka jízdního pruhu
a [m]	g [m]	b [m]	b – e [m]	d [m]	c [m]
2,90	2,50	5,20	4,70	0,25	0,50

Dále bylo zapotřebí brát v úvahu odsazení parkovacích a odstavných stání od křižovatek, přechodů pro chodce a zachování průjezdu jízdního pruhu na pozemní komunikaci o minimální šířce 3 m v jednom směru z důvodu bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích a také možnosti průjezdu vozidel IZS.

3.2. Princip výpočtu potřebných odstavných a parkovacích stání

3.2.1. Základní vztah pro výpočet

Na výpočet počtu teoretické potřeby parkovacích stání bylo využito poznatků z technické normy ČSN 73 6110. Základní vztah pro výpočet počtu parkovacích stání udává níže uvedený vzorec:

$$N = (O_o \cdot k_a) + (P_o \cdot k_a \cdot k_p)$$

kde:

- N teoretická potřeba parkovacích stání
- O_o počet odstavných stání
- P_o počet parkovacích stání
- k_a součinitel vlivu automobilizace
- k_p součinitel redukce počtu stání

3.2.2. Definice a způsob stanovení vstupních hodnot

Pro účely výpočtu se rozumí parkovacím stáním plocha, která slouží k parkování vozidla, např. k nákupu, návštěvy, zaměstnání, naložení, nebo vyložení nákupu. Parkovací stání mohou být vyhrazena pro různé účely a pro různé uživatele.

Pro účely výpočtu se rozumí odstavným stáním plocha, která slouží k odstavení vozidla v místě bydliště nebo v místě sídla provozovatele vozidla po dobu, kdy se vozidlo nepoužívá. Odstavná stání mohou být vyhrazena pro různé uživatele.

3.2.2.1. Určení počtu odstavných stání

Pro určení počtu odstavných stání O_o (viz Tabulka 5) bylo uvažováno, že obytné jednotky v Zeleném Údolí jsou z hlediska druhu stavby buď obytné domy činžovního charakteru nebo rodinné domy a u obou 2 druhů bydlení bylo uvažováno použití vždy jen bytové jednotky o ploše do 100 m² celkové plochy (tato úvaha nešla u činžovních domů reálně ověřit, proto se vycházelo z charakteru činžovních domů – počet bytových jednotek uvažovaných pro výpočty je zobrazen v Příloze 2).

3.2.2.2. Určení počtu parkovacích stání

Počet parkovacích stání P_o (viz Tabulka 5) byl určen na základě počtu obyvatel Hlavního města Prahy pomocí internetové aplikace <http://www.apko.cz/> pro objekty obchodu (jednotlivá prodejna pro oblast B) a stravování (cukrárna a restaurace pro

oblast B). Pro ostatní objekty (např. ubytování) nebyl počet parkovacích stání stanovován, neboť již nyní mají tyto objekty svá vlastní vyhrazená parkovací místa (viz Příloha 1).

3.2.2.3. Určení součinitelů

Stupeň automobilizace byl určen na 538 osobních vozidel na 1 000 obyvatel a součinitel vlivu stupně automobilizace k_a byl určen na 1,35. Obě tyto hodnoty byly získány pomocí internetové aplikace <http://www.apko.cz/>.

U součinitele redukce počtu stání byl určen charakter území na základě stupně úrovně dostupnosti „B“. Tomuto charakteru území odpovídá součinitel redukce k_p na hodnotu 0,6, který dále redukuje potřebný počet parkovacích stání. Ovšem dle normy ČSN 73 6110 se vypočtená potřeba parkovacích a odstavných stání u bytových staveb upravuje pouze součinitelem stupně automobilizace, tudíž součinitel redukce počtu stání se u bytových staveb neuplatňuje.

3.2.2.4. Zohlednění vlivu městské hromadné dopravy

Pro zefektivnění výpočtu a vyhodnocení a zajištění správnosti výpočtu byl použit internetový online nástroj „Odstavné a parkovací plochy – Výpočet celkového počtu stání“ a ověření správnosti výsledků proběhlo s pomocí vlastních výpočtů. Při posuzování stupně úrovně dostupnosti bylo dále čerpáno z linkových jízdních řádů autobusových linek městské hromadné dopravy procházejícími oblastí za účelem zjištění počtů spojů jednotlivých linek. Vždy bylo počítáno se zastávkou nejbližší k předmětnému bytovému domu, případně s dvěma nejbližšími zastávkami (v případě, že druhá poskytovala četnější spojení jako první).

3.3. Výsledný počet potřebných odstavných a parkovacích stání

Jak již bylo zmíněno, na výpočet teoretické potřeby počtu stání bylo využito internetové online aplikace <http://www.apko.cz/>. V aplikaci bylo nastaveno jako okres a obec hlavní město Praha. Další údaje si aplikace sama stáhne z příslušných zdrojů. Jako zastávky MHD byly pro výpočet uvažovány zastávky „IKEM“ (obousměrná) a „V Lískách“ (jednosměrná). Výsledný počet potřebných odstavných a parkovacích stání je následující (viz též Tabulka 5):

Tabulka 5 – celková bilance stávající nabídky odstavných a parkovacích stání
a její srovnání s jejich celkovou potřebou dle ČSN 73 6110

Celková bilance stávající nabídky odstavných a parkovacích stání a její srovnání s jejich celkovou potřebou dle ČSN 73 6110						
Posuzovaná část	Oblast A	Oblast B	Oblast C	Oblast D	Oblast E	CELEK
SOUČASNÝ STAV						
současná nabídka kapacity parkování	68	90	162	56	16	392
současná kapacita podzemních garáží	180	223	442	21	0	866
celková současná kapacita parkování	248	313	604	77	16	1 258
vyhrazená povrchová parkovací místa	261	5	32	11	–	309
počet využívaných nelegálních míst	16	22	22	–	29	89
potřeba míst dle ČSN 73 6110						
dle potřeb bydlení v činžovních domech	443	406	493	34	0	1 376
dle potřeb bydlení v rodinných domech	0	21	10	34	0	65
dle potřeb obchodů a stravování	0	44	0	0	0	44
celková potřeba míst jen s ohledem na potřeby bydlení jen v činžovních domech						
celková potřeba míst dle ČSN 73 6110	443	406	493	34	0	1 376
celková potřeba míst s ohledem na veškeré potřeby bydlení, obchodů a stravování						
celková potřeba míst dle ČSN 73 6110	443	471	503	68	0	1 485

- oblast A (celková potřeba odstavných a parkovacích stání dle ČSN 73 6110 včetně stávajících stání):
 - ✓ se zohledněním potřeb bydlení
v činžovních domech je potřeba 443 míst
- oblast B (celková potřeba odstavných a parkovacích stání dle ČSN 73 6110 včetně stávajících stání):
 - ✓ se zohledněním potřeb bydlení
v činžovních domech je potřeba 406 míst
 - ✓ se zohledněním potřeb bydlení
v rodinných domech je potřeba 21 míst
 - ✓ se zohledněním potřeb obchodu a stravování je potřeba 44 míst
- oblast C (celková potřeba odstavných a parkovacích stání dle ČSN 73 6110 včetně stávajících stání):

- ✓ se zohledněním potřeb bydlení
v činžovních domech je potřeba 493 míst
- ✓ se zohledněním potřeb bydlení
v rodinných domech je potřeba 10 míst
- oblast D (celková potřeba odstavných a parkovacích stání dle ČSN 73 6110
včetně stávajících stání):
 - ✓ se zohledněním potřeb bydlení
v činžovních domech celkem potřeba 34 míst
 - ✓ se zohledněním potřeb bydlení
v rodinných domech je potřeba 34 míst
- oblast E (celková potřeba odstavných a parkovacích stání dle ČSN 73 6110
včetně stávajících stání):
 - ✓ se zohledněním potřeb bydlení není potřeba žádné místo

Shrnutí celkové stávající nabídky odstavných a parkovacích stání a její srovnání s jejich celkovou potřebou dle ČSN 73 6110 uvádí Tabulka 5.

4. PRŮZKUM ZAMĚŘENÝ NA DOPRAVU V KLIDU V „ZELENÉM ÚDOLÍ“

Vyhodnocení situace s parkováním v obytném souboru „Zelené Údolí“ vychází z dopravně inženýrského průzkumu dopravy v klidu, který byl proveden v typický pracovní den v září 2021 (konkrétně ve čtvrtek 23.09.2021) a který zahrnoval sledování příjezdů, odjezdů a doby parkování všech vozidel od 05:00 až do 23:00, a následné vyhodnocení průběhu obratovosti vozidel, stanovení počtu a podílu typů uživatelů parkování (např. rezidenti a jiní), odhadu poptávky a další zajímavé statistické a dopravně inženýrské údaje.

4.1. Průzkumy dopravy v klidu

4.1.1. Základní charakteristika a cíle průzkumů

Doprava v klidu souvisí s umístěním automobilu na určitou plochu a na určitou dobu. Parkování je možné regulovat umožněním odstavit vozidlo jen na vyhrazeném místě označeném speciálními dopravními značením. Význam potřeby uspořádat místa pro dopravu v klidu stále vzrůstá zejména ve středních a velkých městech se vzrůstajícím

počtem automobilů, které v jejich ulicích náhodně stojí a postupně významně komplikují pohyb veškeré dopravy. Automobily v extrémních situacích částečně blokují vstupy do úřadů a jiných institucí i obytných budov, zasahují do prostorů nutných k projetí vozidel integrovaného záchranného systému a vytvářejí řadu dalších překážek, a proto je velmi důležité této problematice věnovat pozornost.

Městská část Praha – Kunratice se nyní potýká s problémem kapacity parkovacích ploch v obytném souboru „Zelené Údolí“. S cílem daný problém přesně popsat, analyzovat a navrhnout řešení, bylo potřeba provést v této oblasti dopravní průzkum zaměřený na využívání dopravy v klidu.

Výsledky průzkumu dopravy v klidu poslouží proto jako podklad pro regulaci a organizaci dopravy v klidu v obytném souboru „Zelené Údolí“ a zároveň pro stanovení potřeby návrhu nových parkovacích míst nebo vhodné regulace jejich využívání.

4.1.2. Metodika provedení a vyhodnocení průzkumu dopravy v klidu

4.1.2.1. Obecné způsoby provádění průzkumů dopravy v klidu

Pro stanovení potřeb dopravy v klidu je nutné zjistit požadavky na parkovací plochy v jednotlivých oblastech. Průzkumy dopravy v klidu lze provádět několika způsoby:

- na základě počtu vjíždějících a vyjíždějících vozidel ze zkoumané oblasti
- zápisem registračních značek vozidel na sledovaném úseku v pravidelných časových intervalech (zpravidla po 1 h)
- případně sčítáním kordonu

V případě průzkumu dopravy v klidu v posuzované oblasti obytného souboru „Zelené Údolí“ v Městské části Praha – Kunratice byla zvolena metodika zápisu registračních značek, ze kterých bylo možné následně určit délku doby parkování a využití parkovacích stání (tzv. obratovost). Podle výsledků sčítání lze stanovit časový průběh obsazenosti parkovacích míst, průměrnou časovou délku parkování (zda se jednalo o krátkodobé, střednědobé či dlouhodobé parkování), obrat a počet parkujících vozidel za časový interval (špička / sedlo / doba průzkumu).

4.1.2.2. Parametry realizace průzkumu dopravy v klidu

Jako jednotkový časový interval pro zápis registračních značek parkujících vozidel pro všechny oblasti byla zvolena 1 h, každý sčítač tedy prošel přidělenou zónu 1-krát

během 1 h. Úkolem sčítačů byl zápis registrační značky vozidel do připravených formulářů v rámci každé dílčí části jednotlivých 6 oblastí v obytném souboru „Zelené Údolí“ (viz Příloha 1) a to bez ohledu na to, kde bylo vozidlo odstaveno (pokud se nacházelo ve zkoumané oblasti). Registrační značka jakéhokoliv vozidla je unikátní, neopakující se znak vozidla, díky kterému je možné zcela přesně stanovit místo a dobu odstavení takového vozidla.

Průzkum dopravy v klidu za účelem zjištění stávající reálné obsazenosti parkovacích míst, obratu vozidel a délku jejich stání byl proveden ve čtvrtek 23.09.2021. Zaznamenávání trvalo v době od 05:00 do 23:00. V době průzkumu bylo oblačno až zataženo, bez přeháněk.

4.1.2.3. Způsob vyhodnocení průzkumu dopravy v klidu

Jak již bylo naznačeno v předchozích kapitolách, každá posuzovaná oblast obytného souboru „Zelené Údolí“ byla rozdělena do částí (viz Příloha 1), přičemž jedna část představuje jednu souvislou parkovací plochu nebo více těsně sdružených parkovacích ploch, parkovacích pásů nebo pruhů. Stejně dělení na oblasti bylo zachováno u všech grafů (viz graf 1 až graf 35) souvisejících s tímto tématem.

Způsob provádění průzkumu byl založen na opisování celé registrační značky vozidla do předem připravených tabulek. Tabulka vždy obsahovala jednotlivé řešené úseky. Celá oblast byla systematicky procházena každou hodinu, kdy se každé vozidlo vždy zaznamenalo do tabulky. Později byla veškerá data přepsána do tabulky v MS-Excel a vyhodnocena pomocí níže uvedených grafů (viz graf 1 až graf 49 a graf 79 až graf 92).

Pro identifikaci různých uživatelů dopravy v klidu byly zadány níže uvedené počáteční podmínky. Uživatelé byli rozděleni do 3 skupin:

- rezidenti – v grafech (viz graf 1 až graf 49 a graf 79 až graf 92) označení jako „rezidenti“
 - ✓ rezidenti byli identifikováni tak, že se jejich vozidla během průzkumu vyskytovaly v celé řešené oblasti obytného souboru „Zelené Údolí“ první i poslední hodinu průzkumu současně (aby nebyli za rezidenty omylem považováni i např. zaměstnanci IKEMu, kteří zde byli v době průzkumu zrovna na noční směně)
- obyvatelé dojíždějící na místo parkování za účelem cesty do zaměstnání, u kterých se prověřovala hypotéza, že se ve většině případů může jednat

o zaměstnance IKEMu – v grafech (viz graf 1 až graf 49 a graf 79 až graf 92) označení jako „zaměstnanci (IKEM)“

- ✓ tito uživatelé byli identifikováni časovou délkou stání alespoň 8 hodin nebo více a zároveň tím, že na daném úseku nestáli současně první i poslední hodinu průzkumu
- ostatní návštěvníci oblasti s krátkodobým pobytem méně než 8 h, u kterých byla prověřována hypotéza, že se může jednat zejména o ambulantní pacienty nebo návštěvy směřující po zaparkování svého vozidla do IKEMu – v grafech (viz graf 1 až graf 49 a graf 79 až graf 92) označení jako „návštěvy (IKEM)“
 - ✓ jako ostatní uživatelé byli označeni všichni, kteří se nezařadili mezi 2 předcházející popsané skupiny

4.1.2.4. Způsob zpracování výsledků průzkumu dopravy v klidu

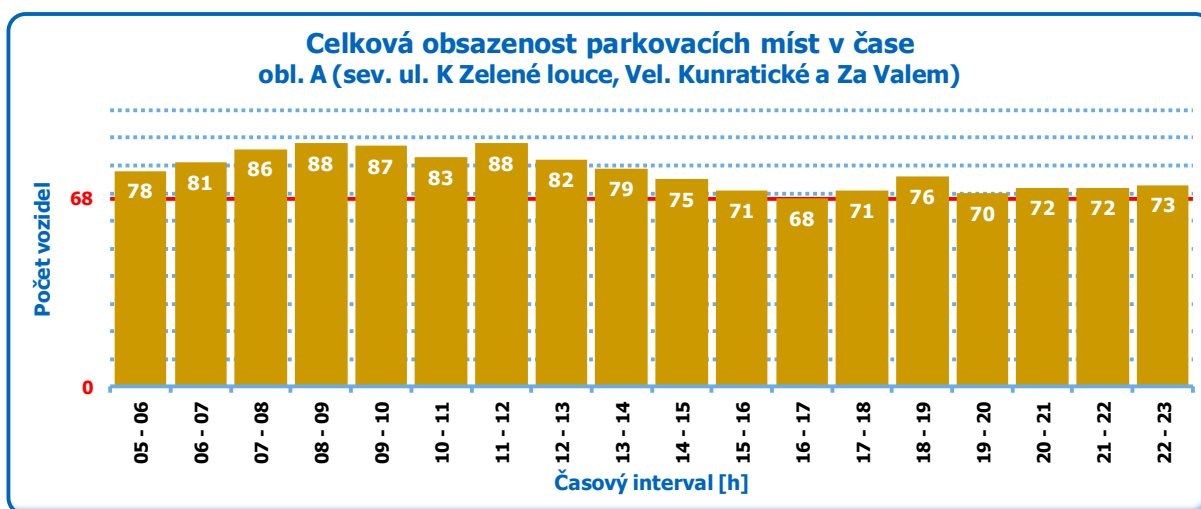
Výsledky průzkumu dopravy v klidu byly zpracovány v mnoha grafech (viz graf 1 až graf 92), a to nejen pro obytný soubor „Zelené Údolí“ jako celek (viz graf 36 až graf 49), ale též samostatně pro 5 oblastí, na které bylo sídliště zpracovateli průzkumu logicky rozděleno (viz Příloha 1 a graf 1 až graf 49), a dále také pro vyhrazená parkovací místa a plochy (viz kapitola 4.2.8. a graf 50 až graf 66) a podzemní garáže (viz kapitola 4.3. a graf 67 až graf 78). Důvod k rozdělení obytného souboru „Zelené Údolí“ na oblasti byla skutečnost, že již v rámci stanovení výsledného počtu potřebných odstavných a parkovacích stání (viz kapitola 3.3. a Tabulka 5) a jeho srovnáním se současnými počty a způsobem využívání parkovacích míst (viz kapitola 2.2.1. a Tabulka 1) se ukázalo, že mezi severozápadní a jihovýchodní částí obytného souboru je velký rozdíl v poměru mezi skutečně nabízenými parkovacími místy a jejich teoretickou potřebou (směrem od severozápadu na jihovýchod postupně reálná nabídka parkovacích míst převažuje nad teoretickou potřebou a také se ve stejném směru zvyšuje vzdálenost od IKEMu, který je dle hypotéz předpokládaným cílem krátkodobě parkujících návštěvníků řešené oblasti), proto byl důvodný předpoklad (který se pak u výsledků průzkumu dopravy v klidu potvrdil – viz kapitola 4.4.), že situace s dopravou v klidu se může v jednotlivých dílčích oblastech obytného souboru „Zelené Údolí“ lišit. Dílčí oblasti byly proto posuzovány zejména samostatně, s ohledem na jejich určitou homogenitu a docházkovou vzdálenost k IKEMu, a na základě výše uvedených předpokladů z průzkumu dopravy v klidu vyplynulo několik níže uvedených závěrů.

4.2. Zjištěná obsazenost ploch pro dopravu v klidu

Na základě postupů a principů popsaných v kapitole 4.1.2. byly v 5 posuzovaných oblastech a jejich dílčích částech v obytném souboru „Zelené Údolí“ zjištěny níže uvedené charakteristiky dopravy v klidu:

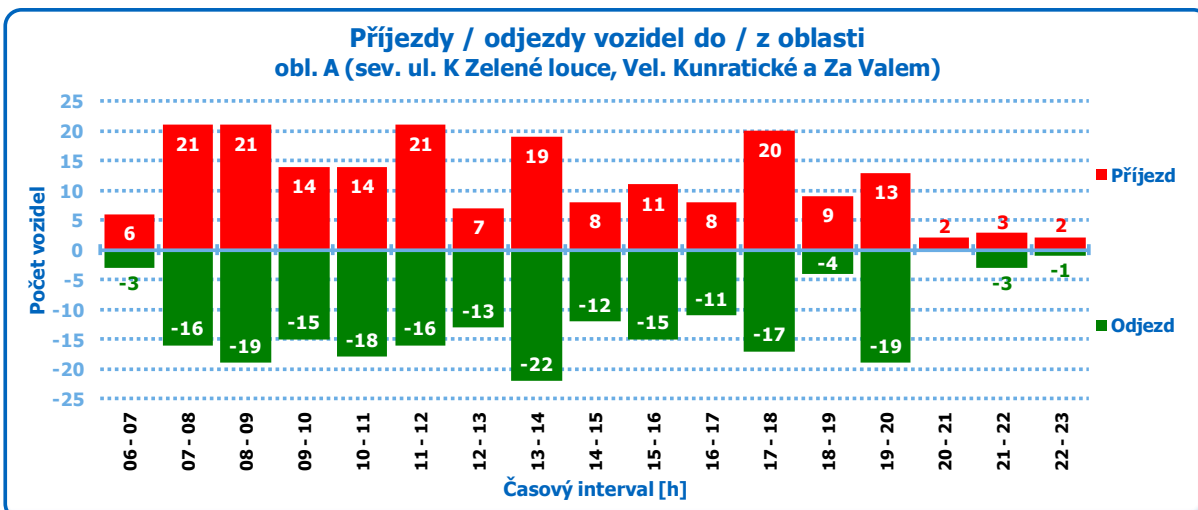
4.2.1. Oblast A (sever ulic K Zelené louce, Velké Kunratické a Za Valem)

- průběžnou obsazenost posuzované lokality (oblast A) osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 1 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (oblasti A) činí 68 parkovacích míst)
- následující graf 2 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (oblasti A) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 3
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.1.2.3), ukazuje v posuzované lokalitě (oblasti A) graf 4 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 5 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



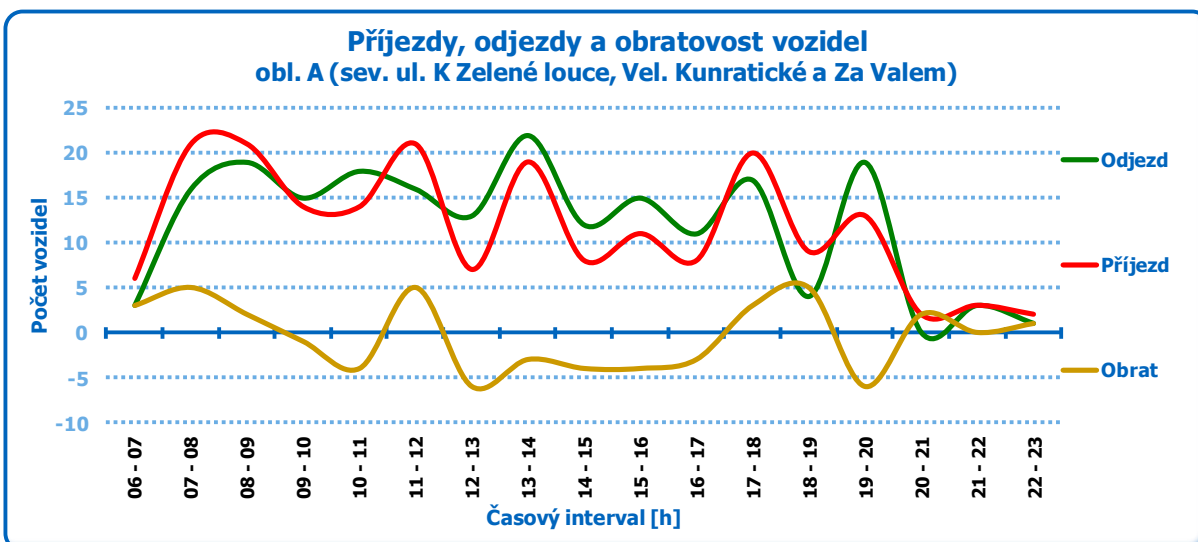
graf 1

celková obsazenost parkovacích míst v čase v oblasti A
(sever ulic K Zelené louce, Velké Kunratické a Za Valem)



graf 2

příjezdy / odjezdy vozidel do / z oblasti A
(sever ulic K Zelené louce, Velké Kunratické a Za Valem)

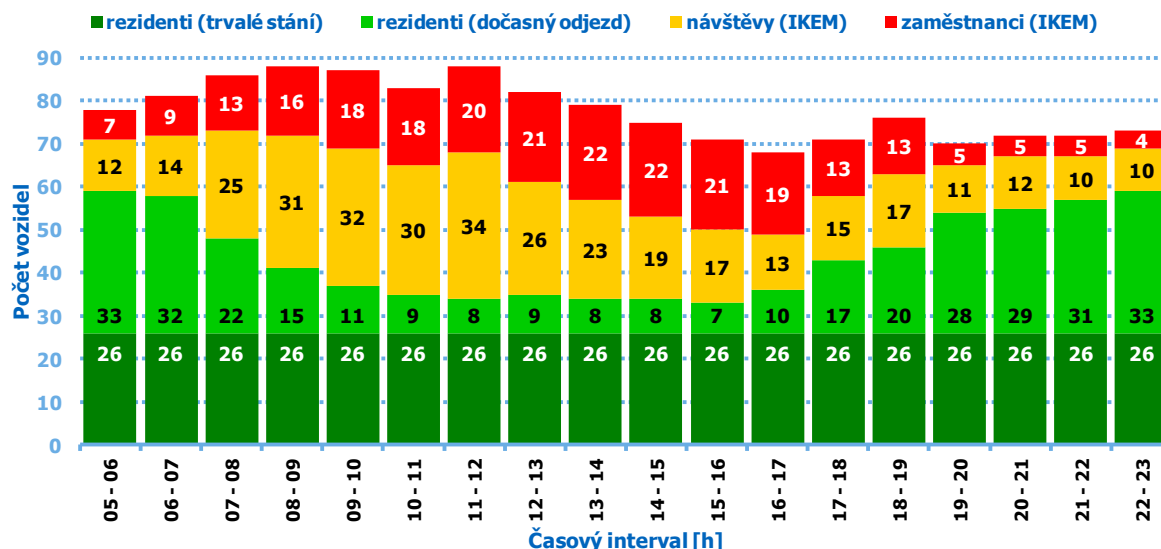


graf 3

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v oblasti A
(sever ulic K Zelené louce, Velké Kunratické a Za Valem)

- předposlední graf 6 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (oblasti A) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 7 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce

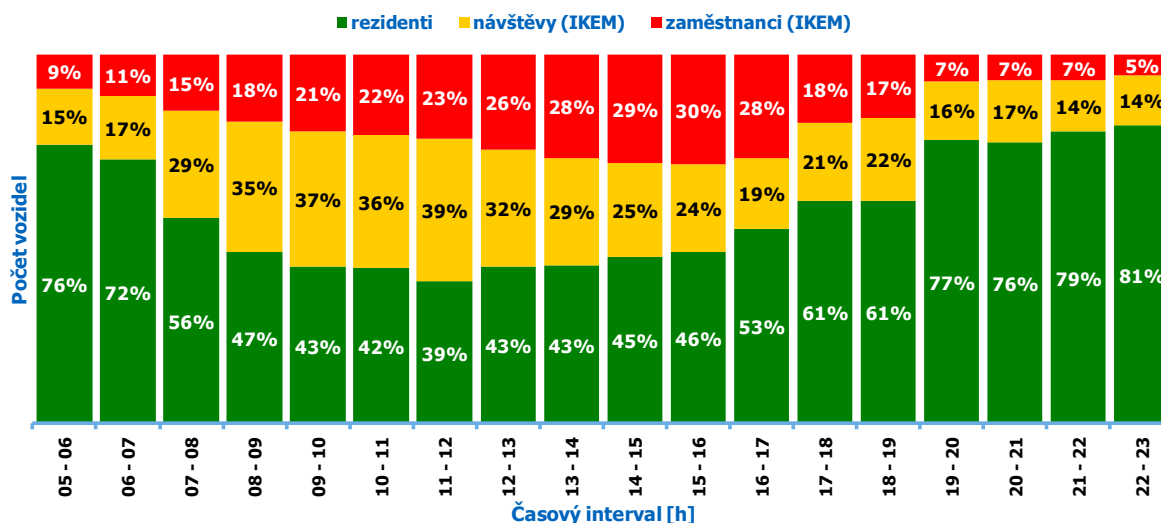
**Počty vozidel podle typů uživatelů v čase
obl. A (sev. ul. K Zelené louce, Vel. Kunratické a Za Valem)**



graf 4

absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v oblasti A
(sever ulic K Zelené louce, Velké Kunratické a Za Valem)

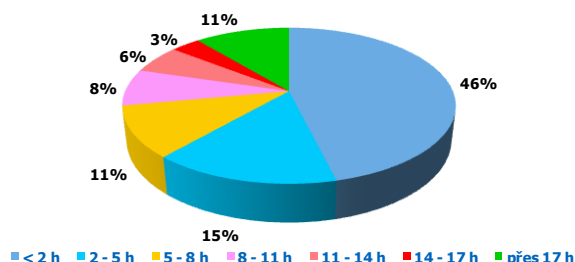
**Podíly vozidel podle typů uživatelů v čase
obl. A (sev. ul. K Zelené louce, Vel. Kunratické a Za Valem)**



graf 5

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v oblasti A
(sever ulic K Zelené louce, Velké Kunratické a Za Valem)

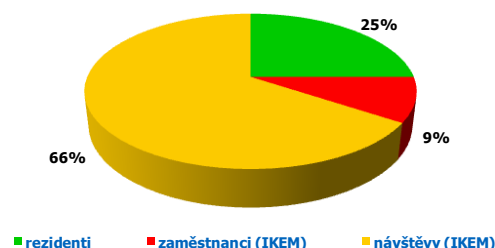
Podíly vozidel podle délky stání
obl. A (sev. ul. K Zelené louce, Vel. Kunratické a Za Valem)



graf 6

podíly zaparkovaných vozidel v oblasti A (sever ulic K Zelené louce, Velké Kunratické a Za Valem) podle časové délky jejich parkování

Podíly vozidel podle typů uživatelů
obl. A (sev. ul. K Zelené louce, Vel. Kunratické a Za Valem)

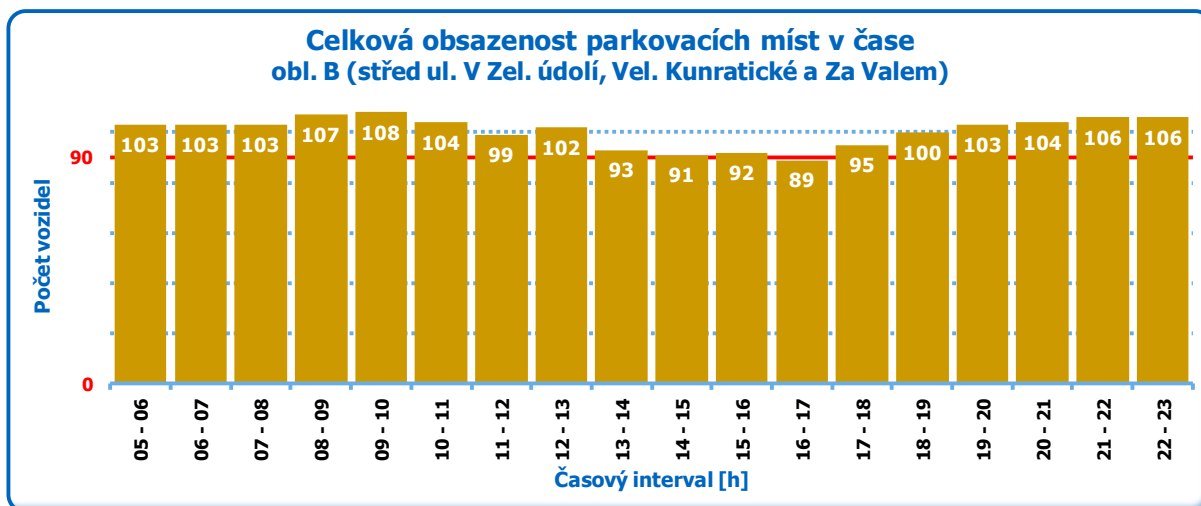


graf 7

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v oblasti A (sever ulic K Zelené louce, Velké Kunratické a Za Valem)

4.2.2. Oblast B (střed ulic V Zeleném údolí, Velké Kunratické a Za Valem)

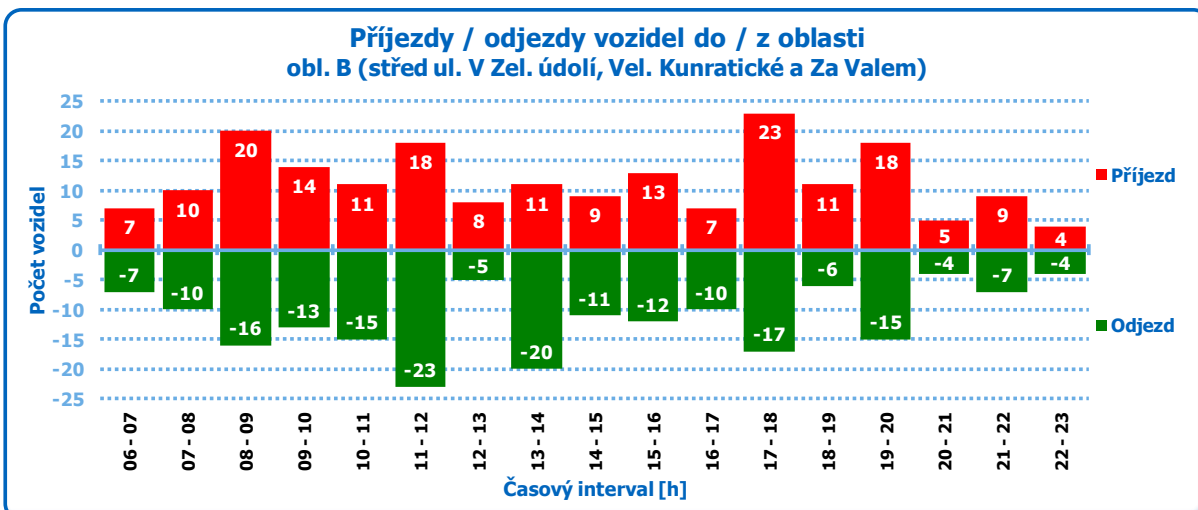
- průběžnou obsazenost posuzované lokality (oblast B) osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 8 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (oblasti B) činí 90 parkovacích míst)



graf 8

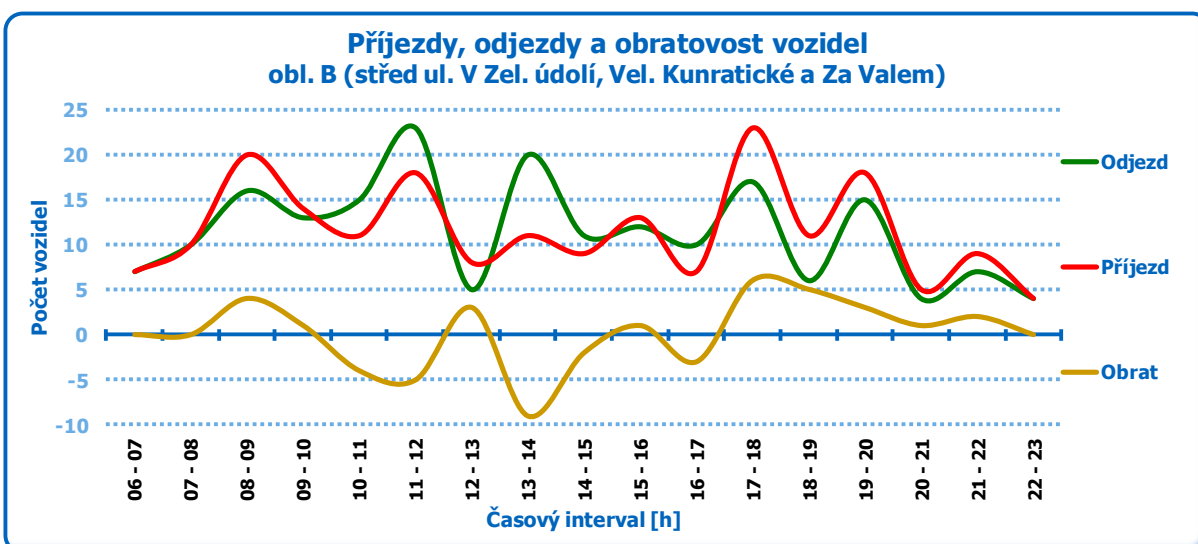
celková obsazenost parkovacích míst v čase v oblasti B (střed ulic V Zeleném údolí, Velké Kunratické a Za Valem)

- následující graf 9 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (oblasti B) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 10



graf 9

příjezdy / odjezdy vozidel do / z oblasti B
(střed ulic V Zeleném údolí, Velké Kunratické a Za Valem)

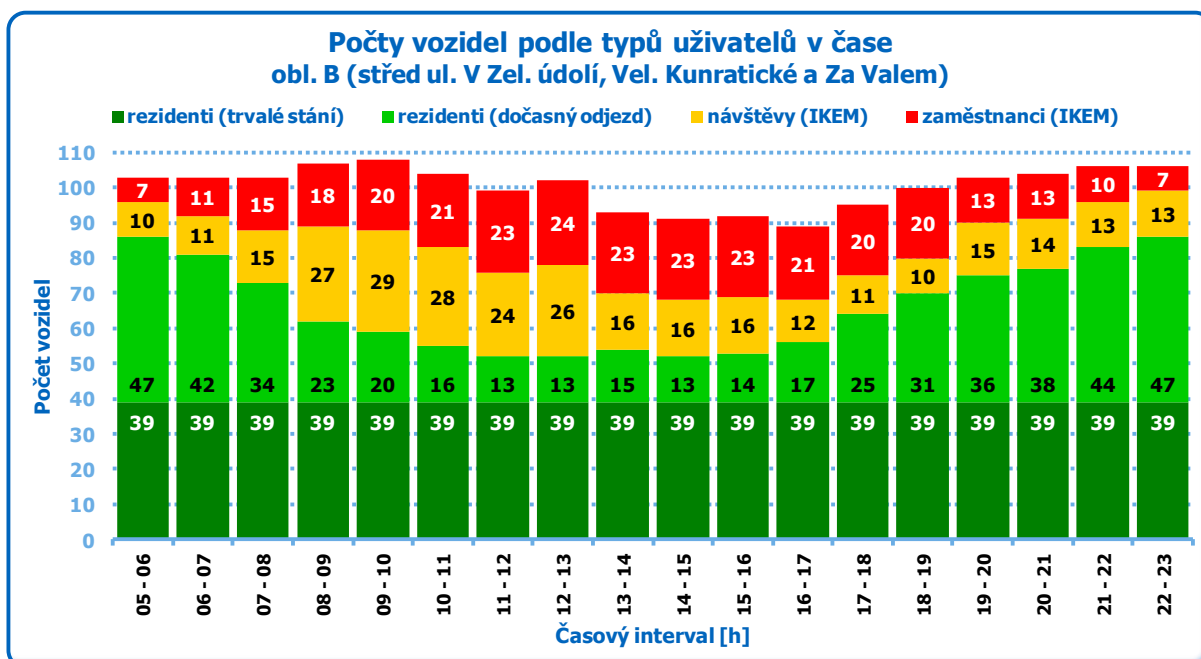


graf 10

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v oblasti B
(střed ulic V Zeleném údolí, Velké Kunratické a Za Valem)

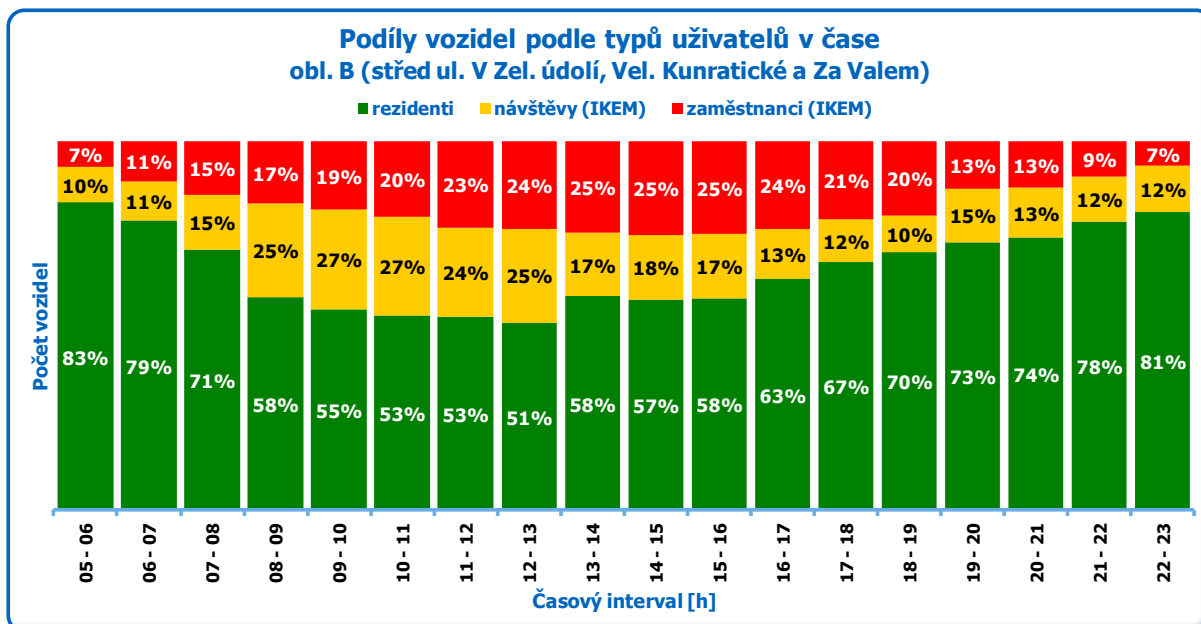
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.1.2.3), ukazuje v posuzované lokalitě (oblasti B) graf 11 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 12 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
- předposlední graf 13 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (oblasti B) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 14 ukazuje

podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



graf 11

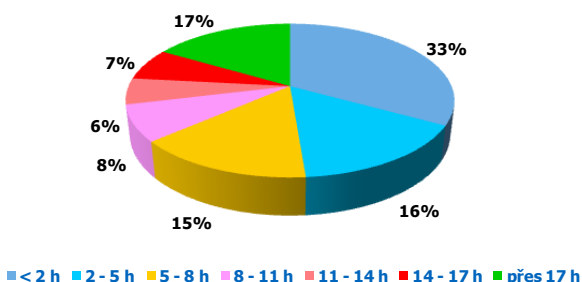
absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v oblasti B
(střed ulic V Zeleném údolí, Velké Kunratické a Za Valem)



graf 12

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v oblasti B
(střed ulic V Zeleném údolí, Velké Kunratické a Za Valem)

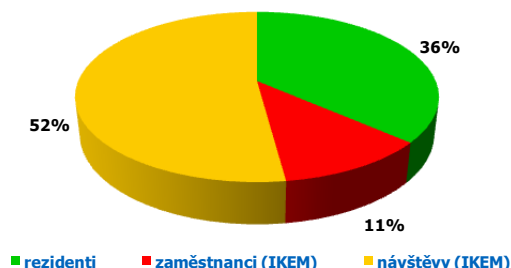
Podíly vozidel podle délky stání
obl. B (střed ul. V Zel. údolí, Vel. Kunratické a Za Valem)



graf 13

podíly zaparkovaných vozidel v oblasti B
(střed ulic V Zeleném údolí, Velké Kunratické
a Za Valem) podle časové délky jejich parkování

Podíly vozidel podle typů uživatelů
obl. B (střed ul. V Zel. údolí, Vel. Kunratické a Za Valem)

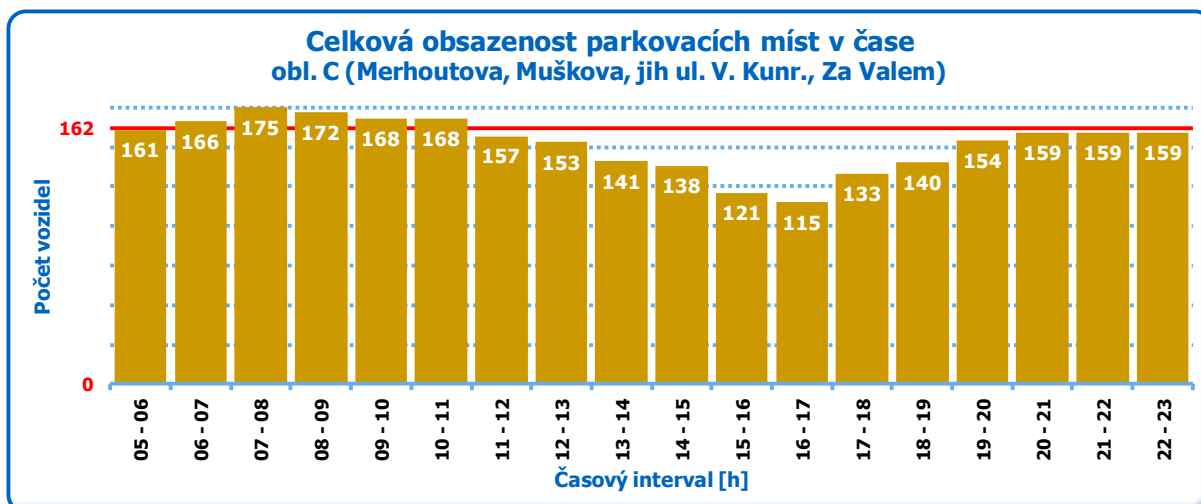


graf 14

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den
v oblasti B (střed ulic V Zeleném údolí,
Velké Kunratické a Za Valem)

4.2.3. Oblast C (Merhoutova, Muškova, jih ulic Velké Kunratické, Za Valem)

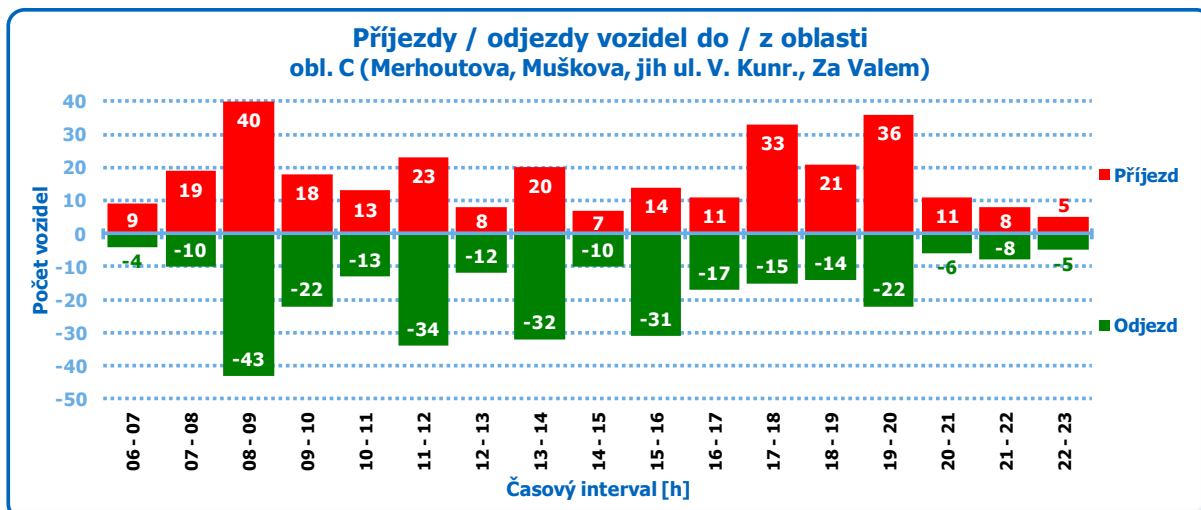
- průběžnou obsazenost posuzované lokality (oblast C) osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 15 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (oblasti C) činí 162 parkovacích míst)



graf 15

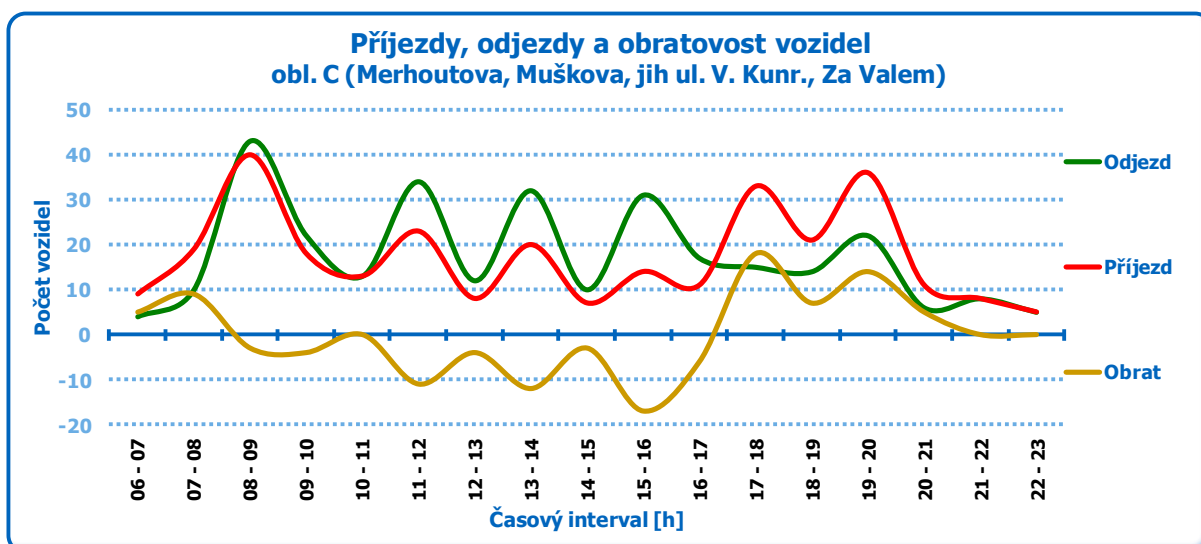
celková obsazenost parkovacích míst v čase v oblasti C
(Merhoutova, Muškova, jih ulic Velké Kunratické, Za Valem)

- následující graf 16 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (oblasti C) během celého dne, přičemž celkovou obrátovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 17



graf 16

příjezdy / odjezdy vozidel do / z oblasti C
(Merhoutova, Muškova, jih ulic Velké Kunratické, Za Valem)

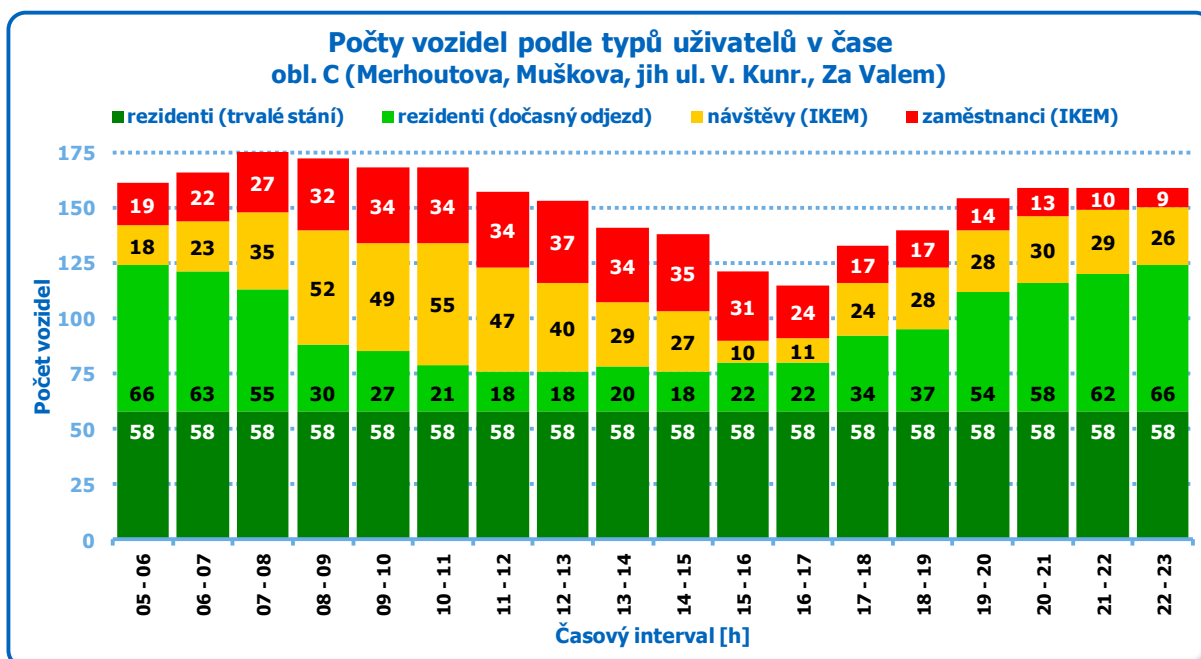


graf 17

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v oblasti C
(Merhoutova, Muškova, jih ulic Velké Kunratické, Za Valem)

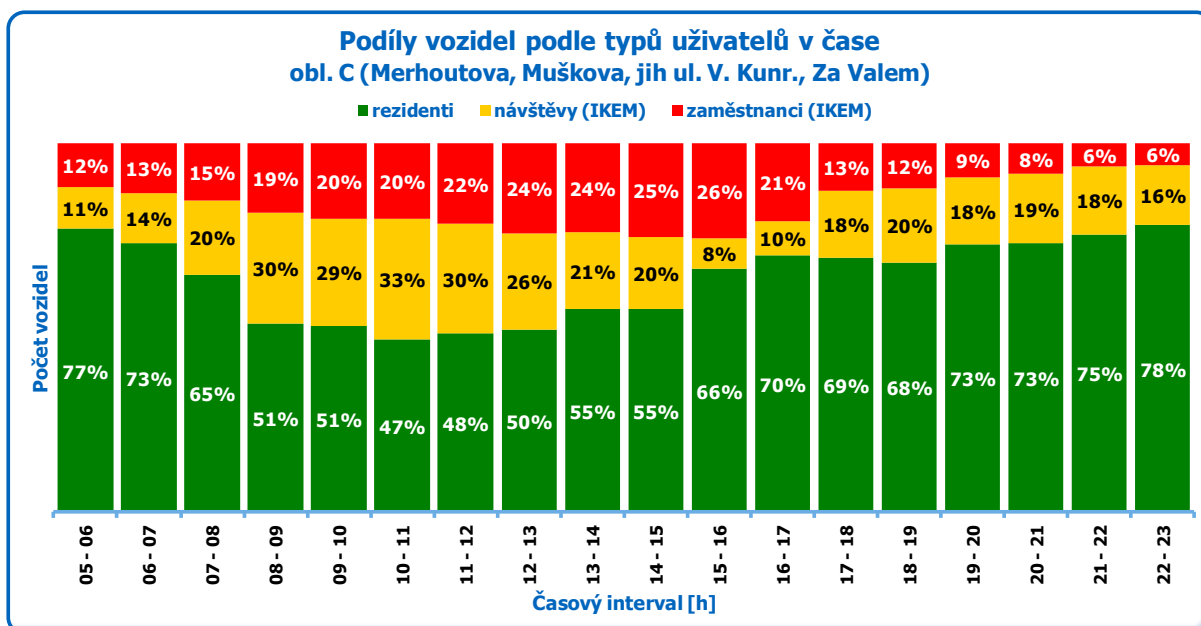
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.1.2.3), ukazuje v posuzované lokalitě (oblasti C) graf 18 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 19 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
- předposlední graf 20 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (oblasti C) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 21 ukazuje

podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



graf 18

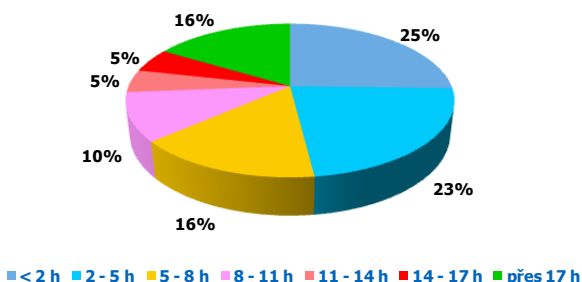
absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v oblasti C
(Merhoutova, Muškova, jih ulic Velké Kunratické, Za Valem)



graf 19

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v oblasti C
(Merhoutova, Muškova, jih ulic Velké Kunratické, Za Valem)

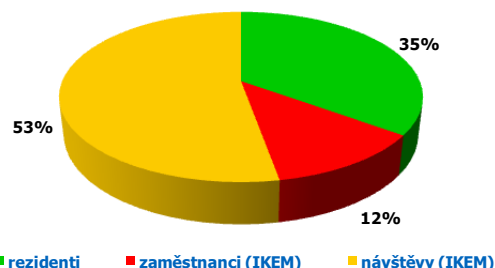
Podíly vozidel podle délky stání
obl. C (Merhoutova, Muškova, jih ul. V. Kunr., Za Valem)



graf 20

podíly zaparkovaných vozidel v oblasti C
(Merhoutova, Muškova, jih ulic Velké Kunratické,
Za Valem) podle časové délky jejich parkování

Podíly vozidel podle typů uživatelů
obl. C (Merhoutova, Muškova, jih ul. V. Kunr., Za Valem)

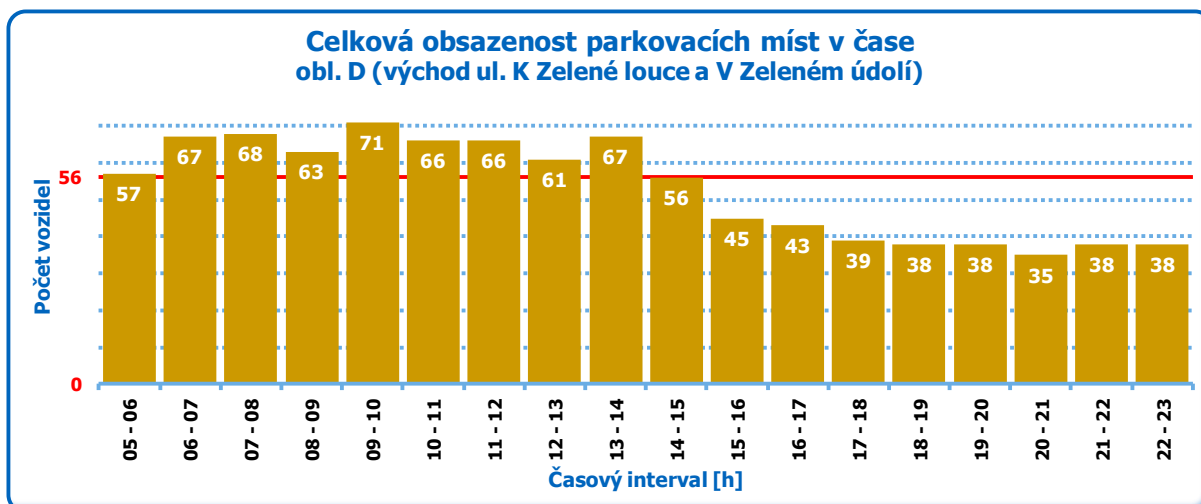


graf 21

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den
v oblasti C (Merhoutova, Muškova,
jih ulic Velké Kunratické, Za Valem)

4.2.4. Oblast D (východ ulic K Zelené louce a v Zeleném údolí)

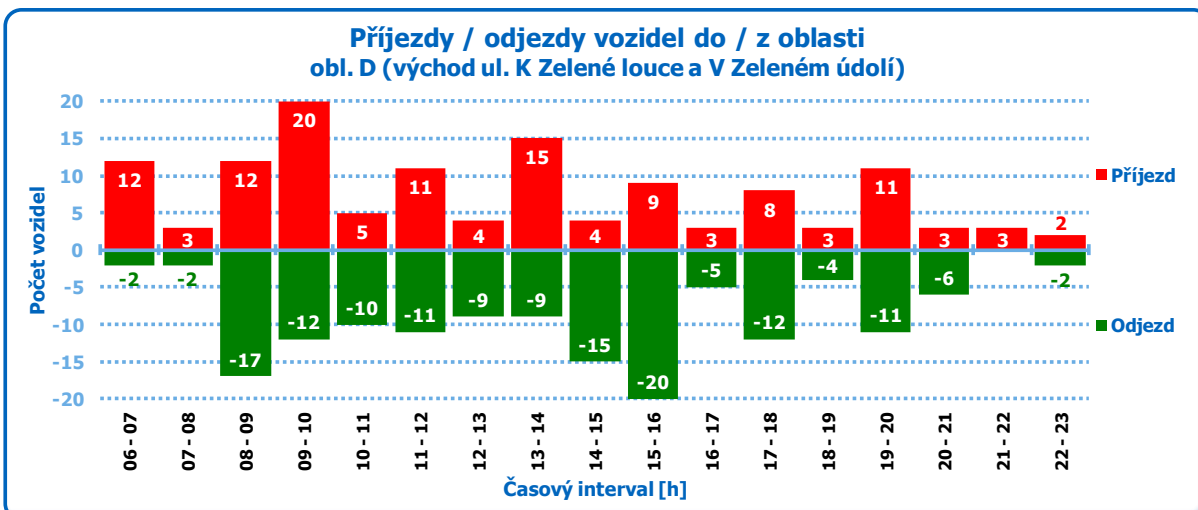
- průběžnou obsazenost posuzované lokality (oblast D) osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 22 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (oblasti D) činí 56 parkovacích míst)



graf 22

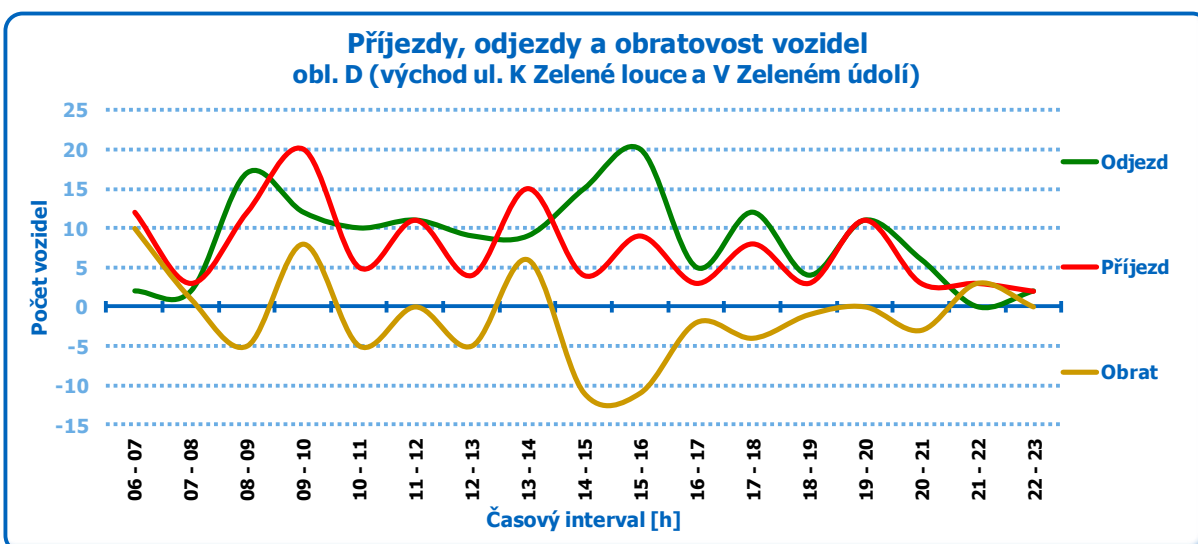
celková obsazenost parkovacích míst v čase v oblasti D
(východ ulic K Zelené louce a v Zeleném údolí)

- následující graf 23 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (oblasti D) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 24



graf 23

příjezdy / odjezdy vozidel do / z oblasti D
(východ ulic K Zelené louce a v Zeleném údolí)

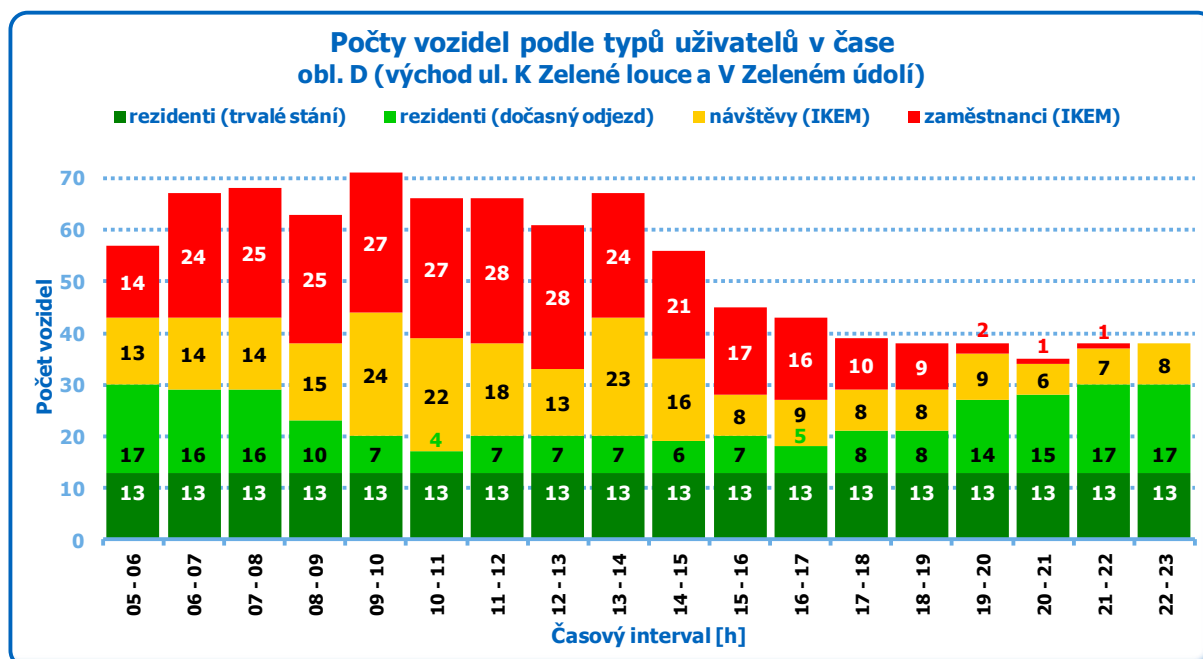


graf 24

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v oblasti D
(východ ulic K Zelené louce a v Zeleném údolí)

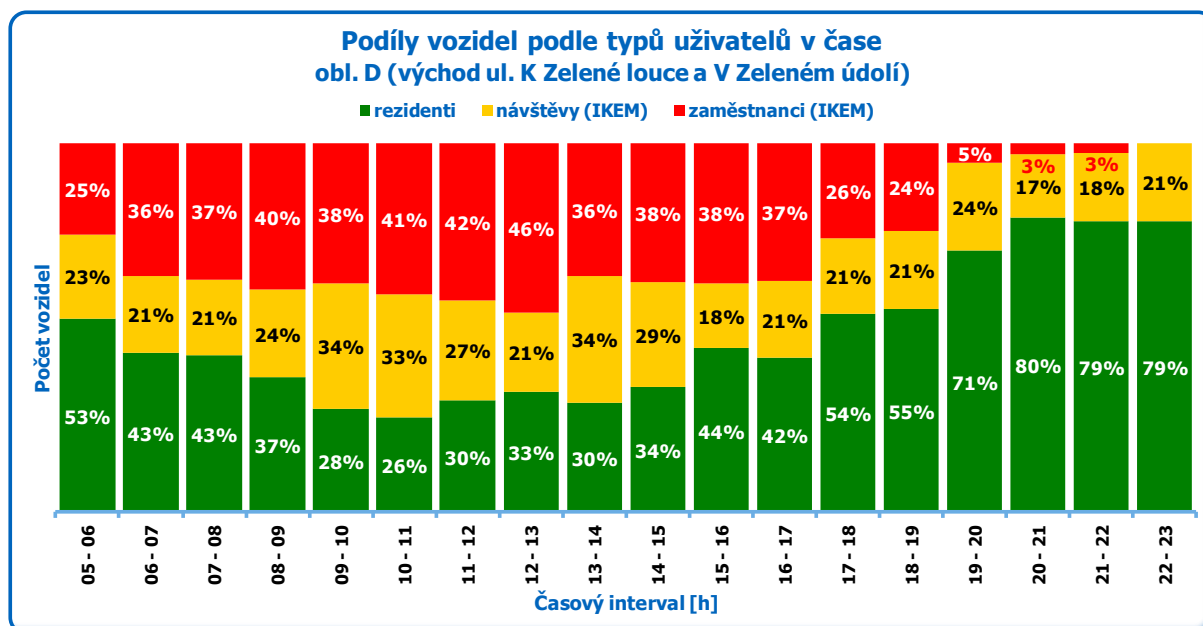
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.1.2.3), ukazuje v posuzované lokalitě (oblasti D) graf 25 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 26 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
- předposlední graf 27 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (oblasti D) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 28 ukazuje

podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



graf 25

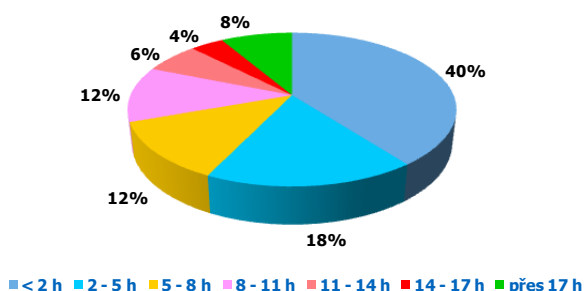
absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v oblasti D
(východ ulic K Zelené louce a v Zeleném údolí)



graf 26

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v oblasti D
(východ ulic K Zelené louce a v Zeleném údolí)

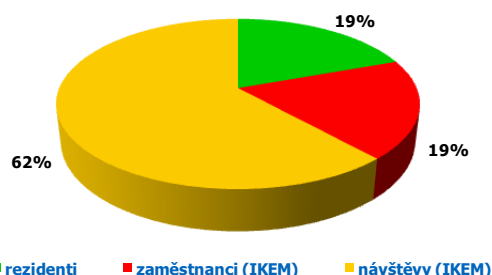
Podíly vozidel podle délky stání
obl. D (východ ul. K Zelené louce a V Zeleném údolí)



graf 27

podíly zaparkovaných vozidel v oblasti D
(východ ulic K Zelené louce a v Zeleném údolí)
podle časové délky jejich parkování

Podíly vozidel podle typů uživatelů
obl. D (východ ul. K Zelené louce a V Zeleném údolí)

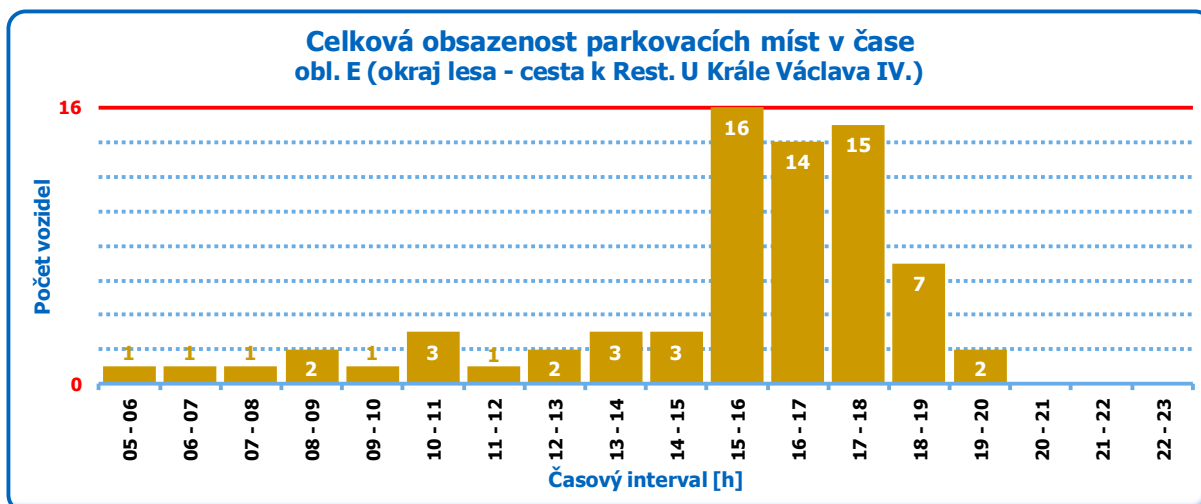


graf 28

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den
v oblasti D
(východ ulic K Zelené louce a v Zeleném údolí)

4.2.5. Oblast E (okraj lesa – cesta k Restauraci U Krále Václava IV.)

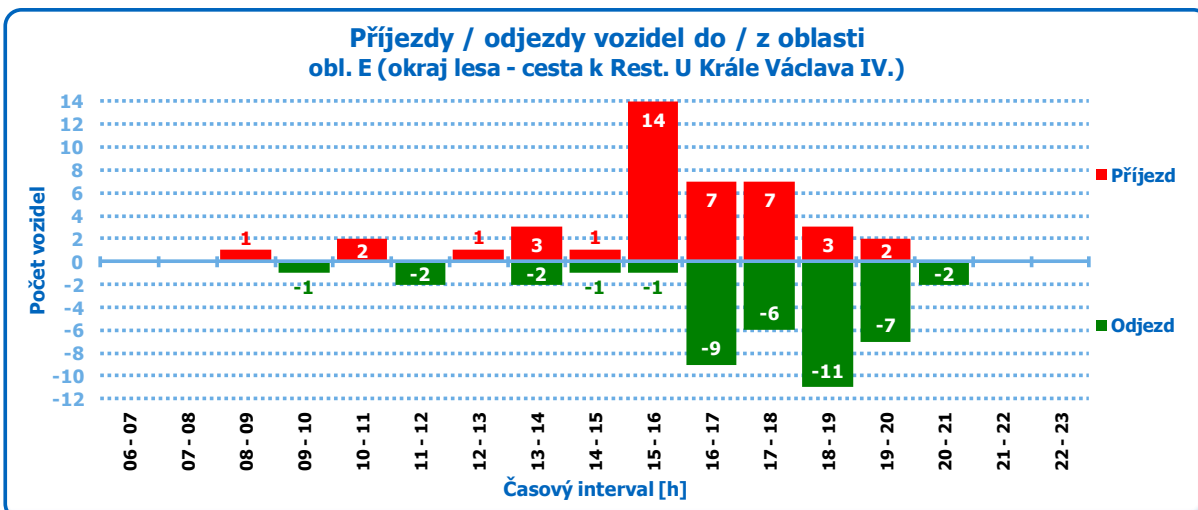
- průběžnou obsazenost posuzované lokality (oblast E) osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 29 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (oblasti E) činí 16 parkovacích míst)



graf 29

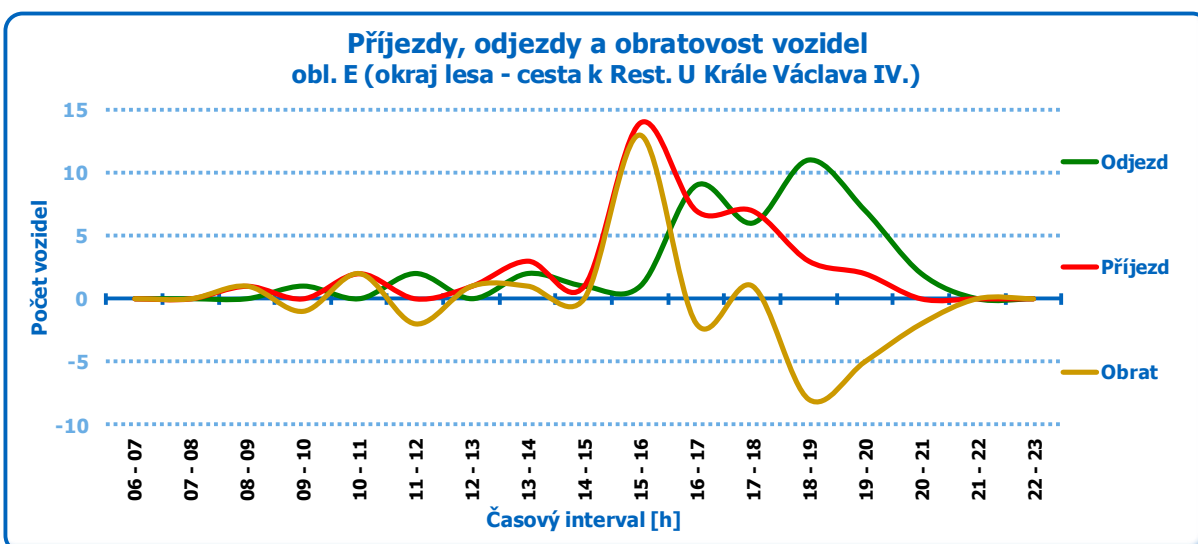
celková obsazenost parkovacích míst v čase v oblasti E
(okraj lesa – cesta k Restauraci U Krále Václava IV.)

- následující graf 30 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (oblasti E) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 31



graf 30

příjezdy / odjezdy vozidel do / z oblasti E
(okraj lesa – cesta k Restauraci U Krále Václava IV.)

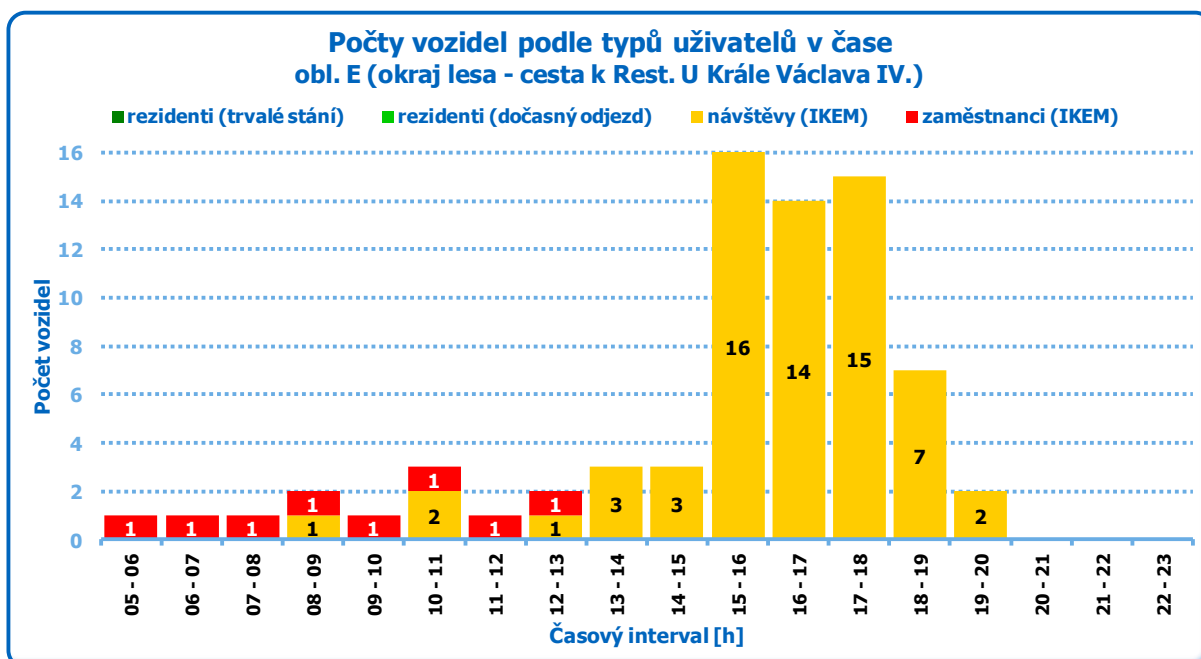


graf 31

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v oblasti E
(okraj lesa – cesta k Restauraci U Krále Václava IV.)

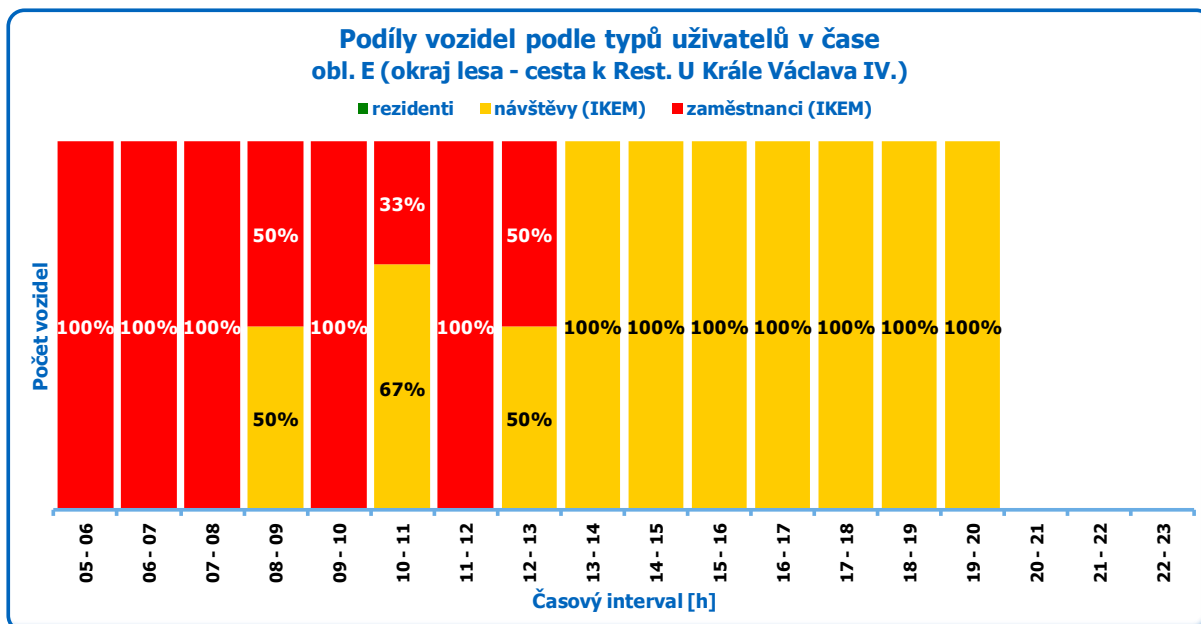
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.1.2.3), ukazuje v posuzované lokalitě (oblasti E) graf 32 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 33 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
- předposlední graf 34 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (oblasti E) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 35 ukazuje

podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



graf 32

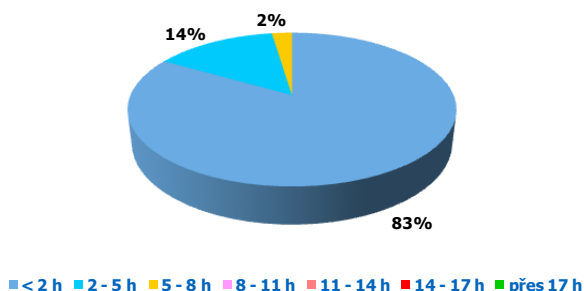
absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v oblasti E
(okraj lesa – cesta k Restauraci U Krále Václava IV.)



graf 33

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v oblasti E
(okraj lesa – cesta k Restauraci U Krále Václava IV.)

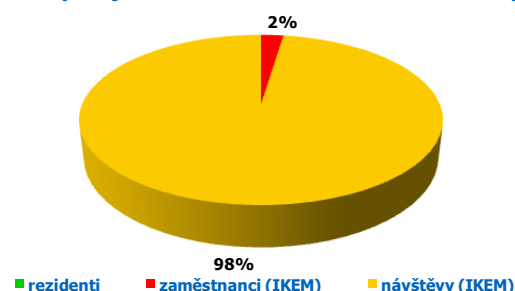
Podíly vozidel podle délky stání
obl. E (okraj lesa - cesta k Rest. U Krále Václava IV.)



graf 34

podíly zaparkovaných vozidel v oblasti E
(okraj lesa – cesta k Restauraci U Krále Václava IV.)
podle časové délky jejich parkování

Podíly vozidel podle typů uživatelů
obl. E (okraj lesa - cesta k Rest. U Krále Václava IV.)

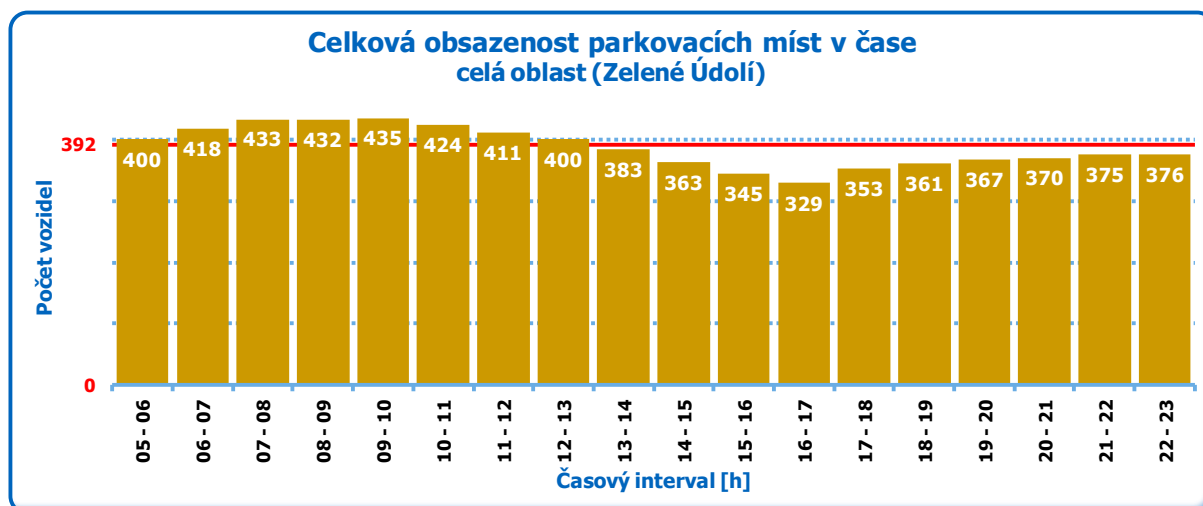


graf 35

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den
v oblasti E (okraj lesa – cesta k Restauraci
U Krále Václava IV.)

4.2.6. Celá oblast Zelené Údolí

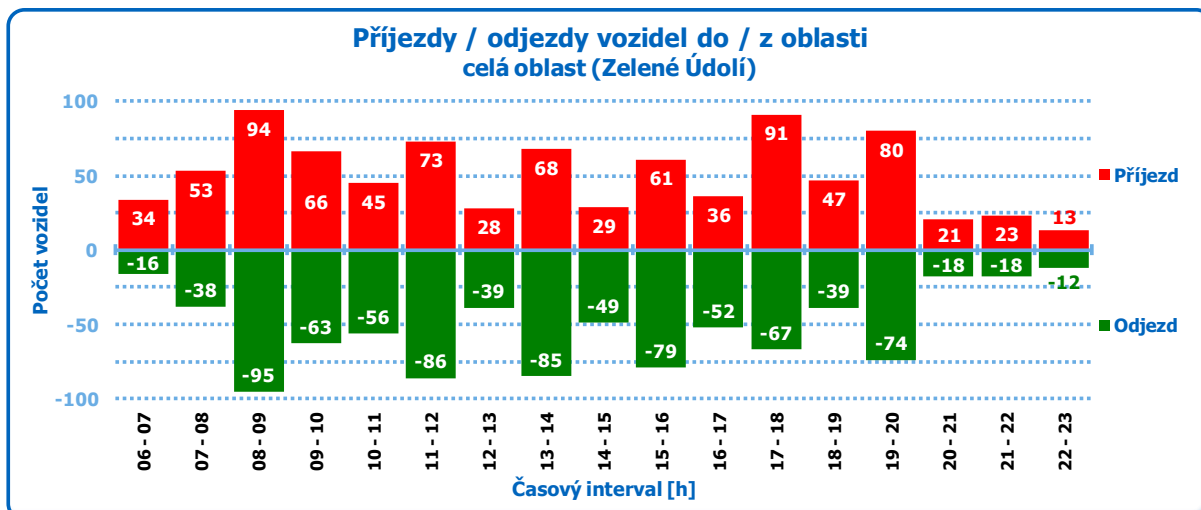
- průběžnou obsazenost posuzované lokality (celý obytný soubor „Zelené Údolí“) osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 36 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (celý obytný soubor „Zelené Údolí“) činí 392 parkovacích míst)



graf 36

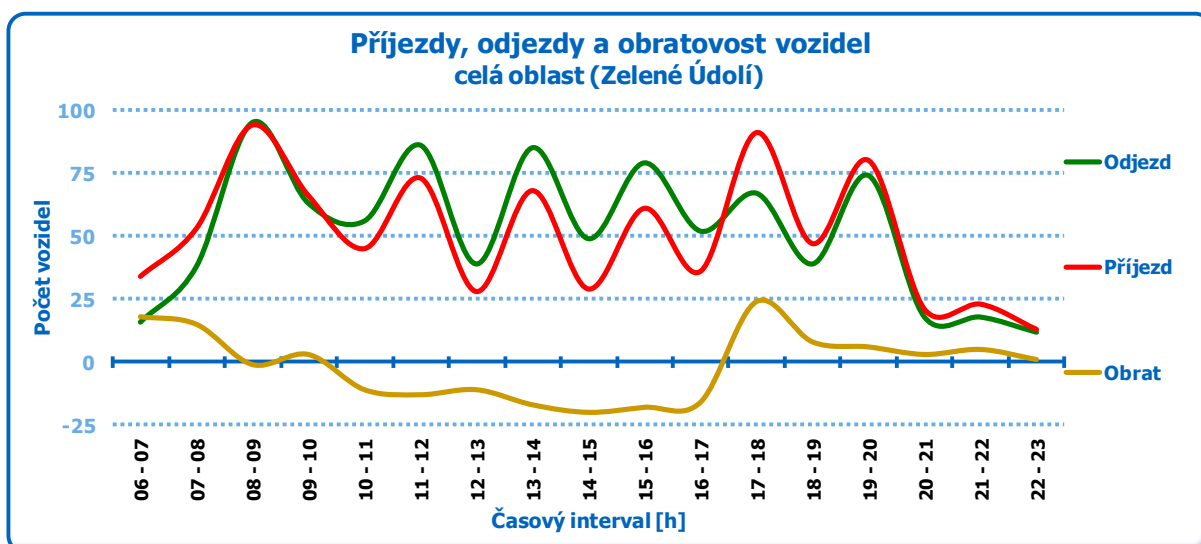
celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „celá oblast Zelené Údolí“

- následující graf 37 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (celý obytný soubor „Zelené Údolí“) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 38



graf 37

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „celá oblast Zelené Údolí“

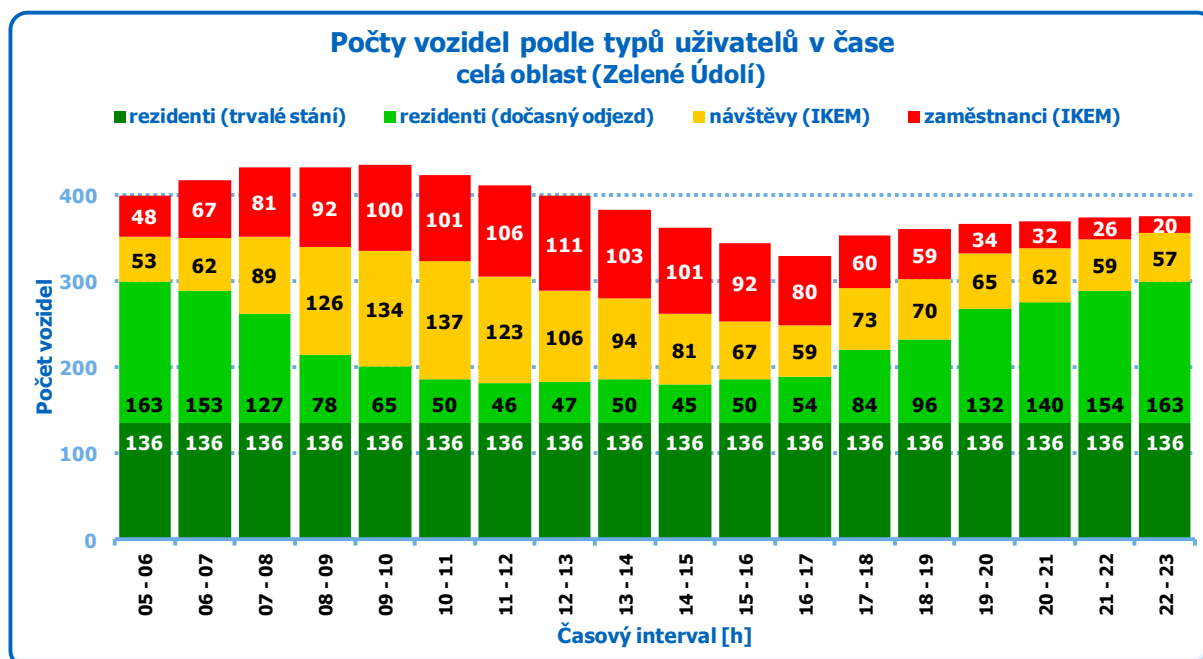


graf 38

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „celá oblast Zelené Údolí“

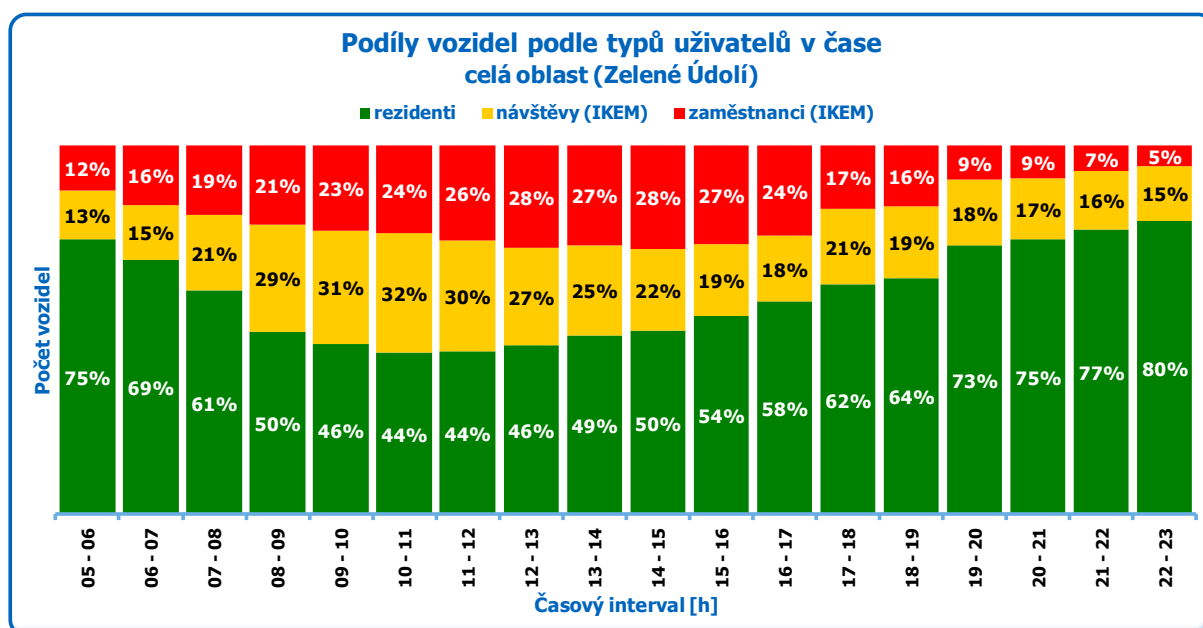
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.1.2.3.), ukazuje v posuzované lokalitě (celý obytný soubor „Zelené Údolí“) graf 39 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 40 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
- předposlední graf 41 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (celý obytný soubor „Zelené Údolí“) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 42 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za

celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



graf 39

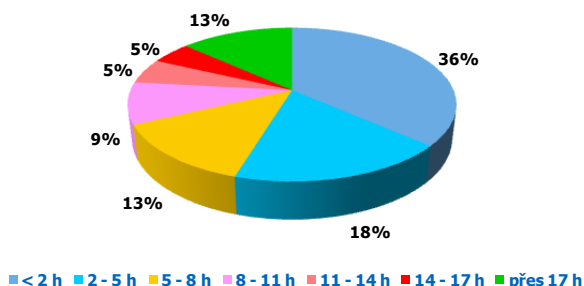
absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „celá oblast Zelené Údolí“



graf 40

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „celá oblast Zelené Údolí“

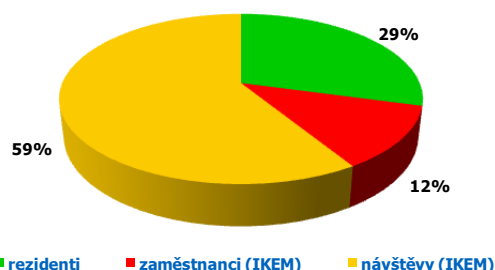
Podíly vozidel podle délky stání
celá oblast (Zelené Údolí)



graf 41

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě „celá oblast Zelené Údolí“ podle časové délky jejich parkování

Podíly vozidel podle typů uživatelů
celá oblast (Zelené Údolí)

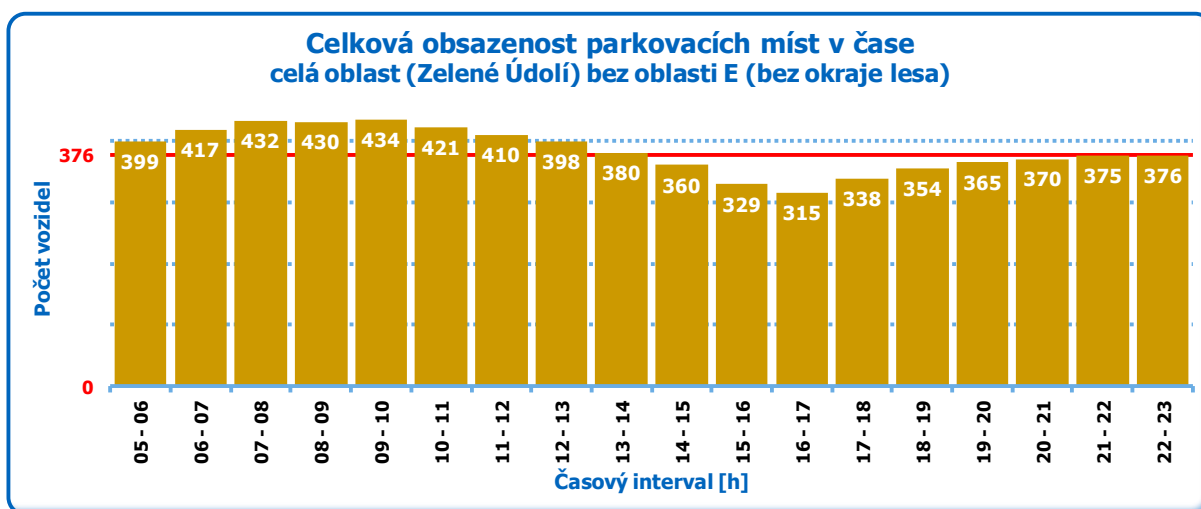


graf 42

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v lokalitě „celá oblast Zelené Údolí“

4.2.7. Celá oblast Zelené Údolí bez oblasti E (bez okraje lesa)

- průběžnou obsazenost posuzované lokality (celý obytný soubor „Zelené Údolí“ bez oblasti E) osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 43 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (celý obytný soubor „Zelené Údolí“ bez oblasti E) činí 376 parkovacích míst)

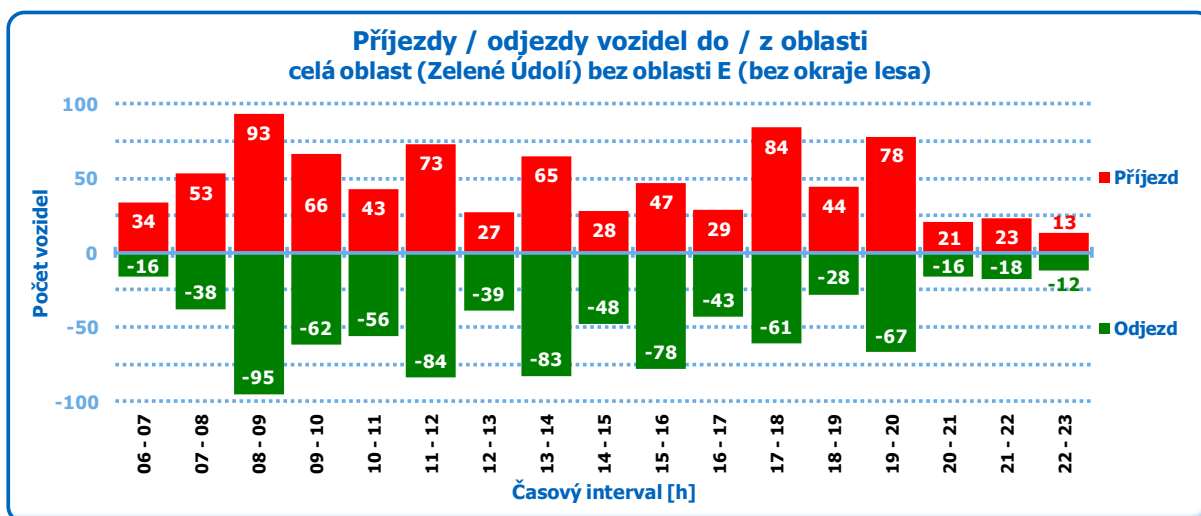


graf 43

celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „celá oblast Zelené Údolí“ bez oblasti E (bez okraje lesa)

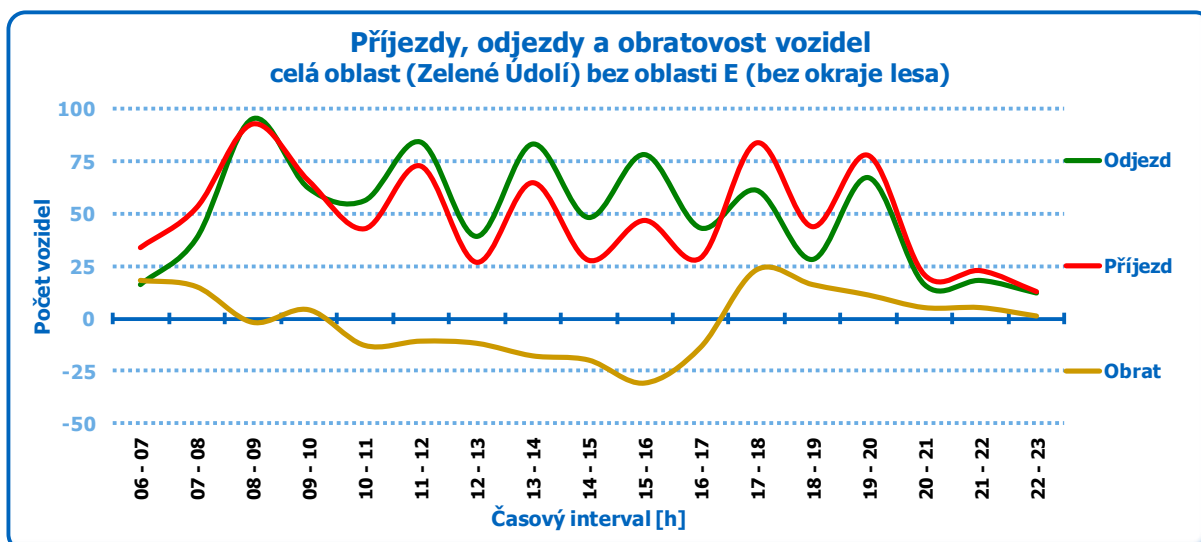
- následující graf 44 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (celý obytný soubor „Zelené Údolí“ bez oblasti E) během

celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 45



graf 44

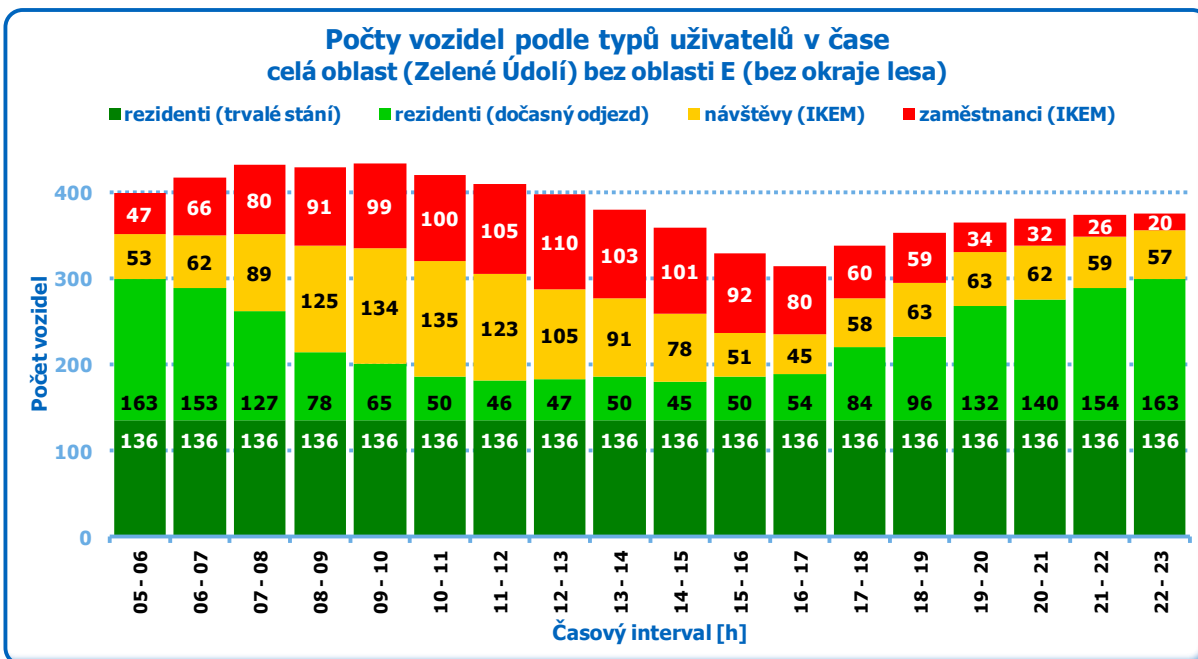
příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „celá oblast Zelené Údolí“ bez oblasti E (bez okraje lesa)



graf 45

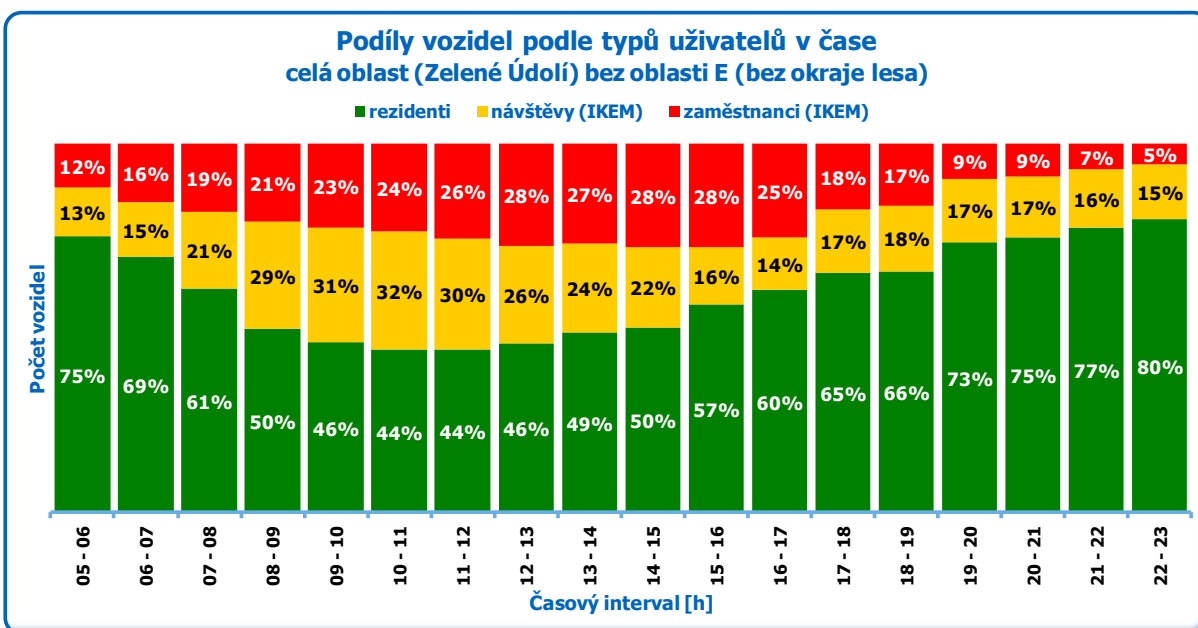
příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „celá oblast Zelené Údolí“ bez oblasti E (bez okraje lesa)

- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.1.2.3.), ukazuje v posuzované lokalitě (celý obytný soubor „Zelené Údolí“ bez oblasti E) graf 46 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 47 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



graf 46

absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „celá oblast Zelené Údolí“ bez oblasti E (bez okraje lesa)



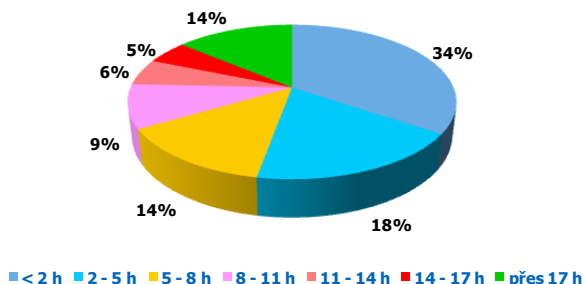
graf 47

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „celá oblast Zelené Údolí“ bez oblasti E (bez okraje lesa)

- předposlední graf 48 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (celý obytný soubor „Zelené Údolí“ bez oblasti E) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 49 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle

počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce

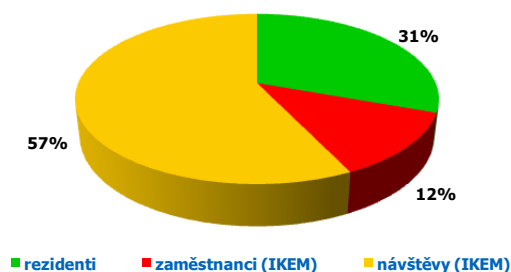
Podíly vozidel podle délky stání
celá oblast (Zelené Údolí) bez oblasti E (bez okraje lesa)



graf 48

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě „celá oblast Zelené Údolí“ podle časové délky jejich parkování bez oblasti E (bez okraje lesa)

Podíly vozidel podle typů uživatelů
celá oblast (Zelené Údolí) bez oblasti E (bez okraje lesa)



graf 49

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v lokalitě „celá oblast Zelené Údolí“ bez oblasti E (bez okraje lesa)

4.2.8. Vyhrazená parkovací místa a plochy

4.2.8.1. Provedení průzkumu vyhrazených parkovacích míst a ploch

V případě průzkumu dopravy v klidu na vyhrazených parkovacích místech a plochách v posuzované oblasti obytného souboru „Zelené Údolí“ v Městské části Praha – Kunratice byla s ohledem na skutečnost, že se nejedná o parkovací plochy a místa přístupná veřejnosti, ale pouze vozidlům s předem vydaným povolením k využívání těchto ploch nebo míst nebo vozidlům po zaplacení poplatku za parkování, místo zápisu registračních značek zvolena metoda prostého zjištění počtu vozidel využívajících příslušnou vyhrazenou parkovací plochu nebo skupinu parkovacích míst, na základě kterého je možné stanovit míru vytížení a využívání vyhrazených parkovacích ploch a míst během dne a porovnat ji se situací na veřejných parkovacích místech umístěných zpravidla na místních komunikacích. Podle výsledků tohoto sčítání lze tedy stanovit časový průběh obsazenosti vyhrazených parkovacích míst.

Jako jednotkový časový interval pro zjištění počtu vozidel využívajících příslušnou vyhrazenou parkovací plochu nebo skupinu parkovacích míst byla zvolena 1 h, každý sčítač tedy prošel přidělenou zónu 1-krát během 1 h. Úkolem sčítačů byl zápis počtu parkujících vozidel do připravených formulářů v rámci každé dílčí vyhrazené parkovací plochy nebo skupiny vyhrazených parkovacích míst v obytném souboru „Zelené Údolí“ (viz Příloha 1).

4.2.8.2. Zjištěná obsazenost vyhrazených parkovacích míst a ploch

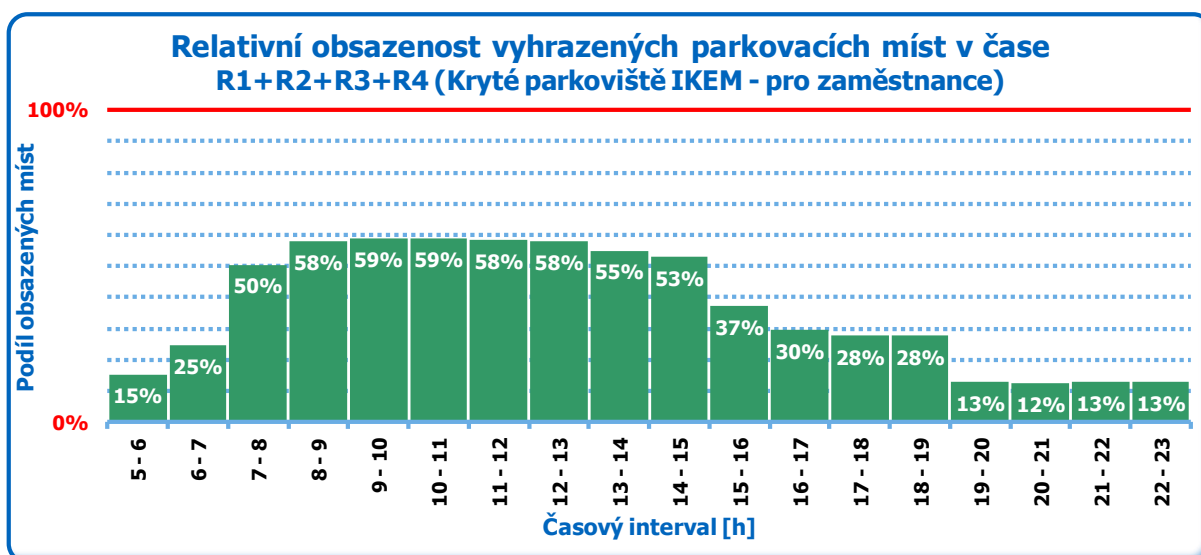
Na základě postupů a principů popsaných v kapitole 4.2.8.1. byly na posuzovaných vyhrazených parkovacích místech nebo plochách v obytném souboru „Zelené Údolí“ zjištěny níže uvedené charakteristiky dopravy v klidu:

- kryté parkoviště IKEM – pro zaměstnance (plochy R1, R2, R3 a R4 v Příloze 1):
 - ✓ celkovou obsazenost vyhrazených parkovacích míst v čase ukazuje graf 50
 - ✓ relativní obsazenost vyhrazených parkovacích míst v čase ukazuje graf 51



graf 50

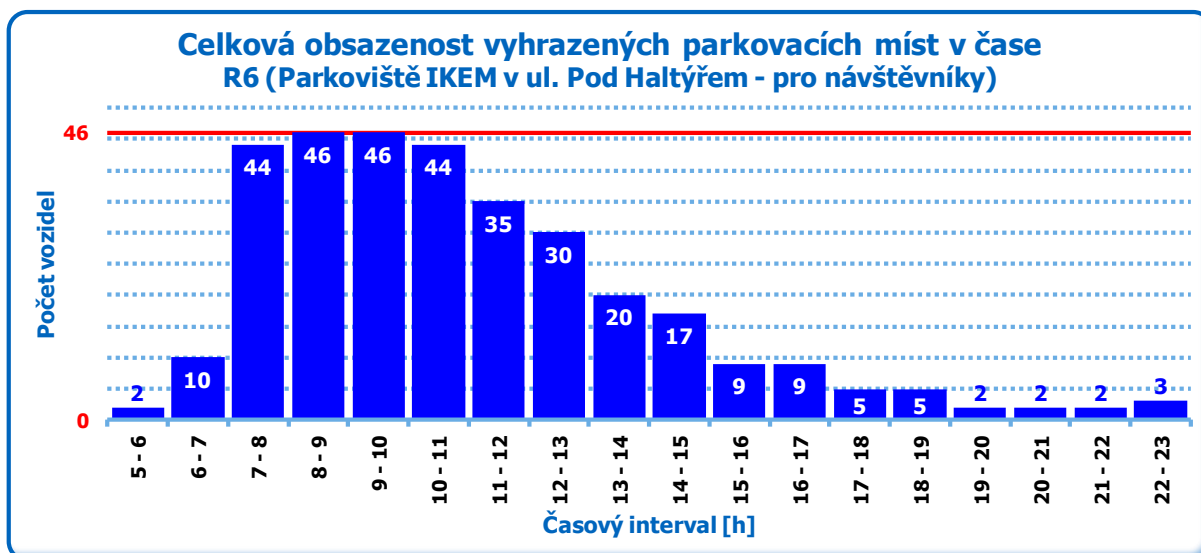
celková obsazenost vyhrazených parkovacích míst v čase – plochy R1, R2, R3 a R4
(kryté parkoviště IKEM – pro zaměstnance)



graf 51

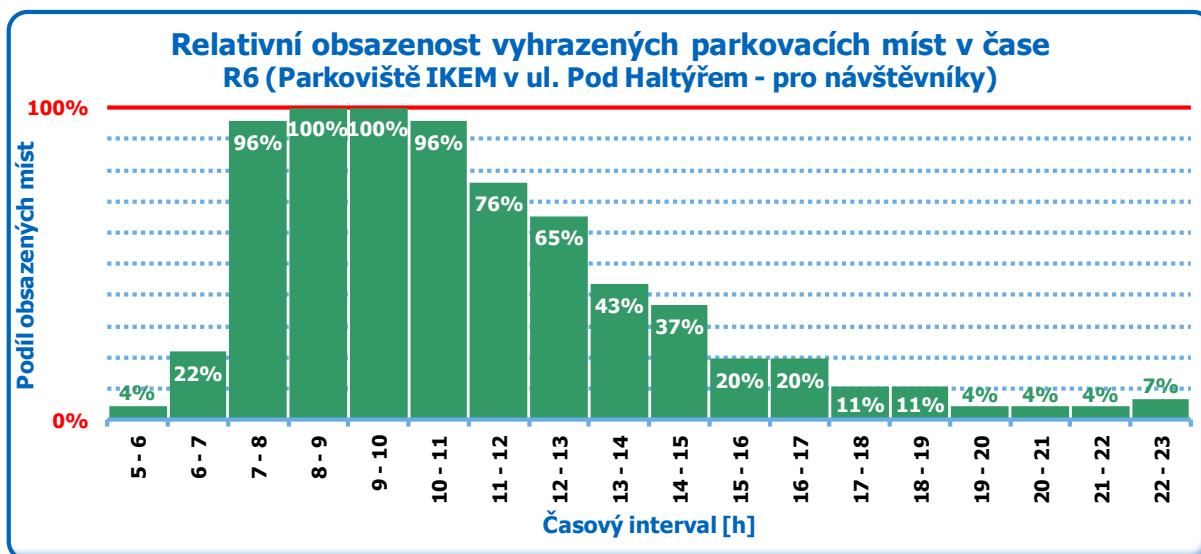
relativní obsazenost vyhrazených parkovacích míst v čase – plocha R6
(parkoviště IKEM v ulici Pod Haltýřem – pro návštěvníky)

- parkoviště IKEM v ulici Pod Haltýřem – pro návštěvníky (plocha R6 v Příloze 1):
 - ✓ celkovou obsazenost vyhrazených parkovacích míst v čase ukazuje graf 52
 - ✓ relativní obsazenost vyhrazených parkovacích míst v čase ukazuje graf 53



graf 52

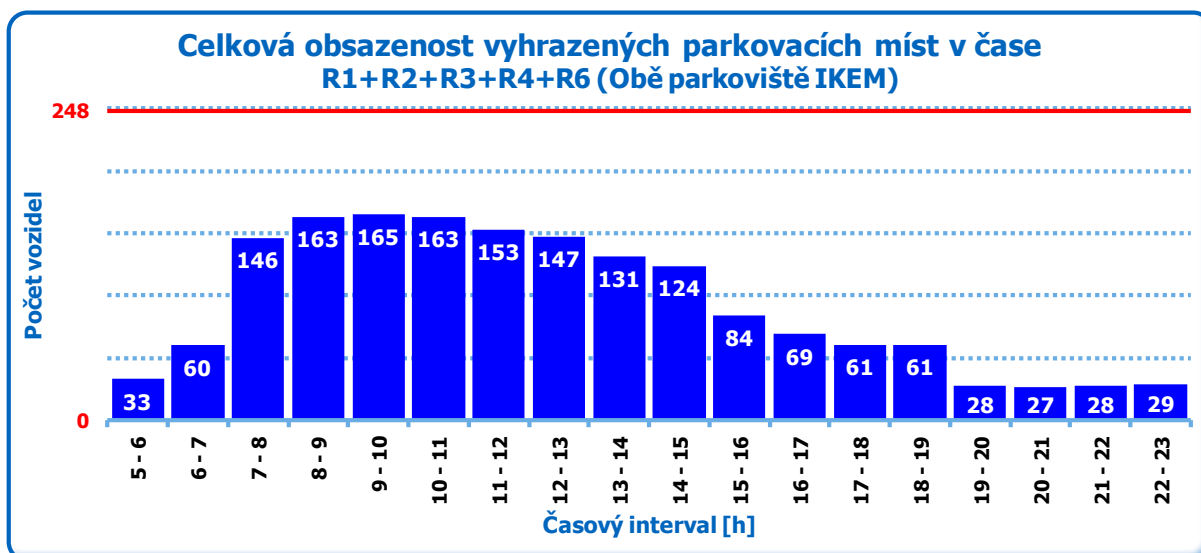
celková obsazenost vyhrazených parkovacích míst v čase – plocha R6
(parkoviště IKEM v ulici Pod Haltýřem – pro návštěvníky)



graf 53

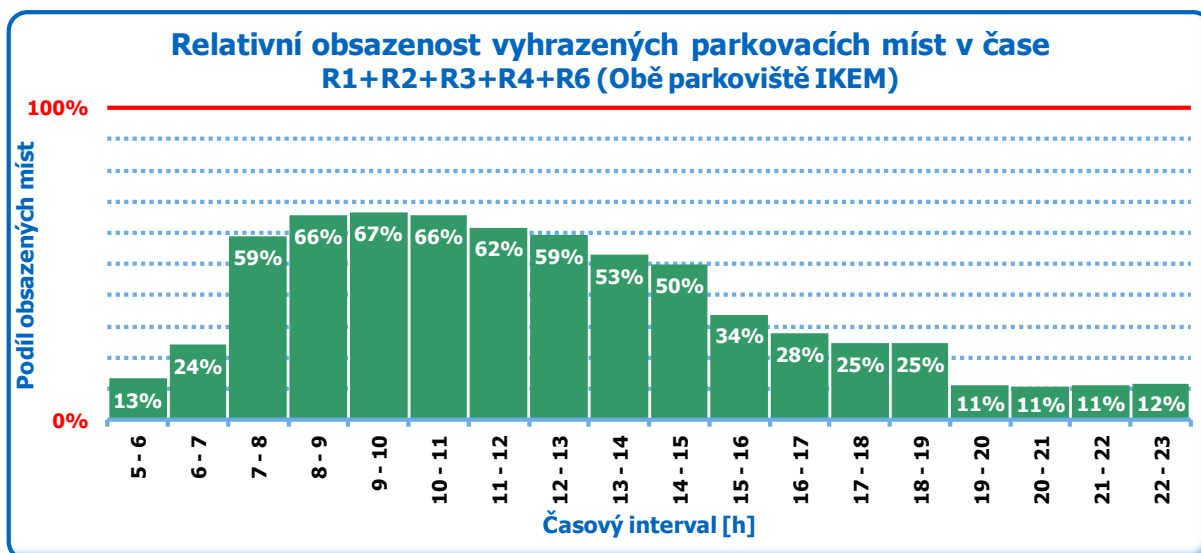
relativní obsazenost vyhrazených parkovacích míst v čase – plocha R6
(parkoviště IKEM v ulici Pod Haltýřem – pro návštěvníky)

- obě parkoviště IKEM – pro návštěvníky i zaměstnance (plochy R1, R2, R3, R4 a R6 v Příloze 1):
 - ✓ celkovou obsazenost vyhrazených parkovacích míst v čase ukazuje graf 54
 - ✓ relativní obsazenost vyhrazených parkovacích míst v čase ukazuje graf 55



graf 54

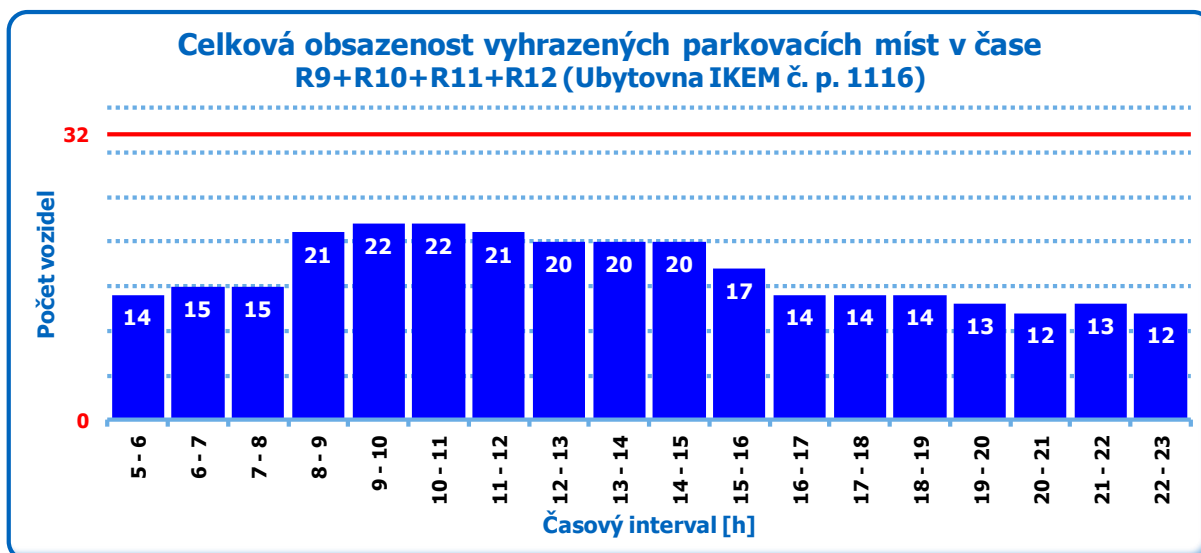
celková obsazenost vyhrazených parkovacích míst v čase – plochy R1, R2, R3, R4 a R6
(obě parkoviště IKEM dohromady)



graf 55

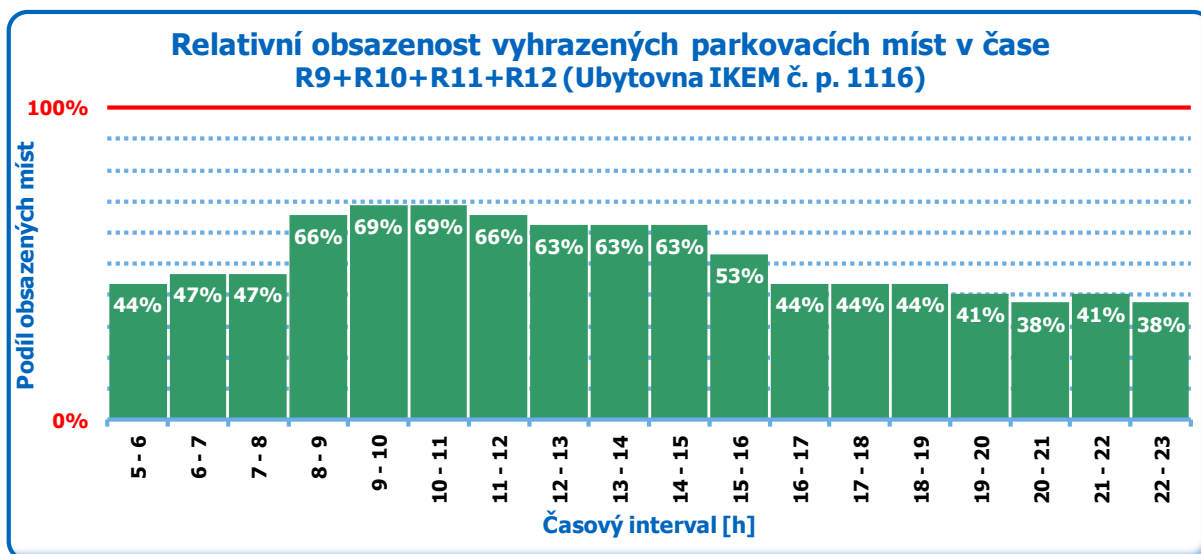
relativní obsazenost vyhrazených parkovacích míst v čase – plochy R1, R2, R3, R4 a R6
(obě parkoviště IKEM dohromady)

- parkoviště před ubytovnou IKEM č. p. 1116 (plochy R9, R10, R11 a R12 v Příloze 1):
 - ✓ celkovou obsazenost vyhrazených parkovacích míst v čase ukazuje graf 56
 - ✓ relativní obsazenost vyhrazených parkovacích míst v čase ukazuje graf 57



graf 56

celková obsazenost vyhrazených parkovacích míst v čase – plochy R9, R10, R11 a R12
(ubytovna IKEM č. p. 1116)



graf 57

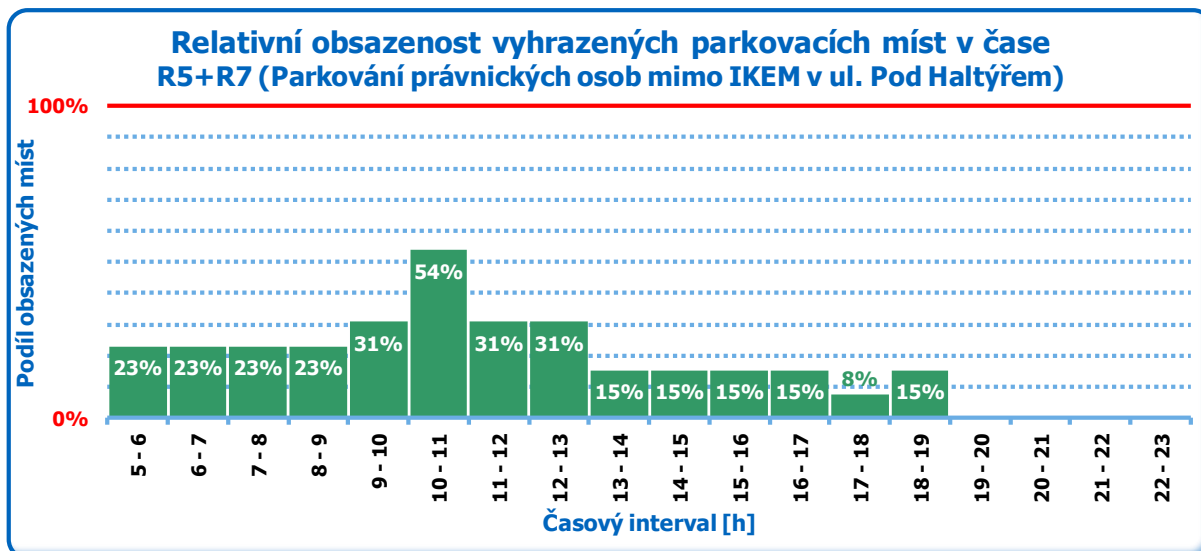
relativní obsazenost vyhrazených parkovacích míst v čase – plochy R9, R10, R11 a R12
(ubytovna IKEM č. p. 1116)

- parkování právnických osob mimo IKEM v ulici Pod Haltýřem (plochy R5 a R7 v Příloze 1):
 - ✓ celkovou obsazenost vyhrazených parkovacích míst v čase ukazuje graf 58
 - ✓ relativní obsazenost vyhrazených parkovacích míst v čase ukazuje graf 59



graf 58

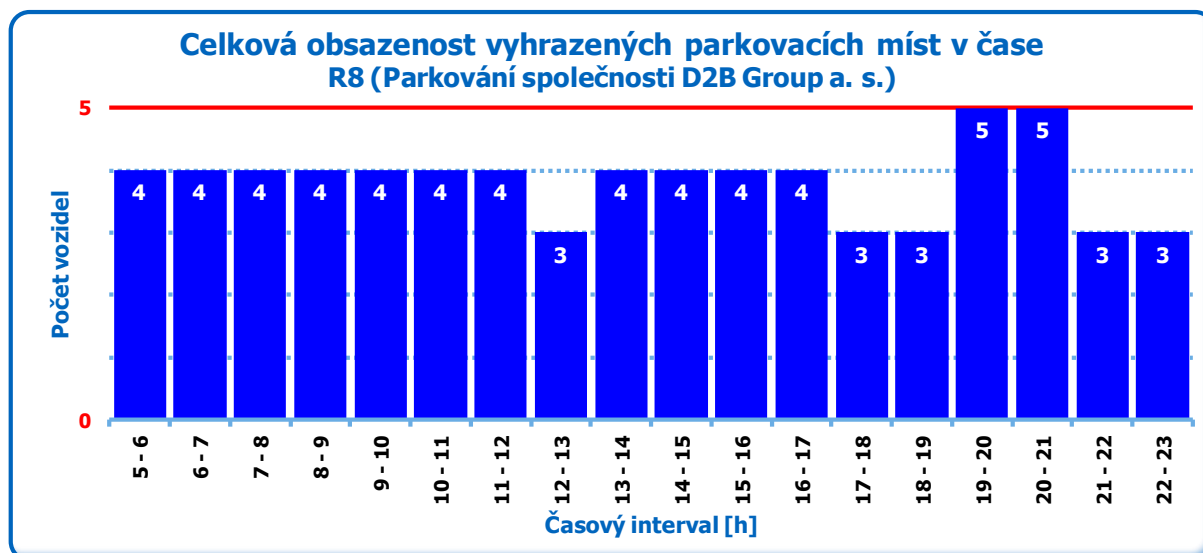
celková obsazenost vyhrazených parkovacích míst v čase – plochy R5 a R7
(parkování právnických osob mimo IKEM v ulici Pod Haltýřem)



graf 59

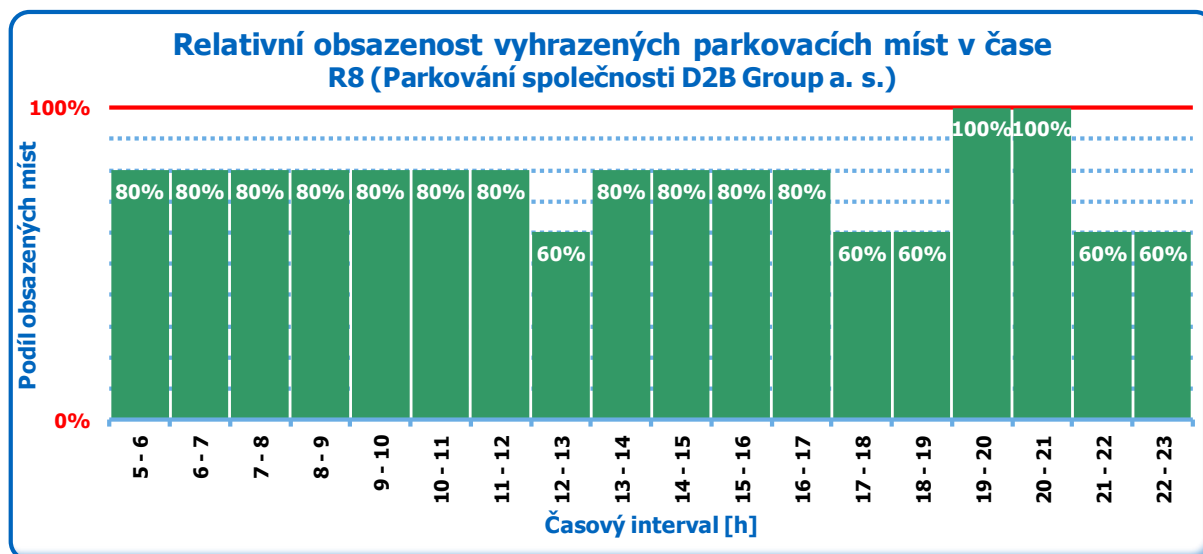
relativní obsazenost vyhrazených parkovacích míst v čase – plochy R5 a R7
(parkování právnických osob mimo IKEM v ulici Pod Haltýřem)

- parkování společnosti D2B Group a. s. (plocha R8 v Příloze 1):
 - ✓ celkovou obsazenost vyhrazených parkovacích míst v čase ukazuje graf 60
 - ✓ relativní obsazenost vyhrazených parkovacích míst v čase ukazuje graf 61



graf 60

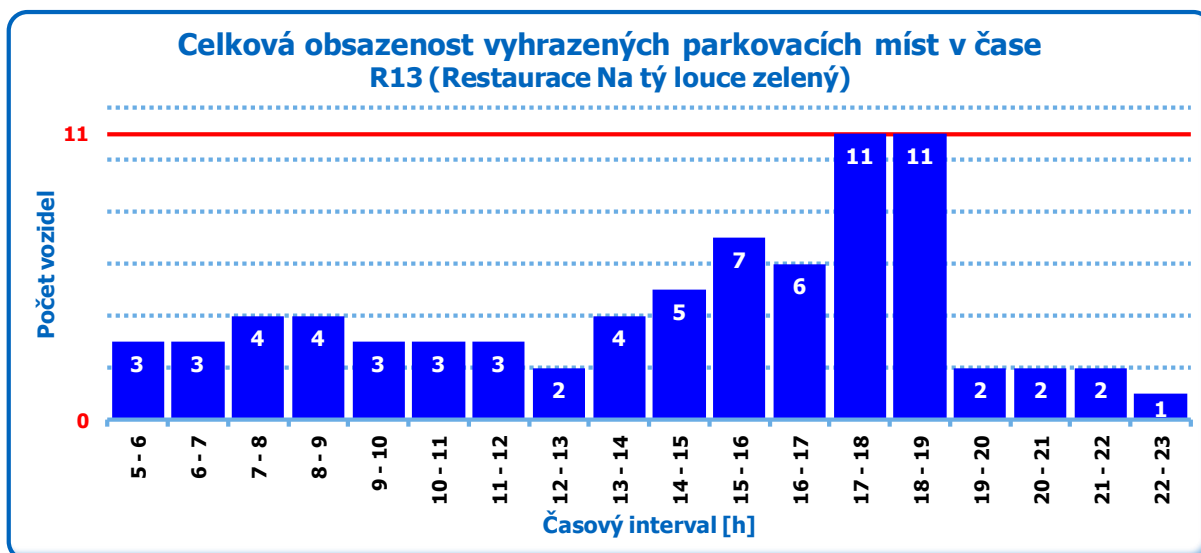
celková obsazenost vyhrazených parkovacích míst v čase – plocha R8
(parkování společnosti D2B Group a. s.)



graf 61

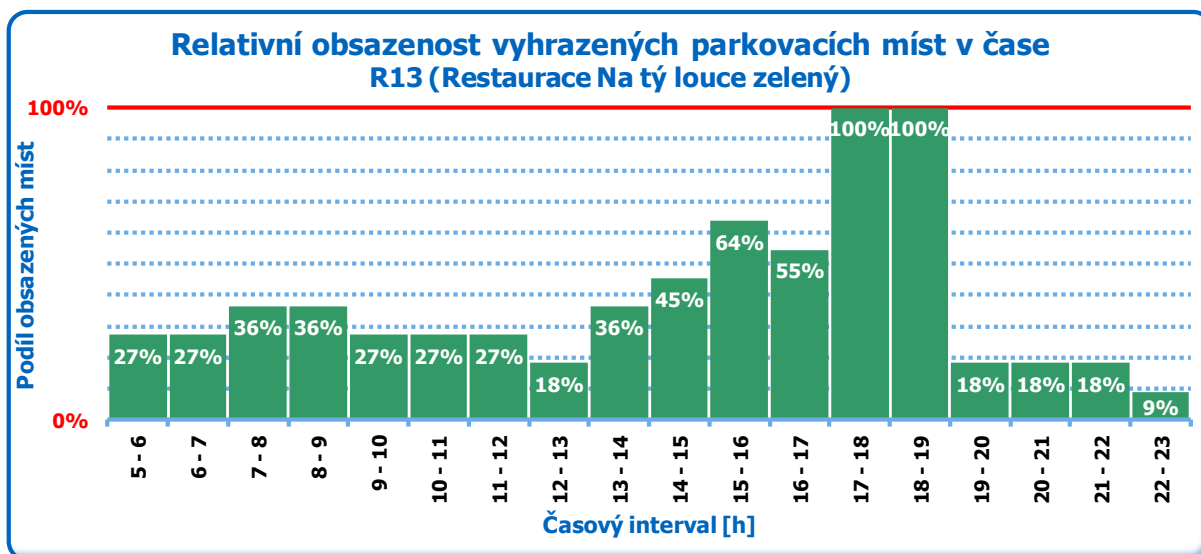
relativní obsazenost vyhrazených parkovacích míst v čase – plocha R8
(parkování společnosti D2B Group a. s.)

- parkování před restaurací Na tý louce zelený (plocha R13 v Příloze 1):
 - ✓ celkovou obsazenost vyhrazených parkovacích míst v čase ukazuje graf 62
 - ✓ relativní obsazenost vyhrazených parkovacích míst v čase ukazuje graf 63



graf 62

celková obsazenost vyhrazených parkovacích míst v čase – plocha R13
(restaurace Na tý louce zelený)



graf 63

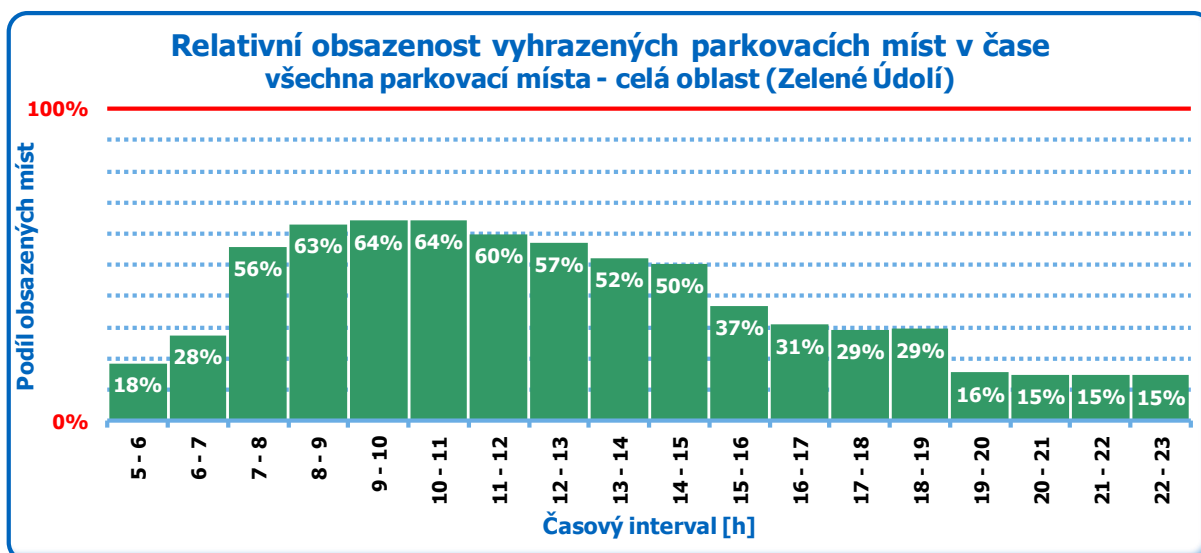
relativní obsazenost vyhrazených parkovacích míst v čase – plocha R13
(restaurace Na tý louce zelený)

- všechna vyhrazená parkovací místa v celém obytném souboru „Zelené Údolí“:
 - ✓ celkovou obsazenost vyhrazených parkovacích míst v čase ukazuje graf 64
 - ✓ relativní obsazenost vyhrazených parkovacích míst v čase ukazuje graf 65



graf 64

celková obsazenost vyhrazených parkovacích míst v čase v lokalitě celá oblast Zelené Údolí



graf 65

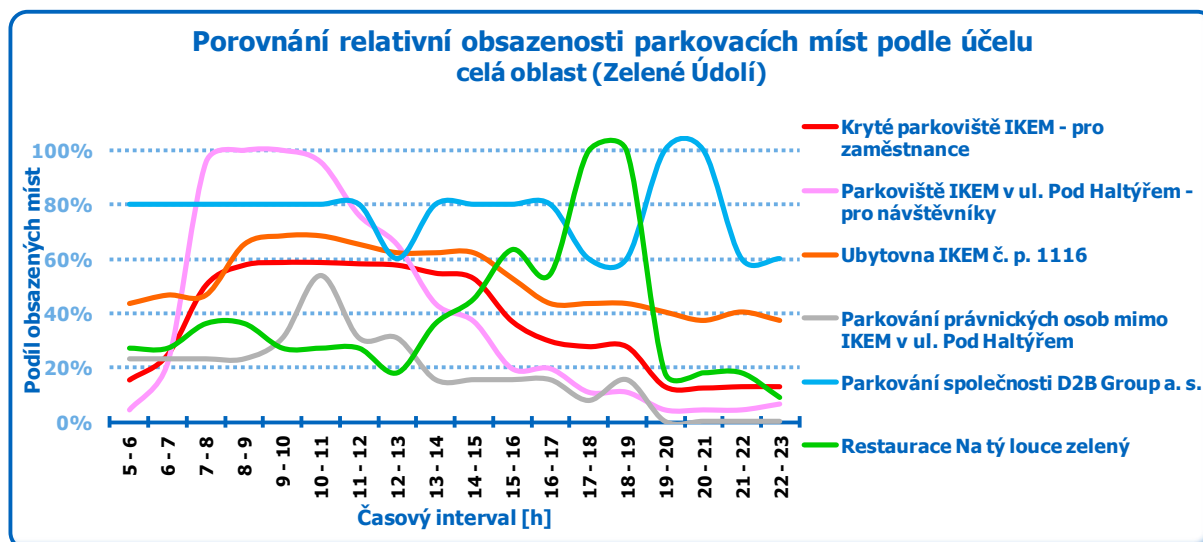
relativní obsazenost vyhrazených parkovacích míst v čase v lokalitě celá oblast Zelené Údolí

4.2.8.3. Porovnání obsazenosti vyhrazených parkovacích míst a ploch

Z provedených analýz (viz graf 50 až graf 65) vyplývá, že míra využívání jednotlivých vyhrazených parkovacích míst a ploch (viz Příloha 1) se velmi liší (viz graf 66).

Vyhrazené parkovací plochy či místa ve vlastnictví soukromých subjektů (jako např. společnost D2B Group a.s., Restaurace Na tý louce zelený, ale i Ubytovna IKEM č. p. 1116 – viz graf 56, graf 57 a graf 60 až graf 63) jsou využívány alespoň část dne ve velké míře v rozmezí 70% ~ 100% (u vyhrazených parkovacích míst společnosti D2B Group a.s. se jedná o rovnoměrné celodenní využití, které je i u Ubytovny IKEM

č. p. 1116 celodenně v hodnotách nad 40%, naopak u Restaurace Na tý louce zelený obsazení vyhrazených parkovacích míst ze 100% odpovídá typické době největší návštěvnosti restaurace v období 17:00 – 19:00), což ukazuje i graf 66.



graf 66

porovnání relativní obsazenosti vyhrazených parkovacích míst v lokalitě celá oblast Zelené Údolí podle účelu

Vyhrazené parkovací plochy a místa IKEMu (viz graf 50 až graf 55) mají zcela specifický a odlišný charakter využívání (viz graf 66). Parkoviště IKEM v ulici Pod Haltýřem (pro návštěvníky IKEMu) vykazuje plnou 100% obsazenost právě pouze v době typické pro ambulantní či jiné návštěvy zdravotnických zařízení (tedy i IKEMu) a to v době 07:00 – 11:00, ale po uplynutí tohoto časového intervalu jeho obsazenost rychle klesá k velmi nízkým hodnotám kolem 20% již od 15:00 (viz graf 66). Kryté parkoviště IKEM (pro zaměstnance IKEMu) vykazuje obsazenost rovnoměrnější během dne (největší obsazenost je mezi 50% ~ 60% v období 07:00 – 15:00), ale nikdy nepřesáhne cca 60% (což odpovídá 119 obsazeným parkovacím místům z celkových 202 míst). Celodenně nevyužitých 83 parkovacích míst může být zapříčiněno pronájmem těchto míst Hotelu Rezidence Emmy, avšak v každém případě je zjevné, že využívání parkovacích ploch IKEMu v oblasti ulice Pod Haltýřem je velmi neefektivní, nereaguje na aktuální poptávku a může být příčinou problémů s dopravou v klidu způsobovaných krátkodobými návštěvníky IKEMu (viz kapitola 4.4.3.) v celé oblasti obytného souboru „Zelené Údolí“.

Vyhrazené parkování ostatních právnických osob v ulici Pod Haltýřem (viz graf 58 a graf 59) je též bohužel využíváno velmi nízkou mírou (viz graf 66), jedná se ale celkem jen o 13 parkovacích míst.

4.3. Zjištěná míra využívání podzemních garáží

4.3.1. Provedení průzkumu podzemních garáží

V případě průzkumu obsazenosti podzemních garáží (viz Příloha 3) obytného souboru „Zelené Údolí“ v Městské části Praha – Kunratice byla s ohledem na skutečnost, že se nejedná o parkovací místa přístupná veřejnosti, ale pouze vozidlům majitelů těchto garážových parkovacích míst, místo zápisu registračních značek zvolena metoda prostého zjištění počtu vozidel využívajících příslušná garážová parkovací místa, na základě kterého je možné stanovit míru vytížení a využívání podzemních garáží v obytném souboru „Zelené Údolí“ během dne a porovnat ji se situací na veřejných parkovacích místech umístěných zpravidla na místních komunikacích.

Jako jednotkový časový interval pro zjištění počtu vozidel využívajících podzemní garáže byla zvolena 1 h, každý sčítač tedy prošel přidělenou zónu 1-krát během 1 h. Úkolem sčítačů byl zápis počtu parkujících vozidel do připravených formulářů v rámci každé podzemní garáže v obytném souboru „Zelené Údolí“ (viz Příloha 3).

V rozporu s původním záměrem se ale nepodařilo i přes aktivní spolupráci Městské části Praha – Kunratice získat přístup ke všem podzemním garážím, které zobrazuje Příloha 3, a proto byl průzkum realizován pouze v těch segmentech podzemních garáží, ke kterým byl přístup ve výsledku umožněn – jedná se o garáže, ke kterým jsou zpracovány grafy vyjadřující zjištěnou relativní obsazenost (viz graf 67 až graf 71 a kapitola 4.3.2.).

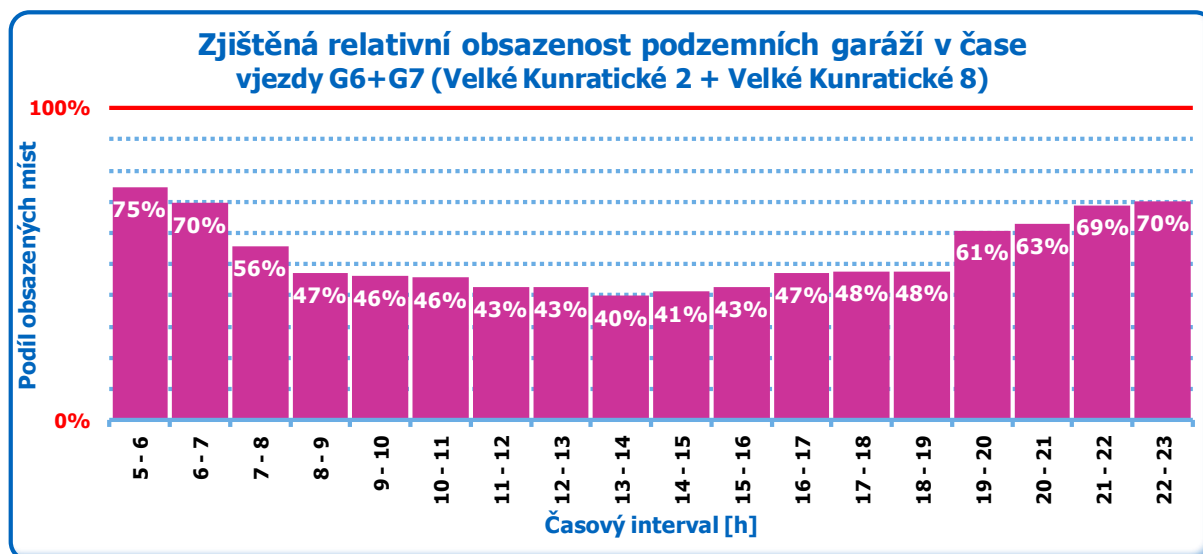
4.3.2. Zjištěná relativní obsazenost dostupných podzemních garáží

Podle výsledků provedeného sčítání (jehož postup je popsán v rámci kapitoly 4.3.1.) lze tedy stanovit časový průběh relativní obsazenosti vyhrazených parkovacích míst.

Relativní obsazenost (viz graf 67 až graf 71) byla stanovena vždy na základě znalosti počtu aktuálně parkujících vozidel a počtu garážových parkovacích míst, u kterých bylo viditelné, zda se na něm automobil nachází či nikoli (bylo tedy nutné brát v úvahu i fakt, že některá garážová parkovací místa jsou i v rámci podzemních garáží uzavřena soukromými vraty, přes které často na garážové parkovací místo není vidět).

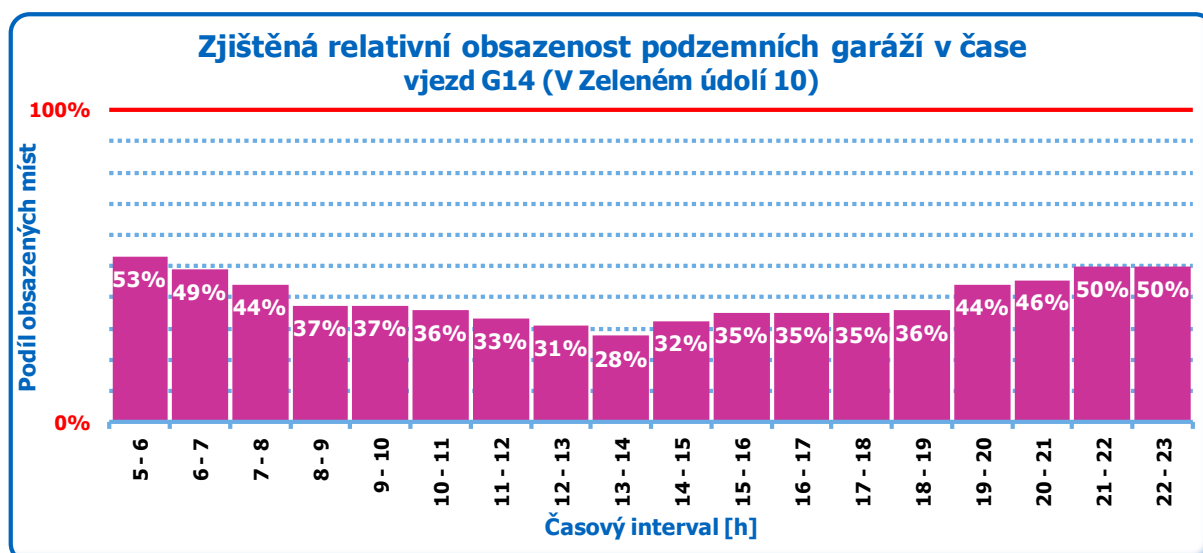
Na základě postupů a principů popsanych v kapitole 4.3.1. byly v dostupných podzemních garážích v obytném souboru „Zelené Údolí“ zjištěny níže uvedené míry relativní obsazenosti:

- relativní obsazenost podzemních garáží s vjezdy G6 a G7 v Příloze 3 (vjezdy Velké Kunratické 2 a Velké Kunratické 8) zobrazuje graf 67
- relativní obsazenost podzemních garáží s vjezdem G14 v Příloze 3 (vjezd V Zeleném údolí 10) zobrazuje graf 68



graf 67

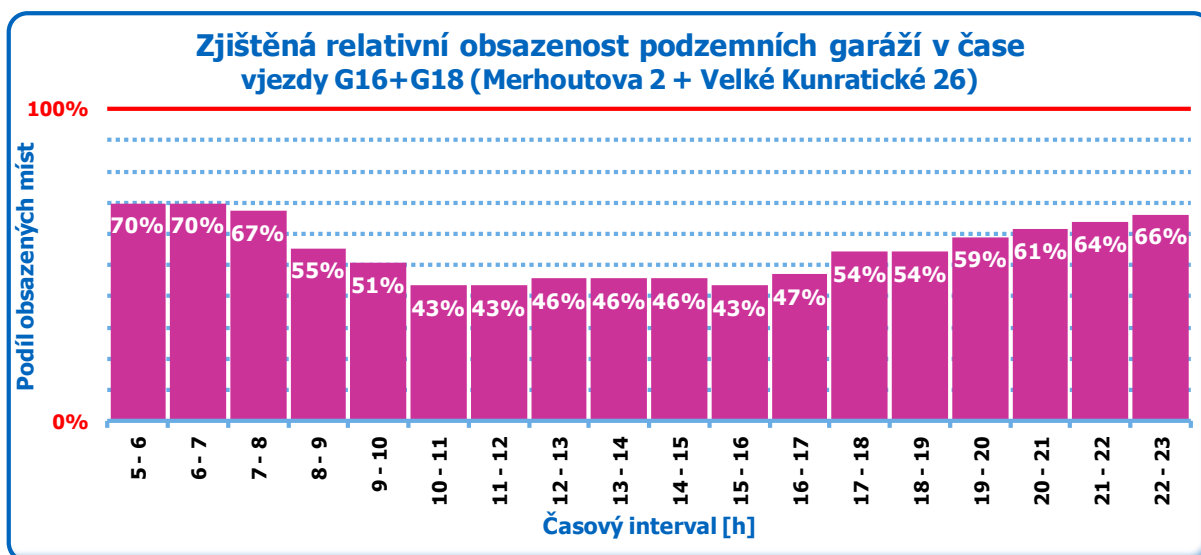
zjištěná relativní obsazenost podzemních garáží v čase – vjezdy G6 a G7
(vjezdy Velké Kunratické 2 a Velké Kunratické 8)



graf 68

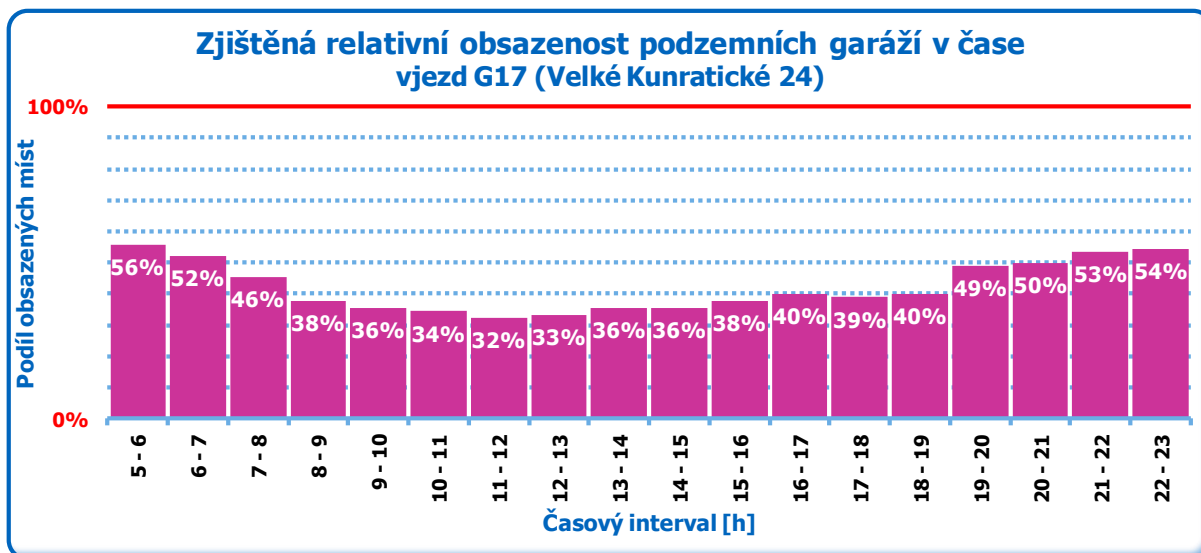
zjištěná relativní obsazenost podzemních garáží v čase – vjezd G14
(vjezd V Zeleném údolí 10)

- relativní obsazenost podzemních garáží s vjezdy G16 a G18 v Příloze 3 (vjezdy Merhoutova 2 a Velké Kunratické 26) zobrazuje graf 69
- relativní obsazenost podzemních garáží s vjezdem G17 v Příloze 3 (vjezd Velké Kunratické 24) zobrazuje graf 70
- relativní obsazenost podzemních garáží s vjezdem G19 v Příloze 3 (vjezd Muškova 1) zobrazuje graf 71



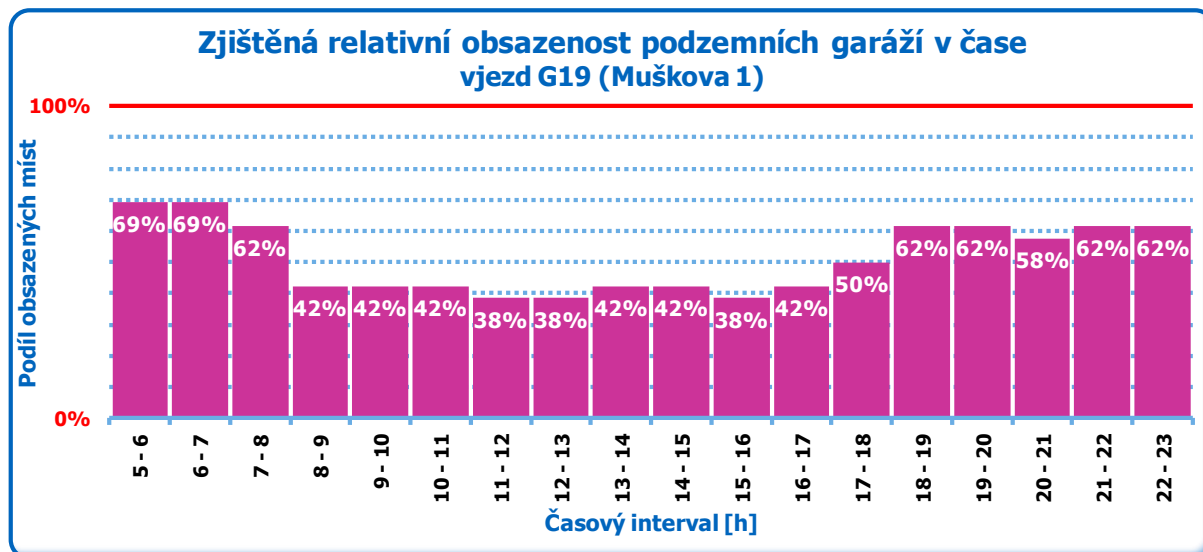
graf 69

zjištěná relativní obsazenost podzemních garáží v čase – vjezdy G16 a G18
(vjezdy Merhoutova 2 a Velké Kunratické 26)



graf 70

zjištěná relativní obsazenost podzemních garáží v čase – vjezd G17
(vjezd Velké Kunratické 24)



graf 71

zjištěná relativní obsazenost podzemních garáží v čase – vjezd G19
(vjezd Muškova 1)

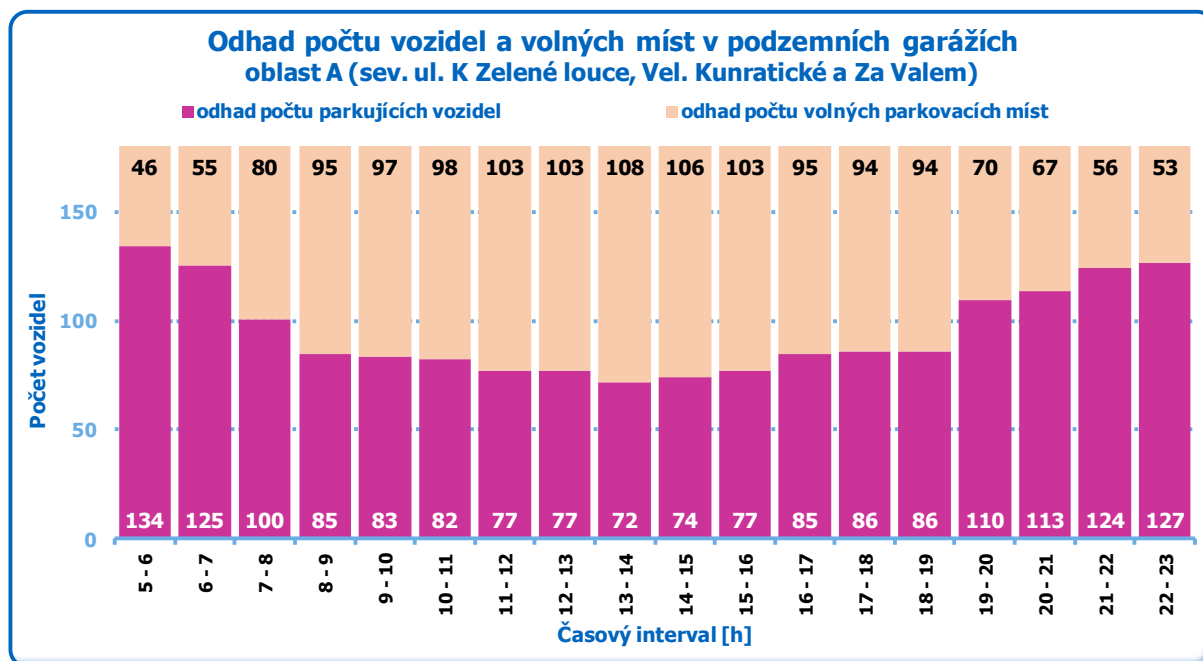
4.3.3. Odhad počtu vozidel v podzemních garážích v dílčích oblastech

U podzemních garáží, kde bylo díky umožněnému přístupu možné provést průzkum jejich obsazenosti (viz kapitola 4.3.2. a graf 67 až graf 71), bylo provedeno jejich územní přiřazení jednotlivým oblastem A až D (viz Příloha 3). Celkový počet skutečných garážových parkovacích míst (který zobrazuje též Příloha 3) v jednotlivých oblastech (viz Příloha 3) byl zcela přesně zjištěn z Katastru nemovitostí Českého úřadu zeměměřičského a katastrálního a tento počet pak vyplývá i ze zpracovaných grafů (viz graf 72 až graf 75). Poté byl proveden expertní odhad průběhu obsazenosti garážových parkovacích míst ve všech podzemních garážích (viz Příloha 3) na základě zjištěného počtu garážových parkovacích míst na základě zjištěného průběhu relativní obsazenosti podzemních garáží (viz kapitola 4.3.2.) pro každou dílčí oblast (viz Příloha 1) obytného souboru „Zelené Údolí“.

Na základě postupů a principů popsaných výše byl proveden níže uvedený expertní odhad průběhu obsazenosti garážových parkovacích míst ve všech podzemních garážích v obytném souboru „Zelené Údolí“:

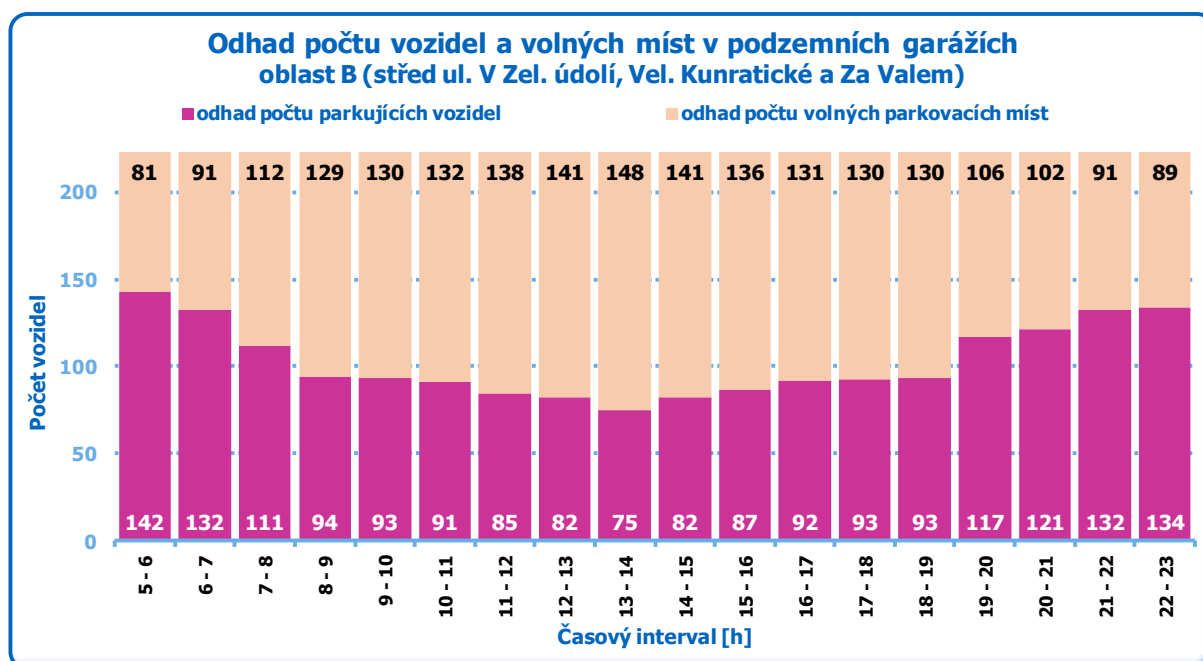
- expertní odhad počtu vozidel a volných míst v podzemních garážích v oblasti A (viz Příloha 1 – sever ulic K Zelené louce, Velké Kunratické a Za Valem) zobrazuje graf 72

- expertní odhad počtu vozidel a volných míst v podzemních garážích v oblasti B (viz Příloha 1 – střed ulic V Zeleném údolí, Velké Kunratické a Za Valem) zobrazuje graf 73



graf 72

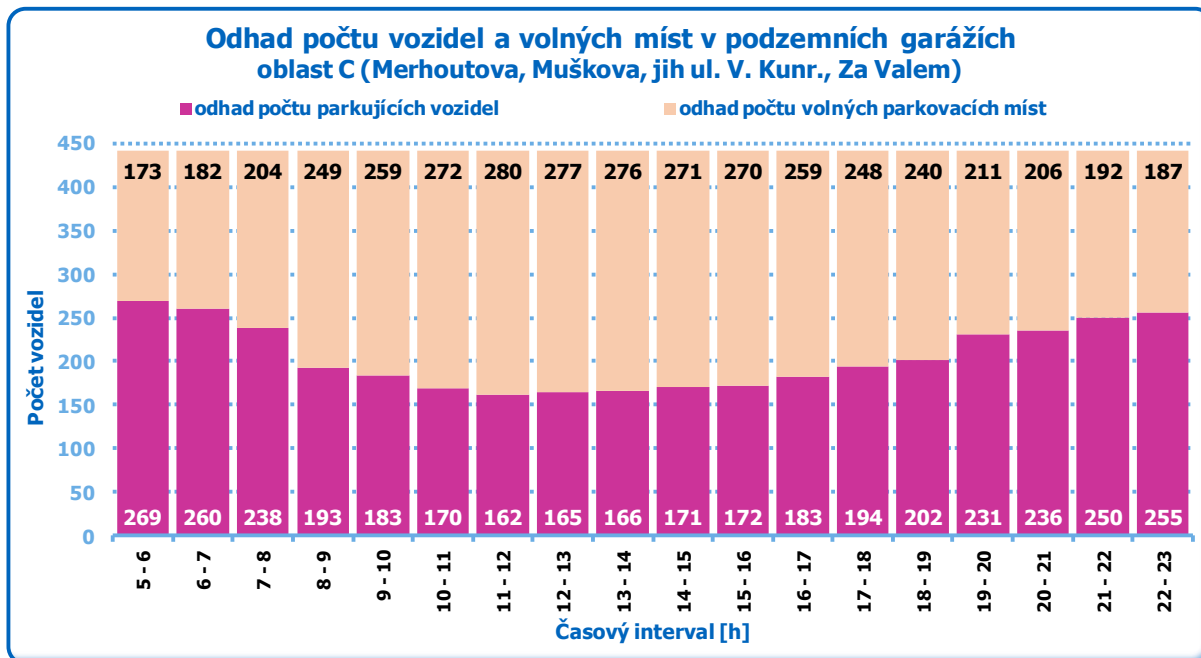
odhad počtu vozidel a volných míst v podzemních garážích v oblasti A (sever ulic K Zelené louce, Velké Kunratické a Za Valem)



graf 73

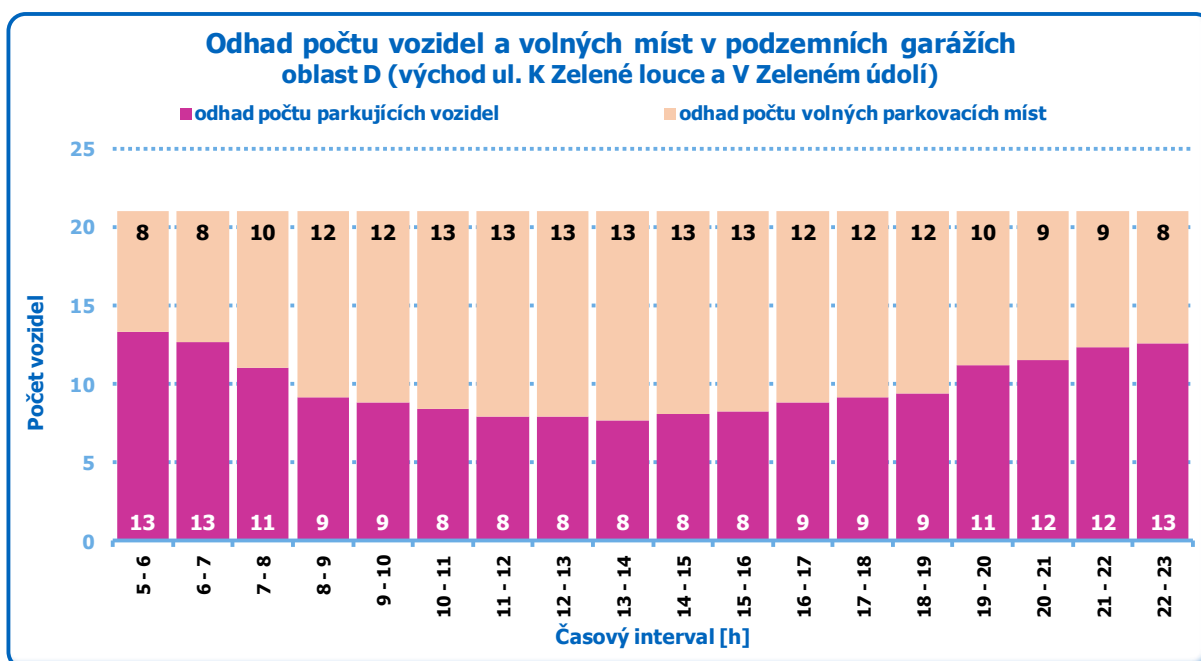
odhad počtu vozidel a volných míst v podzemních garážích v oblasti B (střed ulic V Zeleném údolí, Velké Kunratické a Za Valem)

- expertní odhad počtu vozidel a volných míst v podzemních garážích v oblasti C (viz Příloha 1 – Merhoutova, Muškova, jih ulic Velké Kunratické, Za Valem) zobrazuje graf 74



graf 74

odhad počtu vozidel a volných míst v podzemních garážích v oblasti C (Merhoutova, Muškova, jih ulic Velké Kunratické, Za Valem)

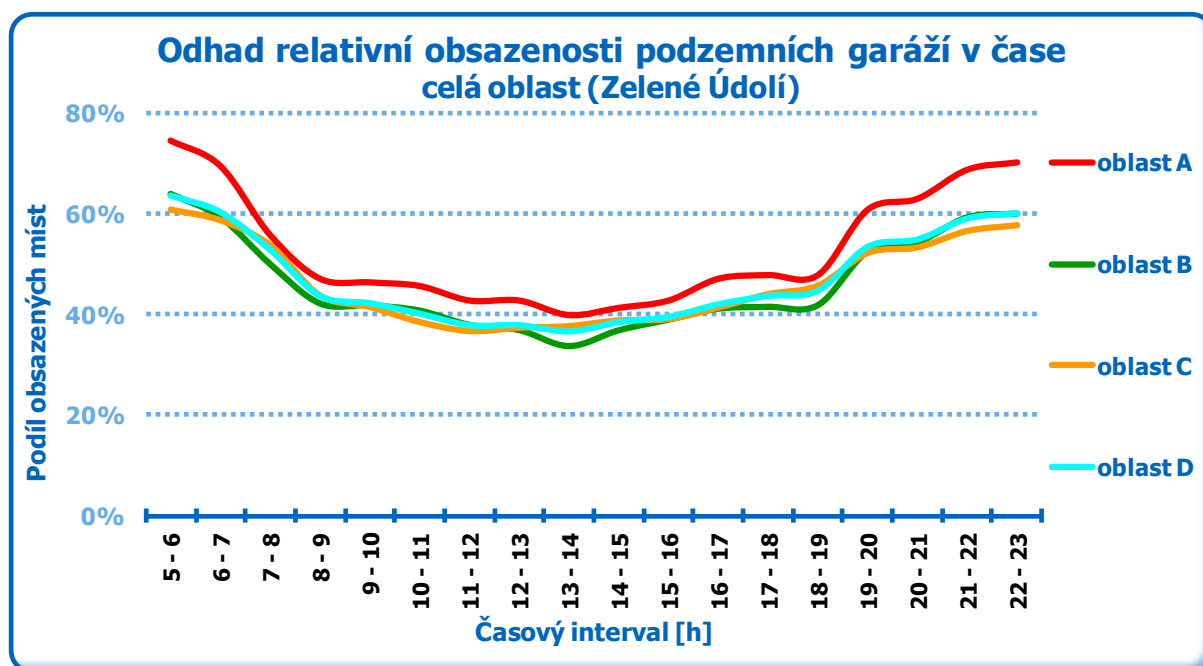


graf 75

odhad počtu vozidel a volných míst v podzemních garážích v oblasti D (východ ulic K Zelené louce a v Zeleném údolí)

- expertní odhad počtu vozidel a volných míst v podzemních garážích v oblasti D (viz Příloha 1 – východ ulic K Zelené louce a v Zeleném údolí) zobrazuje graf 75

Z výše provedené analýzy podzemních garáží v jednotlivých oblastech (viz Příloha 1) obytného souboru „Zelené Údolí“ vyplývá, že míra obsazenosti podzemních garáží má v jednotlivých oblastech velmi podobný průběh (viz graf 76) – v nočních hodinách je zpravidla obsazeno kolem 60% garážových parkovacích míst (což je ale velmi málo) a díky pravidelným odjezdům mnoha rezidentů přes den pryč z garáží se podíl obsazených garážových parkovacích míst snižuje až na cca 35% kolem 13:00 – 14:00.



graf 76

odhad relativní obsazenosti podzemních garáží v čase v jednotlivých oblastech
(v rámci lokality celá oblast Zelené Údolí)

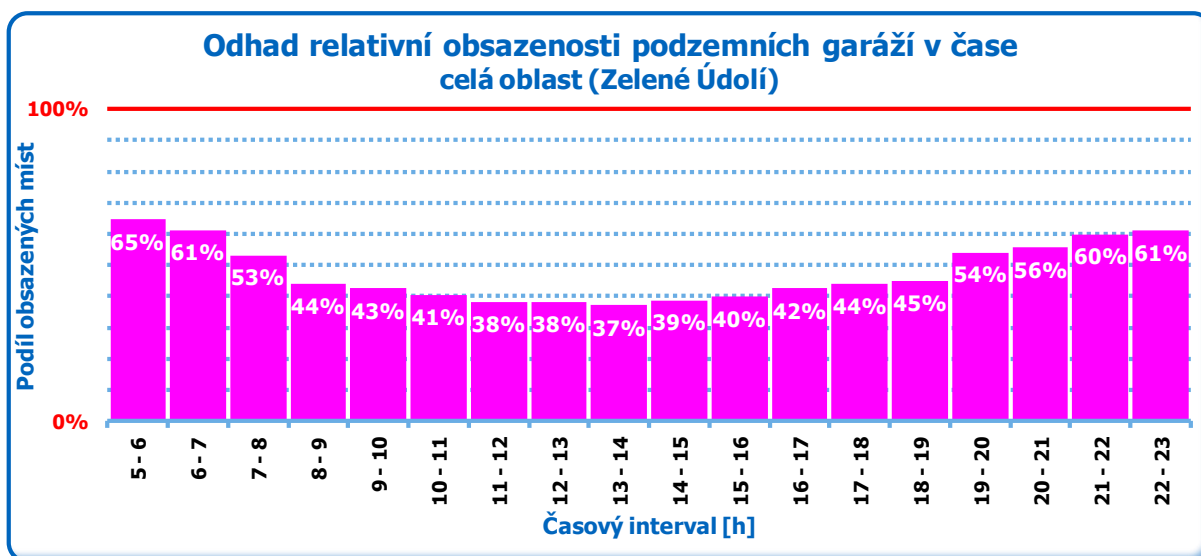
Mírně odlišná je situace v oblasti A (viz Příloha 1, graf 72 a graf 76), kde míra obsazenosti garážových parkovacích míst dosahuje v nočních hodinách až 75% a přes den klesá na 40% (opět v období 13:00 – 14:00). Tato odlišnost může být způsobena zkušeností rezidentů v oblasti A s největším nápojem cizích krátkodobých návštěvníků IKEMu na tuto oblast (s ohledem na její bezprostřední polohu v těsné blízkosti IKEMu) a také tím, že obecně je v této oblasti zaznamenán největší rozdíl mezi skutečnou nabídkou parkovacích míst na ulicích i v garážích (viz Tabulka 1) a jejich teoretickou potřebou (viz Tabulka 5), přičemž skutečná nabídka u oblasti A výrazně za teoretickou potřebou zaostává, což může být způsobeno i tím, že oblast A (viz Příloha 1) byla realizována jako jedna z prvních v celém obytném souboru v rámci tzv. první etapy

výstavby (viz kapitola 2.1. a obr. 2), kdy se nekladl na zajištění dostatečného množství parkovacích míst odpovídajícího počtu bytových jednotek takový důraz.

4.3.4. Výsledný odhad využívání podzemních garáží v celé oblasti

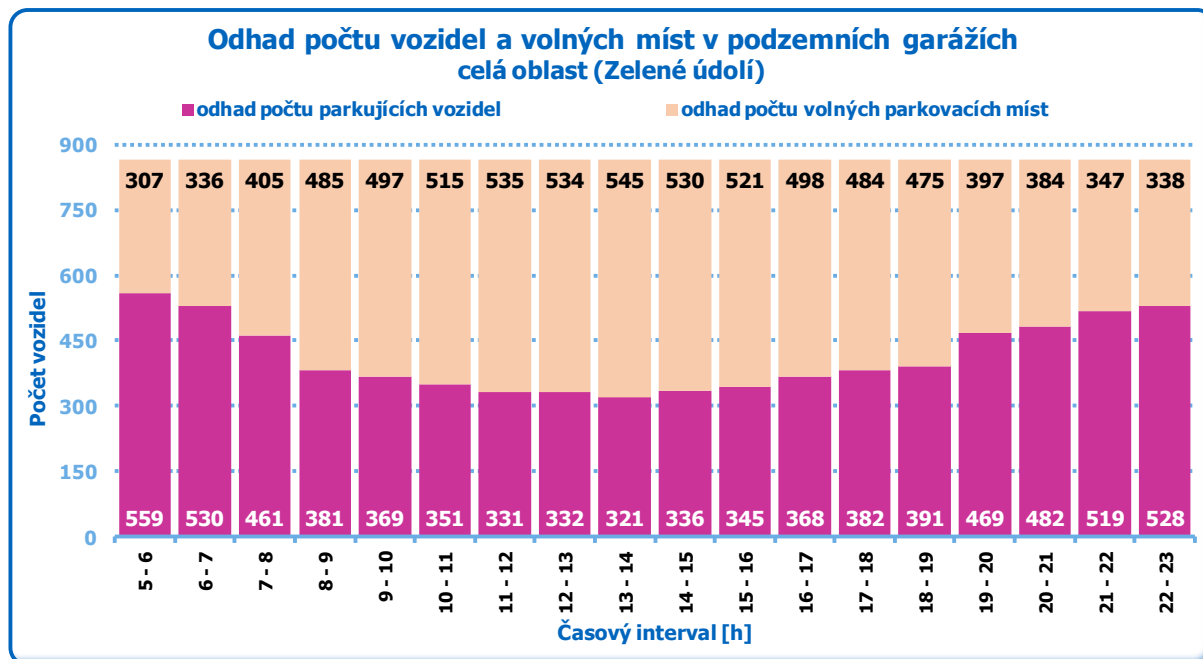
Z výpočtů a analýz provedených v rámci předchozích kapitol lze provést výsledný expertní odhad využívání podzemních garáží v celém obytném souboru „Zelené Údolí“, kde je na základě podkladů získaných z Katastru nemovitostí Českého úřadu zeměměřičského a katastrálního k dispozici celkem 866 garážových parkovacích míst.

Míru relativní obsazenosti všech podzemních garáží v celém obytném souboru „Zelené Údolí“ (viz graf 77) lze expertně odhadnout tak, že v nočních hodinách je zpravidla obsazeno kolem 60% ~ 65% garážových parkovacích míst (což je celkově ale velmi málo) a díky pravidelným odjezdům mnoha rezidentů přes den pryč z podzemních garáží se podíl obsazených garážových parkovacích míst snižuje až na 37% kolem 13:00 – 14:00.



graf 77

odhad relativní obsazenosti podzemních garáží v čase v lokalitě celá oblast Zelené Údolí



graf 78

odhad počtu vozidel a volných míst v podzemních garážích v lokalitě celá oblast Zelené Údolí

Z expertního odhadu relativní obsazenosti všech podzemních garáží v celém obytném souboru „Zelené Údolí“ (viz graf 77) lze pak odhadnout, že v nočních hodinách zůstává v podzemních garážích 300 ~ 340 neobsazených garážových parkovacích míst (přes den toto číslo vzrůstá až k 550 – viz graf 78), což jistě vede k dalšímu zamyšlení nad celkovým řešením situace s dopravou v klidu v obytném souboru „Zelené Údolí“. Ze zkušeností zpracovatele průzkumu vyplývá, že příčinou takové míry nevyužívání podzemních garáží může být buď strach z kriminální činnosti na zaparkovaných vozidlech (byl zaznamenán obecný názor, že automobil zaparkovaný na osvětlené veřejné pozemní komunikaci mezi okny domů je více „pod dohledem“ než automobil stojící ve tmě v garáži, kde je každý pohyb kohokoli registrován čidlem, které způsobí rozsvícení světla (nemůže tedy dojít k náhlému vyrušení toho, kdo by kriminální činnost páchal), ale i mnohem více pravděpodobná skutečnost, že čím dál tím větší množství majitelů bytů tyto byty pronajímá (v obytném souboru „Zelené Údolí“ není výjimkou, že pronajatých je více než polovina bytů v jednom domě), avšak velmi často nájemníci nechtějí mít garážové parkovací místo jako součást nájmu, a to zpravidla za účelem snížení měsíčního nájmu, proto jsou pak garážová parkovací místa patřící k těmto bytům ve výsledku prázdná.

Ze získaných dat lze také odhadnout, že automobily parkující přes noc v podzemních garážích v celém obytném souboru „Zelené Údolí“ vygenerují za 1 průměrný pracovní den nejméně 445 cest.

4.4. Výsledky průzkumu dopravy v klidu

Během průzkumu dopravy v klidu, který byl proveden v obytném souboru „Zelené Údolí“ v časovém rozmezí od 5:00 h do 23:00 h, se vystříдалo celkem 1 022 různých vozidel na veřejných parkovacích místech a plochách umístěných na povrchu. Zároveň bylo průzkumem zjištěna míra využívání a také míra obratovosti vozidel na parkovacích místech v 5 jednotlivých oblastech (viz Příloha 1) v čase během typického pracovního dne, přičemž maximální počet vozidel zaparkovaných na veřejných parkovacích místech a plochách umístěných na povrchu dosáhl 435 automobilů (viz graf 36).

4.4.1. Odhad počtu cest generovaných parkujícími vozidly

Na základě průzkumu dopravy v klidu v obytném souboru „Zelené Údolí“ bylo parkujícími vozidly parkujícími jak na parkovacích místech a plochách na povrchu, tak ve všech podzemních garážích celého obytného souboru vygenerováno nejméně 2 489 cest za den, přičemž:

- 1 748 cest / den připadá na vozidla parkující na veřejných parkovacích plochách a místech na povrchu
- nejméně 296 cest / den připadá na vozidla parkující na vyhrazených parkovacích plochách a místech na povrchu
- nejméně 445 cest / den připadá na vozidla parkující v podzemních garážích

4.4.2. Odlišnost od standardních obytných oblastí

O situaci s dopravou v klidu v obytném souboru „Zelené Údolí“ nejlépe vypovídá naprostá odlišnost od jiných klasických obytných souborů (bez dalších vnějších vlivů na dopravu v klidu) v průběhu obsazenosti parkovacích míst v celé oblasti během dne. Zatímco u běžných obytných souborů je typickým znakem, že se počet parkujících vozidel v oblasti od rána postupně snižuje, v době kolem poledne má nejnižší hodnoty a pak se postupně počet vozidel až do večera zase zvyšuje, v „Zeleném Údolí“ jako celku (viz graf 36 a graf 43) i v rámci jednotlivých samostatně posuzovaných oblastí (viz Příloha 1 a graf 1, graf 8, graf 15 a graf 22) dochází hned od rána k nárůstu

celkového počtu zaparkovaných vozidel, který kulminuje vždy v době 07:00 – 11:00 a posléze dochází teprve k poklesu jejich počtu. Nejnižší počet vozidel parkuje v obytném souboru „Zelené Údolí“ v době cca 16:00 – 17:00 a posléze dochází k průběžnému nárůstu zpět na noční hodnoty. Výše popsany trend v obsazenosti parkovacích míst se např. významně liší od průběhu obsazenosti míst v podzemních garážích (viz kapitola 4.3.2.), což též svědčí o tom, že hlavní příčinou problémů s dopravou v klidu (ke kterým nedochází přes noc, jako na většině ostatních typických obytných souborů, ale v dopoledních hodinách) v obytném souboru „Zelené Údolí“ nejsou jeho rezidenti, ale krátkodobí návštěvníci IKEMu v roli ambulantních pacientů nebo jiných návštěv, neboť i doba kulminace počtu parkujících vozidel se zde nápadně shoduje s dobou zcela typickou pro výše uvedené aktivity ve všech zdravotnických zařízeních.

Stejný trend v obsazenosti parkovacích míst lze pozorovat i u jednotlivých oblastí (viz Příloha 1) v rámci obytného souboru, přičemž k překročení oficiální kapacity (tzn. legální nabídky parkovacích míst v celé oblasti) zde nedochází v noci, ale opět pouze v době od ranních hodin do cca 13:00 (viz graf 36 a graf 43).

4.4.2.1. Situace v noci – rozdílnost podle časových etap výstavby

Mezi jednotlivými oblastmi jsou patrné rozdíly v obsazenosti parkovacích míst i v noci, což ale nemá souvislost s problematikou krátkodobých návštěvníků IKEMu, ale postupného vývoje přístupu ke stanovení počtu parkovacích míst a od něj s vyvíjejícího návrhu uspořádání místních komunikací během postupné výstavby celého obytného souboru.

Během nočních hodin je problém s nedostatkem legálních veřejných parkovacích míst pouze v oblasti A a B (viz Příloha 1, graf 1 a graf 8), kde důvodem může být fakt, že tyto 2 oblasti byly realizovány v rámci první etapy výstavby obytného souboru „Zelené Údolí“ (viz kapitola 2.1. a obr. 2), při které došlo zjevně k podcenění skutečných (i teoretických) potřeb parkovacích míst pro rezidenty, a to i v součtu s parkovacími místy v podzemních garážích (výrazný deficit skutečné nabídky parkovacích míst v oblasti A a B vůči jejich teoretické potřebě dokládá Tabulka 5).

Naopak v oblasti C je už situace s noční poptávkou po parkovacích místech relativně vyrovnaná (viz graf 15), neboť tato oblast byla realizována jako jedna z posledních

a přístup k realizaci parkovacích míst v dostatečném počtu se zde ve srovnání s oblastmi A a B výrazně změnil k lepšímu (viz Tabulka 5).

V oblasti D během noci problém s počtem parkovacích míst není (viz graf 22), neboť je z větší části tvořena rodinnými domy (viz Příloha 1 a obr. 3), které mají každý navíc po 2 parkovacích místech na svém vlastním pozemku (v garáži a na předzahrádce).

4.4.2.2. Specifická oblast E (okraj lesa – cesta k Rest. U Krále Václava IV.)

Oblast E (viz Příloha 1) je velmi specifickou oblastí, neboť není navázána na žádné obytné budovy, ale je tvořena místní komunikací vedoucí k Restauraci U Krále Václava IV. (viz Příloha 1), na které jsou hosté restaurace, ale také návštěvníci Kunratického lesa zvyklí parkovat v blízkosti výše zmíněné restaurace, ačkoli z hlediska šířkového uspořádání této komunikace se jedná o nelegální parkování (viz Příloha 2) na zeleni, které ale bohužel není nijak omezeno svislým dopravním značením.

Z výše uvedených důvodů jsou tedy pro lepší pochopení a vykreslení souvislostí vyjadřovány výsledky průzkumu dopravy v klidu pro celý obytný soubor „Zelené Údolí“ též bez vlivu oblasti E (viz graf 43 až graf 49 a graf 86 až graf 92).

Problém oblasti E (viz Příloha 1) spočívá zejména v kumulaci vozidel na již výše zmíněné komunikaci vedoucí k Restauraci U Krále Václava IV. v místech, kde to není zcela legální a ani vhodné s ohledem na to, že tuto komunikaci používá jako přístupovou cestu do Kunratického lesa velké množství chodců a cyklistů, kteří se na jejím dolním konci u výše zmíněné restaurace často musejí míjet s parkujícími, otáčejícími se nebo přijíždějícími či odjíždějícími vozidly (v průměrném pracovním dni bylo zjištěno, že zde parkující vozidla vygenerují nejméně 83 cest / den, přičemž ale maximální, možná i násobně větší, hodnoty intenzit motorové dopravy, ale i chodců a cyklistů, se zde vzájemně střetávají o víkendech a státních svátcích za příznivého počasí, kdy také vznikají nejvíce nebezpečné dopravní situace a potenciální dopravní konflikty.

Řešení oblasti E sice nemá vazbu na problematiku dopravy v klidu v obytném souboru „Zelené Údolí“, ale lze jen doporučit řešit tento problém samostatně, a to tak, aby na většinu přístupové cesty vedoucí k Restauraci U Krále Václava IV. byl zakázán vjezd všem motorovým vozidlům (se zachováním výjimek pro rezidenty 1 rodinného domu a majitele, případně zaměstnance, Restaurace U Krále Václava IV.) a návštěvníkům

výše uvedené restaurace nebo Kunratického lesa využívajících individuální automobilovou dopravu vytvořit legální parkovací plochy tam, kde již několik takových parkovacích míst v rámci oblasti E (viz Příloha 1) nyní existuje (viz Příloha 2).

4.4.3. Doprava v klidu generovaná krátkodobými návštěvníky IKEMu

Na základě analýzy grafů, které zobrazují počty a podíly vozidel podle typu uživatelů v čase a případně i podle délky jejich stání na daném místě jak pro celý obytný soubor „Zelené Údolí“ (viz graf 39 až graf 42 a graf 46 až graf 49), tak v jednotlivých oblastech tohoto obytného souboru (viz Příloha 1 a graf 4 až graf 7, graf 11 až graf 14, graf 18 až graf 21 a graf 25 až graf 28) bez specifické oblasti E (viz kapitola 4.2.7. a graf 29 až graf 35), je zcela zřejmé, že stěžejní příčinou problémů s dopravou v klidu v obytném souboru „Zelené Údolí“ jsou krátkodobí návštěvníci (zpravidla ambulantní pacienti nebo i jiné návštěvy) IKEMu, částečně doplňovaní i zaměstnanci IKEMu (ale z jejich strany ne v tak zásadní míře).

Pokud se nebere v úvahu specifická oblast E (viz kapitola 4.2.5. a graf 29 až graf 35), je vidět, že zatímco počet i podíl rezidentů v celé oblasti od rána průběžně klesá s tím, jak rezidenti postupně odjíždějí (viz graf 46 a graf 47) a pouze část z nich (konkrétně 136 vozidel rezidentů – viz graf 46) zůstává stát na svém místě celý den, počet i podíl návštěvníků a částečně i zaměstnanců IKEMu od rána výrazně narůstá a nejvyšších hodnot dosahuje v dopoledních hodinách. Nejmenší podíl parkujících vozidel rezidentů, který činil 44 %, byl zaznamenán v době 10:00 – 12:00 (viz graf 47). Naopak největší podíl krátkodobých návštěvníků IKEMu je dosažen v době 08:00 – 12:00 a pohybuje se v hodnotách 29% ~ 32% všech zaparkovaných vozidel v oblasti a společně se zaměstnanci v době 08:00 – 15:00 tvoří polovinu nebo i více (viz graf 47) všech vozidel parkujících v obytném souboru „Zelené Údolí“. Podíl těch, kteří stáli v obytném souboru „Zelené Údolí“ krátkodobě, ze všech vozidel, které se vyskytly za celý den průzkumu v posuzované oblasti, se pohybuje dokonce v rozmezí 65% ~ 70% (viz graf 48 a graf 49).

Výše popsané trendy lze sledovat ve všech oblastech (s výjimkou specifické oblasti E), přičemž nejvýrazněji se to projevuje v oblasti A (viz graf 5), kde podíl krátkodobých návštěvníků IKEMu společně se zaměstnanci IKEMu dosahuje přes 60% parkujících vozidel v době 11:00 – 12:00, což je v kontextu souvislostí logické, neboť z oblasti A je k IKEMu nejkratší docházková vzdálenost.

Celkový absolutní počet krátkodobých návštěvníků oblasti (reprezentovaný počtem vozidel, kterými sem přijíždějí) je ve skutečnosti svým podílem ještě vyšší (viz graf 48 a graf 49), protože na 1 parkovacím místě se z těchto krátkodobých návštěvníků může vystřídat hned několik vozidel po sobě, proto má např. i počet cest vygenerovaných vozidly parkujícími na veřejných parkovacích plochách a místech na povrchu (viz kapitola 4.4.1) výrazně větší podíl (70%) na celkovém počtu cest než je poměr mezi počty parkovacích míst.

Z výše provedených analýz vyplývá, že pokud by v obytném souboru „Zelené Údolí“ přestali parkovat krátkodobí návštěvníci IKEMu, tak by ve všech dílčích oblastech posuzovaného obytného souboru byly po celou dobu dne vždy nějaká volná místa k parkování i v případě, že by vozidla zaměstnanců v oblasti parkovala dále společně s vozidly rezidentů. Krátkodobí návštěvníci IKEMu jsou tedy hlavní příčinou problémů s dopravou v klidu v obytném souboru „Zelené Údolí“.

4.4.3.1. Vliv vzdálenosti od IKEMu – rozdíly mezi oblastmi

Při porovnání podrobného vyhodnocení průzkumu dopravy v klidu u jednotlivých oblastí A, B, C a D (viz Příloha 1), lze pozorovat mírné rozdíly mezi oblastmi A (a případně B) a zbylými oblastmi C a D (viz předchozí kapitola 4.4.3.) – tyto rozdíly spočívají v bližší docházkové vzdálenosti oblastí A a B ke vchodu do IKEMu, která má přímou souvislost s větším nápořem ze strany požadavků na parkování ze strany krátkodobých návštěvníků IKEMu.

Výše popsaný trend má nejdramatičtější charakter v oblastech A a B, kde jako v jediné oblastech dochází k překročení kapacity legálních parkovacích míst prakticky souvisle během celého dne (viz graf 1 a graf 8) a pak je zde také mírně vyšší podíl parkujících vozidel návštěvníků, ale i zaměstnanců IKEMu (viz graf 5, graf 12 a graf 19) na celkovém množství parkujících vozidel během dne (což s projevuje i u oblasti C), zejména kolem poledních hodin.

4.4.4. Nedostatečné využívání vyhrazených parkovacích ploch IKEMu

V kontextu příčin problémů popsaných v předcházejících kapitolách (viz kapitola 4.4.2. a kapitola 4.4.3.) je nutné upozornit na skutečnost, že nedochází k dostatečnému využívání parkovacích ploch, které jsou ve vlastnictví IKEMu a mohou být pro jeho návštěvníky i zaměstnance využívány – jedná se o „Kryté parkoviště IKEM – pro zaměstnance“ (viz graf 50 a graf 51 a parkovací plochy R1, R2, R3 a R4 zobrazené

v Příloze 1) a o „Parkoviště IKEM v ul. Pod Haltýřem – pro návštěvníky“ (viz graf 52 a graf 53 a parkovací plocha R6 zobrazená v Příloze 1).

Zatímco „Parkoviště IKEM v ul. Pod Haltýřem – pro návštěvníky“ (viz obr. 4) je zcela plně využito v době 07:00 – 11:00 (viz graf 52 a graf 53), což svědčí nejen o jeho využití ze strany krátkodobých návštěvníků IKEMu, ale i o jeho nedostatečné kapacitě, tak „Kryté parkoviště IKEM – pro zaměstnance“ je využíváno celý maximálně z 59% své kapacity (viz graf 52 a graf 53), přičemž tato skutečnost může být zapříčiněna pronájmem těchto míst Hotelu Rezidence Emmy, avšak v každém případě je zjevné, že využívání parkovacích ploch IKEMu v oblasti ulice Pod Haltýřem je velmi neefektivní, nereaguje na aktuální poptávku a může být příčinou problémů s dopravou v klidu způsobovaných krátkodobými návštěvníky IKEMu v celé oblasti obytného souboru „Zelené Údolí“. Je tedy důležité, aby IKEM přehodnotil a změnil stávající způsob využívání svých 2 parkovišť (viz graf 54 a graf 55) tak, aby byly využity efektivně a maximálně uspokojily poptávku nejen zaměstnanců IKEMu, ale zejména krátkodobých návštěvníků IKEMu.

Parkoviště „Ubytovny IKEM č. p. 1116“ (viz graf 56 a graf 57 a parkovací plochy R9, R10, R11 a R12 zobrazené v Příloze 1) je využíváno téměř ze 70% své kapacity relativně vyváženě celý den, a zejména jeho velmi vzdálená poloha od vchodu do areálu IKEMu svědčí o tom, že toto parkoviště zřejmě nijak neovlivňuje a ani v případě nějakých dalších regulací neovlivní situaci s dopravou v klidu v obytném souboru „Zelené Údolí“ spojenou s krátkodobými návštěvníky IKEMu.



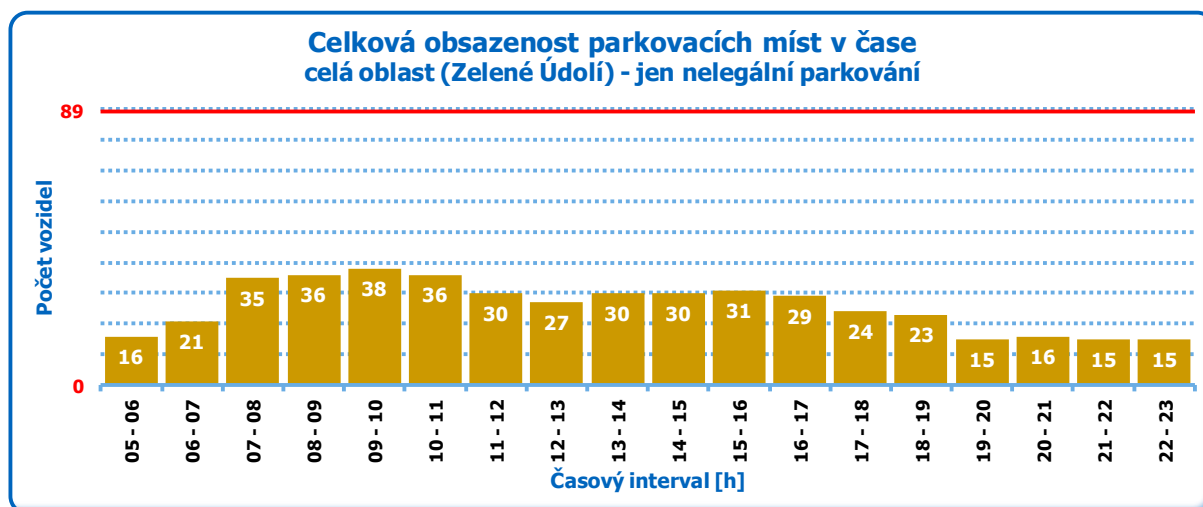
obr. 4

pohled na „Parkoviště IKEM
v ul. Pod Haltýřem – pro návštěvníky“

4.4.5. Hledisko počtu parkovacích míst využívaných v rozporu se zákonem

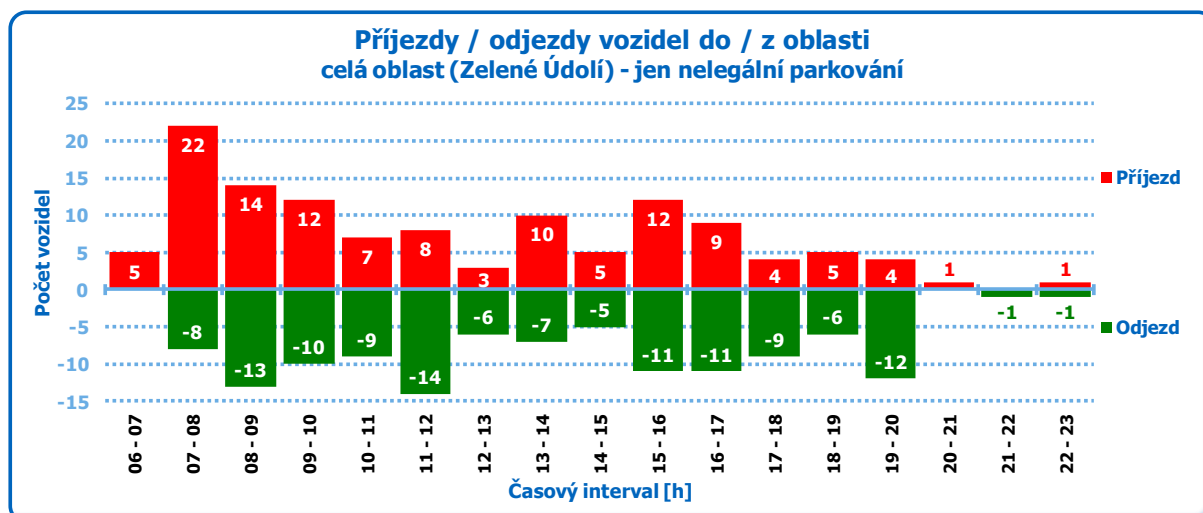
Ve vazbě na předpokládané problémy s dopravou v klidu v obytném souboru „Zelené Údolí“ bylo pomocí vybraných charakteristik samostatně vyhodnoceno využívání všech parkovacích ploch a míst, které jsou využívány v rozporu s zákonem (viz

Příloha 2, kde jsou tato nelegálně využívaná parkovací místa zakreslena pomocí červených ploch podél okrajů ulic).



graf 79

celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „celá oblast Zelené Údolí“ – jen nelegální parkování



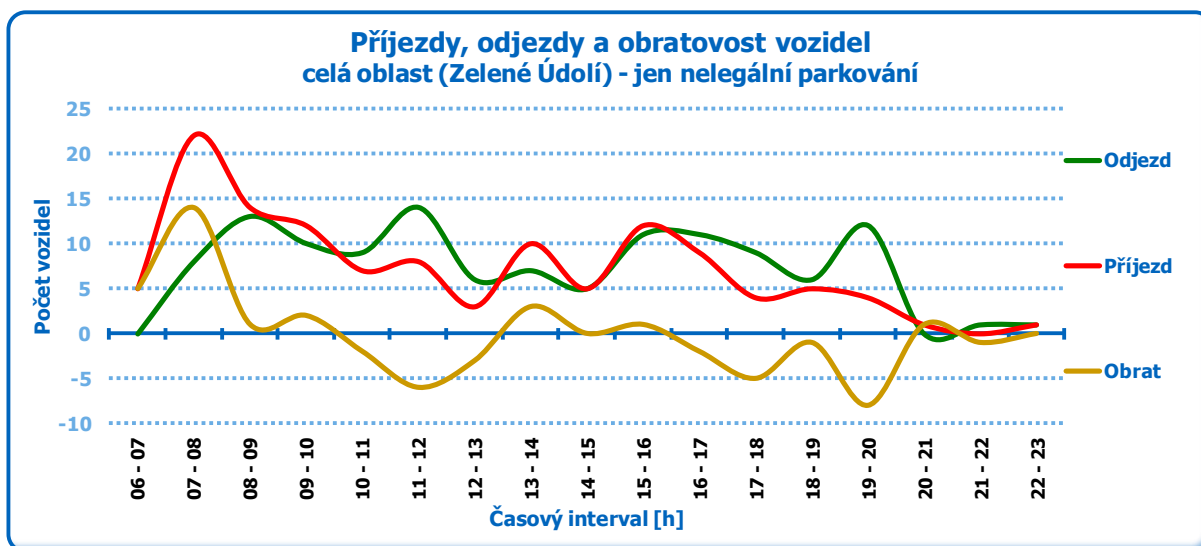
graf 80

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „celá oblast Zelené Údolí“ – jen nelegální parkování

4.4.5.1. Vyhodnocení parkování v rozporu se zákonem

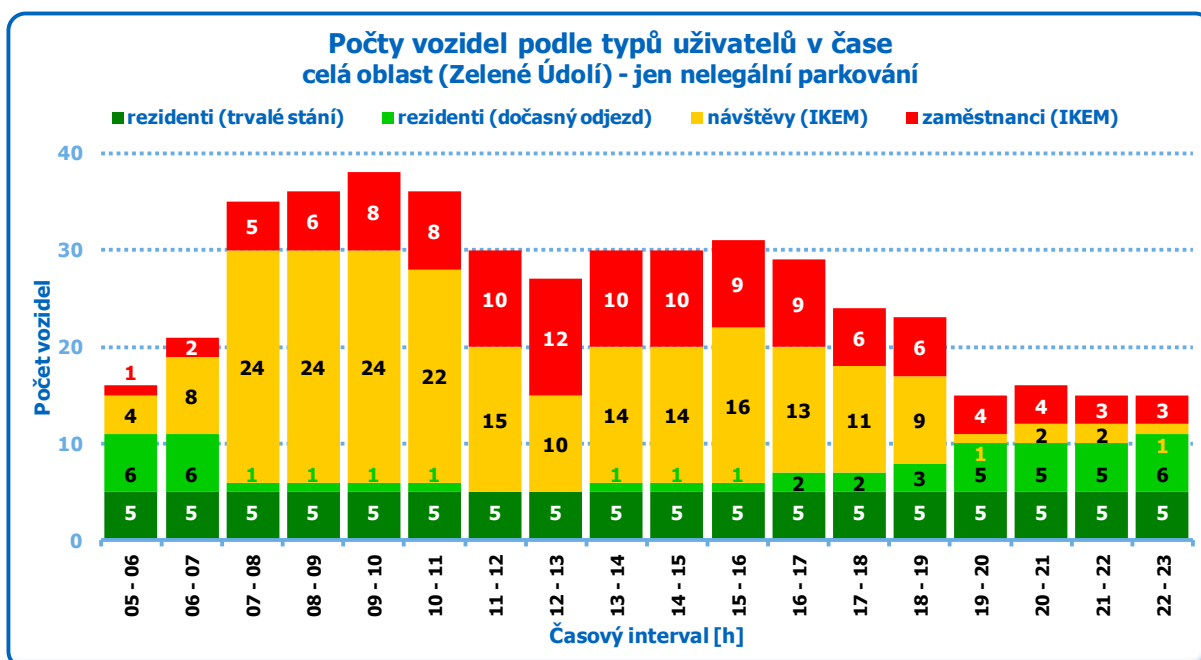
- průběžnou obsazenost parkovacích míst a ploch využívaných v rozporu se zákonem osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 79, bez vlivu oblasti E, která může výsledky částečně zkreslovat, pak průběžnou obsazenost ještě lépe znázorňuje graf 86 (červenou čarou je na těchto grafech pak vyznačeno maximální množství parkovacích míst v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovené podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, u kterých bylo nějakým

způsobem zaznamenáno využívání v rozporu se zákonem během celé doby řešení tohoto průzkumu, které v celém obytném souboru „Zelené Údolí“ činí 89 parkovacích míst, resp. 60 parkovacích míst bez započítání specifické oblasti E)



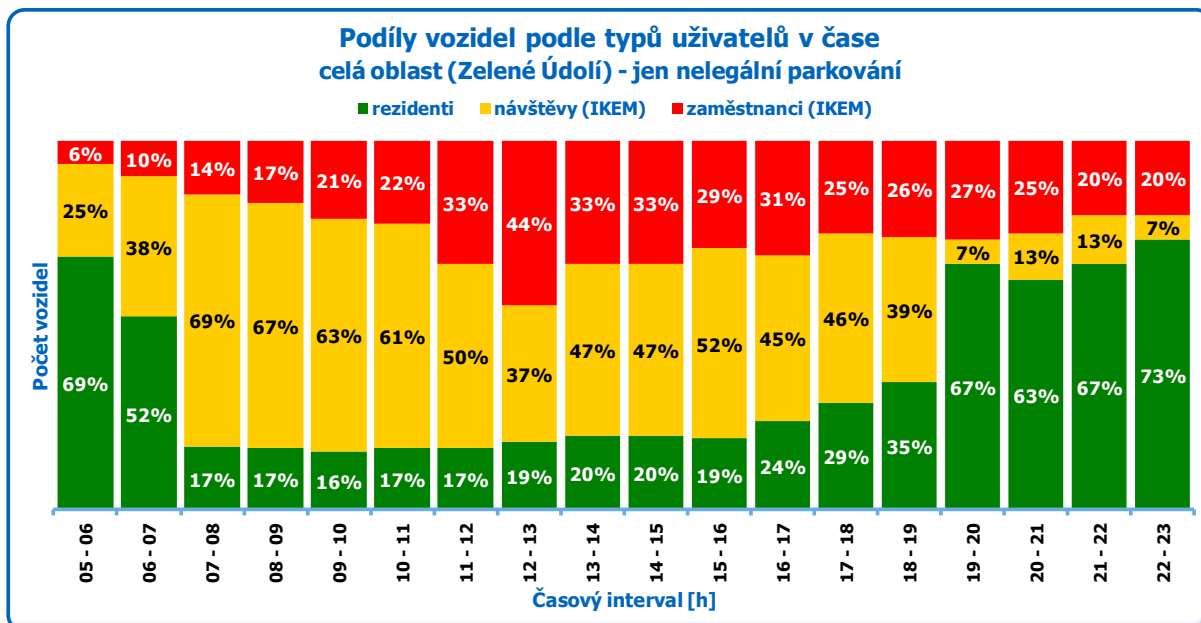
graf 81

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „celá oblast Zelené Údolí“ – jen nelegální parkování



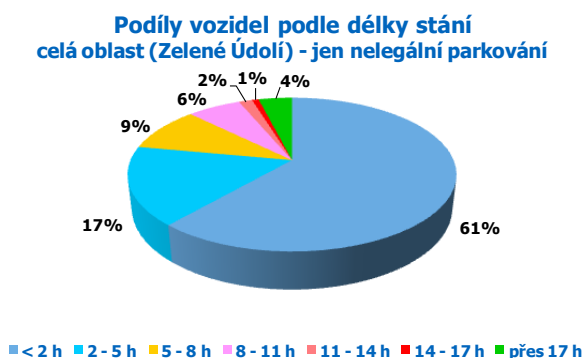
graf 82

absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „celá oblast Zelené Údolí“ – jen nelegální parkování



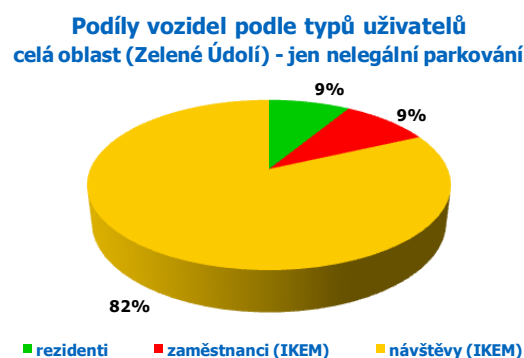
graf 83

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „celá oblast Zelené Údolí“ – jen nelegální parkování



graf 84

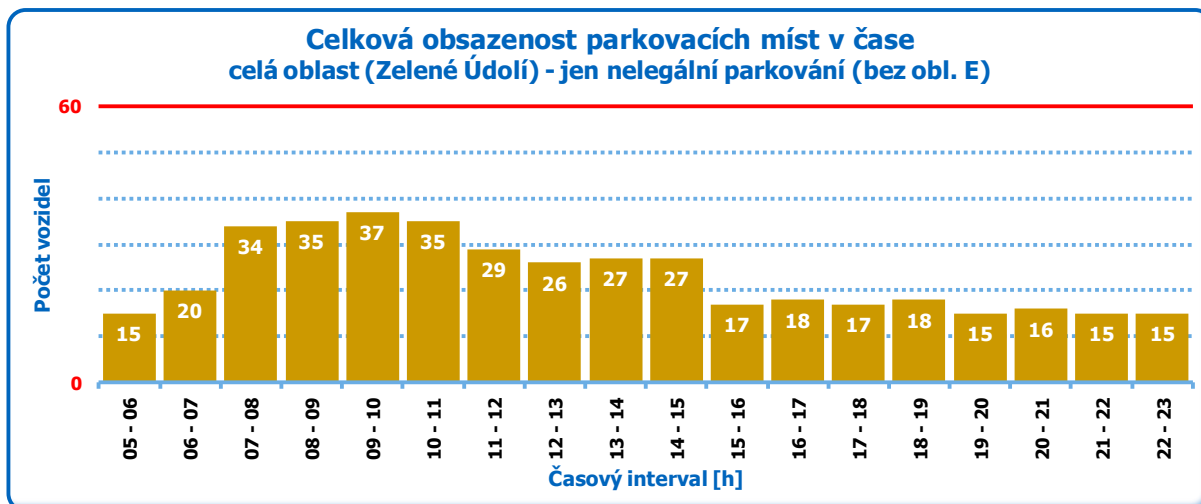
podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě „celá oblast Zelené Údolí“ – jen nelegální parkování



graf 85

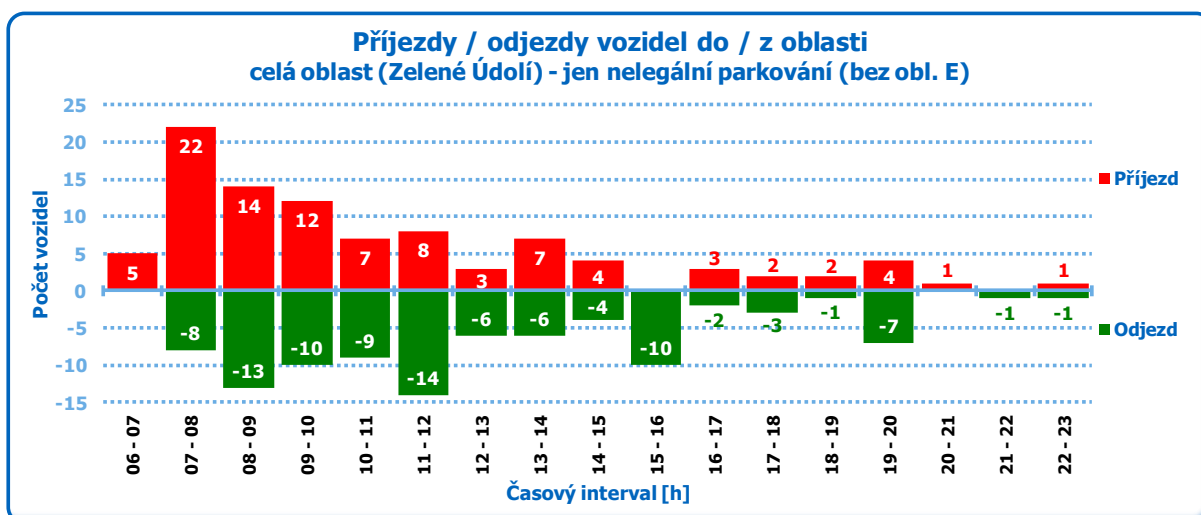
podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v lokalitě „celá oblast Zelené Údolí“ – jen nelegální parkování

- následující graf 80 (bez vlivu oblasti E, která může výsledky částečně zkreslovat, pak graf 87) znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z parkovacích míst a ploch využívaných v rozporu se zákonem během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 81 (bez vlivu oblasti E, která může výsledky částečně zkreslovat, ji pak zobrazuje graf 88)



graf 86

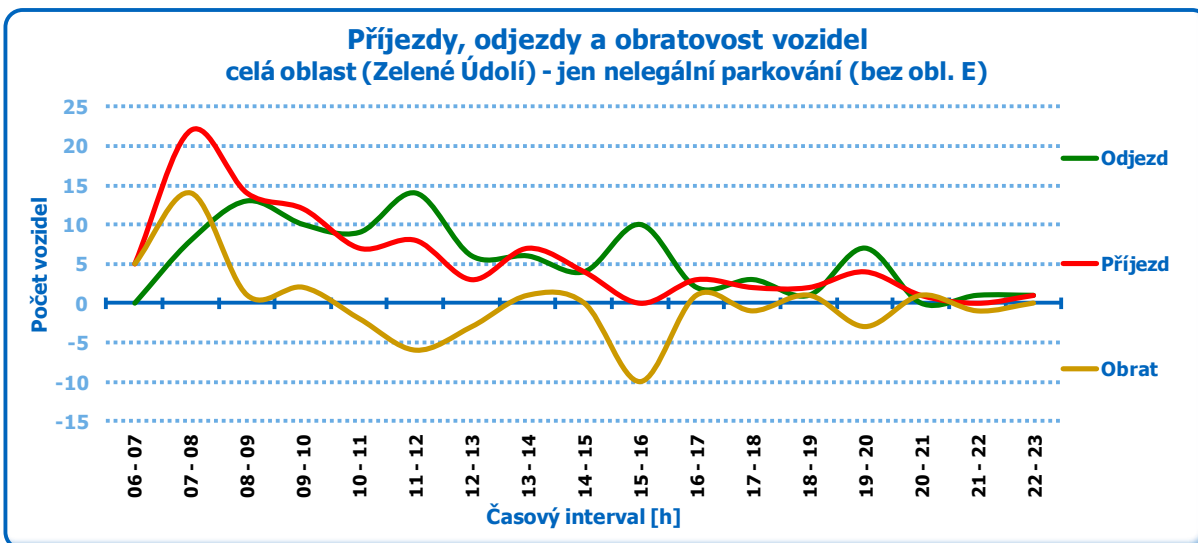
celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „celá oblast Zelené Údolí“ – jen nelegální parkování (bez oblasti E)



graf 87

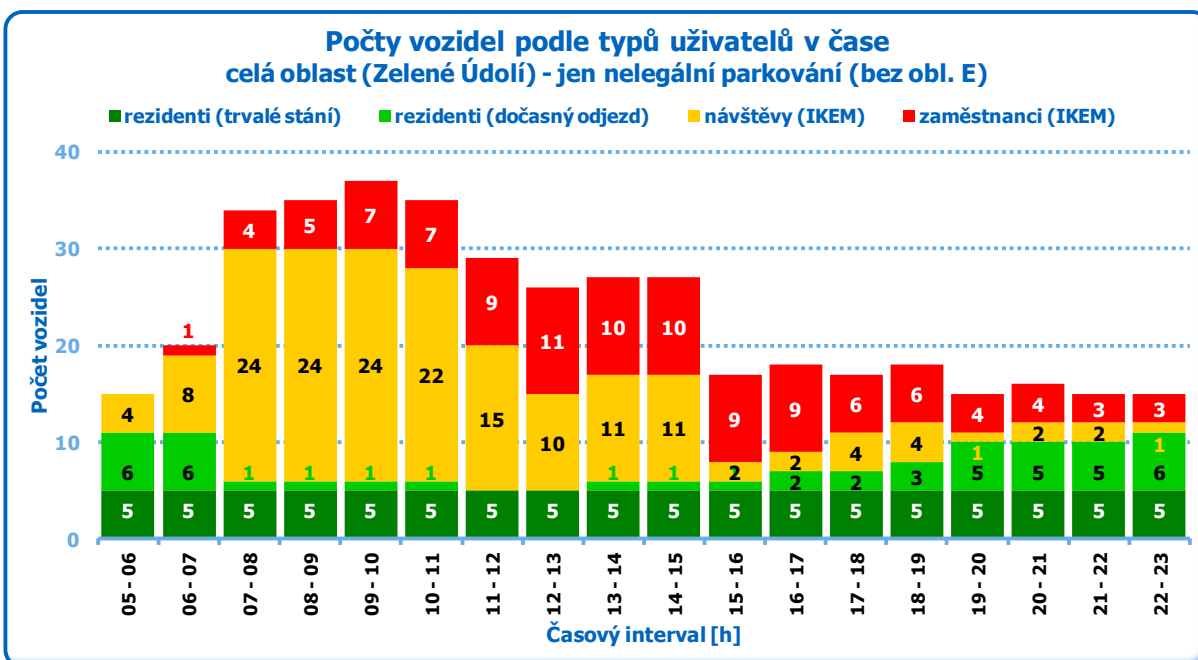
příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „celá oblast Zelené Údolí“ – jen nelegální parkování (bez oblasti E)

- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.1.2.3.), ukazují na parkovacích místech a plochách využívaných v rozporu se zákonem graf 82, resp. graf 89 bez vlivu oblasti E, která může výsledky částečně zkreslovat (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 83, resp. graf 90 bez vlivu oblasti E, která může výsledky částečně zkreslovat (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů jsou parkovací místa a plochy využívána v rozporu se zákonem nejvíce



graf 88

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „celá oblast Zelené Údolí“ – jen nelegální parkování (bez oblasti E)

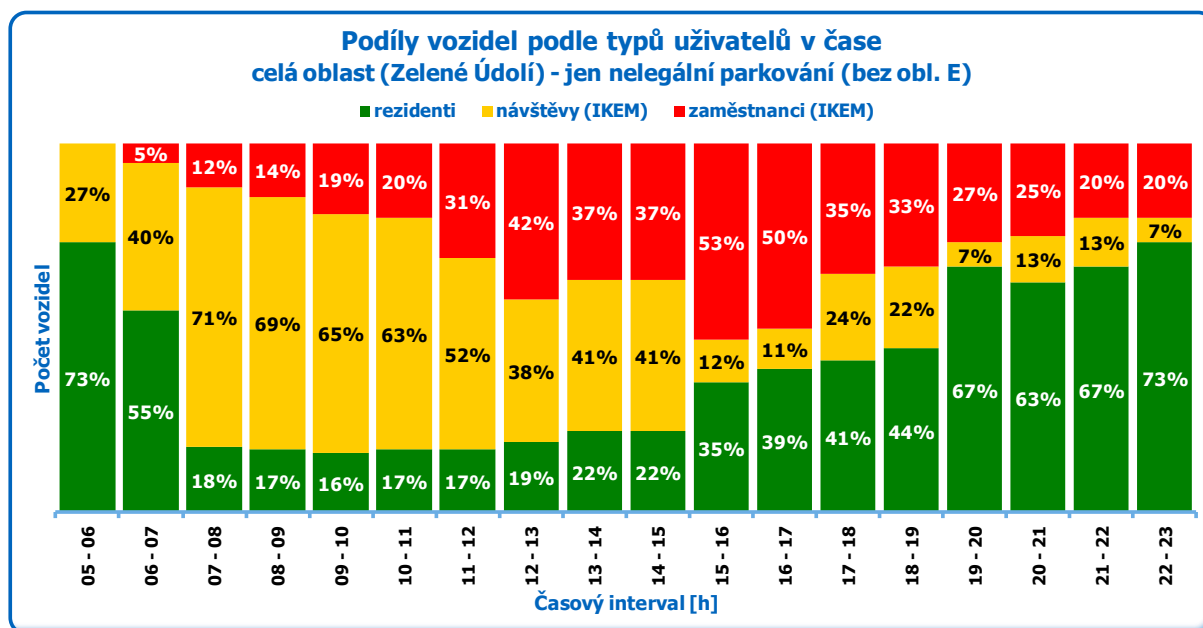


graf 89

absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „celá oblast Zelené Údolí“ – jen nelegální parkování (bez oblasti E)

- předposlední graf 84 (resp. graf 91 bez vlivu oblasti E, která může výsledky částečně zkreslovat) ukazuje podíly zaparkovaných vozidel na parkovacích místech a plochách využívaných v rozporu se zákonem podle časové délky jejich parkování a poslední graf 85 (resp. graf 92 bez vlivu oblasti E, která může výsledky částečně zkreslovat) ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu

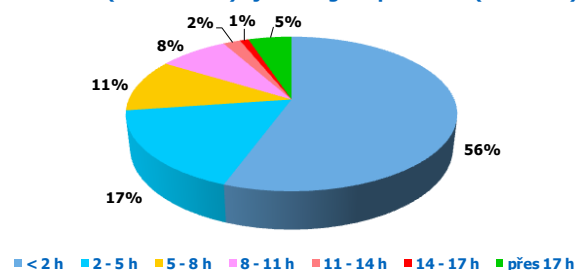
uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů jsou parkovací místa a plochy využívána v rozporu se zákonem nejvíce



graf 90

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „celá oblast Zelené Údolí“ – jen nelegální parkování (bez oblasti E)

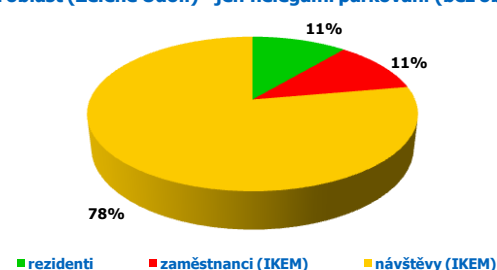
Podíly vozidel podle délky stání
celá oblast (Zelené Údolí) - jen nelegální parkování (bez obl. E)



graf 91

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě „celá oblast Zelené Údolí“ – jen nelegální parkování (bez oblasti E)

Podíly vozidel podle typů uživatelů
celá oblast (Zelené Údolí) - jen nelegální parkování (bez obl. E)



graf 92

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v lokalitě „celá oblast Zelené Údolí“ – jen nelegální parkování (bez oblasti E)

4.4.5.2. Zaznamenané způsoby porušování zákona během parkování

Během průzkumu dopravy v klidu byly kromě samostatného vyhodnocení statistických charakteristik týkajících se využívání parkovacích míst a ploch v rozporu se zákonem sledovány a i dokumentovány konkrétní způsoby, jakým byl při parkování zákon porušován – nejčastěji byly zaznamenány níže uvedené způsoby porušení zákona při parkování:

- parkování na zákaz zastavení (viz obr. 5)

- parkování na přechodu pro chodce (viz obr. 6)



obr. 5

příklad zdokumentovaného parkování na zákazu zastavení v obytném souboru „Zelené Údolí“



obr. 6

příklad zdokumentovaného parkování na přechodu pro chodce v obytném souboru „Zelené Údolí“

- parkování v obousměrných komunikacích takovým způsobem, že není dodržena šířka 3 m pro obousměrný provoz vozidel (viz obr. 7 a obr. 8)
 - ✓ porušování tohoto pravidla může mít za následek (kromě běžných komplikací při provozu, které ovlivňují komfort a plynulost dopravy) omezení provozu rozměrnějších vozidel (např. pro svoz komunálního odpadu) včetně vozidel integrovaného záchranného systému jedoucích k zásahu, což může mít i fatální následky



obr. 7

příklad zdokumentovaného parkování v obousměrných komunikacích takovým způsobem, že není dodržena šířka 3 m pro obousměrný provoz vozidel v obytném souboru „Zelené Údolí“



obr. 8

příklad zdokumentovaného parkování v obousměrných komunikacích takovým způsobem, že není dodržena šířka 3 m pro obousměrný provoz vozidel v obytném souboru „Zelené Údolí“

- parkování v tzv. „2. řadě“ (viz obr. 9 a obr. 10)
 - ✓ jedná se o způsob parkování, při kterém je zcela znemožněn odjezd již řádně zaparkovaných vozidel



obr. 9

příklad zdokumentovaného parkování
v tzv. „2. řadě“ v obytném souboru „Zelené Údolí“



obr. 10

příklad zdokumentovaného parkování
v tzv. „2. řadě“ v obytném souboru „Zelené Údolí“

- **zablokování přístupu ke komunálnímu odpadu během parkování (viz obr. 11 a obr. 12)**



obr. 11

příklad zdokumentovaného zablokování přístupu ke
komunálnímu odpadu během parkování v obytném
souboru „Zelené Údolí“



obr. 12

příklad zdokumentovaného zablokování přístupu ke
komunálnímu odpadu během parkování v obytném
souboru „Zelené Údolí“

- **parkování na ploše určené pro vjezd a výjezd do podzemních garáží (viz obr. 13 a obr. 14)**
 - ✓ při tomto způsobu nelegálního parkování jsou značně omezené manévrovací schopnosti vozidel (tzv. „vlečné křivky“) vozidel vjíždějících do a vyjíždějících z podzemních garáží
 - ✓ může dojít k omezení vozidel v podobě možnosti vjet do nebo vyjet z podzemních garáží jen jedním z obou směrů



obr. 13

příklad zdokumentovaného parkování na ploše určené pro vjezd a výjezd do podzemních garáží v obytném souboru „Zelené Údolí“



obr. 14

příklad zdokumentovaného parkování na ploše určené pro vjezd a výjezd do podzemních garáží v obytném souboru „Zelené Údolí“

- parkování na chodníku (viz obr. 15, obr. 16, obr. 17 a obr. 18)



obr. 15

příklad zdokumentovaného parkování na chodníku v obytném souboru „Zelené Údolí“



obr. 16

příklad zdokumentovaného parkování na chodníku v obytném souboru „Zelené Údolí“



obr. 17

příklad zdokumentovaného parkování na chodníku v obytném souboru „Zelené Údolí“



obr. 18

příklad zdokumentovaného parkování na chodníku v obytném souboru „Zelené Údolí“

- parkování v křižovatce, tzn. na nároží křižovatky nebo na ploše křižovatky (viz obr. 19, obr. 20, obr. 21 a obr. 22)
 - ✓ jedná se o velmi nebezpečný způsob parkování, který výrazně redukuje rozhledové poměry na křižovatkách, což může mít za následek i vznik dopravní nehody



obr. 19

příklad zdokumentovaného parkování v křižovatce
v obytném souboru „Zelené Údolí“



obr. 20

příklad zdokumentovaného parkování v křižovatce
v obytném souboru „Zelené Údolí“



obr. 21

příklad zdokumentovaného parkování v křižovatce
v obytném souboru „Zelené Údolí“



obr. 22

příklad zdokumentovaného parkování v křižovatce
v obytném souboru „Zelené Údolí“

- parkování na nástupní požární ploše (viz obr. 23, obr. 24, obr. 25 a obr. 26)
 - ✓ jedná s bohužel o jednu z nejzávažnějších forem porušení zákona při parkování, v obytném souboru „Zelené Údolí“ bohužel velmi rozšířenou
 - ✓ v případě nutnosti zásahu jednotek integrovaného záchranného systému (hasiči) u požáru zejména ve vyšších patrech domů může být takovým parkováním zásah velmi omezen či opožděn / zdržen až v extrémních případech znemožněn, což může mít také následky na lidských životech



obr. 23

příklad zdokumentovaného parkování na nástupní požární ploše v obytném souboru „Zelené Údolí“



obr. 24

příklad zdokumentovaného parkování na nástupní požární ploše v obytném souboru „Zelené Údolí“



obr. 25

příklad zdokumentovaného parkování na nástupní požární ploše v obytném souboru „Zelené Údolí“



obr. 26

příklad zdokumentovaného parkování na nástupní požární ploše v obytném souboru „Zelené Údolí“

4.4.5.3. Nejčastější pachatelé porušování zákona při parkování

Z analýzy vybraných statistických charakteristik zaměřených pouze na vozidla, která při parkování v obytném souboru „Zelené Údolí“ porušovaly zákon (viz graf 79 až graf 92), vyplývá, že ve valné většině není toto porušování zákona (popsané též v rámci kapitoly 4.4.5.2.) páčáno rezidenty této oblasti – rezidenti tvoří jen 11% všech vozidel, která se těchto porušení zákona dopustila (viz graf 92), přičemž jen 5 vozidel rezidentů stálo na místech, kde je parkování v rozporu se zákonem, celý den. Nelegálního parkování se nejvíce dopouštěli v obytném souboru „Zelené Údolí“ opět krátkodobí návštěvníci IKEMu, kterých bylo na těchto parkovacích místech a plochách nejvíce v časové intervalu 08:00 – 15:00 s podílem 38% ~ 71% (viz graf 90) v maximálním počtu 24 nelegálně parkujících vozidel během 1 hodiny v období 07:00 – 10:00 (viz graf 89), následovaní zaměstnanci IKEMu, kteří tvořili až 53% nelegálně parkujících vozidel v době 15:00 – 16:00. Ze všech vozidel, která parkovala během celého dne v obytném souboru „Zelené Údolí“, tvořila vozidla krátkodobých návštěvníků a zaměstnanců IKEMu 89% (viz graf 92) a 73% všech vozidel, která stála na

parkovacích plochách a místech v rozpisu se zákonem, stálo na těchto místech kratší dobu než 5 h.

Z výše provedené analýzy lze odvodit jen potvrzení dříve zjištěných výsledků (viz kapitola 4.4.2., kapitola 4.4.3. a kapitola 4.4.4.), ze kterých vyplývá, že příčinou problémů s dopravou v klidu v obytném souboru „Zelené Údolí“ jsou především krátkodobí návštěvníci IKEMu částečně doplňovaní i jeho zaměstnanci.

4.4.6. Nízká míra využívání podzemních garáží

Analýza obsazenosti podzemních garáží (viz kapitola 4.3.) ukázala, že využití podzemních garáží je překvapivě velice nízké, ale s ohledem na časové rozložení míry jejich obsazenosti je zřejmé, že problematika nízké obsazenosti podzemních garáží má minimální souvislost s problémy dopravy v klidu v obytném souboru „Zelené Údolí“, které vznikají na povrchu na místních komunikacích.

I přes výše uvedené výsledky analýz je ale žádoucí nějakou formou osvěty nebo marketingových nástrojů motivovat rezidenty k tomu, aby svá parkovací místa v podzemních garážích využívali vyšší mírou než dosud.

5. CELKOVÉ ZÁVĚREČNÉ ZHODNOCENÍ

Průzkum dopravy v klidu provedený v obytném souboru „Zelené Údolí“ v Městské části Praha – Kunratice ukázal jednoznačný závěr, že situace s dopravou v klidu v obytném souboru „Zelené Údolí“ je naprosto odlišná od jiných klasických obytných souborů (bez dalších vnějších vlivů na dopravu v klidu), neboť zde dochází hned od rána k nárůstu celkového počtu zaparkovaných vozidel, který kulminuje vždy v době 07:00 – 11:00 a posléze dochází teprve k poklesu jejich počtu.

Na základě analýzy počtů a podílů vozidel podle typu uživatelů v čase a případně i podle délky jejich stání na daném místě je zcela zřejmé, že stěžejní příčinou problémů s dopravou v klidu v obytném souboru „Zelené Údolí“ jsou krátkodobí návštěvníci IKEMu, částečně doplňovaní i zaměstnanci IKEMu (pokud by v obytném souboru „Zelené Údolí“ přestali parkovat krátkodobí návštěvníci IKEMu, tak by ve všech dílčích oblastech posuzovaného obytného souboru byly po celou dobu dne vždy nějaká volná místa k parkování i v případě, že by vozidla zaměstnanců v oblasti parkovala dále společně s vozidly rezidentů).

Dále lze pozorovat mírné rozdíly mezi oblastmi A (a případně B) a zbylými oblastmi C a D, které spočívají v bližší docházkové vzdálenosti oblastí A a B ke vchodu do areálu IKEMu, která má přímou souvislost s větším náporem ze strany požadavků na parkování ze strany krátkodobých návštěvníků IKEMu.

V kontextu příčin výše popsaných problémů je nutné upozornit na skutečnost, že nedochází k dostatečnému využívání parkovacích ploch, které jsou ve vlastnictví IKEMu – zatímco „Parkoviště IKEM v ul. Pod Haltýřem – pro návštěvníky“ je zcela plně využito v době 07:00 – 11:00, tak „Kryté parkoviště IKEM – pro zaměstnance“ je využíváno celý maximálně z 59% své kapacity a je proto zjevné, že využívání parkovacích ploch IKEMu v oblasti ulice Pod Haltýřem je velmi neefektivní, nereaguje na aktuální poptávku a může být příčinou problémů s dopravou v klidu způsobovaných krátkodobými návštěvníky IKEMu v celé oblasti obytného souboru „Zelené Údolí“.

Během nočních hodin je v posuzované oblasti problém s nedostatkem legálních veřejných parkovacích míst pouze v oblasti A a B, kde důvodem může být fakt, že tyto 2 oblasti byly realizovány v rámci první etapy výstavby obytného souboru „Zelené Údolí“, při které došlo zjevně k podcenění skutečných (i teoretických) potřeb parkovacích míst pro rezidenty, a to i v součtu s parkovacími místy v podzemních garážích.

Během průzkumu dopravy v klidu byly zaznamenány též různé způsoby porušení zákona při parkování, jakými jsou parkování na zákazu zastavení, parkování na přechodu pro chodce, parkování v obousměrných komunikacích znemožňující dodržení šířky 3 m pro obousměrný provoz vozidel, parkování v tzv. „2. řadě“, zablokování přístupu ke komunálnímu odpadu během parkování, parkování na ploše určené pro vjezd a výjezd do podzemních garáží, parkování na chodníku, parkování v křižovatce (na nároží křižovatky nebo na ploše křižovatky) a parkování na nástupní požární ploše. Výše vyjmenovaného nelegálního parkování se nejvíce dopouštěli v obytném souboru „Zelené Údolí“ opět krátkodobí návštěvníci IKEMu.

Využití podzemních garáží v posuzované oblasti je překvapivě velice nízké, ale je zřejmé, že problematika nízké obsazenosti podzemních garáží má minimální souvislost s problémy dopravy v klidu v obytném souboru „Zelené Údolí“, které vznikají na povrchu na místních komunikacích.

Hlavní příčinou problémů s dopravou v klidu (ke kterým nedochází přes noc, jako na většině ostatních typických obytných souborů, ale v dopoledních hodinách) v obytném souboru „Zelené Údolí“ nejsou jeho rezidenti, ale krátkodobí návštěvníci IKEMu v roli ambulantních pacientů nebo jiných návštěv, neboť i doba kulminace počtu parkujících vozidel se zde nápadně shoduje s dobou zcela typickou pro výše uvedené aktivity ve všech zdravotnických zařízeních.

Je velmi důležité, aby IKEM přehodnotil a změnil stávající způsob využívání svých 2 parkovišť tak, aby byly využity efektivně a maximálně uspokojily poptávku nejen zaměstnanců IKEMu, ale zejména krátkodobých návštěvníků IKEMu, a dosáhnout toho, aby tito krátkodobí návštěvníci IKEMu, případně i jeho zaměstnanci, neparkovali v ulicích obytného souboru „Zelené Údolí“. Zároveň je vhodné vypracovat strategii možného navýšení počtu parkovacích míst v obytném souboru „Zelené Údolí“ za cenu minimálních nákladů a stavebních úprav a pouze v rámci pozemků hlavního města Prahy nebo České republiky) jen pomocí vodorovného a svislého dopravního značení a doprovodných změn v organizaci dopravy (např. pomocí změny systému jednosměrných ulic) s možným doplněním dalších etap obsahujícím stavební úpravy jednak na pozemcích hlavního města Prahy nebo České republiky a jednak i na pozemcích ve vlastnictví fyzických nebo právnických osob. Zavedení zón placeného stání (pomocí kterých jsou všechny problémy výše postupně popsány velmi často a univerzálně řešeny ve většině částí hlavního města Prahy), lze považovat až za poslední a krajní řešení problémů s dopravou v klidu v obytném souboru „Zelené Údolí“, neboť situace v Zeleném Údolí je trochu odlišná od situací v jiných místech Prahy, kde jsou zóny placeného stání v Praze často zaváděny – využití zón placeného stání se zpravidla využívá k regulaci a snížení podílu parkování uživatelů, kteří zde parkují svá vozidla po dobu strávenou ve svém zaměstnání, do kterého od zaparkovaného vozidla zpravidla pokračují městskou hromadnou dopravou. V Zeleném Údolí se ale jedná o délku stání vozidel výrazně kratší (zpravidla do 4 h) a u uživatelů se navíc nejedná o pravidelné denní cesty, ale o cesty spíše jen občasné, a proto by finanční efekt ceny za parkování v případných zónách placeného stání v posuzované oblasti neměl na krátkodobé uživatele takový dopad, jakého se zpravidla dosahuje v jiných okrajových částech Prahy, kde jsou zóny placeného stání zaváděny (i s přihlédnutím k tomu, že výše ceny za parkování je v okrajových částech Prahy obecně nižší), ale naopak by měl zvýšený negativní dopad na rezidenty.

6. SEZNAM PŘÍLOH

Příloha 1	Rozdělení parkovacích ploch	1 : 2 000
Příloha 2	Doprava v klidu – současný stav	1 : 2 000
Příloha 3	Doprava v klidu – současný stav – podzemní garáže	1 : 2 000