



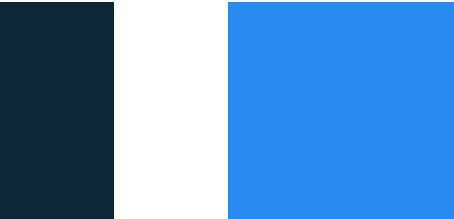
INFORMAČNÍ DOPRAVNĚ-SOCIOLOGICKÝ PRŮZKUM ZAMĚŘENÝ NA DOJÍŽDKU DĚTÍ DO ZŠ A MŠ PRAHA-KUNRATICE OSOBNÍMI AUTOMOBILY A PRŮZKUM DOPRAVY V KLIDU V JEJICH OKOLÍ

Závěrečná zpráva

únor 2025



Doc. Ing. Jiří Čarský, Ph.D.



Zhotovitel:

doc. Ing. Jiří Čarský, Ph.D.
Poradenská a konzultační činnost,
zpracování odborných studií
a posudků v dopravě
IČO: 19453205

Zpracoval:

doc. Ing. Jiří Čarský, Ph.D.

Objednatel:

**Městská část
Praha – Kunratice**
IČO: 00231134



IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE:

Název akce:

Informační dopravně-sociologický průzkum zaměřený na dojížděku dětí do ZŠ a MŠ Praha-Kunratice osobními automobily a průzkum dopravy v klidu v jejich okolí

Objednatel:

Městská část Praha – Kunratice

K Libuši 7 / 10, 148 00 PRAHA – KUNRATICE

IČO.....00231134

Osoby oprávněné k jednání:

ve věcech smluvníchMgr. Ivana Šašková, MPA
(tajemnice ÚMČ Praha – Kunratice)

ve věcech technickýchIvan Hýža (místostarosta)

Zhotovitel:

doc. Ing. Jiří Čarský, Ph.D.

Poradenská a konzultační činnost,
zpracování odborných studií a posudků v dopravě

sídlo..... Merhoutova 1400/4, 148 00 PRAHA 4 – Kunratice

E-mailjiri.carsky@gmail.com

telefon + 420 604 846 823

datová schránka.....rytnwnr

IČO.....19453205

Zpracoval: doc. Ing. Jiří Čarský, Ph.D.



OBSAH

1. Cíle obou dopravních průzkumů a řešené oblasti	5
1.1. Informační „dopravně-sociologický průzkum“ dojížděky dětí auty do ZŠ a MŠ	5
1.2. Průzkum dopravy v klidu v okolí ZŠ a MŠ Kunratice.....	6
1.3. Definice řešené oblasti (okolí ZŠ a MŠ Kunratice).....	7
2. Dopravní průzkumy zaměřené na dojížděku dětí auty do ZŠ a MŠ.....	8
2.1. Umístění a kapacita ZŠ a MŠ Praha – Kunratice	8
2.2. Průzkum intenzit vozidel dovážejících děti do ZŠ a MŠ Praha – Kunratice	9
2.2.1. Příprava a termín průzkumu intenzit vozidel.....	9
2.2.2. Provedení průzkumu intenzit vozidel a zjištěné hodnoty	9
2.2.3. Informace o intenzitách pěšího provozu (ulice Předškolní a Vavákova)	13
2.2.4. Závěry z průzkumu intenzit dopravy u ZŠ a MŠ Praha-Kunratice	16
2.3. Dopravně-sociologický průzkum dojížděky dětí auty do ZŠ/MŠ Praha – Kunratice....	17
2.3.1. Příprava a provedení průzkumu	17
2.3.1.1. Otázky pokládané rodičům (řidičům automobilů dovážejících děti)	18
2.3.1.2. Vyhodnocení dopravně-sociologického průzkumu	19
2.3.2. Hlavní závěry z dopravně-sociologického průzkumu	46
3. Průzkum dopravy v klidu v okolí ZŠ a MŠ Kunratice.....	49
3.1. Analýza stávajícího stavu místních komunikací.....	49
3.1.1. Stávající organizace dopravy v řešeném území.....	49
3.1.2. Pasport ploch pro dopravu v klidu	49
3.1.2.1. Stanovení teoretického počtu stání – kapacity ploch.....	49
3.1.2.2. Současné počty a způsob využívání parkovacích míst	50
3.2. Průzkum zaměřený na dopravu v klidu.....	51
3.2.1. Metodika provedení a vyhodnocení průzkumu dopravy v klidu	51
3.2.1.1. Obecné způsoby provádění průzkumů dopravy v klidu	51
3.2.1.2. Parametry realizace průzkumu dopravy v klidu.....	52
3.2.1.3. Způsob vyhodnocení průzkumu dopravy v klidu	52
3.2.1.4. Způsob zpracování výsledků průzkumu dopravy v klidu	53
3.2.2. Zjištěná obsazenost ploch pro dopravu v klidu	54
3.2.2.1. Oblast A (Ulice Předškolní)	54
3.2.2.2. Oblast B (Ulice Krameriova)	57
3.2.2.3. Oblast C (Ulice Za Parkem – vedle MŠ Praha – Kunratice).....	60
3.2.2.4. Oblast D (Ulice Za Parkem – vedle TGC Kunratice).....	63
3.2.2.5. Oblast E (Ulice Za Parkem – střed u Zámeckého parku).....	67
3.2.2.6. Oblast F (Ulice Vavákova – severní část)	70
3.2.2.7. Oblast G (Ulice Vavákova – vedle ZŠ Praha – Kunratice).....	73
3.2.2.8. Oblast H (Ulice Hynaisova – nelegální parkování)	76
3.2.2.9. Oblast K1+K2+K3 (Stanoviště K+R – ulice Předškolní)	80
3.2.2.10. Oblast K4+K5+K6 (Stanoviště K+R – ulice Za Parkem)	83



3.2.2.11. Oblast S (Parkování uvnitř areálu ZŠ Praha – Kunratice)	86
3.2.2.12. Celá řešená oblast (okolí ZŠ a MŠ Praha – Kunratice).....	89
3.3. Závěry vyplývající z průzkumu dopravy v klidu v okolí ZŠ a MŠ Praha-Kunratice	93
3.3.1. Parkovací místa volně přístupná na veřejných pozemních komunikacích	93
3.3.1.1. Oblast A (Ulice Předškolní)	94
3.3.1.2. Oblast B (Ulice Krameriova)	94
3.3.1.3. Oblast C (Ulice Za Parkem – vedle MŠ Praha – Kunratice).....	94
3.3.1.4. Oblast D (Ulice Za Parkem – vedle TGC Kunratice).....	95
3.3.1.5. Oblast E (Ulice Za Parkem – střed u Zámeckého parku).....	95
3.3.1.6. Oblast F (Ulice Vavákova – severní část)	96
3.3.1.7. Oblast G (Ulice Vavákova – vedle ZŠ Praha – Kunratice).....	96
3.3.1.8. Oblast H (Ulice Hynaisova – nelegální parkování)	96
3.3.2. Parkovací místa v režimu K+R na veřejných pozemních komunikacích.....	97
3.3.2.1. Stanoviště K+R v ulici Předškolní	98
3.3.2.2. Stanoviště K+R v ulici Za parkem	98
3.3.3. Parkování uvnitř areálu základní školy Praha – Kunratice	99
4. Závěrečné shrnutí za oba realizované průzkumy	100
5. Seznam příloh	101



1. CÍLE OBOU DOPRAVNÍCH PRŮZKUMŮ A ŘEŠENÉ OBLASTI

1.1. Informační „dopravně-sociologický průzkum“ dojížd'ky dětí auty do ZŠ a MŠ

V souvislosti s potřebou zjistit a analyzovat počty vozidel, která přivázejí děti (jako spolucestující) každé ráno do mateřské nebo základní školy Praha – Kunratice ulicemi Předškolní, Za Parkem a Vavákova (viz Příloha 2), a zejména zdroj a účel jejich cest, aby bylo možné v budoucnu vždy predikovat případné dopady jakýchkoli změn navržených pro stávající režim K+R ve výše zmíněných ulicích (viz Příloha 1), byl realizován informační „dopravně-sociologický průzkum“ (viz kapitola 2) zaměřený na dojížd'ku dětí do ZŠ a MŠ Praha – Kunratice osobními automobily, který byl složen z níže uvedených realizovaných kroků:

- zjištění intenzity dopravy (motorové a částečně i pěšího provozu) v ulicích Předškolní, Vavákova a Za Parkem (zde bez intenzity pěšího provozu) v běžném pracovním dni v období 06:30 – 08:30 v 10-minutových intervalech (viz kapitola 2.2 a graf 1 až graf 11)
- informační dopravně-sociologický průzkum zaměřený na dojížd'ku dětí osobními automobily do ZŠ a MŠ Praha – Kunratice s cílem zjistit od ideálně všech dojíždějících rodičů – řidičů následující níže uvedené informace (podrobněji viz též kapitola 2.3 a graf 12 až graf 53):
 - ✓ četnost a zdroj (a případně i cíl) cesty automobilem s dítětem do ZŠ / MŠ (viz kapitola 2.3.1.2 a graf 12 až graf 25)
 - ✓ důvod využití automobilu k cestě s dítětem do ZŠ / MŠ (viz kapitola 2.3.1.2 a graf 26 až graf 32)
 - ✓ přijatelné potenciální důvody pro využití jiného způsobu dopravy s dítětem do ZŠ / MŠ (viz kapitola 2.3.1.2 a graf 38 až graf 46)
 - ✓ odvoz dítěte ze ZŠ / MŠ zpět domů či nikoli (viz kapitola 2.3.1.2 a graf 47 až graf 53)



- vyhodnocení výše uvedených kroků v rámci informačního „dopravně-sociologického průzkumu“ pomocí sady mnoha grafů (viz kapitola 2.3.1.2, kapitola 2.3.2, graf 12 až graf 53) s využitím vzájemných závislostí jednotlivých zjišťovaných informací

1.2. Průzkum dopravy v klidu v okolí ZŠ a MŠ Kunratice

V souvislosti s opakovanými stížnostmi zaměstnanců ZŠ a MŠ Praha – Kunratice na nedostatek parkovacích míst v blízkém okolí těchto škol pro parkování jejich vozidel během dne (pracovní doby v ZŠ a MŠ Praha – Kunratice) byl realizován průzkum dopravy v klidu v okolí ZŠ a MŠ Kunratice (viz kapitola 3), který byl složen z níže uvedených realizovaných kroků:

- analýza stávajícího stavu místních komunikací v „řešené oblasti“ (definice „řešené oblasti“ viz Příloha 1 a Příloha 2) – jedná se o blízké okolí ZŠ a MŠ Praha – Kunratice) se zaměřením na stanovení stávající maximální kapacity parkovacích / odstavných stání
 - ✓ provedení analýzy současného stavu místních komunikací v „řešené oblasti“ a z ní vyplývajícího stanovení teoretické nabídky parkovacích / odstavných stání (kapacity ploch), tzn. počtu a typu parkovacích / odstavných stání v jednotlivých dílčích segmentech „řešené oblasti“, v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ (viz kapitola 3.1.2 a Příloha 2)
 - ✓ grafické zpracování analýzy maximální kapacity parkovacích / odstavných stání (viz graf 54, graf 61, graf 68, graf 75, graf 82, graf 89, graf 96, graf 103, graf 110, graf 117, graf 124 a graf 131)
- kompletní průzkum zaměřený na dopravu v klidu v „řešené oblasti“ (viz kapitola 3.2)
 - ✓ sledování příjezdů, odjezdů a doby parkování všech vozidel během typického pracovního dne od 05:00 až do 23:00
- kompletní zpracování výsledků průzkumu pomocí různých typů grafů (viz kapitola 3.2.2 a graf 54 až graf 137)
 - ✓ komplexní analýza obsazenosti parkovacích míst během dne (jako výsledek průzkumu – viz kapitola 3.2.2, graf 54, graf 61, graf 68, graf 75, graf 82, graf 89, graf 96, graf 103, graf 110, graf 117, graf 124 a graf 131) pro všechny segmenty v „řešené oblasti“ a její porovnání se stávající maximální kapacitou



- ✓ průběh obratovosti vozidel (časové rozdělení příjezdů a odjezdů vozidel během dne – viz kapitola 3.2.2, graf 55, graf 56, graf 62, graf 63, graf 69, graf 70, graf 76, graf 77, graf 83, graf 84, graf 90, graf 91, graf 97, graf 98, graf 104, graf 105, graf 111, graf 112, graf 118, graf 119, graf 125, graf 126, graf 132 a graf 133)
- ✓ stanovení počtu a podílu typů uživatelů parkování (tzn. rezidenti / ostatní, zpravidla místní obyvatelé řešené oblasti nebo blízkého okolí, ale zejména také rodiče přivázející resp. vyzvedávající si svými auty děti v ranních resp. odpoledních hodinách do resp. ze základní nebo mateřské školy Praha – Kunratice / obyvatelé dojíždějící na místo parkování za účelem následné cesty do zaměstnání (včetně zaměstnanců ZŠ a MŠ dojíždějících autem) a parkujících zde celou svou pracovní dobu – viz kapitola 3.2.2, graf 57 až graf 60, graf 64 až graf 67, graf 71 až graf 74, graf 78 až graf 81, graf 85 až graf 88, graf 92 až graf 95, graf 99 až graf 102, graf 106 až graf 109, graf 113 až graf 116, graf 120 až graf 123, graf 127 až graf 130 a graf 134 až graf 137)
- ✓ odhad skutečné poptávky po parkovacích / odstavných stáních v „řešené oblasti“ a její porovnání s analýzou maximální kapacity parkovacích / odstavných stání (viz kapitola 3.2.2, graf 54, graf 61, graf 68, graf 75, graf 82, graf 89, graf 96, graf 103, graf 110, graf 117, graf 124 a graf 131)

1.3. Definice řešené oblasti (okolí ZŠ a MŠ Kunratice)

Řešená oblast (zejména pro potřeby průzkumu dopravy v klidu v okolí ZŠ a MŠ Kunratice) je definována jako níže uvedené ulice a zobrazuje ji též Příloha 1 a Příloha 2:

- Hynaisova
- Krameriova
- Předškolní
 - ✓ parkovací místa K+R jsou vyhodnocena samostatně (viz kapitola 3.2.2.9 a graf 110 až graf 116)
- Vavákova (v úseku mezi křižovatkami s ulicemi Hynaisova a K Libuši)



- Za Parkem (v úseku mezi křižovatkami s ulicemi Jaromíra Jindry a K Libuši)
 - ✓ parkovací místa K+R budou vyhodnocena samostatně (viz kapitola 3.2.2.10 a graf 117 až graf 123)

2. DOPRAVNÍ PRŮZKUMY ZAMĚŘENÉ NA DOJÍŽDKU DĚTÍ AUTY DO ZŠ A MŠ

Tato kapitola je zaměřena na popis stávající dopravní situace a na identifikaci problémů týkajících se dojížděky dětí osobními automobily (jako spolucestujících) do základní a mateřské školy Praha – Kunratice.

Ukazateli na identifikaci stávající situace jsou data z provedeného dopravně-sociologického průzkumu, zaměřeného na sledování intenzit motorové dopravy generované rodiči dovážejících své děti do základní a mateřské školy Praha – Kunratice (viz kapitola 2.2.4) a odpovědi rodičů na dotazník, které objasní zdroje, cíle, příčiny a důsledky přivážení dětí rodiči do základní a mateřské školy Praha – Kunratice (viz kapitola 2.3.2). Detailní analýza všech získaných údajů poskytuje jasnou představu o všech faktorech ovlivňujících tento jev.

2.1. Umístění a kapacita ZŠ a MŠ Praha – Kunratice

Mateřská škola Praha – Kunratice se nachází v městské části Praha – Kunratice na adrese Předškolní 1 a její umístění lze nalézt v Příloze 1 jako budovu mezi plochami C1 a K3 (takto označenými pro potřebu průzkumu). Vstupy do areálu mateřské školy jsou z obou ulic, tj. z ulice Za Parkem (v místě mezi plochami C1 a C2 takto označenými pro potřebu průzkumu – viz Příloha 1) a z ulice Předškolní (v místě plochami A1 a K3 takto označenými pro potřebu průzkumu – viz Příloha 1). Provozní doby mateřské školy Praha – Kunratice je od 06:30 do 17:00 a kapacita mateřské školy Praha – Kunratice ve školním roce 2024/2025 je 224 dětí.

Základní škola Praha – Kunratice se nachází v městské části Praha – Kunratice na adrese Předškolní 5 a její umístění lze nalézt v Příloze 1 jako budovu s komplikovaným rozmanitým tvarem obklopenou částečně plochami K2, S6, S2, S5, S4, S1, K7 a G1 až G7 (takto označenými pro potřebu průzkumu – viz Příloha 1). K základní škole Praha – Kunratice patří též budova školní jídelny obklopená částečně plochami K2 a S5 (takto označenými pro



potřebu průzkumu). Hlavní vstup do areálu základní školy Praha – Kunratice je v místě styku ulic Předškolní a Krameriova (v místě mezi plochami B4 a K1 takto označenými pro potřebu průzkumu – viz Příloha 1), vedlejší vstup představující příchod k ranní a odpolední družině je z ulice Za Parkem (v místě mezi plochami S3 a S5, resp. S6 takto označenými pro potřebu průzkumu – viz Příloha 1). Přístup ke školní jídelně je časově omezen na ranní dobu a dobu obědů a je z ulice Předškolní (v místě plochy K2 takto označené pro potřebu průzkumu – viz Příloha 1). Školní družina je v provozu od 7:00 do 7:40 a od oběda dětí podle rozvrhu výuky jednotlivých tříd až do 17:00. Vyučování začíná zpravidla od 8:00. Kapacita základní školy Praha – Kunratice je 810 žáků, přičemž škola je ve školním roce 2024/2025 téměř plně obsazena.

2.2. Průzkum intenzit vozidel dovážejících děti do ZŠ a MŠ Praha – Kunratice

2.2.1. Příprava a termín průzkumu intenzit vozidel

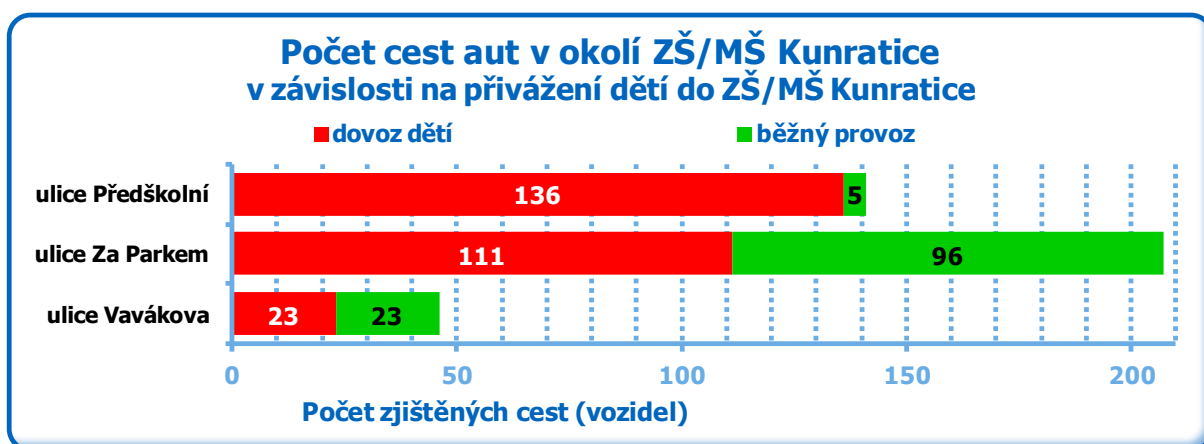
Cílem průzkumu intenzit vozidel dovážejících děti do základní a mateřské školy Praha – Kunratice bylo zaznamenat již zmíněnou intenzitu osobních automobilů spojenou zejména s využíváním vyznačených stanovišť K+R v ulicích Předškolní (stanoviště K+R vyznačená pro potřebu průzkumu jako plochy K1, K2 a K3 – viz Příloha 1), Za Parkem (stanoviště K+R vyznačená pro potřebu průzkumu jako plochy K4, K5 a K6 – viz Příloha 1) a Vavákova (stanoviště K+R vyznačené pro potřebu průzkumu jako plocha K7 – viz Příloha 1).

Průzkum byl realizován ve středu 20. 11. 2024 v čase od 6:30 až 8:30 – termín průzkumu byl vybrán po konzultaci s vedením zejména základní školy Praha – Kunratice tak, aby v týdnu konání průzkumu nebyla žádná třída na vícedenním pobytu mimo školu a nekonala se žádná akce, která by narušovala provoz tříd podle běžného každodenního rozvrhu. Zjištěné údaje byly následně zpracovány a byly získány cenné informace (viz kapitola 2.2.4).

2.2.2. Provedení průzkumu intenzit vozidel a zjištěné hodnoty

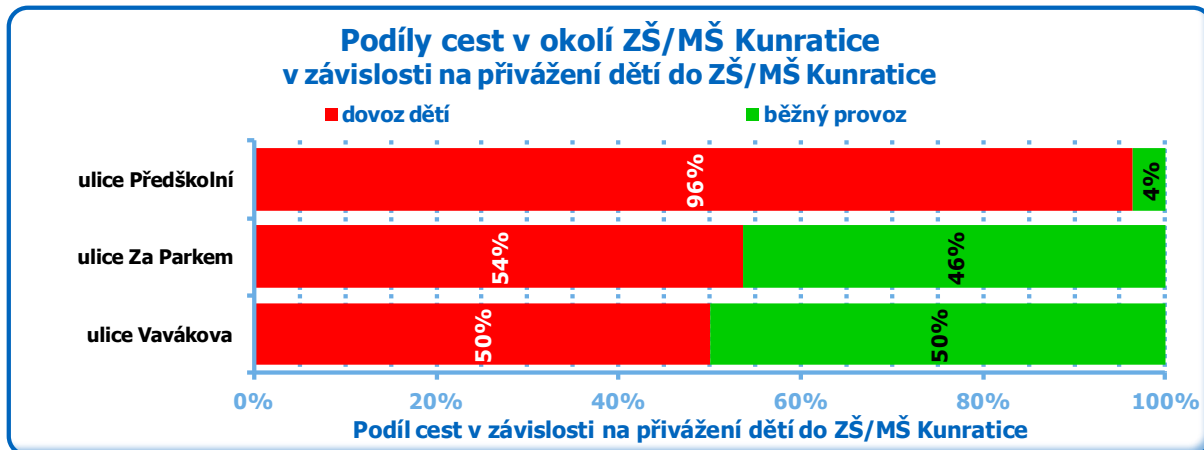
Počet cest aut vykonaných všemi vozidly v okolí základní a mateřské školy Praha – Kunratice (rozdělený vždy na vozidla pouze projíždějící a na vozidla dovážejících děti do základní

a mateřské školy Praha – Kunratice) pro jednotlivé ulice Předškolní, Za Parkem a Vavákova ukazuje graf 1, přičemž tyto výše uvedené počty převedené na vzájemné podíly mezi vozidly pouze projíždějícími a na vozidly dovážejícími děti do základní a mateřské školy Praha – Kunratice) samostatně v rámci jednotlivých ulic Předškolní, Za Parkem a Vavákova ukazuje graf 2.



graf 1

Počet cest aut v okolí základní a mateřské školy Praha – Kunratice
v závislosti na přivážení dětí do základní a mateřské školy Praha – Kunratice

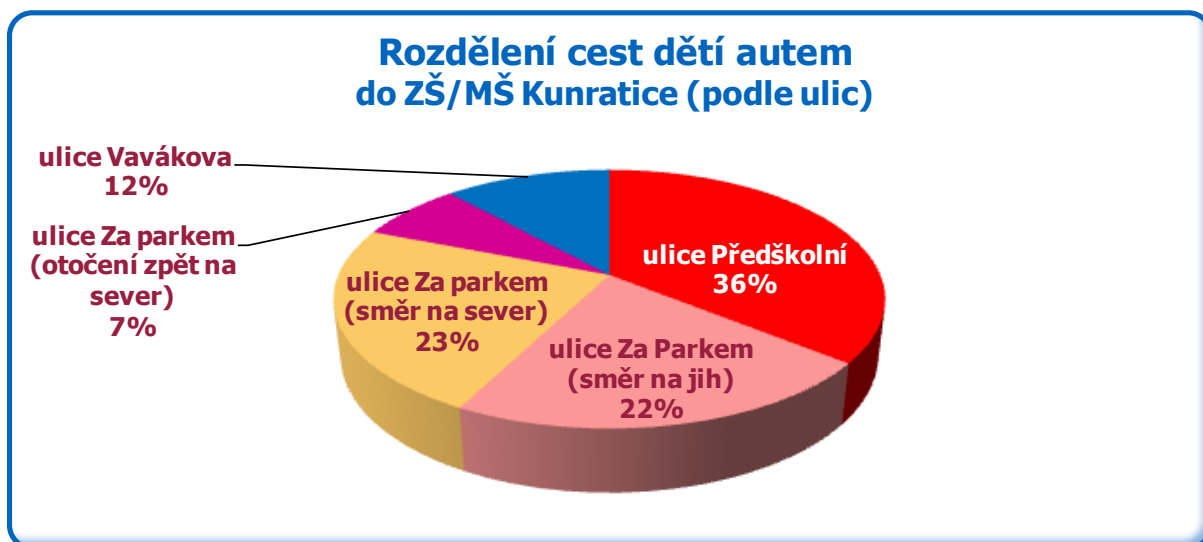


graf 2

Podíly cest v okolí základní a mateřské školy Praha – Kunratice v rámci jednotlivých posuzovaných ulic
v závislosti na přivážení dětí do základní a mateřské školy Praha – Kunratice

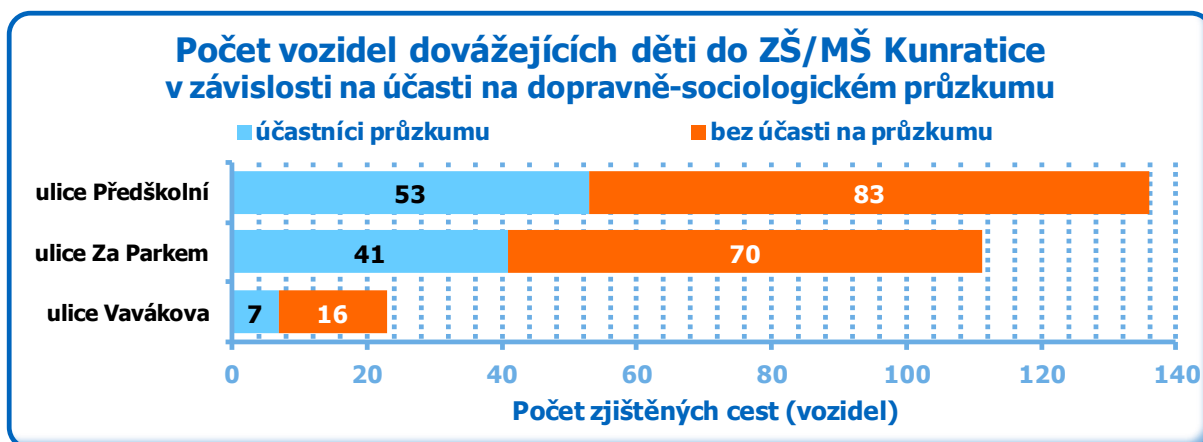
Rozdělení celkového počtu všech zaznamenaných vozidel v jednotlivých posuzovaných ulicích (Předškolní, Za Parkem a Vavákova) ukazuje graf 3 (ve kterém je chybně v záhlaví uvedeno, že se jedná pouze o „cesty dětí autem do ZŠ/MŠ Kunratice“), přičemž u ulice za Parkem jsou

tyto cesty rozdělené ještě podle směrů včetně otočení zpět do ulice K Libuši, neboť to při posuzování dopravní situace v této ulici hraje významnou roli.



graf 3

Rozdělení cest všech vozidel podle posuzovaných ulic v době konání průzkumu
(v záhlaví grafu je chybně uvedeno „Rozdělení cest dětí autem do ZŠ/MŠ Kunratice“)

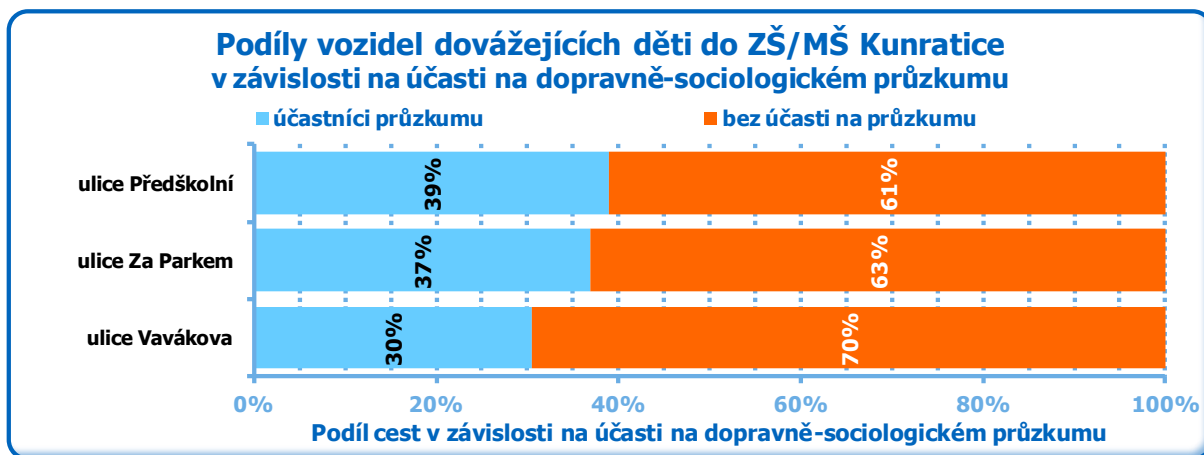


graf 4

Počet vozidel dovážejících děti do základní a mateřské školy Praha – Kunratice
v závislosti na účasti na dopravně-sociologickém průzkumu

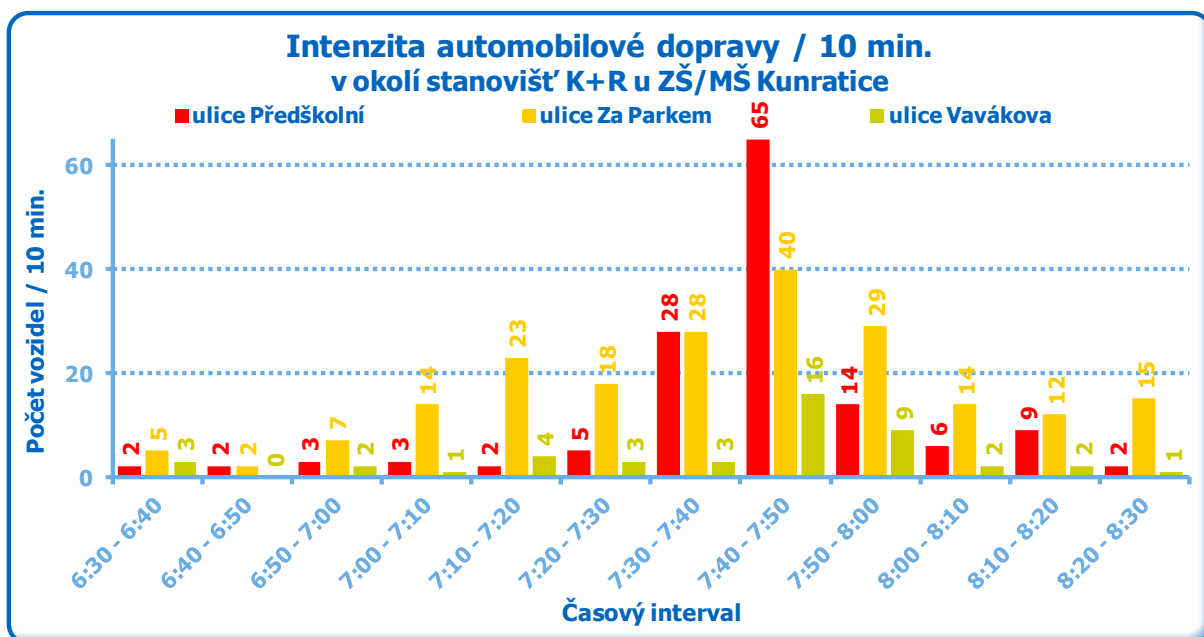
Počet vozidel dovážejících děti do základní a mateřské školy Praha – Kunratice v závislosti na tom, zda se řidiči (zpravidla rodiče dovážených dětí) v jednotlivých posuzovaných ulicích (Předškolní, Za Parkem a Vavákova) zúčastnili dopravně-sociologického průzkumu (viz kapitola 2.3) ukazuje graf 4, přičemž tyto výše uvedené počty převedené na vzájemné podíly mezi vozidly, jejichž řidiči (zpravidla rodiče dovážených dětí) se zúčastnili nebo nezúčastnili

(zpravidla ujeli dříve, než k nim tazatel vůbec stihl přijít, nebo se v menším množství případů zúčastnit odmítli) dopravně-sociologického průzkumu (viz kapitola 2.3) samostatně v rámci jednotlivých ulic Předškolní, Za Parkem a Vavákova ukazuje graf 5.



graf 5

Podíl vozidel dovážejících děti do základní a mateřské školy Praha – Kunratice
v rámci jednotlivých posuzovaných ulic v závislosti na účasti na dopravně-sociologickém průzkumu



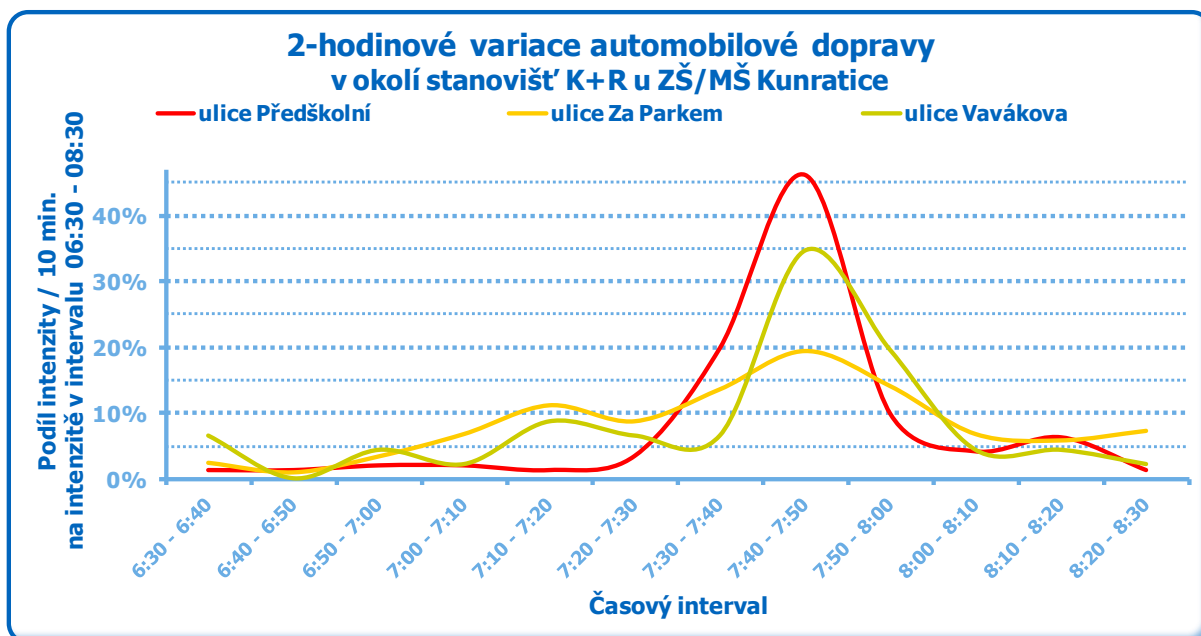
graf 6

Intenzita automobilové dopravy / 10 min. (všech vozidel !)
v okolí stanovišť K+R u základní a mateřské školy Praha – Kunratice

Jak ukazuje graf 6, intenzita projíždějících vozidel byla pro co nejvyšší přesnost zaznamenávána v 10-timinutových intervalech. Nejvyšších hodnot nabývá intenzita vozidel

v časech 7:40 až 7:50, což platí shodně pro všechny 3 posuzované ulice Předškolní, Za Parkem i Vavákova (viz graf 6 a graf 7). V ostatních časových intervalech už lze pozorovat rozdílnost postupného navyšování intenzit mezi jednotlivými ulicemi (viz graf 7) a též rozdíl mezi průběhem těchto intenzit v ulici Za parkem, v závislosti na směru jízdy (viz graf 8). Za celou dobu průzkumu (2 h dlouhý časový interval) projelo ulicí:

- Předškolní 141 vozidel, přičemž 96 % z nich projelo a zastavilo právě jen za účelem vyložení dítěte
- Za Parkem 207 vozidel (všemi směry), přičemž 54 % z nich projelo a zastavilo právě jen za účelem vyložení dítěte
- Vavákova 46 vozidel, přičemž 50 % z nich projelo a zastavilo právě jen za účelem vyložení dítěte



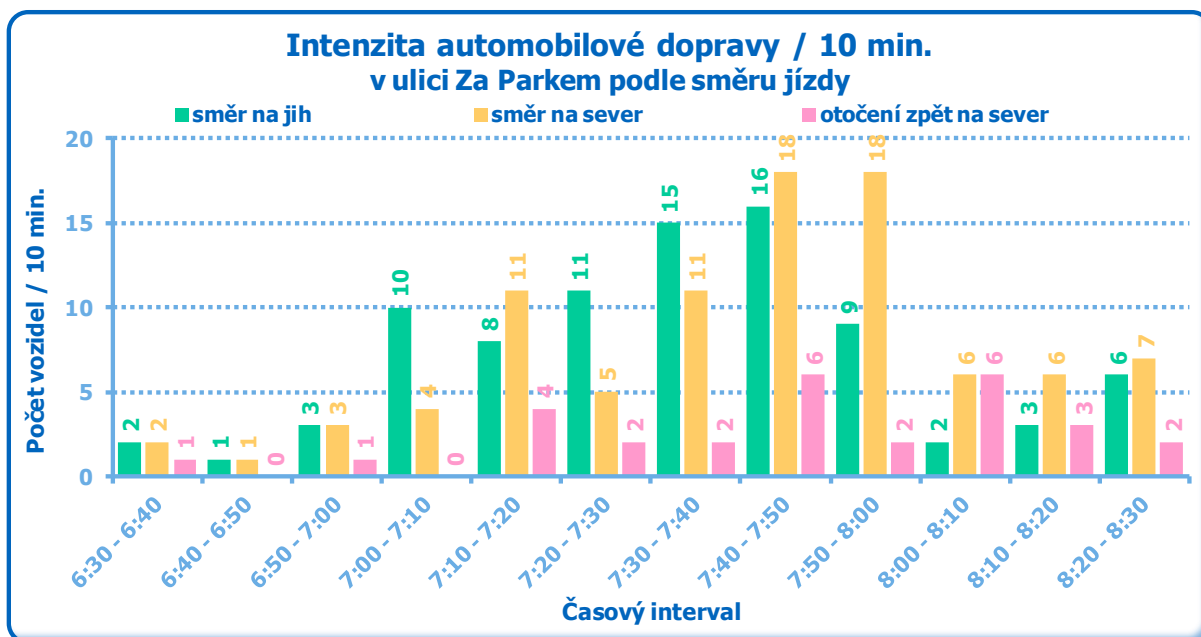
graf 7

2-hodinové variace automobilové dopravy pro jednotlivé posuzované ulice v okolí stanovišť K+R
u základní a mateřské školy Praha – Kunratice

2.2.3. Informace o intenzitách pěšího provozu (ulice Předškolní a Vavákova)

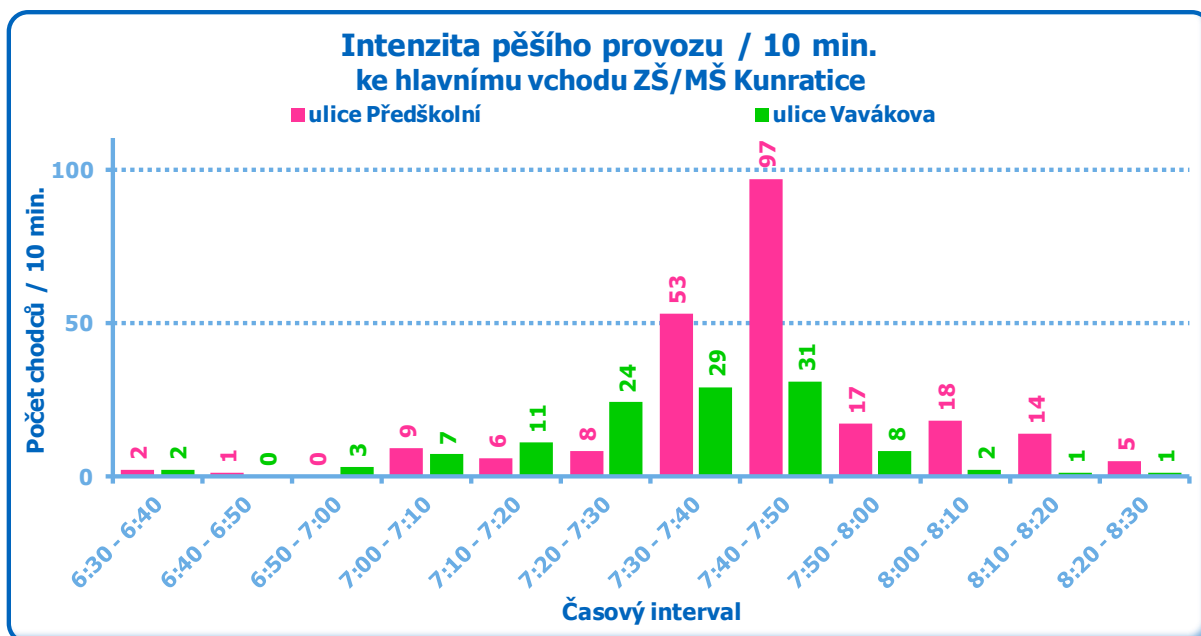
V rámci realizace dopravně-sociologického průzkumu (viz kapitola 2.3.1.2) a souběžně realizovaného průzkumu intenzit vozidel dovážejících děti do základní a mateřské školy Praha – Kunratice se v ulicích Předškolní a Vavákova (kde na to byly kapacity lidských zdrojů)

podarilo získat informaci i o intenzitách pěšího provozu ve stejném časovém období 06:30 – 08:30 (viz graf 9).



graf 8

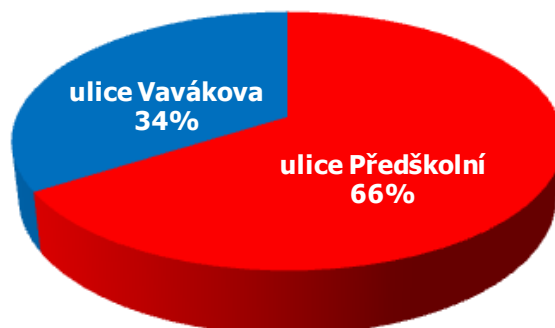
Intenzita automobilové dopravy / 10 min. v ulici Za Parkem podle směru jízdy (všech vozidel !)



graf 9

Intenzita pěšího provozu / 10 min. směrem ke hlavním vchodům základní a mateřské školy Praha – Kunratice v ulicích Předškolní a Vavákova

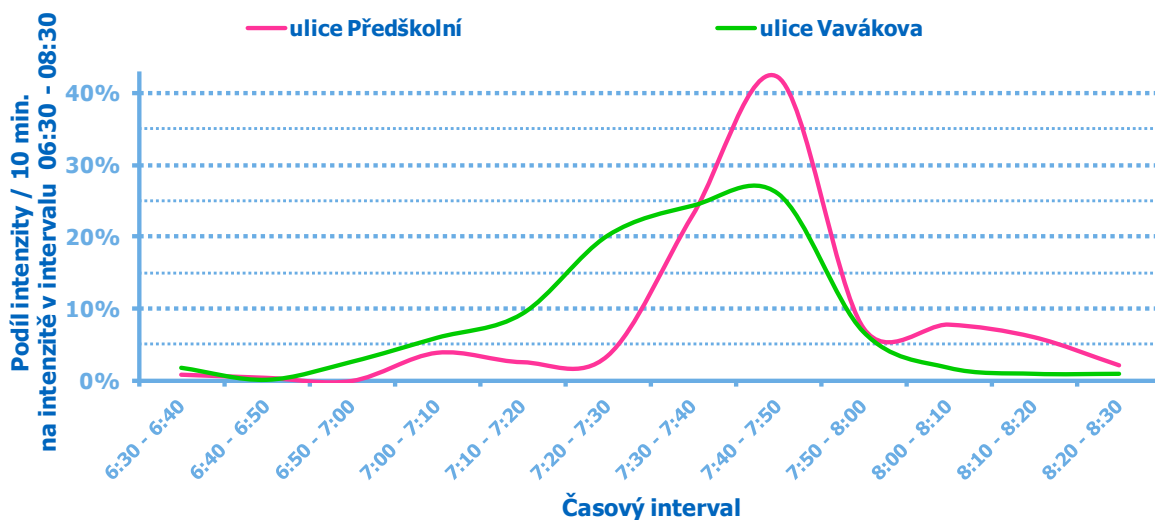
Rozdělení cest chodců ke hlavnímu vchodu ZŠ/MŠ Kunratice (podle ulic)



graf 10

Rozdělení cest chodců (podle ulic) směrem ke hlavním vchodům základní a mateřské školy Praha – Kunratice

2-hodinové variace pěšího provozu ke hlavnímu vchodu ZŠ/MŠ Kunratice



graf 11

2-hodinové variace pěšího provozu v ulicích Předškolní a Vavákova
směrem ke hlavním vchodům základní a mateřské školy Praha – Kunratice

Rozdělení celkového počtu sledovaných cest chodců v obou sledovaných ulicích (Předškolní a Vavákova) ukazuje graf 9, ze kterého vyplývá, že ulice Předškolní je využívána jako pěší trasa do základní a mateřské školy Praha – Kunratice dvojnásobně více než ulice Vavákova



(viz graf 10 a více též viz kapitola 2.2.4). Nejvyšších hodnot nabývá intenzita pěšího provozu v časech 7:40 až 7:50, což platí shodně pro obě posuzované ulice Předškolní a Vavákova (viz graf 11), což je stejný výsledek jako u průběhu intenzit vozidel, ale v ostatních časových intervalech už lze pozorovat rozdílnost postupného navyšování intenzit mezi oběma ulicemi (viz graf 11).

2.2.4. Závěry z průzkumu intenzit dopravy u ZŠ a MŠ Praha-Kunratice

Během 2 hodin trvání průzkumu intenzit dopravy u základní a mateřské školy Praha – Kunratice bylo celkově ve všech 3 sledovaných místech (ulice Předškolní, Za Parkem a Vavákova) zaznamenáno 394 vozidel, přičemž 69 % (což představovalo 270 vozidel) sem jelo za účelem přivážení dětí do základní nebo mateřské školy Praha – Kunratice, přičemž největší podíl těchto vozidel (až 96 %, tj. prakticky všechny – viz graf 2) je v rámci vozidel projíždějících ulicí Předškolní.

Tazatelé, kteří se účastnili dopravně-sociologického průzkumu (viz kapitola 2.3) měli úspěšnost celkově 37 % z potenciálně možných respondentů, což byl ve stresové situaci spojené s dotazováním spěchajících rodičů za volantem celkem úspěšný výsledek.

Rozdělení počtu vozidel přivážejících děti do základní a mateřské školy Praha – Kunratice v čase je v posuzovaných lokalitách různé, protože to závisí na tom, zda dítě veze rodič přímo do školy a nebo do školní družiny – graf 6 a graf 7 ukazuje, že zatímco v ulici Za Parkem (která je blíže ke vchodu do ranní i odpolední družiny dětí) je množství vozidel více rozděleno v čase (to znamená, že větší intenzity už jsou zde zaznamenány od 07:30 a naopak špičková intenzita v době od 07:40 do 07:50 nedosahuje tak vysokých hodnot), tak v ulici Předškolní lze říci, že ještě do 07:30 se tam neděje téměř vůbec nic a od 07:40 do 07:50 tam kulminuje špička s maximálním počtem vozidel 65 v pouhém 10 minutovém intervalu od 07:40 do 07:50 (viz graf 6), což jasně ukazuje, že ulici Předškolní využívají k dovážení do školy ti, jejichž dítě jde z auta prakticky rovnou na vyučování a nedochází do ranní družiny.

V ulici Za Parkem byl navíc sledováno množství vozidel podle jednotlivých směrů (viz graf 8) – celkově množství vozidel ve směru na jih a na sever projíždějících ulicí nakonec vyšlo stejné, ale je zajímavé, že vozidla směřující na jih (to znamená přijíždějící od ulice K Libuši) převažují zejména v době, kdy jsou děti dováženy do ranní družiny a naopak pro dovážení



děti přímo před začátkem vyučování v období od 07:40 v ulici Za Parkem převažující převažují vozidla přijíždějící od jihu od oblasti U Zámeckého parku a směřující k ulici K Libuši, což lze vysvětlit tím, že rodiče spěchající ve směru od ulice K Libuši na poslední chvíli raději využijí ulici Předškolní a nebudou si zbytečně zajíždět dál do míst s menší kapacitou zastavení jakým je ulice Za Parkem.

Během průzkumu byl v rámci možných kapacit zúčastněných tazatelů / sčítačů sledován i pohyb chodců v ulicích Předškolní a Vavákova, přičemž bylo zjištěno, že 2 třetiny všech chodců, kteří se pohybovali směrem k základní nebo mateřské škole Praha – Kunratice, využívá ulici Předškolní a jen 1 třetina z nich ulici Vavákova (viz graf 10).

Intenzita pěšího provozu byla rovněž nejvyšší v době od 07:40 do 07:50 (viz graf 9) a to zejména v ulici Předškolní. V ulici Vavákova byla více rovnoměrně rozdělená v čase v době již od 07:20 až do 07:50, což lze vysvětlit tím, že ulici Vavákova mohou k cestě od autobusové zastávky při dojíždění do školy městskou hromadnou dopravou využívat i děti přijíždějící příměstskými autobusovými linkami z obcí jižně od hlavního města Prahy, kde jízdní řád je u těchto linek nastaven tak, že dítě nemá jinou možnost, než autobusem přijet o něco dříve a pak před školou počkat. Ulice Předškolní využívá zejména autobusovou zastávku „Kunratická škola“ ve směru ze sídliště Flora a z oblasti kolem rybníku Šeberák, odkud přijíždějí autobusy MHD s malými časovými intervaly, takže děti přijíždějící z tohoto směru, které pak využívají k chůzi ulici Předškolní, přijíždějí zpravidla vždy přesně během posledních 10 min. před začátkem vyučování.

2.3. Dopravně-sociologický průzkum dojížděky dětí auty do ZŠ/MŠ Praha – Kunratice

2.3.1. Příprava a provedení průzkumu

Na základě konzultací s objednatelem (kterým je Městská část Praha – Kunratice) k realizaci informačního dopravně-sociologického průzkumu zaměřeného na dojížděku dětí osobními automobily (jako spolucestujících) do základní a mateřské školy Praha – Kunratice byl připravený dotazník a naplánovaný příslušný dopravně – sociologický průzkum na středu 20. 11. 2024. Dotazování respondentů (rodičů dětí dovážejících své děti automobilem do základní nebo mateřské školy Praha – Kunratice) a zaznamenávání odpovědí probíhalo v čase



od 06:30 až do 08:30. Vzhledem k již zmíněnému začátku provozu budovy školy (viz kapitola 2.1) a poloze jednotlivých vstupů do základní a mateřské školy Praha – Kunratice (viz kapitola 2.1) se průzkumu celkem zúčastnilo 9 tazatelů. Po dobu průzkumu byla na vjezdu do ulice Předškolní a v ulici Za Parkem (ve směru na jih přibližně v úrovni budovy mateřské školy Praha – Kunratice) umístěna přenosná svislá dopravní značka A22 „Jiné nebezpečí“ s dodatkovou tabulkou E13 s textem „DOPRAVNÍ PRŮZKUM“. Průběh průzkumu byl klidný a podařilo se získat 101 kompletních odpovědí na připravený dotazník.

2.3.1.1. Otázky pokládány rodičům (řidičům automobilů dovážejících děti)

S cílem lépe pochopit příčiny dopravního chování rodičů přivážejících své děti osobním automobilem do základní nebo mateřské školy Praha – Kunratice, jim byly pokládány následující otázky s možnostmi případně předdefinovaných odpovědí:

- Z jaké lokality (oblast, městská část, ... atd.) vyjíždíte?
 - ✓ centrální část Kunratic / staré Kunratice
 - ✓ Bažantnice a Zámecký park
 - ✓ Betáň a Paběnice
 - ✓ Šeberák a okolí
 - ✓ Na Knížce / rezidence Nad Skalou
 - ✓ Zelené Domky
 - ✓ Zelené Údolí
 - ✓ Flora (včetně vilové zástavby)
 - ✓ Praha 4 (ostatní části)
 - ✓ Praha 11
 - ✓ Praha – Libuš
 - ✓ Praha (ostatní části)
 - ✓ ostatní obce v České Republice
- Kam dojíždíte (oblast, městská část, ... atd.) ?
 - ✓ Praha – Kunratice
 - ✓ Praha – Libuš
 - ✓ Praha 11
 - ✓ Praha (ostatní části / centrum)
 - ✓ ostatní obce v České Republice
- Proč jezdíte autem, z jakého důvodu vezete dítě do školy autem?
 - ✓ Pohodlí
 - ✓ Bezpečnost dítěte
 - ✓ Časová úspora / nejrychlejší možnost
 - ✓ Mám to jako zastávku při cestě dál / jinam
 - ✓ Jiné (individuální odpověď)



- Jak často vozíte dítě do školy autem?
 - ✓ Každý den – pravidelně
 - ✓ Nepravidelně
 - ✓ Výjimečně
- Co by Vás motivovalo nevozit dítě do ZŠ / MŠ autem?

✓ Vyšší bezpečnost dítěte při cestě do školy (případně co konkrétně) ✓ Teplé / suché počasí ✓ Změna zaměstnání / pracovní doby	✓ Ranní uzavírka této ulice pro automobily (např. zřízením tzv. „školní ulice“) ✓ Nic ✓ Jiné (individuální odpověď)
--	---
- Jezdíte pro dítě i po skončení jeho výuky?
 - ✓ Denně
 - ✓ Nepravidelně
 - ✓ Nikdy
- Dítě je dováženo / děti jsou dováženy do:
 - ✓ Základní školy
 - ✓ Mateřské školy
 - ✓ Základní i mateřské školy

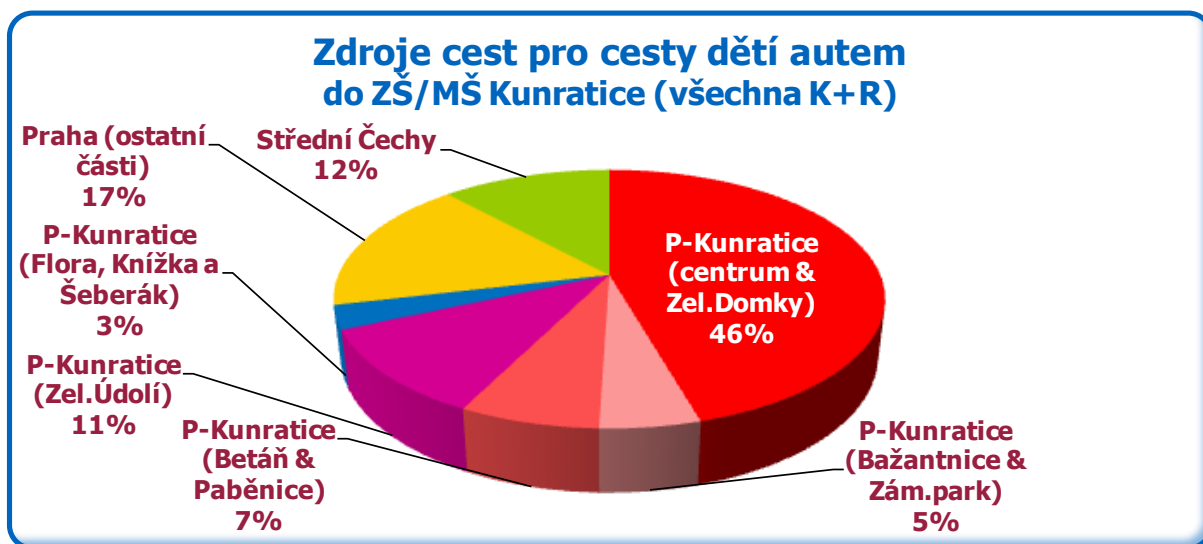
2.3.1.2. *Vyhodnocení dopravně-sociologického průzkumu*

Jak už bylo zmíněno výše, v rámci dopravně – sociologického průzkumu bylo získáno 101 kompletně vyplněných dotazníků. Při vyhodnocení bylo možné odpovědi rozdělit mezi odpovědi od rodičů dětí navštěvujících mateřskou školu a odpovědi rodičů dětí navštěvujících základní školu, ale získaná data byla zpracována také pro celý komplex mateřské a základní školy dohromady.

Některé vyhodnocené odpovědi jsou zpracovány vždy pomocí trojice grafů, v rámci kterých jsou postupně procentuálně vyjádřena zastoupení odpovědí rodičů dětí navštěvujících základní školu, odpovědí rodičů dětí navštěvujících mateřskou školu a odpovědí všech rodičů dohromady.

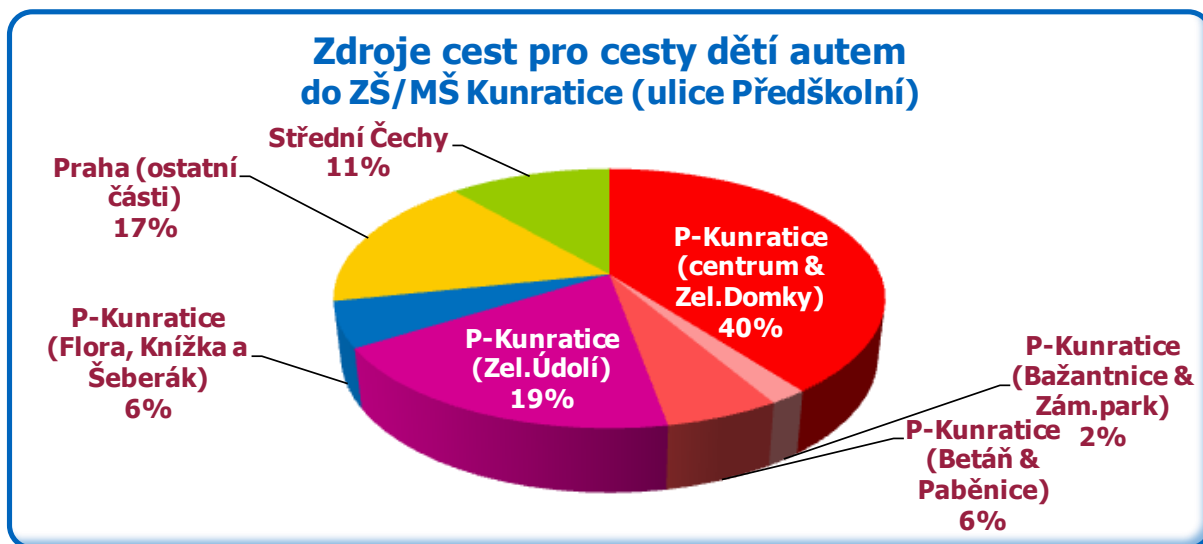
Jak ukazuje graf 12, až 46 % rodičů veze děti do základní nebo mateřské školy Praha – Kunratice z centrální části Kunratic / starých Kunratic a ze Zelených Domků, tj. ze

vzdálenosti jen několika desítek, nanejvýš stovek metrů. Dalších 12 % rodičů veze děti do základní nebo mateřské školy Praha – Kunratice z oblastí Bažantnice, Zámecký park, Betáň a Paběnice, tudíž až 58 % rodičů veze dítě do školy z ne příliš velké vzdálenosti, kterou by dítě mohlo překonat i pěšky nebo na kole. Tyto hodnoty jsou alarmující.



graf 12

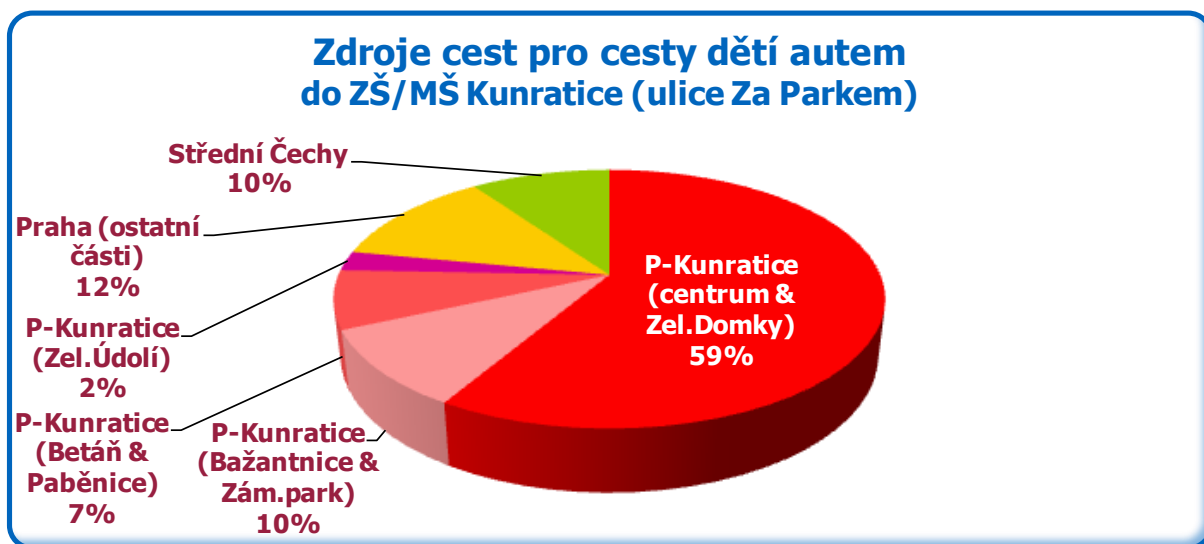
Procentuální zastoupení zdrojů cest dětí autem do základní nebo mateřské školy Praha – Kunratice pro všechna posuzovaná stanoviště K+R dohromady



graf 13

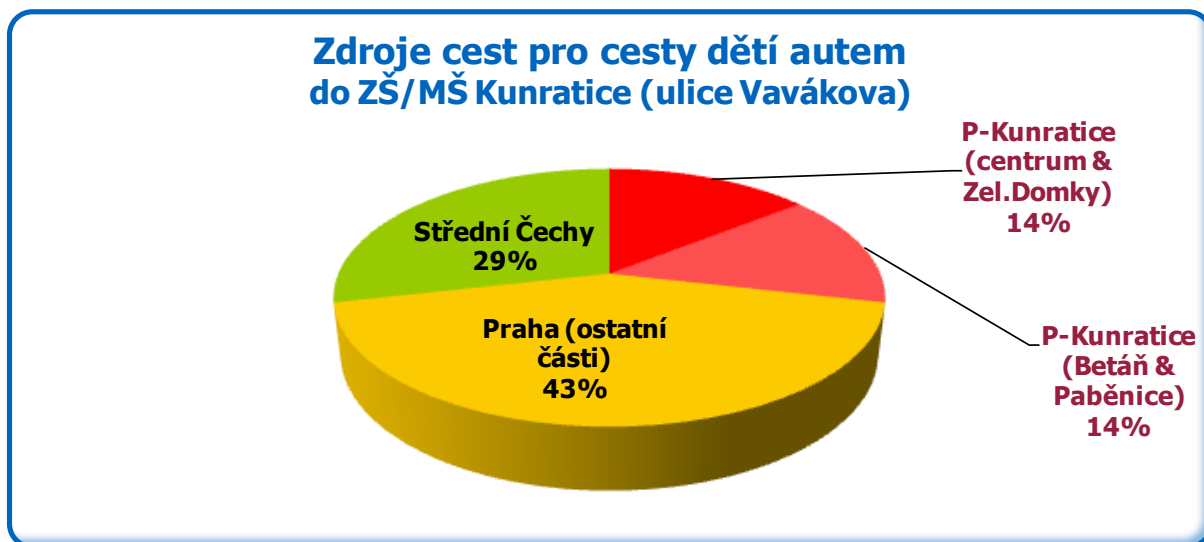
Procentuální zastoupení zdrojů cest dětí autem do základní nebo mateřské školy Praha – Kunratice pro stanoviště K+R v ulici Předškolní

U dětí dovážených automobily do ulice Předškolní (viz graf 13) je mírně nižší podíl (48 %) těch, kteří vezou dítě do školy z ne příliš velké vzdálenosti, kterou by dítě mohlo překonat i pěšky nebo na kole, ale je vykompenzován výrazně větším podílem dětí příjíždějících v autech ze Zeleného Údolí (až 19 % oproti celkové průměrné hodnotě 11 % u těchto cest).



graf 14

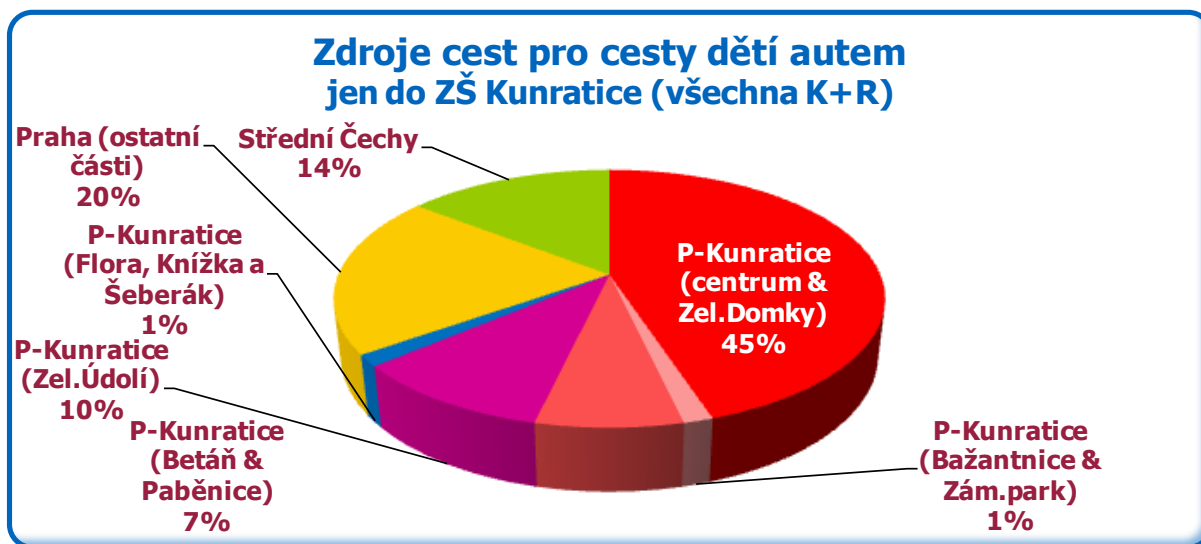
Procentuální zastoupení zdrojů cest dětí autem do základní nebo mateřské školy Praha – Kunratice pro stanoviště K+R v ulici Za Parkem



graf 15

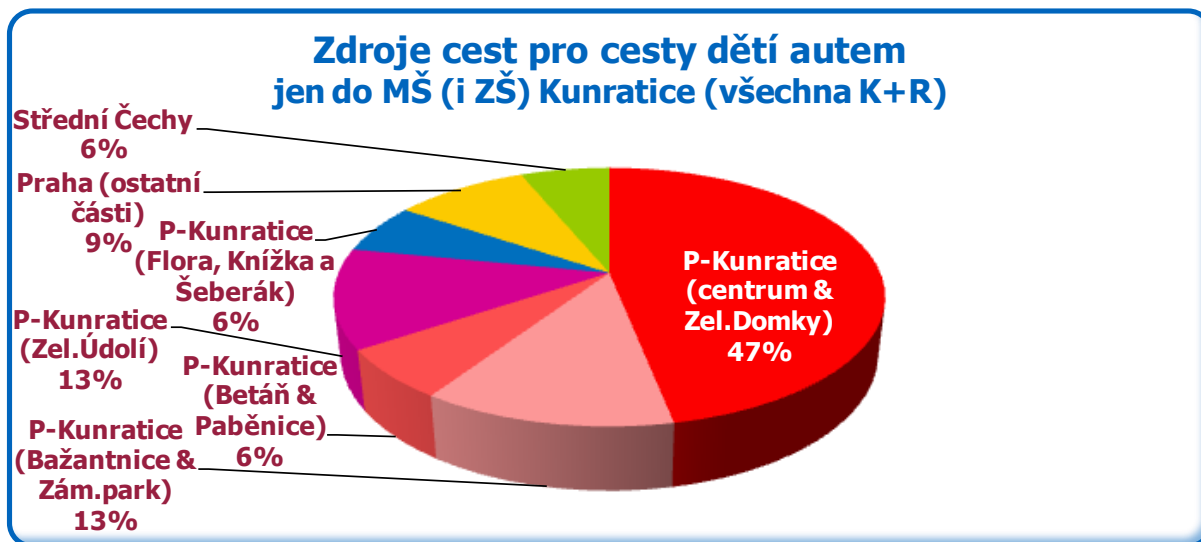
Procentuální zastoupení zdrojů cest dětí autem do základní nebo mateřské školy Praha – Kunratice pro stanoviště K+R v ulici Vavákova

V ulici Za Parkem je naopak podíl těch, kteří vezou dítě do školy z ne příliš velké vzdálenosti, kterou by dítě mohlo překonat i pěšky nebo na kole, jednoznačně nejvyšší – jedná se až o 76 % (viz graf 14), což lze vysvětlit tím, že do této ulice mohou přijet rodiče s dítětem nejen ze severní, ale i z jižní strany, na kterou jsou napojeny některé z bezprostředně přilehlých oblastí, ze kterých automobily s dětmi vyjíždějí.



graf 16

Procentuální zastoupení zdrojů cest dětí autem jen do základní školy Praha – Kunratice pro všechna posuzovaná stanoviště K+R dohromady



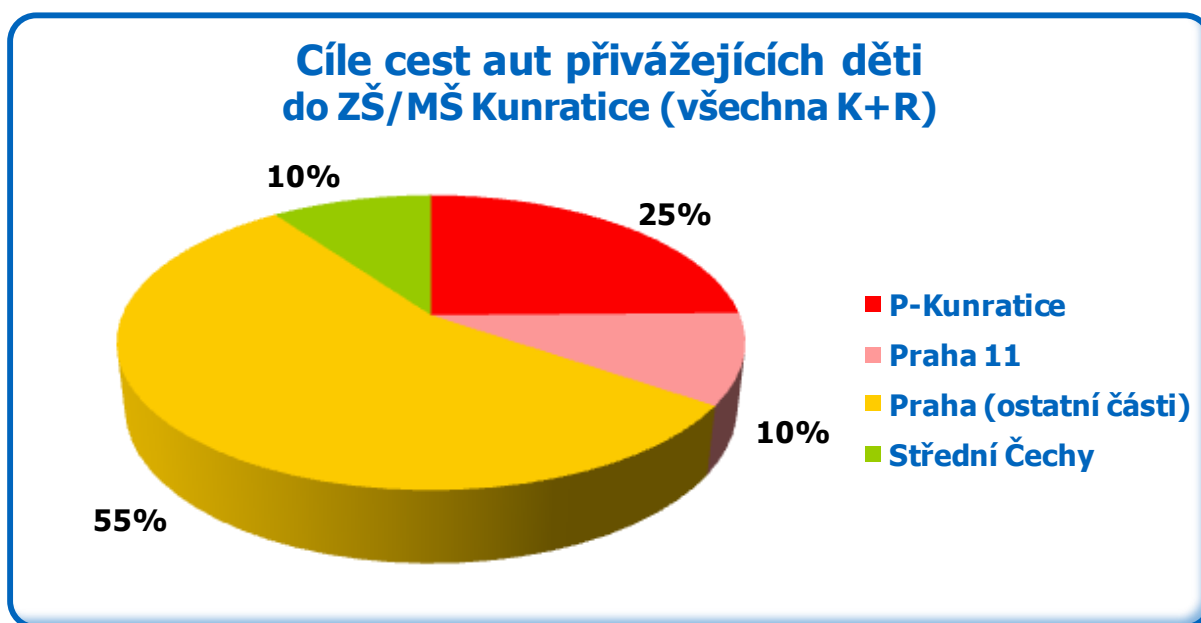
graf 17

Procentuální zastoupení zdrojů cest dětí autem jen do mateřské školy Praha – Kunratice pro všechna posuzovaná stanoviště K+R dohromady

Do ulice Vavákova nejčastěji zajíždějí automobily s dětmi, s kterými vyjíždějí z ostatních částí Prahy, ale také z přilehlých obcí ve Středočeském kraji (viz graf 15) – s ohledem na celkově velmi nízký počet vozidel, která přivázejí děti do školy s využitím ulice Vavákova (viz graf 4), není tento údaj ale příliš směrodatný.

Zdroje cest dětí autem směřujících jen do základní školy Praha – Kunratice ukazuje graf 16, zatímco zdroje cest dětí autem směřujících primárně do mateřské (případně i základní) školy Praha – Kunratice ukazuje graf 17. Zatímco u základní školy tvoří navíc k již zmiňovanému 34 % podíl vozidla vyjíždějící z ostatních částí Prahy, ale také z přilehlých obcí ve Středočeském kraji, tak u mateřské školy je dominujícím zdrojem cest (až 66 %) vozidel přivázejících děti centrální část Kunratic / staré Kunratice, Zelené Domky, Bažantnice, Zámecký park, Betáň a Paběnice.

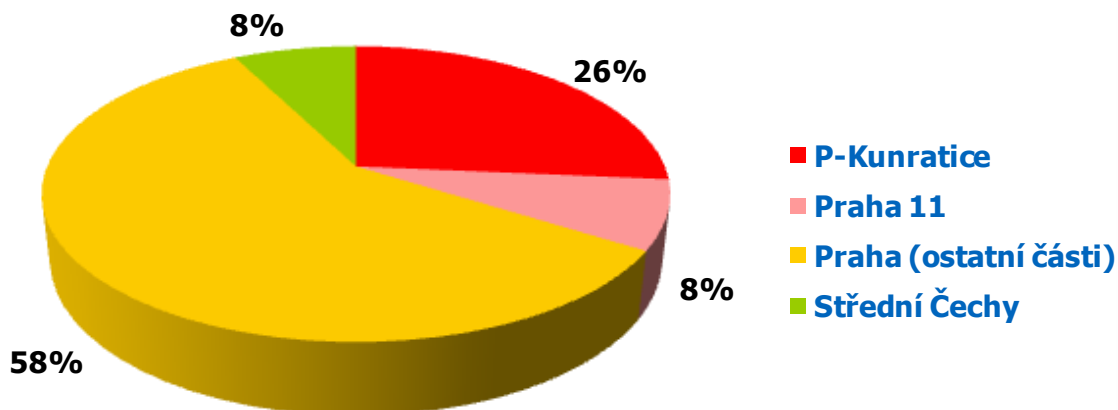
Je k zamyšlení, jestli je nutné, aby v součtu až 46 % rodičů své dítě vezlo na vzdálenost, která by se dala překonat i pěšky. Až 58 % jízdy bylo v součtu vykonáno v rámci Městské části Praha – Kunratice s výjimkou oblastí Zelené Údolí a Flora – v tomto případě se lze zamyslet, jestli je jízda autem opravdu nevyhnutelná.



graf 18

Procentuální zastoupení cílů cest rodičů dětí autem pokračujících
ze základní nebo mateřské školy Praha – Kunratice ze všech posuzovaných stanovišť K+R dohromady

Cíle cest aut přivázejících děti do ZŠ/MŠ Kunratice (ulice Předškolní)



graf 19

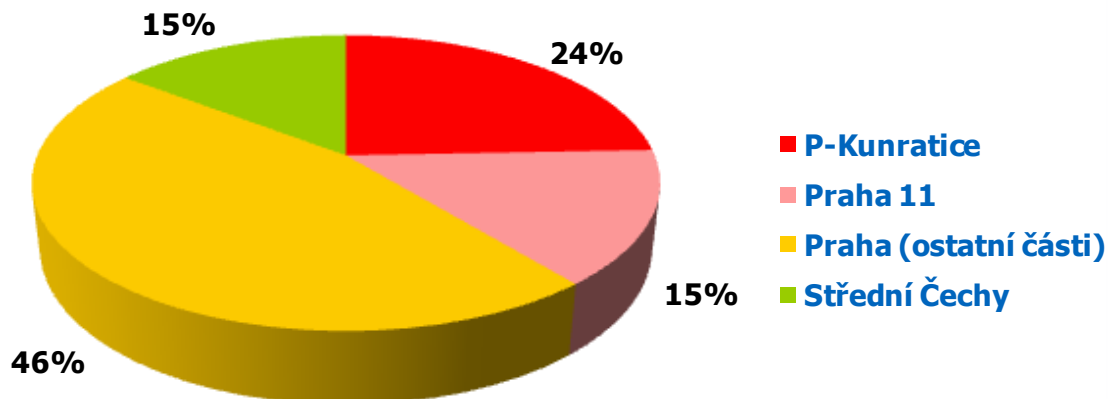
Procentuální zastoupení cílů cest rodičů dětí autem pokračujících
ze základní nebo mateřské školy Praha – Kunratice ze stanovišť K+R v ulici Předškolní

V dalších 4 grafech (viz graf 18, graf 19, graf 20 a graf 21) jsou prezentovány procentuální podíly cílů cest rodičů přivázejících děti do základní nebo mateřské školy Praha – Kunratice. Podobně jako v předchozí části jsou získané údaje promítnuty postupně ze všech posuzovaných stanovišť K+R dohromady (viz graf 18), a následně dohromady pro stanoviště K+R ve všech 3 posuzovaných ulicích (Předškolní, Za Parkem a Vavákova) samostatně (viz graf 19, graf 20 a graf 21).

Jak ukazuje graf 18, až 25 % rodičů přivázejících své děti do základní nebo mateřské školy Praha – Kunratice má svůj cíl cesty v Městské části Praha – Kunratice – opět se nabízí otázka, jestli je nevyhnutelné na tyto cesty použít právě osobní automobil. Dalších 65 % dotázaných po vyložení dítěte ve škole pokračuje dále do ostatních částí Prahy (včetně Prahy 11) autem (viz graf 18).

V případě automobilů pokračujících po zastavení na stanovišti K+R v ulici Vavákova jsou jejich dalším cílem jiné části hlavního města Prahy v 86 %, kdežto zpět do městské části Praha – Kunratice se jich vrací pouhých 14 % (viz graf 21).

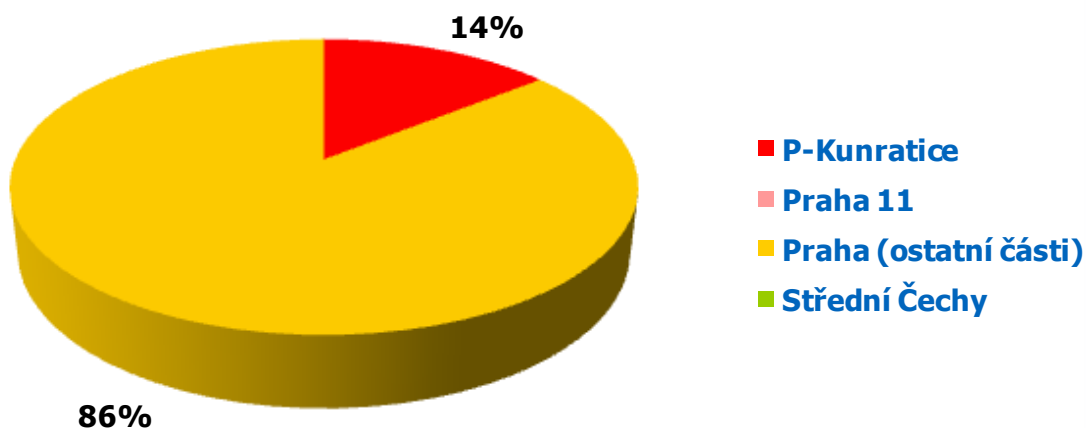
Cíle cest aut přivázejících děti do ZŠ/MŠ Kunratice (ulice Za Parkem)



graf 20

Procentuální zastoupení cílů cest rodičů dětí autem pokračujících
ze základní nebo mateřské školy Praha – Kunratice ze stanovišť K+R v ulici Za Parkem

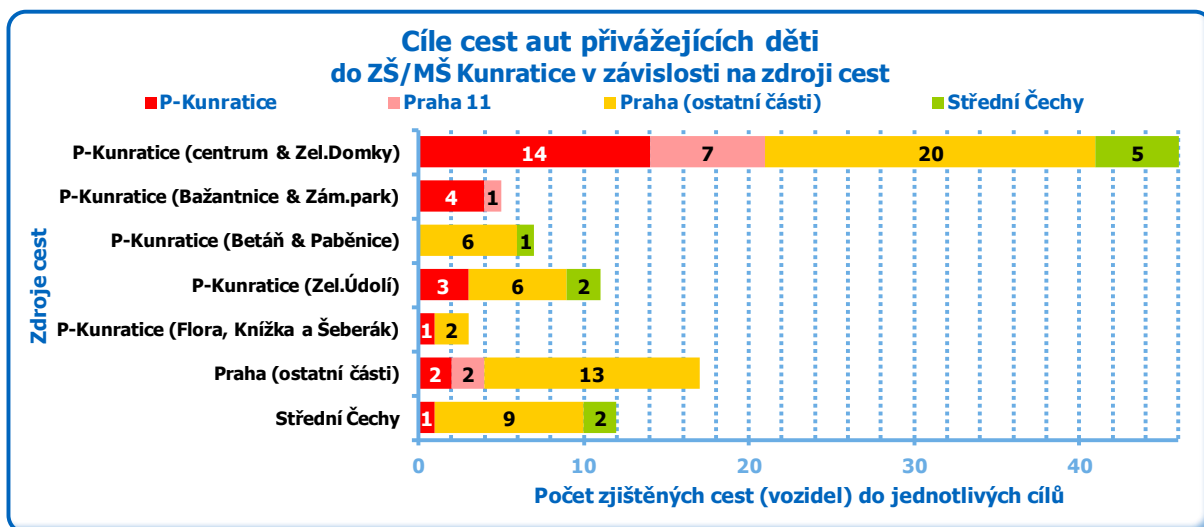
Cíle cest aut přivázejících děti do ZŠ/MŠ Kunratice (ulice Vavákova)



graf 21

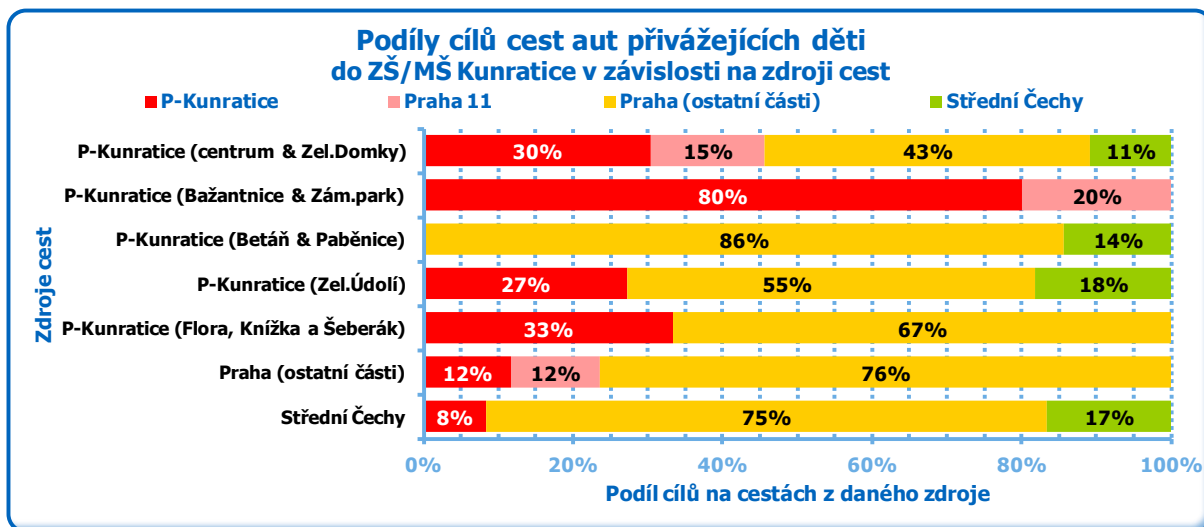
Procentuální zastoupení cílů cest rodičů dětí autem pokračujících
ze základní nebo mateřské školy Praha – Kunratice ze stanoviště K+R v ulici Vavákova

Jak ukazuje graf 22, obavy z toho, že některé cesty rodičů automobilem, zejména ty, které jsou vykonané pouze na území Městské části Praha – Kunratice (s výjimkou oblastí Flora a Zelené Údolí) tvoří až 26 % všech cest tohoto typu, nejsou nevyhnutelné, se naplňují.



graf 22

Cíle cest rodičů (v závislosti na jejich zdroji) přivázejících děti do základní nebo mateřské školy Praha – Kunratice

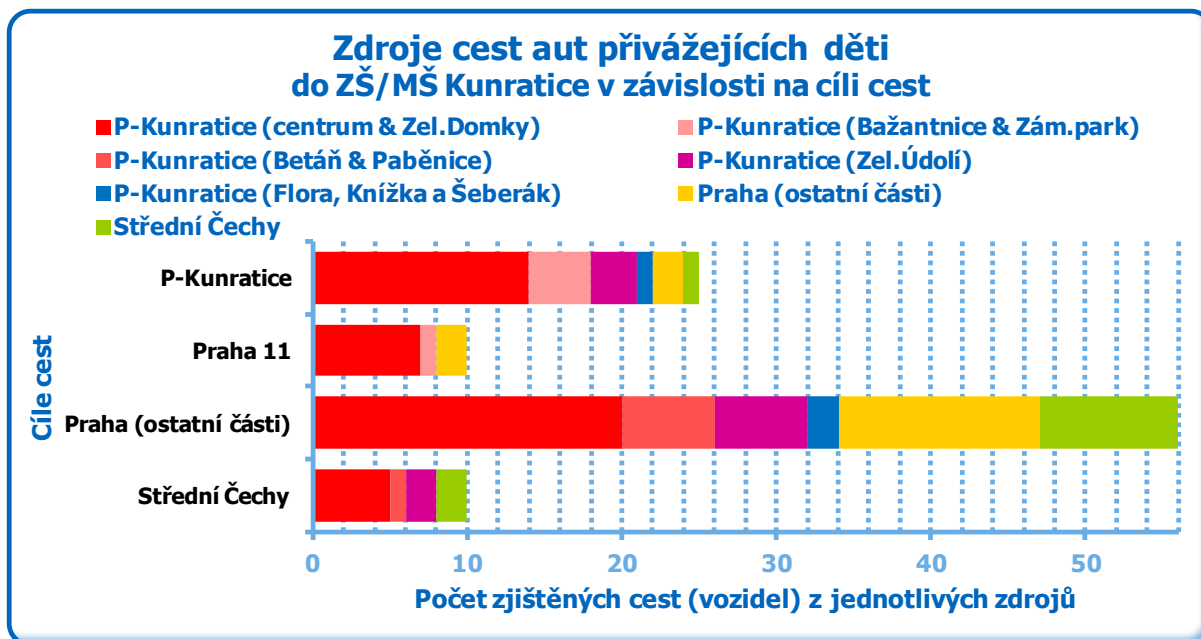


graf 23

Podíl jednotlivých cílů cest rodičů (v závislosti na jejich zdroji) přivázejících děti do základní nebo mateřské školy Praha – Kunratice

Tyto zbytné jízdy lze odečíst i z procentuálního vyjádření, které ukazuje graf 23. Až 30 % jízdy z podmnžiny jízdy, které započaly v blízkém okolí školy, za které lze považovat centrální část Kunratic / staré Kunratice a Zelené Domky, mají svůj cíl v Městské části Praha – Kunratice.

Nejdominantnější hodnotou je hodnota 80 % u cest, které započaly v oblasti „Bažantnice a Zámecký park“ a končí svou cestu autem v Městské části Praha – Kunratice.



graf 24

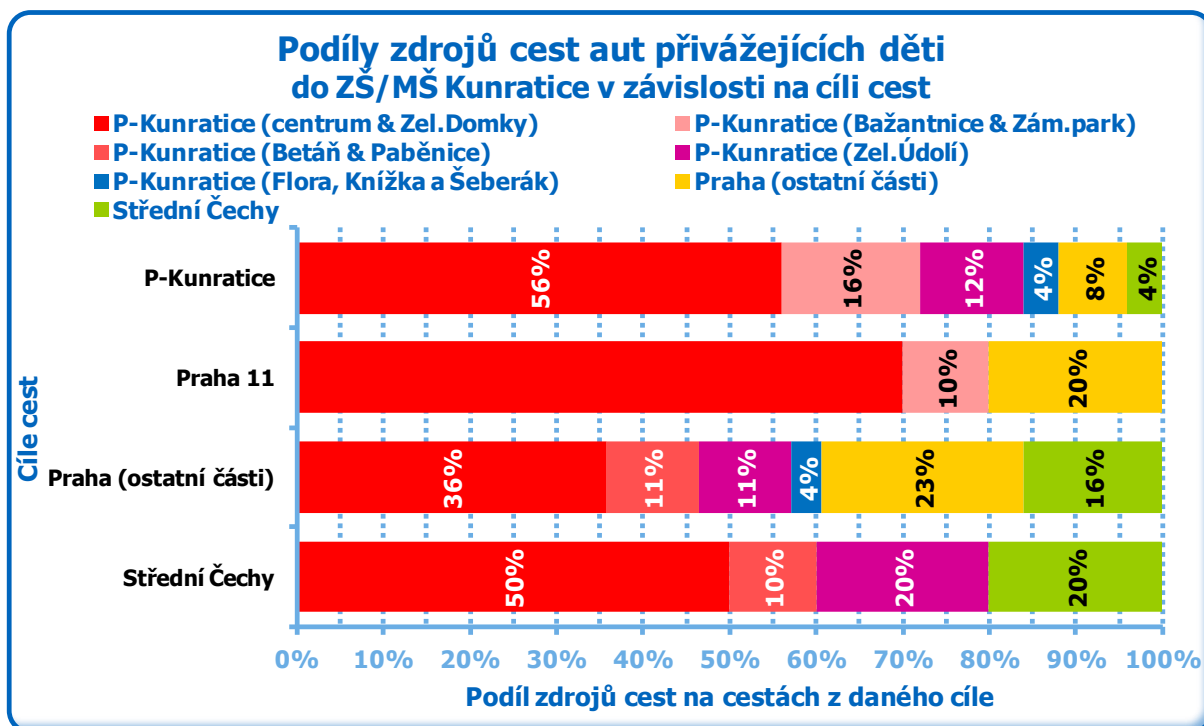
Zdroje cest rodičů (v závislosti na jejich cílech) přivázejících děti
do základní nebo mateřské školy Praha – Kunratice

Na vyhodnocení, které ukazuje graf 24 je opět patrné velké množství cest s cílem v Městské části Praha – Kunratice a současně započatých též v Milovicích, přičemž. nejvyšší zastoupení pak mají cesty automobilem s cílem v ostatních částech Prahy započaté v Městské části Praha – Kunratice.

Další graf 25 vyjadřuje procentuální poměry závislosti zdrojů na cílech cest, kde až 72 % rodičů, u kterých je cílem cesty automobilem Městská část Praha – Kunratice, vyjíždí ráno z centrální části Kunratic / starých Kunratic, z Bažantnice nebo z oblasti Zámeckého parku. 80 % rodičů u kterých je cílem cesty automobilem blízká Městská část Praha 11, vyjíždí ráno též z centrální části Kunratic / starých Kunratic, z Bažantnice nebo z oblasti Zámeckého parku.

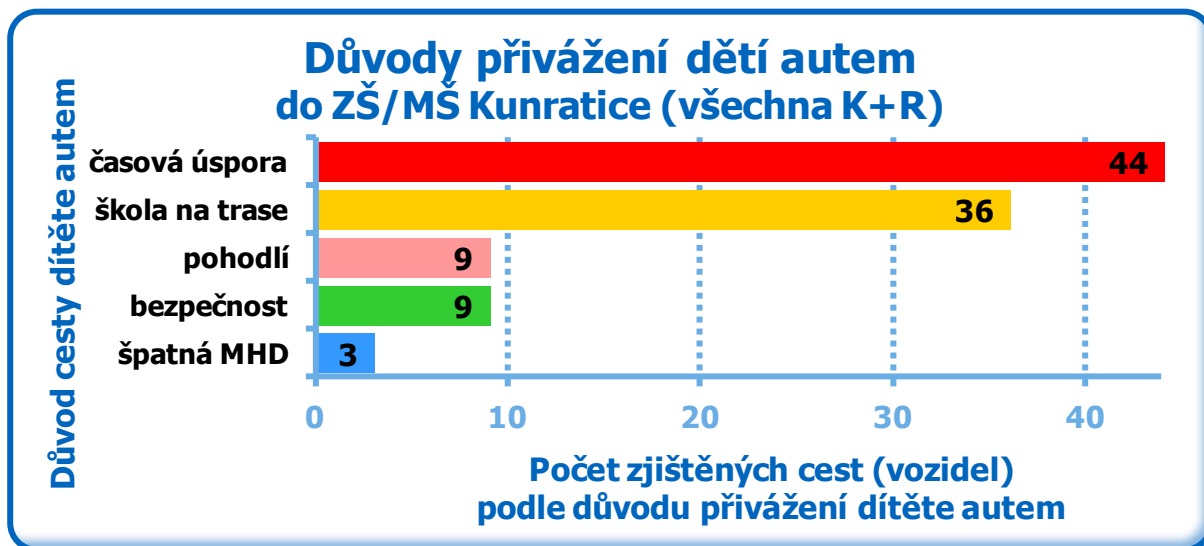
V další skupině grafů (viz graf 26, graf 27 a graf 28) je promítnuto zastoupení odpovědí rodičů objasňujících důvody přivázení dětí do školy autem. Jako u podobných, již výše

uvedených grafů, jsou získané údaje promítnuty nejdříve společně pro základní i mateřskou školu Praha – Kunratice a poté postupně vzhledem k základní škole a pak k mateřské škole.



graf 25

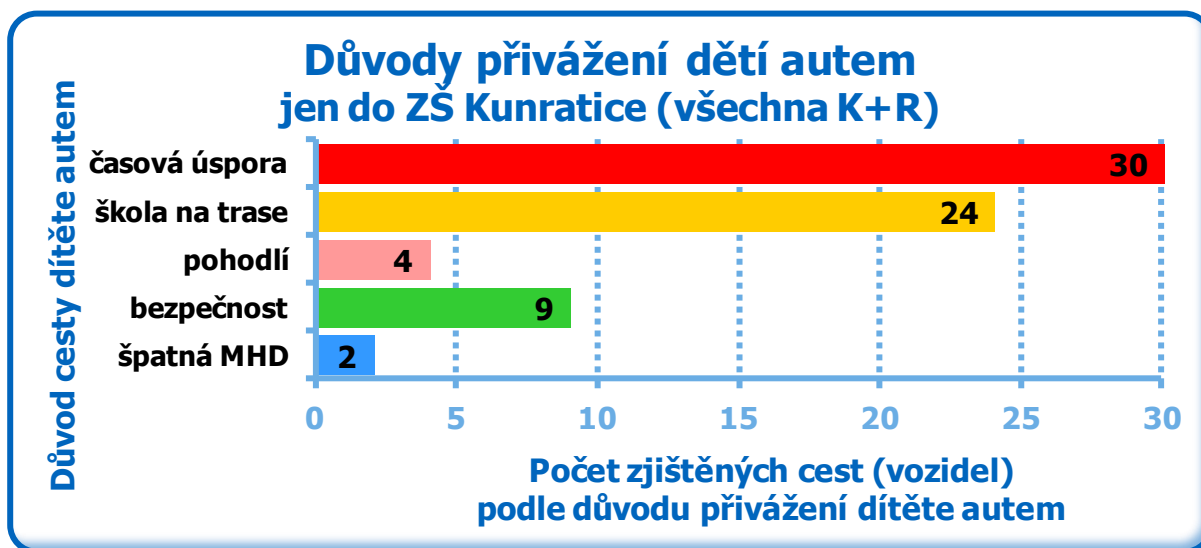
Podíl jednotlivých zdrojů cest rodičů (v závislosti na jejich cílech) přivázejících děti
do základní nebo mateřské školy Praha – Kunratice



graf 26

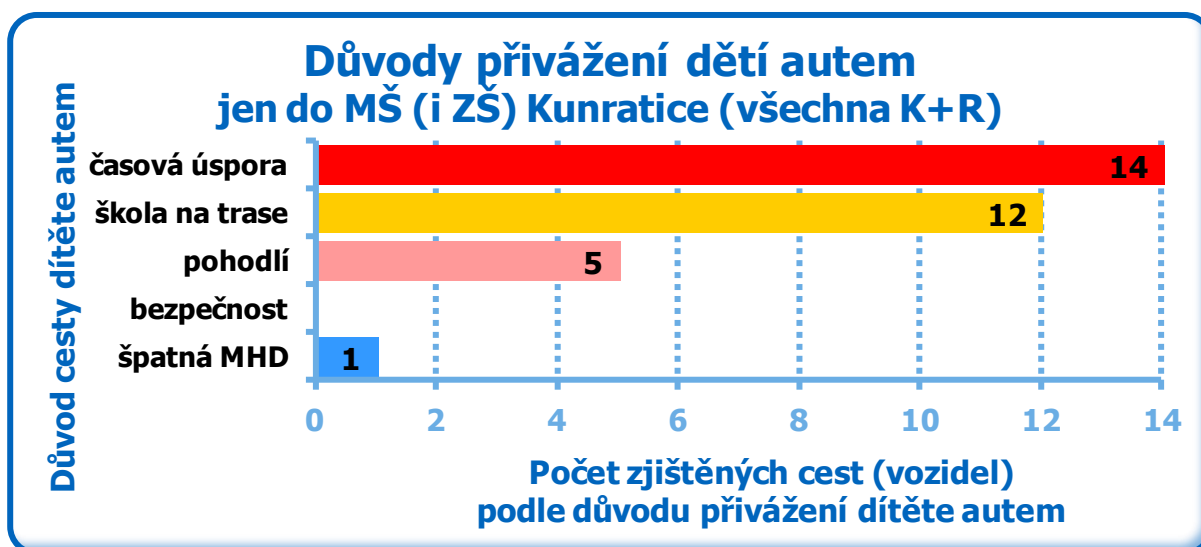
Důvody přivážení dětí autem do základní nebo mateřské školy Praha – Kunratice

Jak je patrné z grafu pro základní i mateřskou školu Praha – Kunratice (viz graf 26), pro 36 % dotázaných rodičů je důvodem pro přivážení dítěte do školy osobním automobilem výskyt školy na zamýšlené trase další cesty a pro 44 % dotázaných rodičů je důvodem časová úspora, tj. jedná se z jejich pohledu o nejrychlejší možnost, jak doprovodit dítě do školy.



graf 27

Důvody přivážení dětí autem pouze do základní školy Praha – Kunratice



graf 28

Důvody přivážení dětí autem pouze do mateřské (i základní) školy Praha – Kunratice



Další graf 27 ukazuje odpovědi rodičů dětí navštěvujících základní školu. Nejčtenější odpovědí na důvod cesty osobním automobilem je „časová úspora“ (pokud by ale dítě šlo do školy samo a pěšky, časová úspora rodiče by se pak mohla ještě znásobit). Dalším nejčtenějším důvodem je pak uveden výskyt základní školy na zamýšlené trase autem.

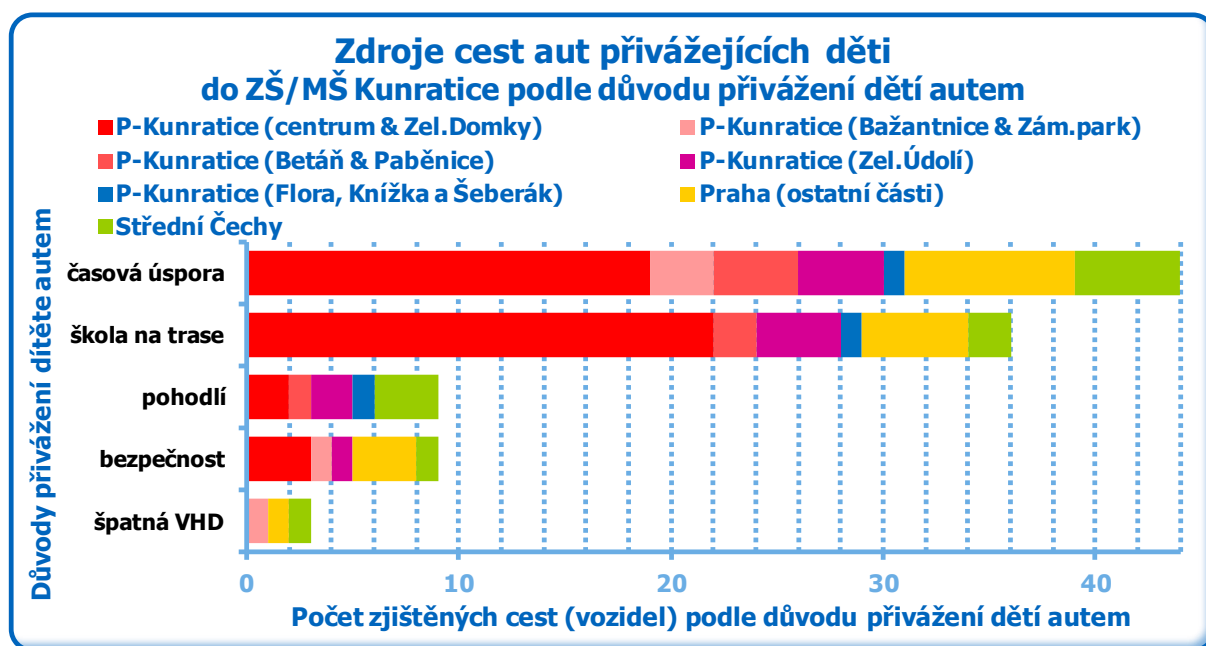
Třetí graf 28 již tradičně zobrazuje odpovědi rodičů dětí navštěvujících mateřskou školu, kde opět dominují odpovědi s důvodem jízdy automobilem s dítětem jako „škola na trase“ a „časová úspora“.

Další graf 29 už jasně ukazuje rozporuplnost skutečného důvodu přivážení dětí rodiči do školy, neboť v součtu 41 rodičů vyjíždějících z blízkého okolí školy uvedlo jako důvod své cesty automobilem ke škole jako „škola na trase“ nebo „časová úspora“.

Mnohem lépe výše uvedený jev ukazuje graf 30 – podle odpovědí totiž až 61 % rodičů, kteří jako důvod uvádí, že mají školu na své trase, veze dítě z blízkého okolí školy, což znamená, že v místě bydlení dítě naloží, následně popojedou několik desítek, maximálně stovek metrů a pak pokračují do cíle své cesty. Jak už bylo naznačeno v souvislosti s předcházejícími grafy, takové cesty nelze považovat za nezbytné a dítě by cestu mohlo překonat i samo pěšky. Lehce zpochybnitelných je také 43 % odpovědí rodičů, kteří jako důvod své cesty uvedli časovou úsporu, a přitom vyjíždějí z blízkého okolí školy. Časová úspora je při těchto jízdách minimální.

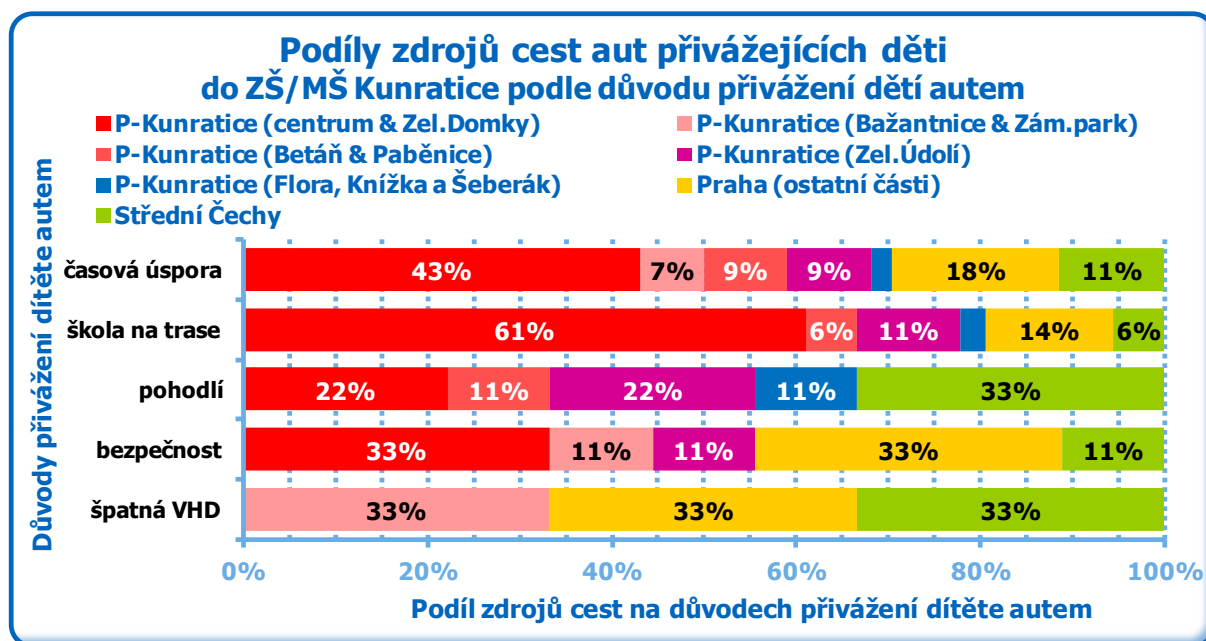
Další graf 31 ukazuje cíle cest rodičů podle důvodu přivážení dětí do školy autem – zajímavostí je zde velký výskyt cest vykonaných z důvodů „časová úspora“ a „škola na trase“, které mají svůj cíl v ostatních částech Prahy.

Na výsledcích, které zobrazuje graf 32, je promítnuta stejná kombinace ukazatelů, ale procentuálním poměrem – lze zde zjistit, že výrazná většina rodičů, kteří jezdí autem z důvodu výskytu školy na jejich celkové trase autem, pohodlí takové cesty anebo i z důvodu obavy o bezpečnost dítěte při cestě do školy jiným způsobem, mají cíl své cesty v ostatních částech Prahy. Rodiče uvádějící jako důvod svého konání „časovou úsporu“, „pohodlí“ ale i „špatnou VHD“ mají cca z 1/3 svůj cíl opět pouze v městské části Praha – Kunratice. Zajímavou kombinaci, kde důvodem cesty automobilem je výskyt „školy na trase“ a cílem cesty automobilem (zřejmě jde většinou o návrat) je pak přílehlá obec ve Středních Čechách, uvedlo 19 % těchto rodičů.



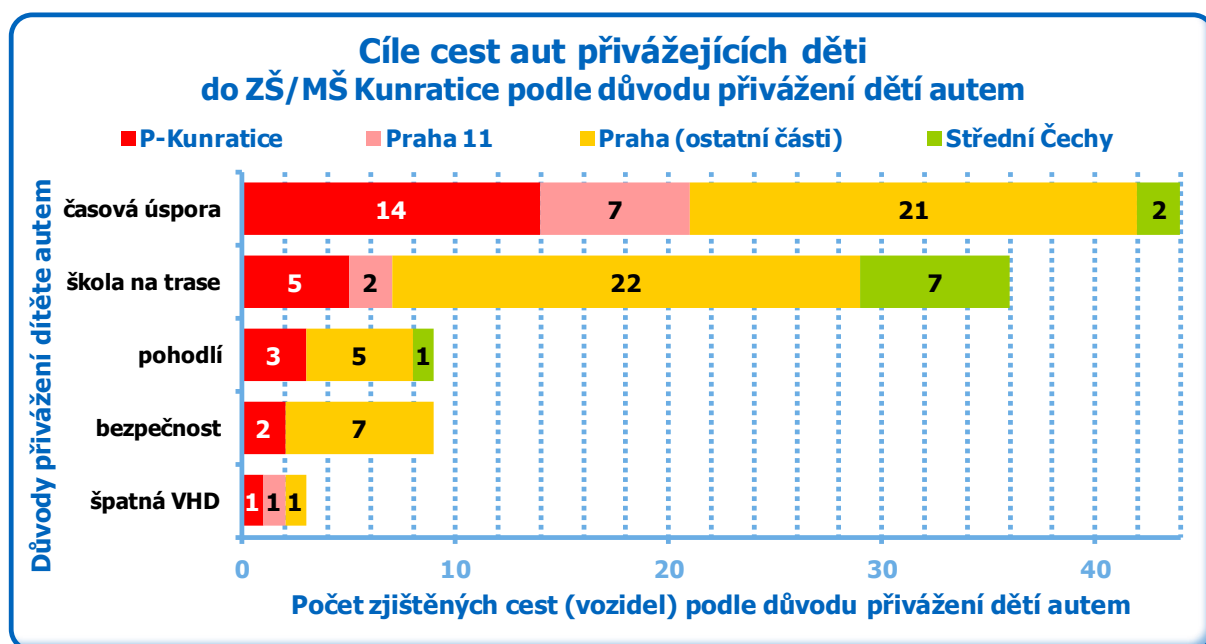
graf 29

Zdroje cest rodičů v závislosti na důvodech přivážení dětí autem
do základní nebo mateřské školy Praha – Kunratice



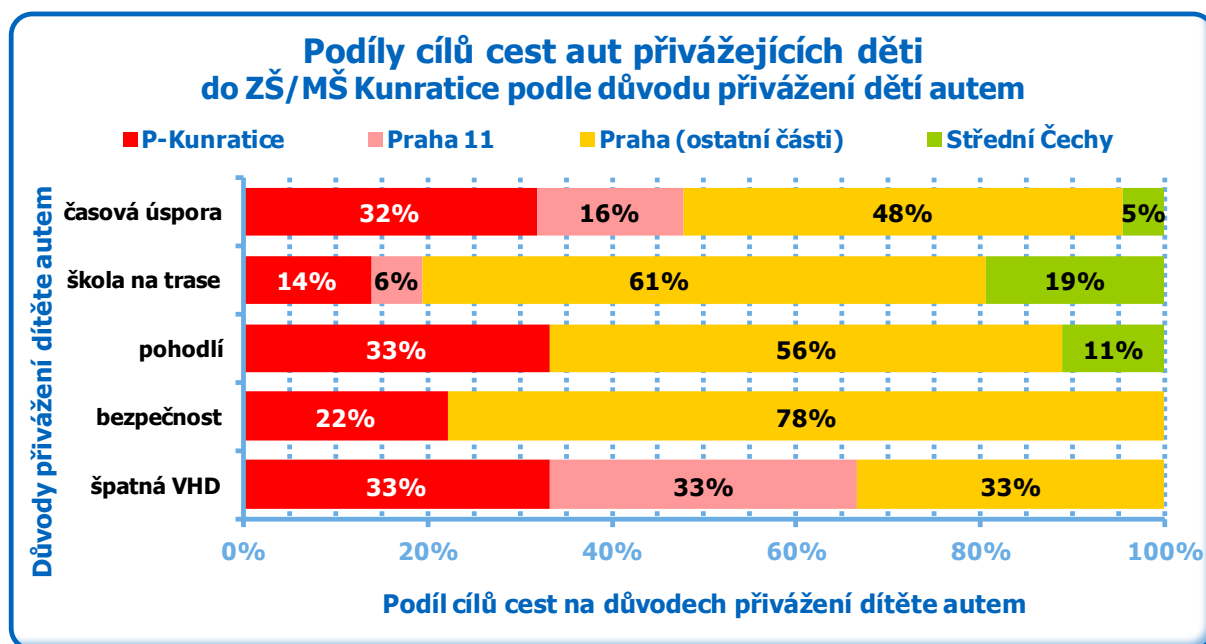
graf 30

Podíl jednotlivých zdrojů cest rodičů v závislosti na důvodech přivážení dětí autem
do základní nebo mateřské školy Praha – Kunratice



graf 31

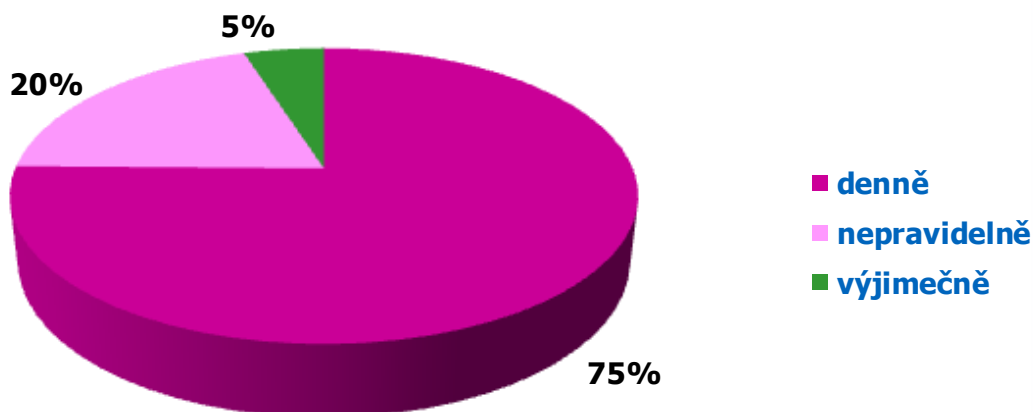
Cíle cest rodičů v závislosti na důvodech přivážení dětí autem do základní nebo mateřské školy Praha – Kunratice



graf 32

Podíl jednotlivých cílů cest rodičů v závislosti na důvodech přivážení dětí autem
do základní nebo mateřské školy Praha – Kunratice

Četnost cest pro cesty dětí autem do ZŠ/MŠ Kunratice (všechna K+R)



graf 33

Podíly četností cest rodičů přivázejících děti automobilem do základní nebo mateřské školy Praha – Kunratice

Informace zjištěné z další otázky jsou promítnuty v následujících grafech a postupně jsou zobrazeny grafy pro cesty automobilem do základní nebo mateřské školy dohromady (viz graf 33), a poté samostatně pro základní školu (viz graf 34) a mateřskou školu (viz graf 35). Rozdíl mezi odpověďmi „nepravidelně“ a „výjimečně“ spočívá v tom, že u nepravidelné četnosti jde například o rodiče, který do práce nedojíždí každý den, a tudíž mimo své pracovní dny dítě do školy nevez. Výjimečná četnost zahrnuje případy, kdy rodič sáhne po možnosti přivést své dítě jen ve specifických případech, například pokud rodina zaspí.

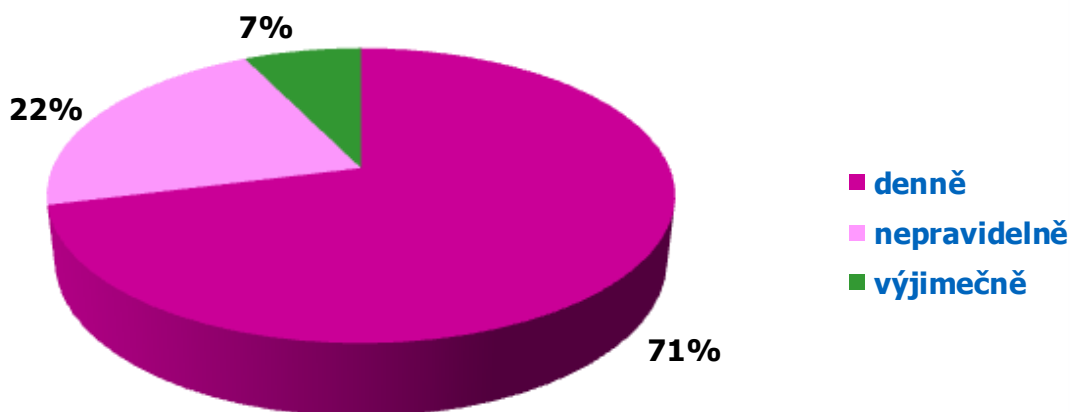
Dle součtu všech odpovědí dohromady za základní i mateřskou školu Praha – Kunratice, vyjádřených procentuálním poměrem promítnutým na souhrnném grafu (viz graf 33), až 75 % rodičů, dovázejících své děti do základní nebo mateřské školy Praha – Kunratice, vozí své dítě do školy denně. Pouze 5 % z celkového počtu dotázaných tak činí pouze výjimečně.

Jak je patrné z výsledků, které ukazuje graf 34, tak až pro 71 % procent rodičů dětí dovázejících děti do základní školy automobilem je tento způsob cesty do školy denním zvykem, naopak pouze pro 7 % těchto rodičů to byla v den průzkumu výjimečnost.

Další graf 35 vyjadřuje procentuální podíly odpovědí respondentů na stejnou otázku uvedenou výše u rodičů dětí navštěvujících mateřskou školu, kde prakticky nikdo z rodičů

neoznačil svou jízdu automobilem s dítětem jako výjimečnost, a naopak jako denní zvyk to označilo větší procento rodičů než těch, kteří dovážejí své děti k základní škole, a to až 84 %.

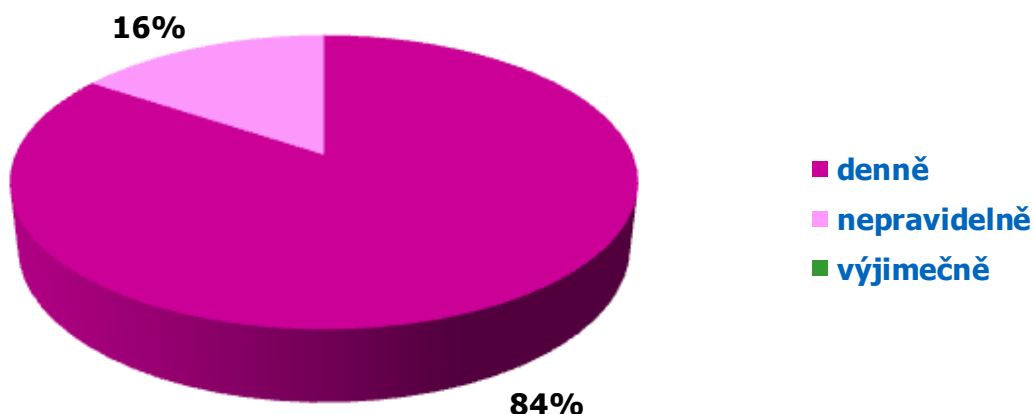
Četnost cest pro cesty dětí autem jen do ZŠ Kunratice (všechna K+R)



graf 34

Podíly četností cest rodičů přivážejících děti automobilem pouze do základní školy Praha – Kunratice

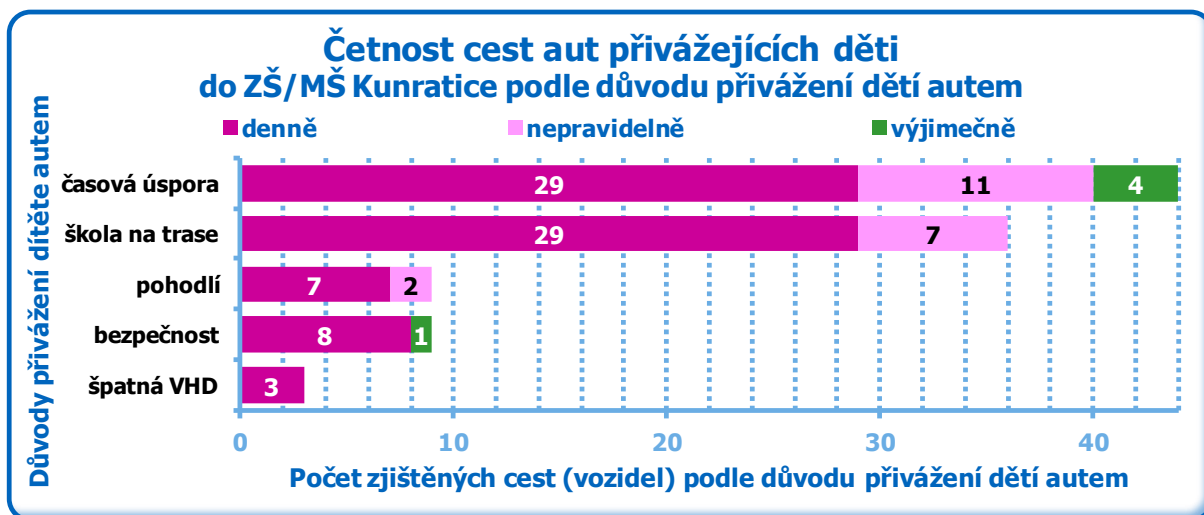
Četnost cest pro cesty dětí autem jen do MŠ (i ZŠ) Kunratice (všechna K+R)



graf 35

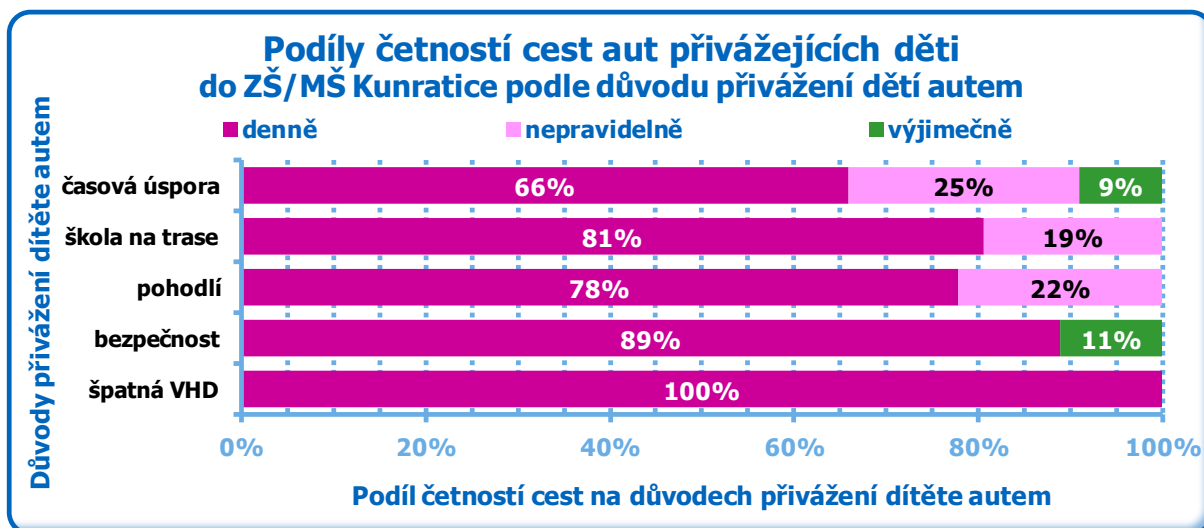
Podíly četností cest rodičů přivážejících děti automobilem pouze do mateřské (i základní) školy Praha – Kunratice

Další graf 36 prezentuje četnost cest rodičů pro základní nebo mateřskou školu Praha – Kunratice podle důvodu přivážení dětí do školy autem. Zde je vidět výraznou převahu kombinace každodenního dojíždění spolu se všemi důvody, přičemž největší četnost každodenního dojíždění je patrná v rámci důvodu, že se nachází „škola na trase“ a že se u rodičů díky cestě autem vyskytne „časová úspora“.



graf 36

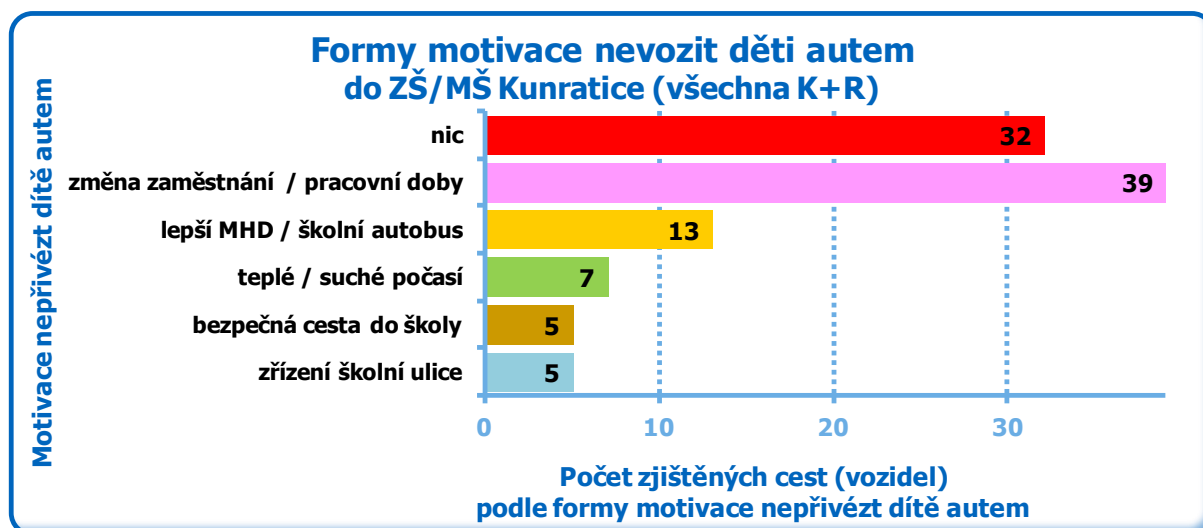
Typy četností cest rodičů v závislosti na důvodu přivážení dětí autem
do základní nebo mateřské školy Praha – Kunratice



graf 37

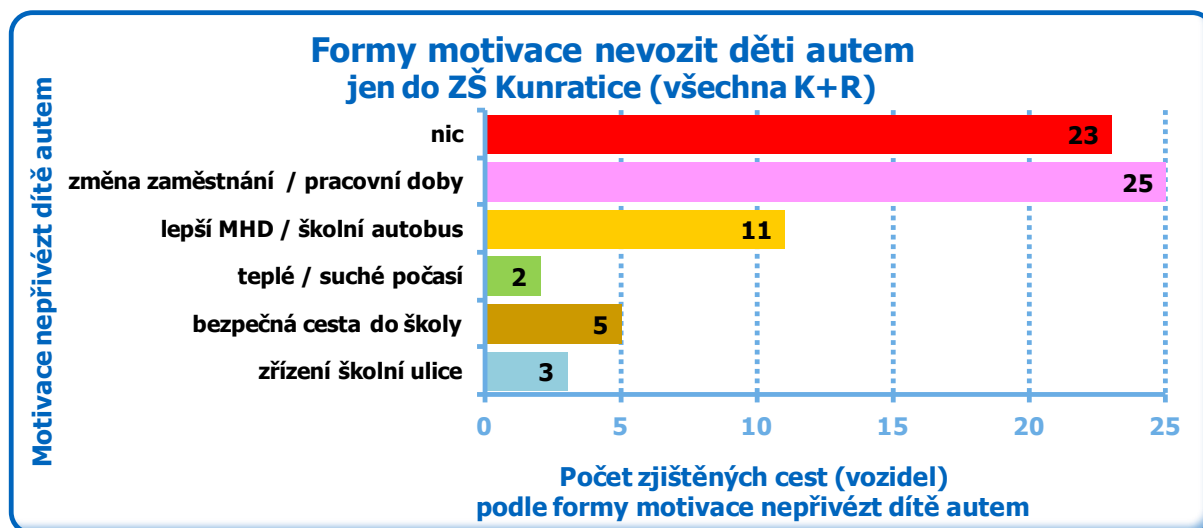
Podíl jednotlivých typů četností cest rodičů v závislosti na důvodu přivážení dětí autem
do základní nebo mateřské školy Praha – Kunratice

Z výsledků, které uvádí graf 37 vyplývá, že pouze 66 % rodičů jezdících autem z důvodu časové úspory přitom veze své dítě do školy denně. Za pozastavení stojí ještě 11 % rodičů, kteří jako hlavní důvod svého konání uvedli „bezpečnost“ (dítěte při cestě do školy), ale přitom vozí své dítě do školy zcela výjimečně.



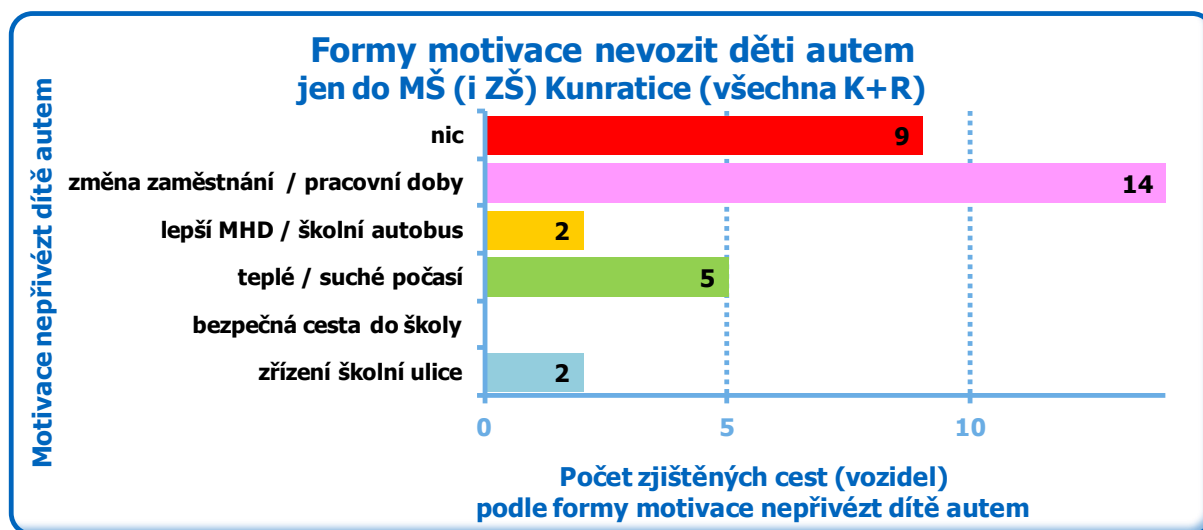
graf 38

Zjištěné možné formy motivace nevozit děti autem do základní nebo mateřské školy Praha – Kunratice



graf 39

Zjištěné možné formy motivace nevozit děti autem pouze do základní školy Praha – Kunratice



graf 40

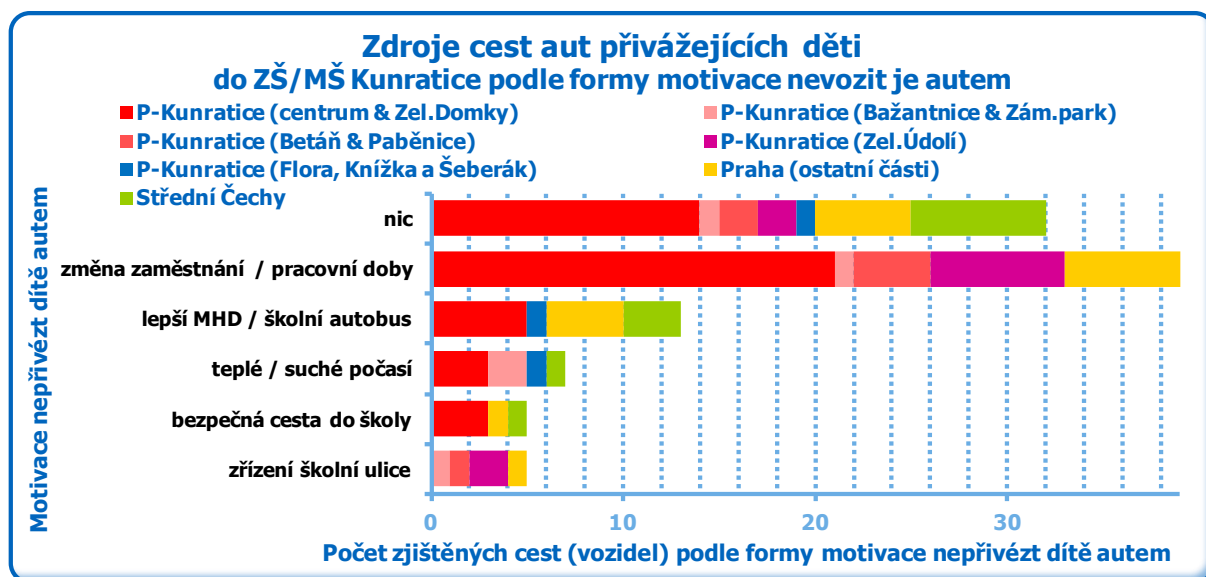
Zjištěné možné formy motivace nevozit děti autem pouze do mateřské (i základní) školy Praha – Kunratice

V další skupině grafů (viz graf 38, graf 39 a graf 40) jsou promítnuty odpovědi na otázku ohledně motivace rodičů své konání změnit.

V souhrnném grafu (viz graf 38) pro základní i mateřskou školu Praha – Kunratice dohromady znovu výrazně dominuje 71 % odpovědí „změna zaměstnání nebo pracovní doby“ a poté dokonce „nic“, což jsou bezmála 3/4 všech odpovědí. Přibližně 13 % odpovědí značí, že rodiče by motivovalo nevozit dítě do školy automobilem zlepšení veřejné hromadné dopravy. Alarmující je fakt, že jakýkoli důvod by téměř 1/3 rodičů nedokázal dostatečně motivovat natolik, aby stávající formu dopravy svého dítěte autem do školy přehodnotili.

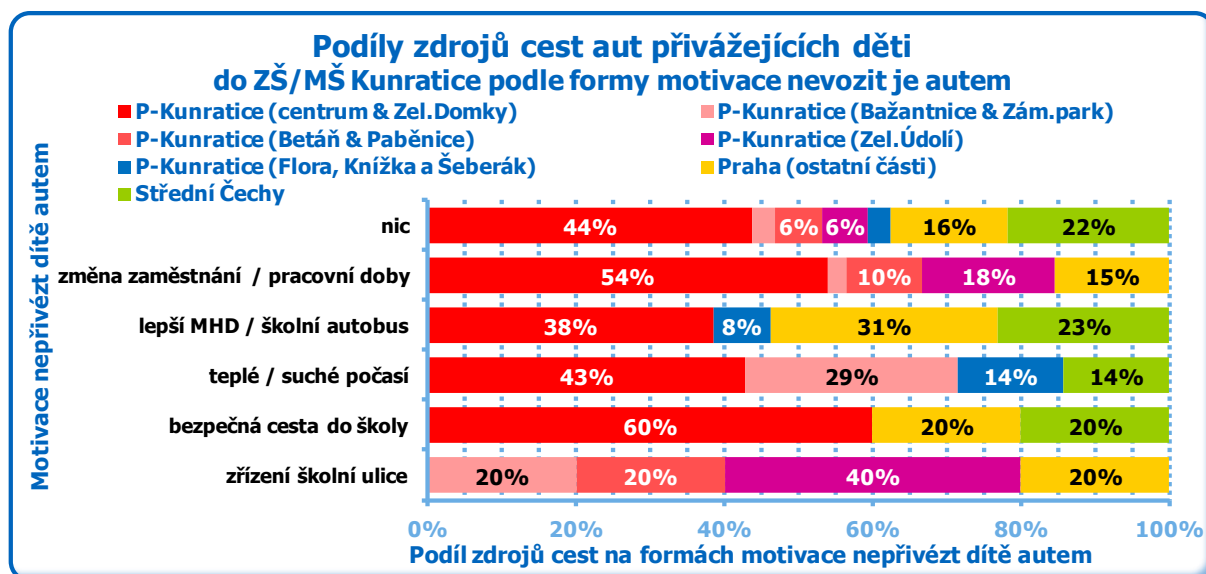
Ve výsledcích, které uvádí graf 39, jsou promítnuty odpovědi rodičů dětí navštěvujících základní školu, kde je poněkud zarážející i alarmující, že až 1/3 dotázaných rodičů odpovědělo, že by jejich zvyk nedokázalo změnit vůbec nic, a dalších 36 % rodičů uvedlo, že by podmínkou musela být změna zaměstnání nebo pracovní doby – dohromady tedy minimálně u 70 % rodičů dovážejících své děti autem do základní školy Praha – Kunratice nelze předpokládat, že by toto své chování reálně změnili.

Výsledky, které ukazuje graf 40, zobrazují odpovědi rodičů dětí navštěvujících mateřskou školu, kde nejčastěji zazněnou odpovědí byla „změna zaměstnání nebo pracovní doby“.



graf 41

Zdroje cest autem rodičů do základní nebo mateřské školy Praha – Kunratice
v závislosti na možné formě motivace nevozit dítě autem



graf 42

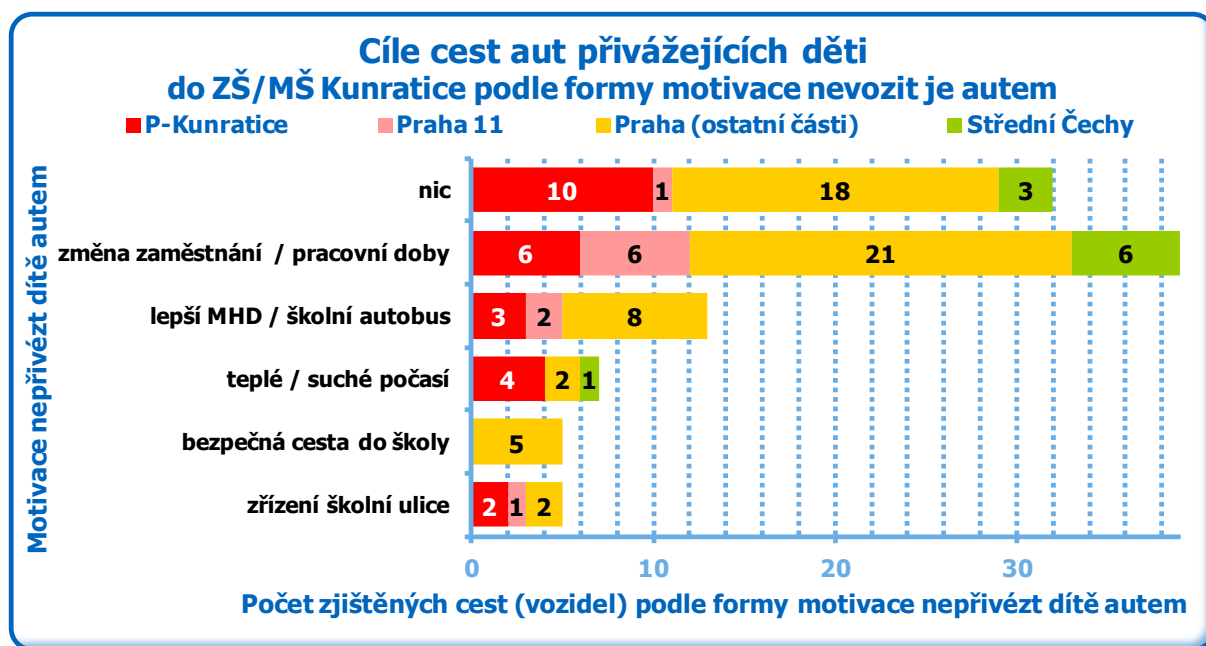
Podíl jednotlivých zdrojů cest autem rodičů do základní nebo mateřské školy Praha – Kunratice
v závislosti na možné formě motivace nevozit dítě autem

Na výsledcích, které zobrazuje graf 41, jsou promítnuty zdroje cest rodičů v závislosti na formě motivace nevozit děti autem, kde např. až 14 dotázaných rodičů vyjždějících z blízkého okolí školy se vyjádřilo, že by je nemotivovalo nic k tomu, aby jejich dítě šlo do

školy pěšky a 21 dotázaných rodičů vyjíždějících z blízkého okolí školy by přesvědčila ke změně chování jen změna zaměstnání nebo aspoň pracovní doby.

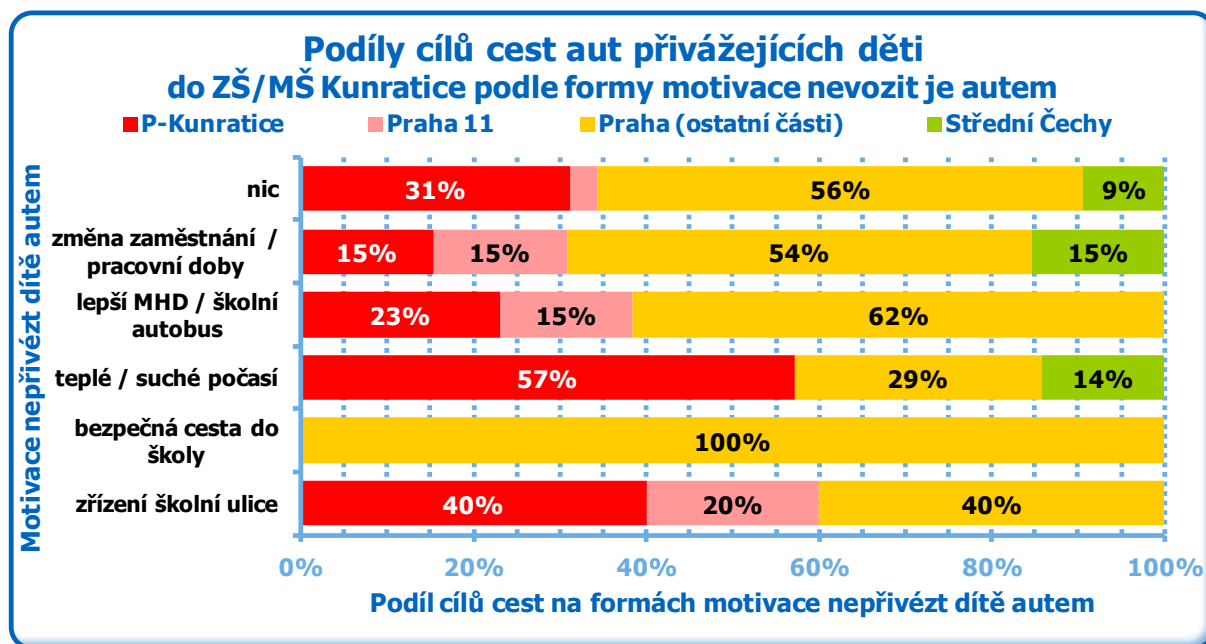
Další graf 42 vyjadřuje stejnou kombinaci faktorů jako graf předcházející, ale procentuálním poměrem. Z výsledků je patrné, že 44 % rodičů odmítajících tento svůj zvyk změnit vyjíždí z blízkého okolí školy a až 60 % procent rodičů, kteří jako důvod cesty autem uvádějí bezpečnost dítěte na cest do školy, vyjíždí též z blízkého okolí školy, což je velmi zarazující. Zajímavé je, že nejvíc rodičů z těch, které by od ranní cesty autem s dítětem odradilo zřízení tzv. „školní ulice“ v cílové destinaci, vjíždí ráno ze Zeleného Údolí (až 19 %). Téměř 1/3 (31 %) rodičů, které by motivovalo ke změně svého chování zlepšení veřejné hromadné dopravy, vyjíždějí ráno z ostatních částí Prahy.

Další graf 43 ukazuje cíle cest rodičů podle formy motivace nevozit dítě autem, kde nejčtenějšími odpověďmi jsou cíle cest v ostatních částech Prahy v kombinaci s odpovědí „změna zaměstnání nebo pracovní doby“ a „nic“.



graf 43

Cíle cest autem rodičů do základní nebo mateřské školy Praha – Kunratice
v závislosti na možné formě motivace nevozit dítě autem

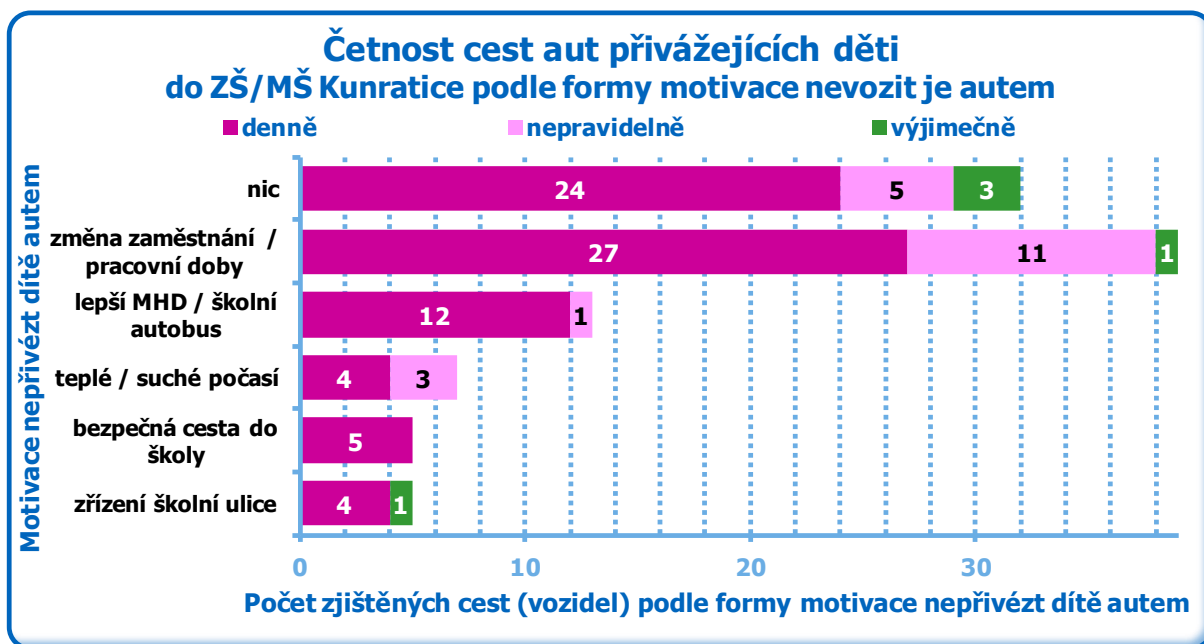


graf 44

Podíl jednotlivých cílů cest autem rodičů do základní nebo mateřské školy Praha – Kunratice
v závislosti na možné formě motivace nevozit dítě autem

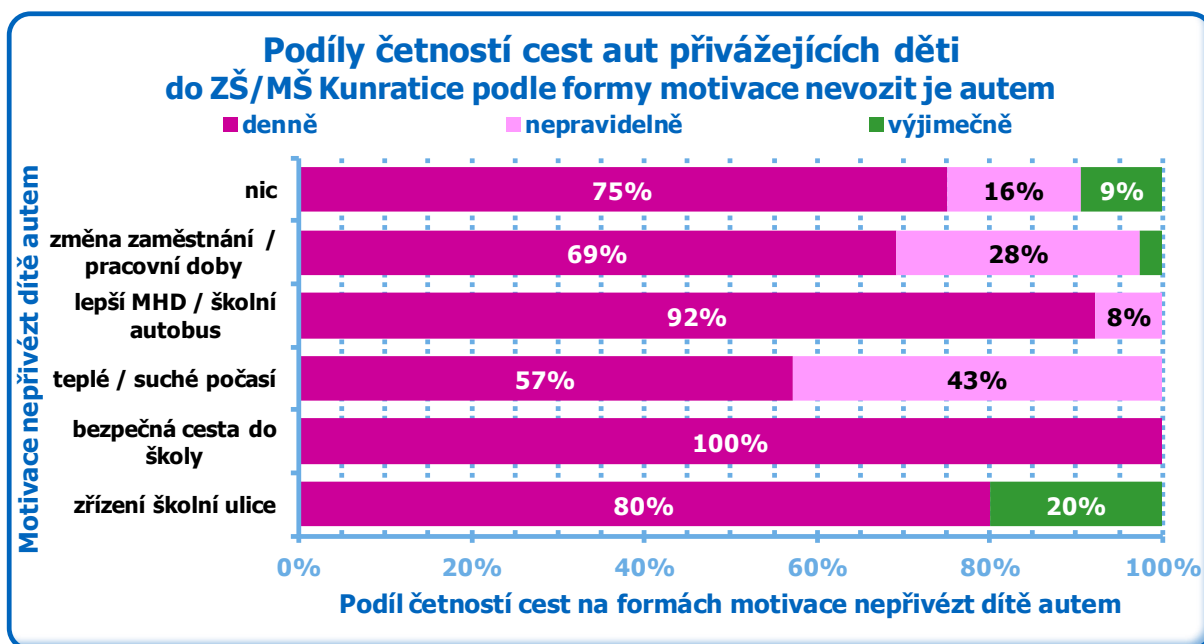
Stejnou kombinaci odpovědí, ale procentuálně poměrově promítá graf 44. 31 % rodičů, kteří nejsou ochotni změnit nic na svém každodenním přivážení dítěte do školy autem, přitom samo míří dále jen do míst v rámci Městské části Praha – Kunratice a 56 % těchto rodičů potom končí svou cestu v ostatních částech Prahy. Je zajímavé, že zlepšení bezpečnosti dětí při cestě do školy jako důvod ke změně svého dopravního chování uvedli výhradně rodiče, kteří pokračují svojí cestou do ostatních částí Prahy. Až 62 % rodičů ochotných přehodnotit svůj každodenní zvyk v případě, že by jiná forma dopravy byla pro dítě bezpečnější, míří přitom též do ostatních částí Prahy.

Podle údajů, které prezentuje graf 45, přes 50 % rodičů vozí dítě do školy denně a zároveň by je nic nemotivovalo tento svůj zvyk změnit nebo by aspoň u nich muselo dojít ke změně zaměstnání nebo aspoň pracovní doby. V součtu 13 % rodičů, kteří vezou své dítě do školy denně nebo nepravidelně, by bylo ochotno svůj zvyk změnit v případě lepší veřejné hromadné dopravy.



graf 45

Četnost cest autem rodičů přivázejících děti do základní nebo mateřské školy Praha – Kunratice
v závislosti na možné formě motivace nevozit dítě autem



graf 46

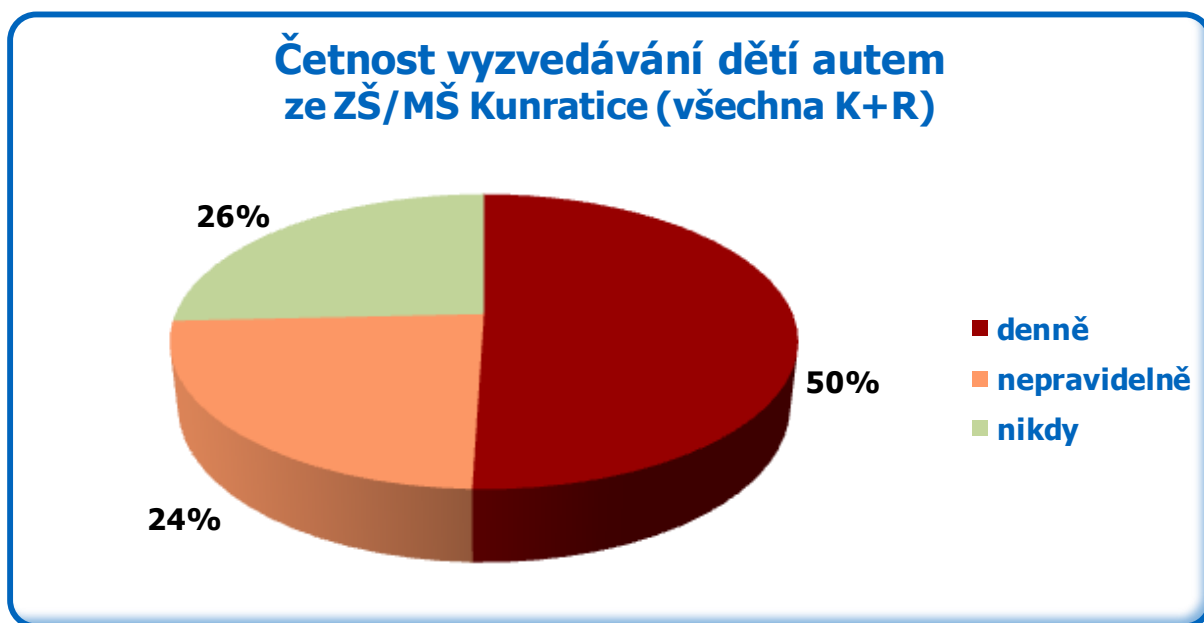
Podíl jednotlivých typů četností cest autem rodičů přivázejících děti
do základní nebo mateřské školy Praha – Kunratice v závislosti na možné formě motivace nevozit dítě autem

Další graf 46 vyjadřuje stejnou kombinaci odpovědí, jako graf 45, ale v procentuálním poměru. Z rodičů, kteří jsou ochotni svůj zvyk vozit své dítě do školy osobním automobilem přehodnotit v případě zlepšení bezpečnosti dítěte na trase do školy, vozí dítě autem všichni pravidelně denně. Je zajímavé, že téměř 3/5 rodičů, kteří by byli ochotni přestat vozit své dítě do školy osobním automobilem v případě příznivého a teplého počasí, přesto vozí své dítě do školy denně.

V následující trojici grafů (viz graf 47 až graf 49) je promítnut procentuální poměr četností vyzvedávání dětí ze školy po skončení jejich vyučování / pobytu v základní nebo mateřské škole Praha – Kunratice.

První graf 47 procentuálním poměrem prezentuje odpovědi rodičů dětí navštěvujících základní i mateřskou školu dohromady. Zajímavostí zůstává, že rodiče, kteří v den průzkumu přivezli dítě do školy ráno, tak odpoledne pravidelně činí pouze v polovině případů.

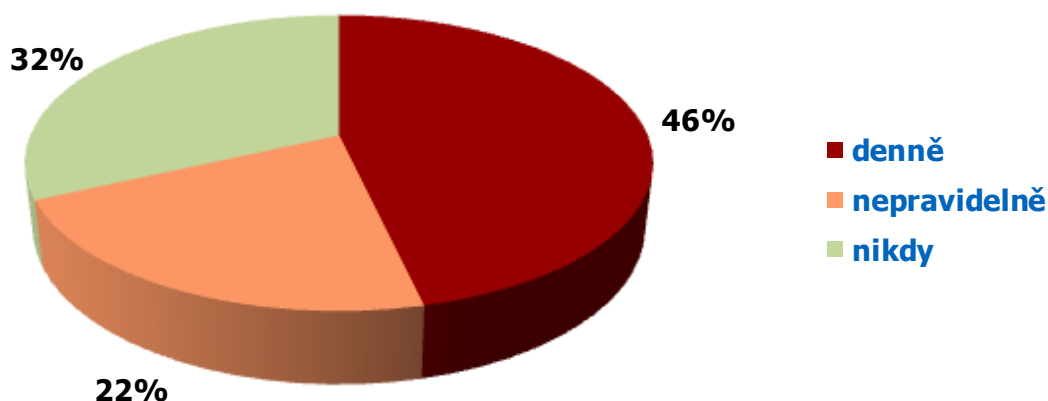
Na výsledcích, které zobrazuje graf 48, je promítnut procentuální poměr odpovědí na otázku ohledně četnosti vyzvedávání dítěte ze školy od rodičů dětí navštěvujících základní školu. Méně než polovina rodičů (46 %) tak činí denně a zároveň cca třetina rodičů své dítě ze školy nevyzvedává nikdy.



graf 47

Četnost vyzvedávání dětí autem ze základní nebo mateřské školy Praha – Kunratice

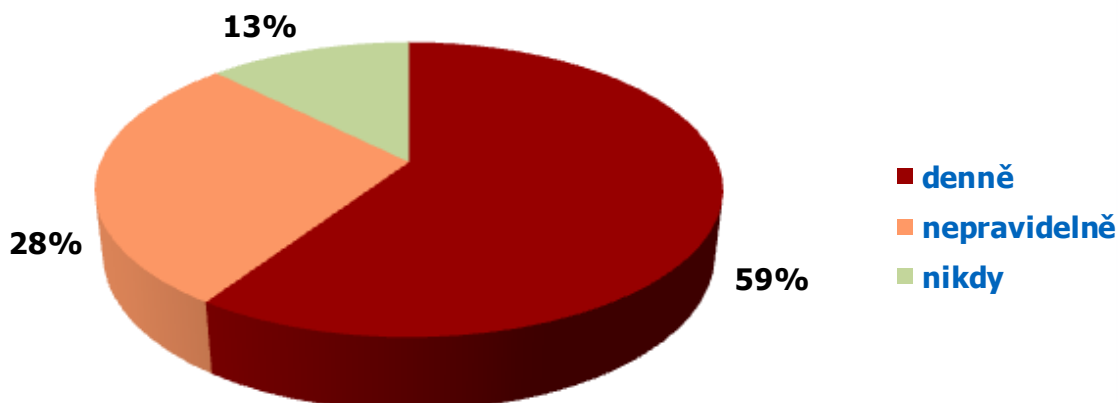
Četnost vyzvedávání dětí autem jen ze ZŠ Kunratice (všechna K+R)



graf 48

Četnost vyzvedávání dětí autem pouze ze základní školy Praha – Kunratice

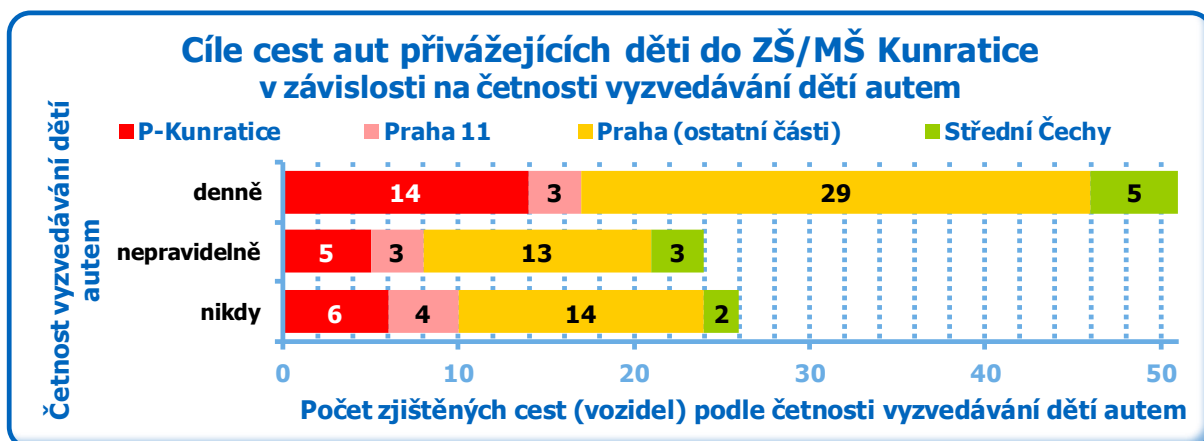
Četnost vyzvedávání dětí autem jen z MŠ (i ZŠ) Kunratice (všechna K+R)



graf 49

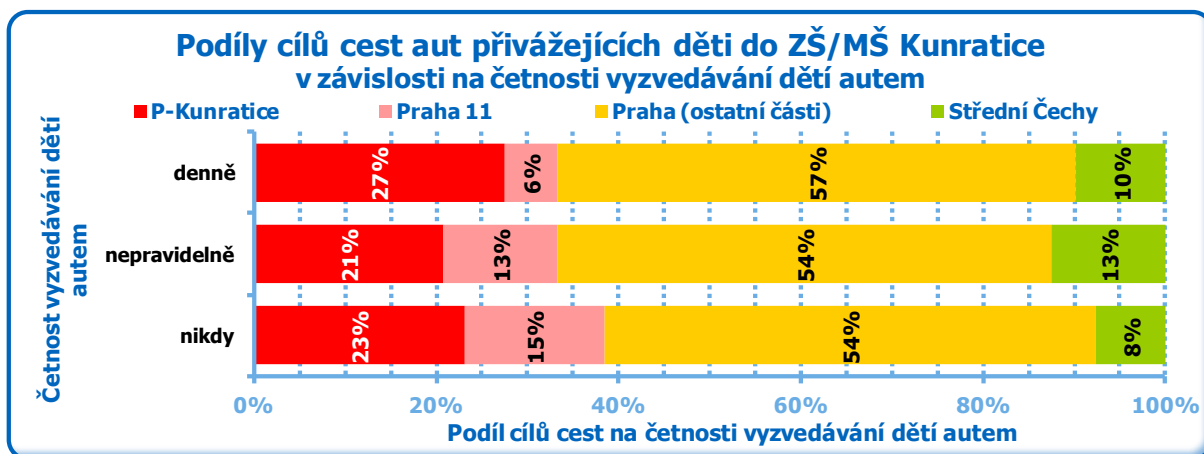
Četnost vyzvedávání dětí autem pouze z mateřské (i základní) školy Praha – Kunratice

Situace je mírně odlišná na výsledcích, které ukazuje graf 49 u rodičů dětí navštěvujících mateřskou školu. Stejně nezůstává bez povšimnutí, že až 41 % rodičů přivázejících děti do mateřské školy ráno autem tak odpoledne nečiní vůbec nebo jen nepravidelně.



graf 50

Cíle ranních cest rodičů automobilem v závislosti na četnosti vyzvedávání dětí
ze základní nebo mateřské školy Praha – Kunratice



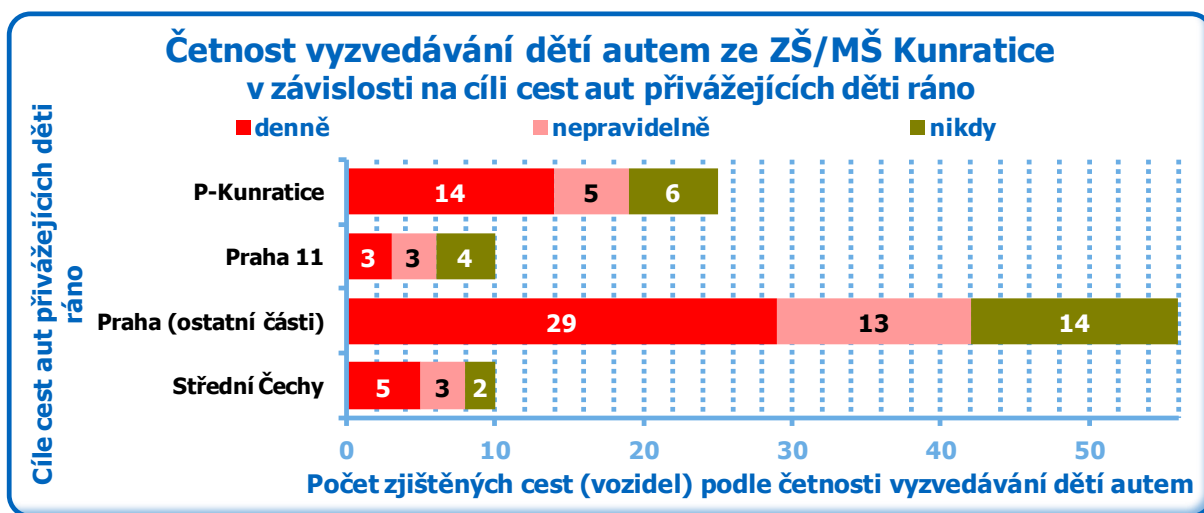
graf 51

Podíly jednotlivých cílů ranních cest rodičů automobilem v závislosti na četnosti vyzvedávání dětí
ze základní nebo mateřské školy Praha – Kunratice

Výsledky, které zobrazuje graf 50, ukazují závislosti cílů cest rodičů na četnosti vyzvedávání dětí po skončení výuky / pobytu dítěte v základní nebo mateřské škole Praha – Kunratice. Zajímavostí zůstává, že rodiče dojíždějící ráno autem do zaměstnání do ptaních částí Prahy se ze zaměstnání stihnou vrátit tak, že ještě můžou vyzvednout dítě ze školy. Další zajímavostí je fakt, že dohromady 11 % rodičů, jejichž cílem cesty je blízké okolí školy nebo aspoň Městská část Praha - Kunratice, dítě po skončení výuky již nevyzvedávají vůbec nebo jen nepravidelně.

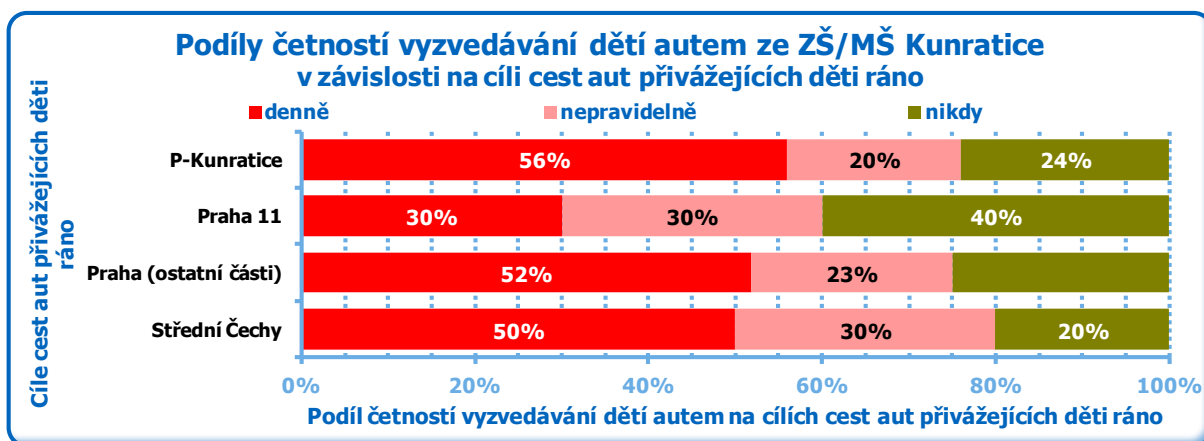
Další graf 51 pojednává o stejné závislosti, jako graf 50, ale vyjádřené v procentuálním poměru. Až 27 % rodičů vyzvedávajících své děti ze školy denně, míří poté pouze do Městské části Praha – Kunratice. Naopak pouze 23 % rodičů, kteří své dítě ze školy nevyzvedávají nikdy, míří ráno autem také pouze do Městské části Praha – Kunratice.

Předposlední graf 52 vyjadřuje závislost mezi četností vyzvedávání dětí a cílů cest rodičů. Jak už bylo zmíněno u předchozích grafů, je zajímavé, že až 14 % rodičů dojíždějících autem pouze do míst v rámci městské části Praha - Kunratice vyzvedává své dítě ze školy denně.



graf 52

Četnost vyzvedávání dětí ze základní nebo mateřské školy Praha – Kunratice v závislosti na cíli ranních cest rodičů



graf 53

Podíl jednotlivých typů četností vyzvedávání dětí ze základní nebo mateřské školy Praha – Kunratice v závislosti na cíli ranních cest rodičů



Poslední graf 53 prezentuje stejnou závislost jako graf 52, ale v procentuálním poměru.

2.3.2. Hlavní závěry z dopravně-sociologického průzkumu

Více než polovina vozidel, která v ranních hodinách přiváží děti do základní nebo mateřské školy Praha – Kunratice, vyjíždí z míst, které jsou v bezprostřední blízkosti těchto škol – to znamená z centra Kunratic, z oblasti Zelených Domků a též z Bažantnice a z okolí Zámeckého parku (tato vozidla tvoří celkově dohromady 51 %) s tím, že v případě ulice Předškolní je jejich podíl trochu menší (pouze 42 %) a naopak výrazně převažují v ulici Za Parkem (až 69 %).

Výrazný podíl na dovážení dětí autem do základní a mateřské školy Praha – Kunratice mají také vozidla vyjíždějící z jiných částí Prahy a ze středních Čech, kterých je dohromady 29 % s tím, že ale u těchto vozidel lze předpokládat, že je to v mnoha případech asi jediná časově akceptovatelná možnost pro rodiče, jak své dítě do základní nebo mateřské školy Praha – Kunratice dostat (příčemž se jedná zejména o vozidla, která vozí děti do základní školy – do mateřské školy je podíl těchto vozidel výrazně nižší, a sice pouze 15%).

Velký podíl na vozidlech přivázející děti základní nebo mateřské školy Praha – Kunratice má také Zelené Údolí, které zejména v případě ulice Předškolní generuje téměř 20 % všech vozidel, která sem ráno děti přivázejí.

Vozidla, která přivázejí děti do základní nebo mateřské školy Praha – Kunratice, následně v drtivé většině pokračují svoji cestou do ostatních částí Prahy, ale je potřeba věnovat pozornost tomu, že celá 1/4 těchto vozidel se vrací zpět do Městské části Praha – Kunratice, kde svoji cestu končí – znamená to tedy, že 1/4 všech vozidel, která přiváží své děti do základní nebo mateřské školy Praha – Kunratice, koná cestu zřejmě pouze za tímto účelem a ne například ve spojitosti s tím, že rodič dále pokračuje do zaměstnání nebo na služební cestu, což je opět závěr, který je v této souvislosti velmi varující (největší podíl vozidel, která se takto vrací zpět na původní místo, je zejména z oblasti Bažantnice a Zámeckého parku a velkým dílem také z oblasti centra Kunratic a Zelených Domků).

Nejčastějším důvodem, proč rodiče dovážejí své děti autem do základní nebo mateřské školy Praha – Kunratice, je časová úspora – to znamená, že cesta s dětmi autem rodičům zabere méně času, než kdyby děti doprovodili pěšky a nebo s nimi jeli společně městskou



hromadnou dopravou. Druhým nejčastějším důvodem je umístění školy nebo školky na trase, což znamená, že rodič ráno vyjíždí vozidlem zpravidla do zaměstnání a buď leží základní či mateřská škola přímo na jeho trase do zaměstnání nebo pro něj zajišťka vozidlem není tak velká, aby pro něj byl problém tuto zajišťku vykonat. Důležité je, že součet těchto 2 důvodů představuje celkem více než 3/4 vozidel, která děti do areálu základní a mateřské školy Praha – Kunratice přiváží a lze předpokládat, že přesvědčit uživatele, kteří uvádějí tento důvod, k tomu, aby změnili své dopravní chování, by bylo velmi obtížné. Ostatní důvody, jako je pouze jejich vlastní pohodlí či bezpečnost dítěte při cestě do školy (která byla během průzkumu vnímána a vykládána tak, že je dítě bezpečnější dovézt do školy autem, než aby šlo samo pěšky nebo jelo do školy samo MHD) a případně špatná městská hromadná doprava, byly zmiňovány v malém množství.

Zajímavé je, že časovou úsporu a umístění školy na trase jako 2 nejčastější důvody uváděné u dovážení dětí automobily do základní nebo mateřské školy Praha Kunratice. uváděli v největší míře rodiče, kteří se svým automobilem vyjeli z blízkého okolí školy.

Jedna z nejdůležitějších otázek, jejímž cílem bylo zjistit, jak by bylo možné snížit počet vozidel dovážejících děti do areálu základní a mateřské školy Praha – Kunratice, bylo uvedení možných situací, které by přiměly rodiče k tomu, že by své děti nevozili autem do školy nebo školky, ale zvolili by jiné řešení – jako základní problém lze uvést největší podíl 2 typů odpovědí a to je odpověď:

- „nic“, což znamená, že rodiče se prostě rozhodli, že budou své děti vozit autem a žádná změna jakéhokoliv stavu nebo okolní situace je nepřiměje k tomu změnit tento způsob dopravního chování (celkem se jedná o 32% vozidel)
- „změna zaměstnání nebo změna pracovní doby“, což znamená, že dalších téměř 40% rodičů uvedlo, že by nevozily své děti autem do školy nebo do školky pouze v situaci, kdy by u nich došlo ke změně zaměstnání nebo ke změně pracovní doby

Tyto 2 výše uvedené důvody tvoří dohromady téměř opět 3/4 dojíždějících vozidel a zároveň se jedná o takové důvody, u kterých můžeme předpokládat nízkou pravděpodobnost, že by byly naplněny takovým způsobem, aby došlo ke změně dopravního chování dotčených rodičů – je tedy nutné reálně počítat s tím, že v případě, že by docházelo k nějakým omezením dovážení dětí do školy autem v některých místech, je třeba vždy počítat s tím, že minimálně



3/4 těch vozidel (a to je spíše optimistická předpověď) se přesunou do jiných nejbližších míst, kde budou děti vysazovat místo místa původního. Je ale dobré věnovat pozornost i možnosti zlepšení MHD nebo zavedení školního autobusu, kde je potenciál na snížení počtu vozidel dovážející děti ke škole či školce alespoň o 10 až 15% (tuto odpověď ale uváděli většinou řidiči vyjíždějící ze středních Čech nebo z ostatních částí Prahy, takže je otázka jak by se v této oblasti mohla situace reálně zlepšit).

Je zajímavé že u odpovědi nebo u důvodu spojeného s bezpečnou cestou do školy, který sice uvedlo minimum respondentů, je největší podíl těchto respondentů z centra Kunratic a z oblasti Zelených Domků, což by znamenalo, že i fakt, že oba přechody pro chodce u autobusové zastávky „Kunratická škola“ jsou v ranních hodinách hlídané příslušníky Městské policie, není dostatečnou zárukou bezpečnosti dětí pro tyto jejich rodiče.

Možnost zřízení tzv. „školní ulice“ v místě, kam je rodič zvyklý své děti dovážet (přičemž princip „školní ulice“ založený na tom, že rodič do ní zpravidla v době od 07:30 do 08:00 například nebude moci se svým autem vjet a bude muset vyložit dítě jinde, byl respondentům vždy vysvětlen) byla jako důvod, proč by rodiče přestali dovážet své děti autem do základní nebo mateřské školy Praha – Kunratice, uvedena pouze v maximálně 5 % případů. Znamená to tedy, že zřízením tzv. „školní ulice“ v jakémkoli z míst, kde jsou rodiče nyní zvyklí své děti dovážet autem, by znamenalo, že minimálně s 3/4 až 95 % těchto vozidel se musí počítat v jiném místě, kam by se tito rodiče se svými auty dovážejícími své děti v ranních hodinách přesunuli.

V odpoledních hodinách už i tato část průzkumu ukázala, že problém s dojížděním rodičů pro své děti automobily není tak zásadní, neboť se ukázalo že denně vyzvedává děti ze základní školy autem pouze maximálně polovina rodičů a u mateřské školy je to téměř 60 % – tyto výsledky jsou dané tím, že v odpoledních hodinách jednak rodiče mohou mít čas dojít pro své dítě pěšky a nebo vyzvedávání třeba zajišťuje jiný člen rodiny, který má také volnější časové možnosti vyzvednout dítě pěšky nebo městskou hromadnou dopravou.



3. PRŮZKUM DOPRAVY V KLIDU V OKOLÍ ZŠ A MŠ KUNRATICE

3.1. Analýza stávajícího stavu místních komunikací

3.1.1. Stávající organizace dopravy v řešeném území

Vyhodnocení současné organizace dopravy v řešené oblasti (okolí základní a mateřské školy Praha – Kunratice) bylo provedeno předběžným průzkumem v terénu. V řešené oblasti je většina místních komunikací obousměrných, pouze ulice Krameriova je jednosměrná ve směru od ulice Předškolní ke křižovatce s ulicí K Libuši.

Všechny komunikace v řešené oblasti jsou vyznačeny jako „zóna 30“ se zákazem vjezdu vozidel nad 3,5 t.

3.1.2. Pasport ploch pro dopravu v klidu

Vyhodnocení současného rozmístění a uspořádání parkovacích ploch v řešené oblasti 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 10 různých oblastí a ty pak byly rozděleny na dílčí parkovací plochy, 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 10 dílčích oblastí a dále do konkrétních dílčích parkovacích ploch v rámci řešené oblasti zobrazuje Příloha 1. Celkový přehled využívaných parkovacích stání v závislosti na geometrickém uspořádání v celé řešené oblasti ukazuje naopak Příloha 2.

3.1.2.1. Stanovení teoretického počtu stání – kapacity ploch

Tabulka 1 – 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

Pro výpočet teoretického počtu parkovacích stání bylo využito několika podkladů. První byla technická mapa celé řešené oblasti, dále bylo využito stávající vodorovné dopravní značení (dále jen „VDZ“), které bylo zjištěno předběžným průzkumem v terénu a pomocí 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 parkovacích stání shrnuje Tabulka 1 pro podélná parkovací stání a Tabulka 2 pro kolmá parkovací stání – šikmá parkovací stání se v řešené oblasti nevyskytují)

Tabulka 2 – 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

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.

3.1.2.2. Současné počty a způsob využívání parkovacích míst

V současné době se v celém řešeném území nachází celkem 163 legálních povrchových parkovacích míst (viz Příloha 2), přičemž díky probíhající rekonstrukci budovy mateřské školy Praha – Kunratice na adrese Předškolní 1 bylo ze strany firmy provádějící tuto rekonstrukci zabráno 5 parkovacích míst (dále též jen „zábor v důsledku rekonstrukce MŠ“), pro potřeby průzkumu dopravy v klidu bylo tedy ve výsledku uvažováno se 158 legálními parkovacími místy (viz graf 131), přičemž se tato místa dají dále rozdělit na:

- 110 parkovacích míst volně přístupných na veřejných pozemních komunikacích
 - ✓ po odečtení vlivu „zabírá v důsledku rekonstrukce MŠ“ je těchto míst pouze 106
- 25 parkovacích míst na soukromém pozemku základní školy Praha – Kunratice



- 28 parkovacích míst v režimu K+R přístupných na veřejných pozemních komunikacích (viz oblast K zobrazená v Příloze 1)
 - ✓ po odečtení vlivu „zaboru v důsledku rekonstrukce MŠ“ je těchto míst pouze 27

Zároveň se v řešené oblasti vyskytuje dalších až 38 nelegálně (v rozporu se zákonem) využívaných míst (k jejich využívání však nedochází nikdy v jednom okamžiku současně pro všechna místa, jedná se zde o celkový potenciál nelegálně využívaných míst v řešeném území), 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 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 – jedná se o:

- až 29 veřejně přístupných nelegálních parkovacích míst v ulici Hynaisova (viz plochy H1 a H2 zobrazené v Příloze 1)
- až 9 nevyznačených nelegálních parkovacích míst na soukromém pozemku základní školy Praha – Kunratice (viz plochy S4, S5 a S6 zobrazené v Příloze 1)

3.2. Průzkum zaměřený na dopravu v klidu

Vyhodnocení situace s parkováním v řešené oblasti (viz kapitola 1.3) vychází z dopravně inženýrského průzkumu dopravy v klidu, který byl proveden v typický pracovní den (konkrétně ve čtvrtek 21. 11. 2024) 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 (viz graf 54 až graf 137).

3.2.1. Metodika provedení a vyhodnocení průzkumu dopravy v klidu

3.2.1.1. 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 řešené oblasti 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).

3.2.1.2. Parametry realizace průzkumu dopravy v klidu

Jako jednotkový časový interval pro zápis registračních značek parkujících vozidel pro všechny oblasti byla zvolena 1 h, sčítač tedy prošel řešenou oblastí 1-krát během 1 h. Úkolem sčítače byl zápis registrační značky vozidel do připravených formulářů v rámci každé dílčí plochy jednotlivých 10 oblastí v řešené oblasti (viz Příloha 1) a to bez ohledu na to, kde bylo vozidlo odstaveno (pokud se nacházelo v řešené oblasti). Registrační značka jakéhokoliv vozidla je unikátní, neopakuje 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 21. 11. 2024 a zaznamenávání probíhalo v době od 05:00 do 23:00.

3.2.1.3. Způsob vyhodnocení průzkumu dopravy v klidu

Jak již bylo naznačeno v předchozích kapitolách, každá dílčí posuzovaná oblast celé řešené oblasti byla rozdělena do dílčích ploch (viz Příloha 1), přičemž jedna dílčí plocha představuje vždy jednu souvislou parkovací plochu nebo více těsně sdružených parkovacích ploch, parkovacích pásů nebo pruhů. Stejně dělení na oblasti bylo zachováno u všech grafů souvisejících s tímto tématem (viz graf 54 až graf 130).

Způsob provádění průzkumu byl založen na zaznamenání celé registrační značky vozidla do předem připravených tabulek. Tabulka vždy obsahovala jednotlivé řešené úseky. Celá řešená 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 54 až graf 137).



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

- rezidenti – v grafech (viz graf 54 až graf 137) označení jako „rezidenti“
 - ✓ rezidenti byli identifikováni tak, že se jejich vozidla během průzkumu vyskytovaly v celé řešené oblasti první nebo poslední hodinu průzkumu
- obyvatelé dojíždějící na místo parkování za účelem následné cesty do zaměstnání (včetně zaměstnanců základní a mateřské školy Praha – Kunratice), ve kterém stráví minimálně 6 h, tj. byli uvažováni zaměstnanci s průměrným úvazkem 0,75 a více – v grafech (viz graf 54 až graf 137) označení jako „zaměstnanci od 0,75“
 - ✓ tito uživatelé byli identifikováni časovou délkou stání alespoň 6 hodin nebo více a zároveň tím, že na daném úseku nestáli současně první i poslední hodinu průzkumu
- ostatní, zpravidla místní obyvatelé řešené oblasti nebo blízkého okolí, ale zejména také rodiče přivázející resp. vyzvedávající si svými auty děti v ranních resp. odpoledních hodinách do resp. ze základní nebo mateřské školy Praha – Kunratice – v grafech (viz graf 54 až graf 137) označení jako „návštěvy / místní“
 - ✓ jako „návštěvy / místní“ byli označeni všichni, kteří se nezařadili mezi 2 předcházející popsané skupiny
 - ✓ v této skupině se jedná rovněž zejména o rodiče přivázející resp. vyzvedávající si svými auty děti v ranních resp. odpoledních hodinách do resp. ze základní nebo mateřské školy Praha – Kunratice (v oblasti K – viz Příloha 1)

3.2.1.4. Způsob zpracování výsledků průzkumu dopravy v klidu

Výsledky průzkumu dopravy v klidu byly zpracovány ve velkém množství grafů (viz graf 54 až graf 137), a to nejen pro řešenou oblast jako celek (viz graf 131 až graf 137), ale též samostatně pro 10 oblastí, na které byla řešená oblast zpracovatelem logicky rozdělena (viz Příloha 1 a graf 54 až graf 130). Důvod k rozdělení celé řešené oblasti na 10 dílčích oblastí byla skutečnost, že byl důvodný předpoklad (který se pak u výsledků průzkumu dopravy v klidu potvrdil – viz kapitola 3.3), že situace s dopravou v klidu se může v jednotlivých dílčích oblastech celé řešené oblasti lišit. Dílčí oblasti byly proto posuzovány zejména samostatně, s ohledem na jejich určitou homogenitu a v některých případech i rozdílnou

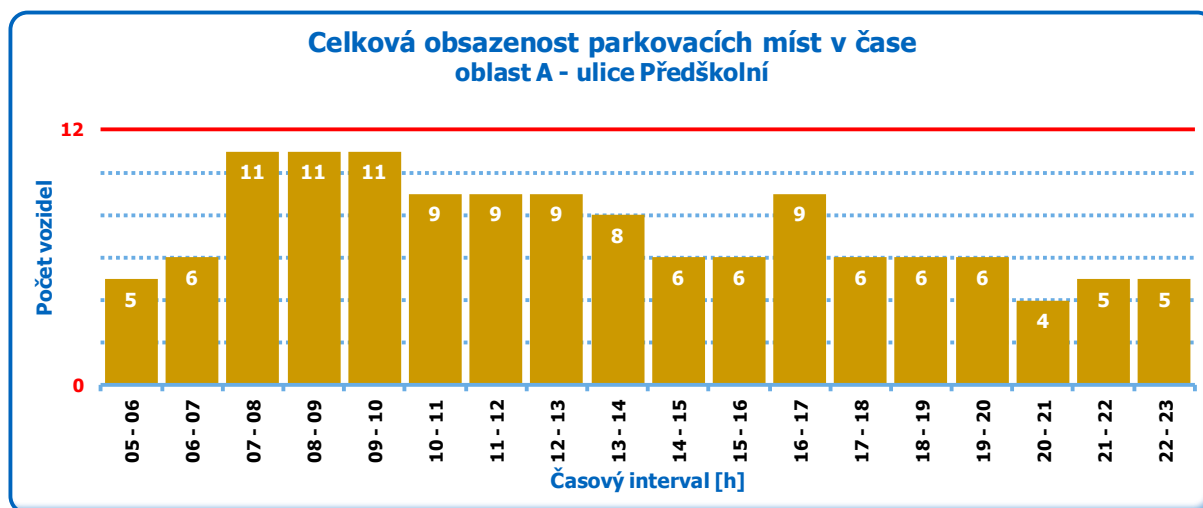
převažující funkci ovlivňující charakter dopravy v klidu, a na základě výše uvedených předpokladů z průzkumu dopravy v klidu vyplynulo několik níže uvedených závěrů (viz kapitola 3.3).

3.2.2. Zjištěná obsazenost ploch pro dopravu v klidu

Na základě postupů a principů popsaných v kapitole 3.2.1 byly v 10 posuzovaných oblastech a jejich dílčích částech v celé řešené oblasti zjištěny níže uvedené charakteristiky dopravy v klidu:

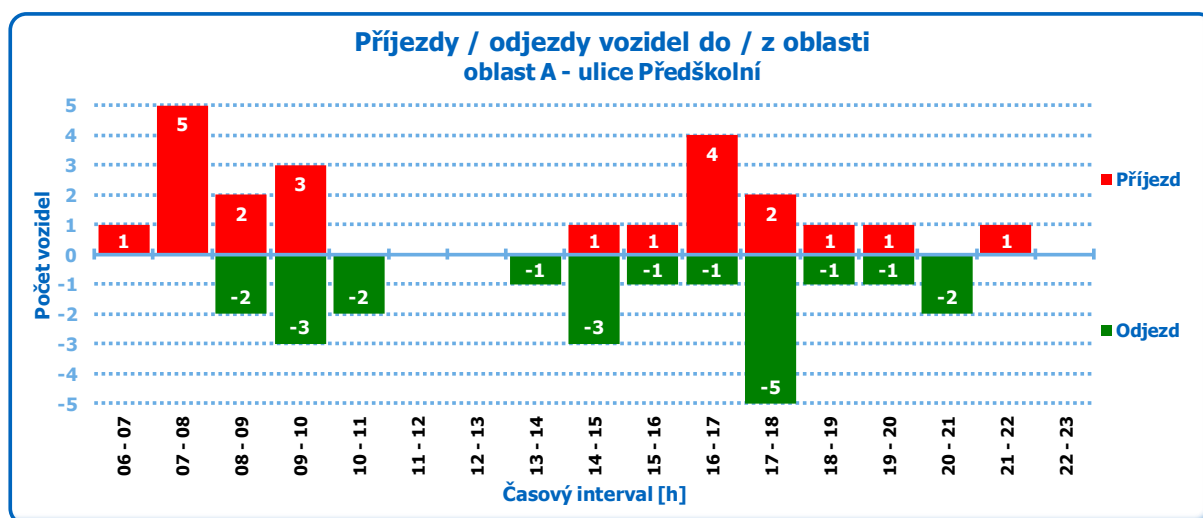
3.2.2.1. Oblast A (Ulice Předškolní)

- průběžnou obsazenost posuzované lokality (oblast A) osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 54 – 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 12 parkovacích míst
- následující graf 55 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (oblasti A) během celého dne, přičemž celkovou obrátovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 56



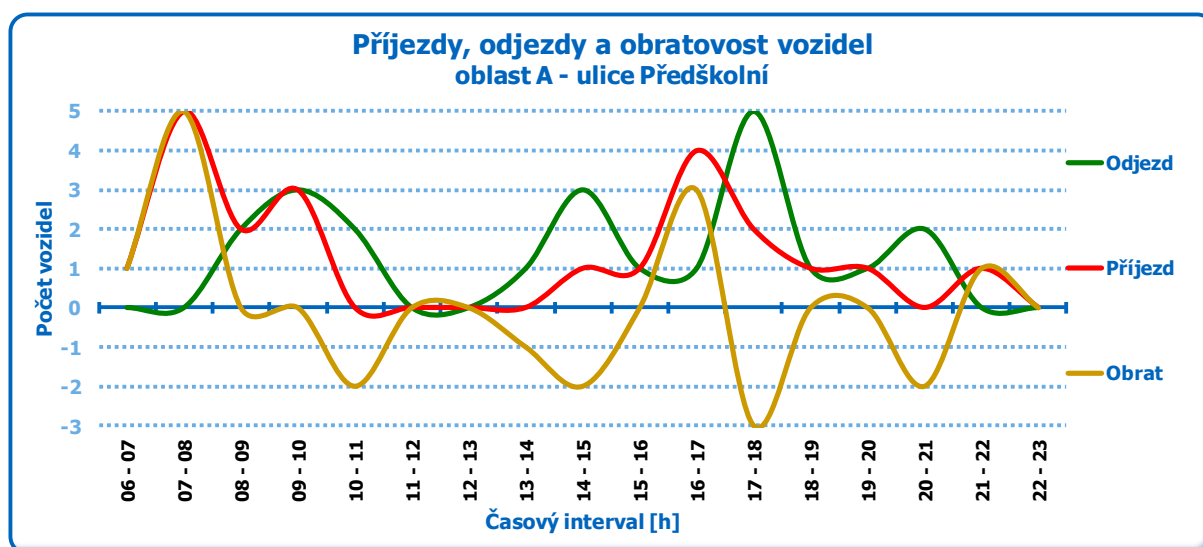
graf 54

celková obsazenost parkovacích míst v čase v oblasti A (Ulice Předškolní)



graf 55

příjezdy / odjezdy vozidel do / z oblasti A (Ulice Předškolní)

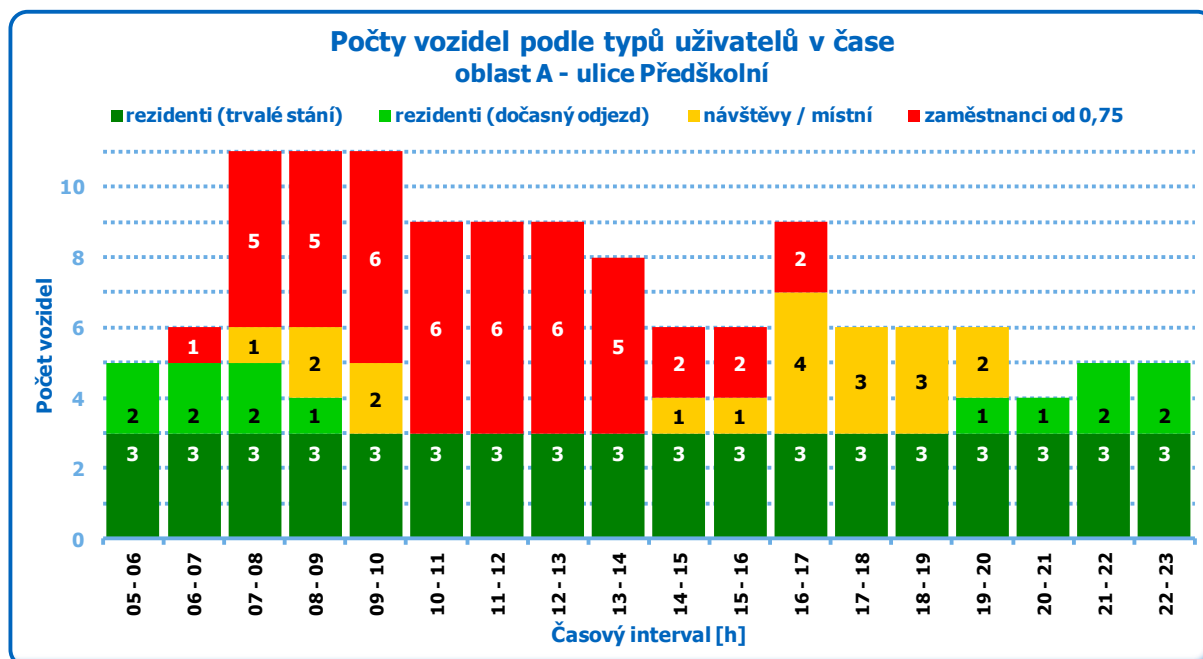


graf 56

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v oblasti A (Ulice Předškolní)

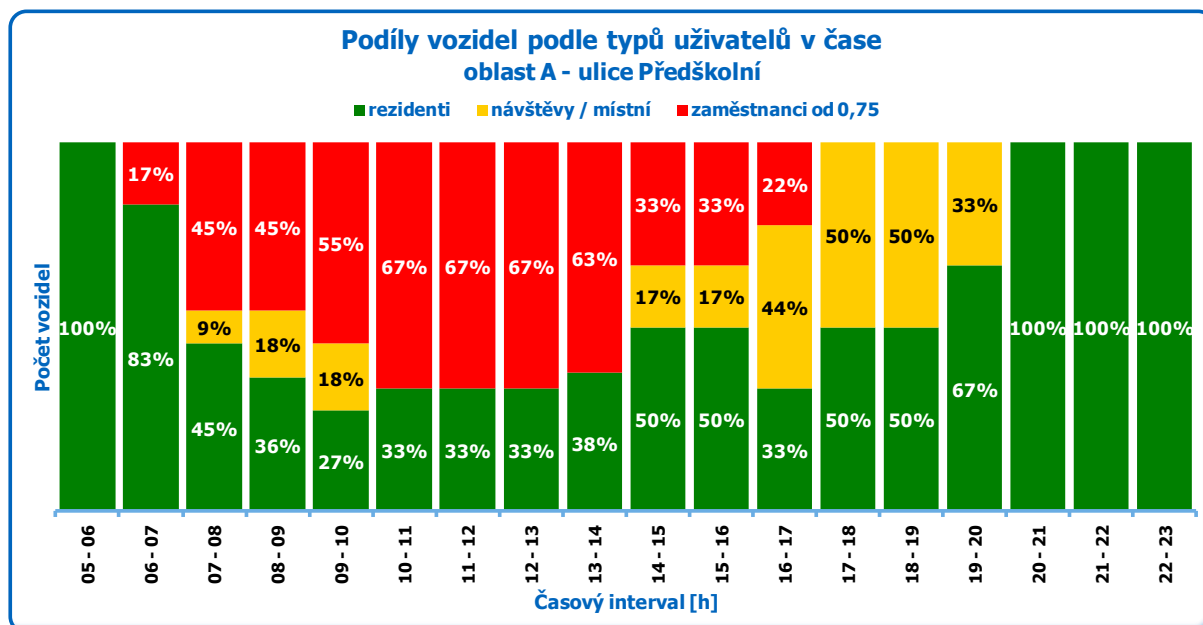
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 3.2.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (oblasti A) graf 57 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 58 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
- předposlední graf 59 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (oblasti A) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 60 ukazuje podíl

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



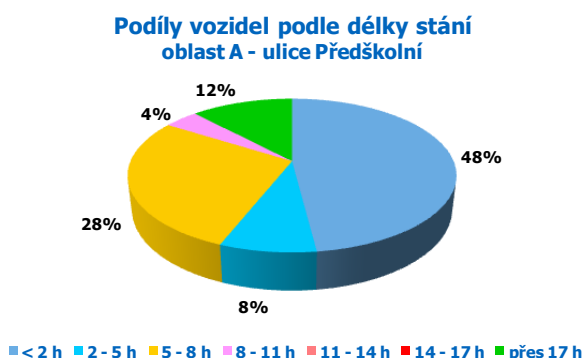
graf 57

absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v oblasti A (Ulice Předškolní)



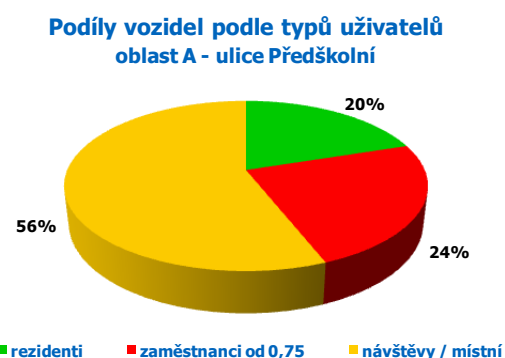
graf 58

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v oblasti A (Ulice Předškolní)



graf 59

podíly zaparkovaných vozidel v oblasti A
(Ulice Předškolní) podle časové délky jejich parkování



graf 60

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den
v oblasti A (Ulice Předškolní)

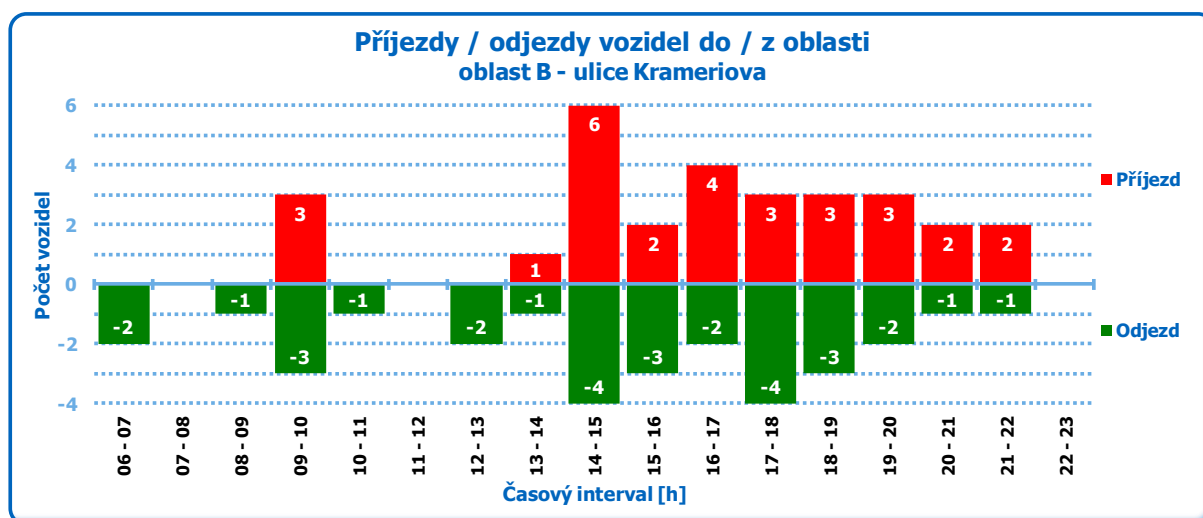
3.2.2.2. Oblast B (Ulice Krameriova)

- průběžnou obsazenost posuzované lokality (oblast B) osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 61 – 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 15 parkovacích míst



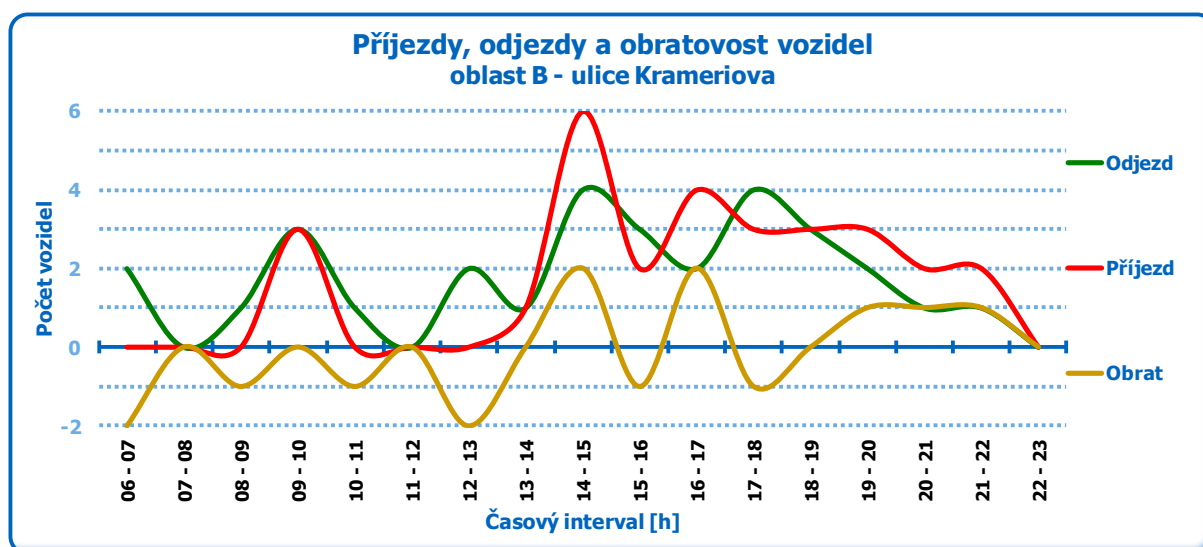
graf 61

celková obsazenost parkovacích míst v čase v oblasti B (Ulice Krameriova)



graf 62

příjezdy / odjezdy vozidel do / z oblasti B (Ulice Krameriova)

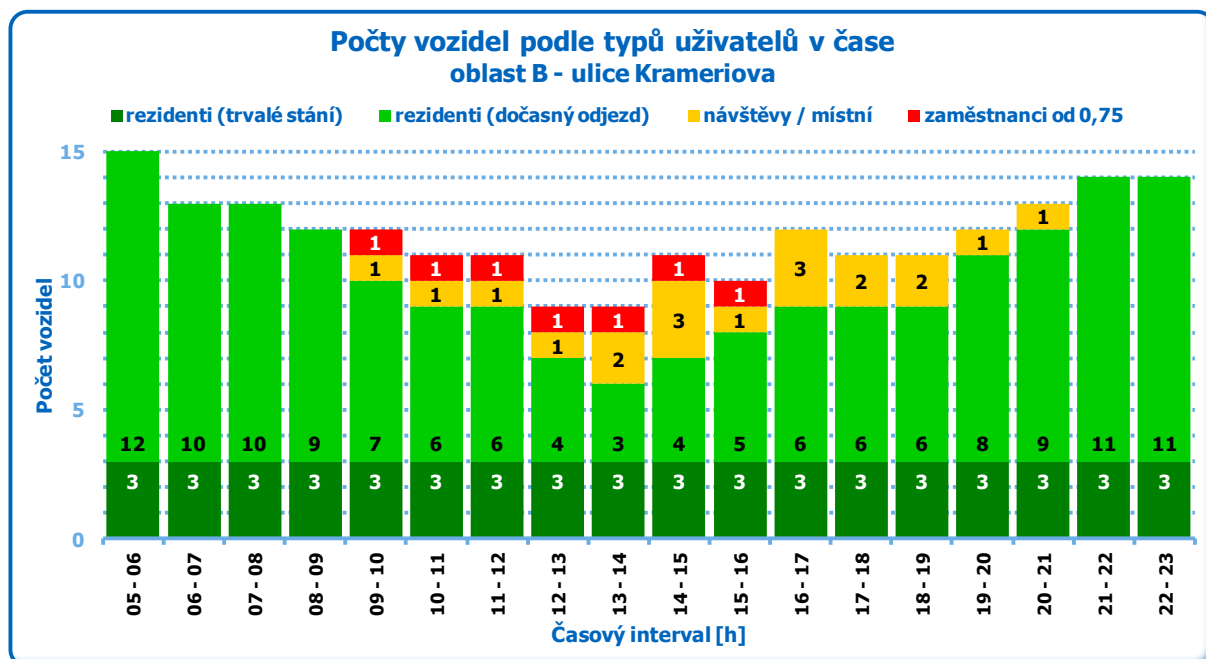


graf 63

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v oblasti B (Ulice Krameriova)

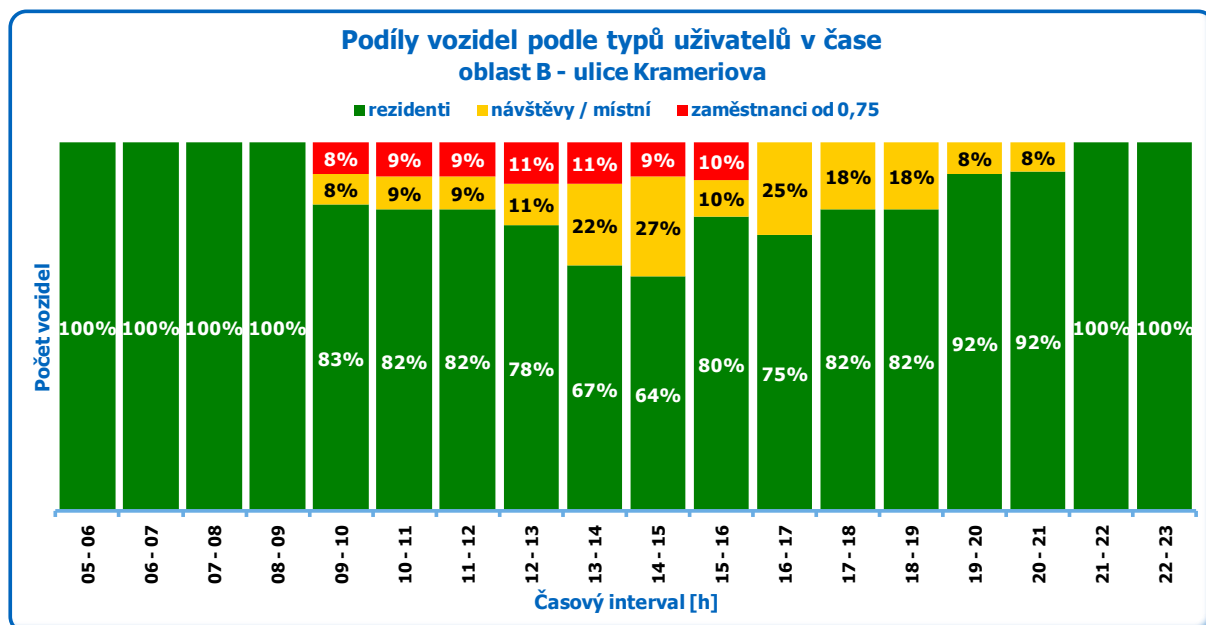
- následující graf 62 znázorňuje vývoj počtu vozidel příježdějících do a odjíždějících z posuzované lokality (oblasti B) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 63
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 3.2.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (oblasti B) graf 64 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 65 (uvádějící relativní proporce mezi

jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



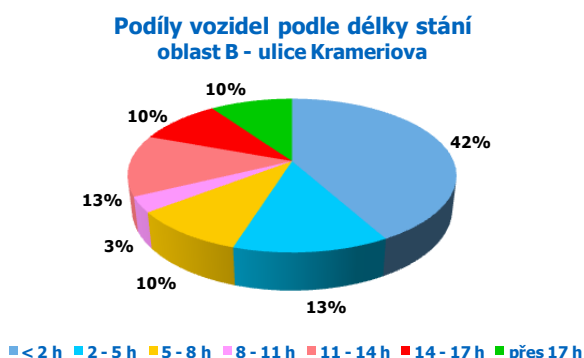
graf 64

absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v oblasti B (Ulice Krameriova)



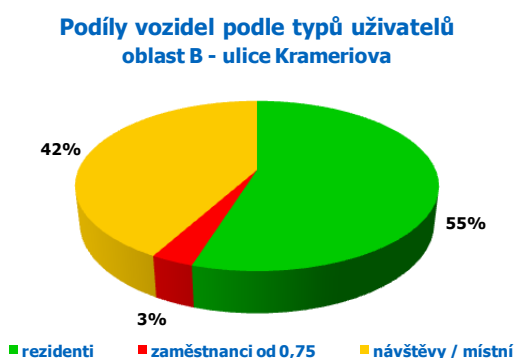
graf 65

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v oblasti B (Ulice Krameriova)



graf 66

podíly zaparkovaných vozidel v oblasti B
(Ulice Krameriova) podle časové délky jejich parkování



graf 67

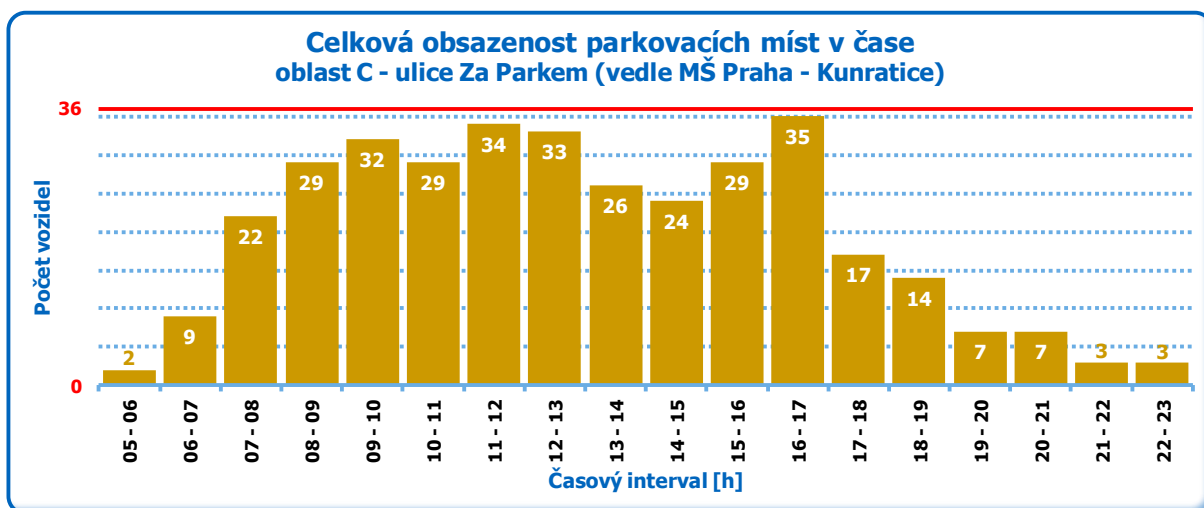
podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den
v oblasti B (Ulice Krameriova)

- předposlední graf 66 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (oblasti B) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 67 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce

3.2.2.3. Oblast C (Ulice Za Parkem – vedle MŠ Praha – Kunratice)

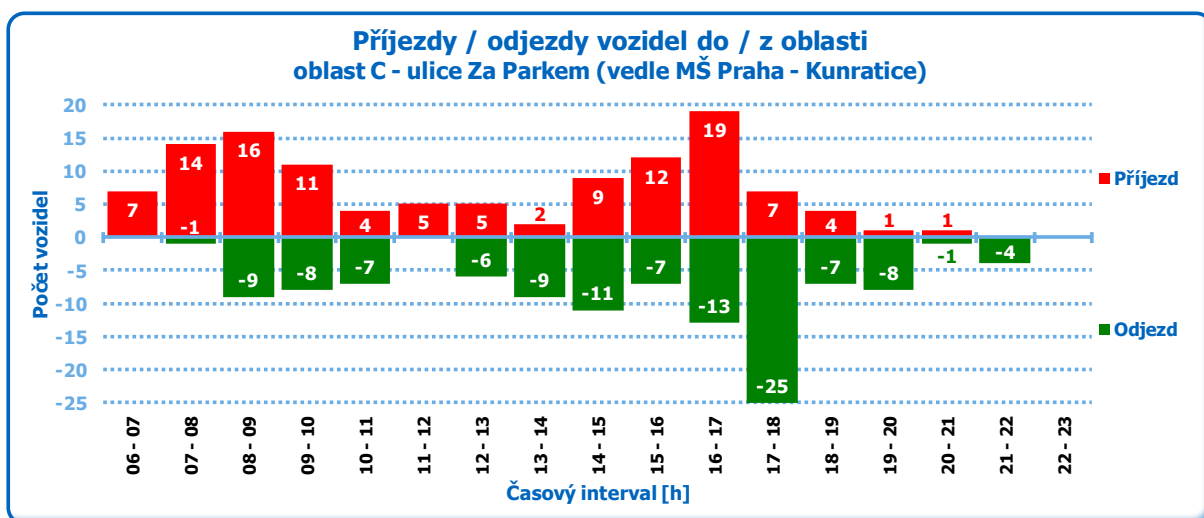
- průběžnou obsazenost posuzované lokality (oblast C) osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 68 – červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (oblasti C) činí 40 parkovacích míst, ale po odečtení vlivu „zábora v důsledku rekonstrukce MŠ“ (viz kapitola 3.1.2.2) je těchto míst pouze 36
- následující graf 69 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (oblasti C) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 70
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 3.2.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (oblasti C) graf 71 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 72 (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 73 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (oblasti C) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 74 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



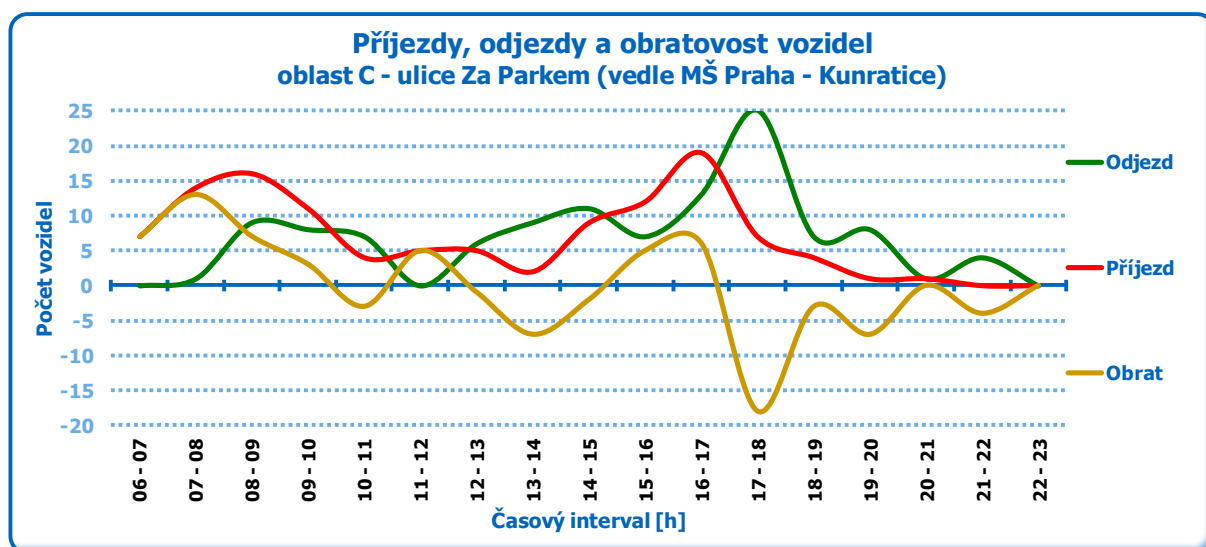
graf 68

celková obsazenost parkovacích míst v čase v oblasti C (Ulice Za Parkem – vedle MŠ Praha – Kunratice)



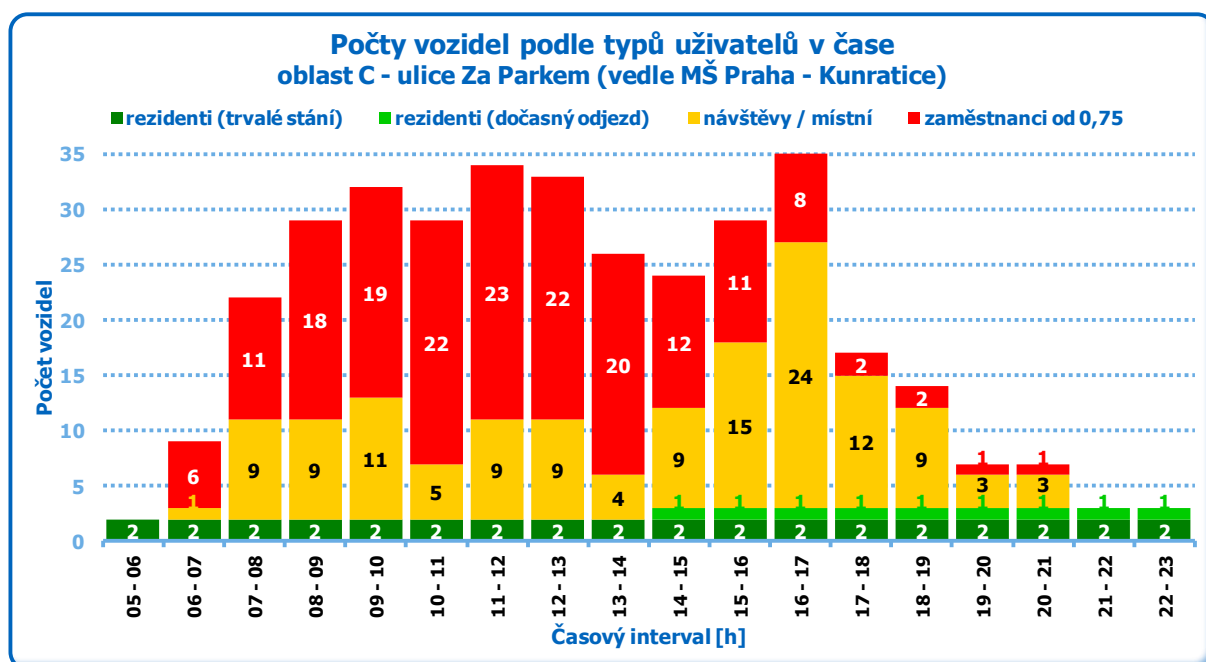
graf 69

příjezdy / odjezdy vozidel do / z oblasti C (Ulice Za Parkem – vedle MŠ Praha – Kunratice)



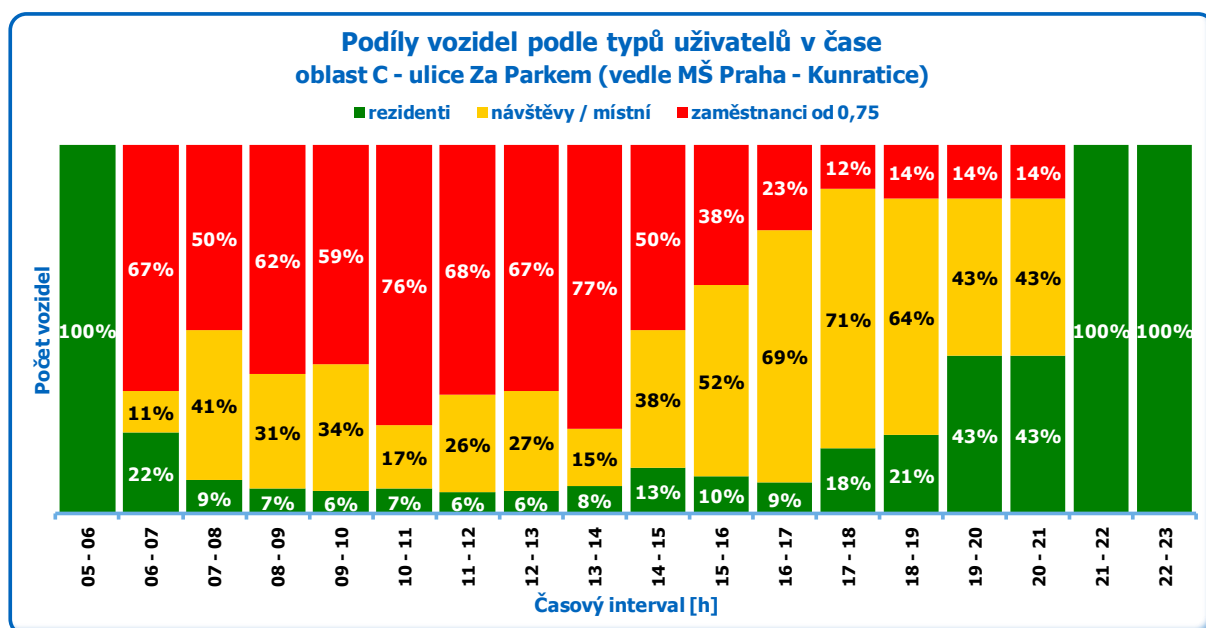
graf 70

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v oblasti C (Ulice Za Parkem – vedle MŠ Praha – Kunratice)



graf 71

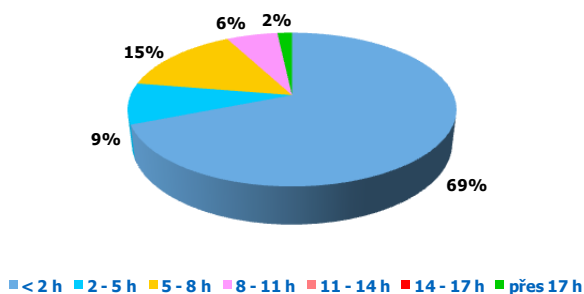
absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v oblasti C (Ulice Za Parkem – vedle MŠ Praha – Kunratice)



graf 72

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v oblasti C (Ulice Za Parkem – vedle MŠ Praha – Kunratice)

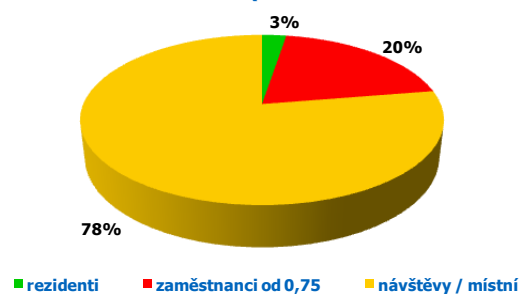
**Podíly vozidel podle délky stání
oblast C - ulice Za Parkem (vedle MŠ Praha - Kunratice)**



graf 73

podíly zaparkovaných vozidel v oblasti C
(Ulice Za Parkem – vedle MŠ Praha – Kunratice)
podle časové délky jejich parkování

**Podíly vozidel podle typů uživatelů
oblast C - ulice Za Parkem (vedle MŠ Praha - Kunratice)**



graf 74

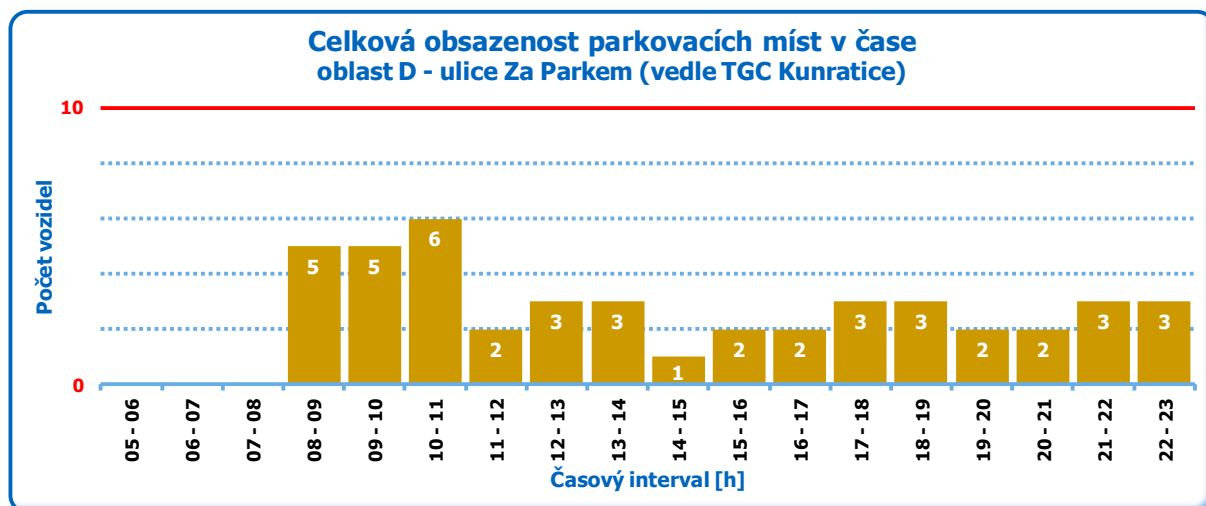
podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den
v oblasti C
(Ulice Za Parkem – vedle MŠ Praha – Kunratice)

3.2.2.4. Oblast D (Ulice Za Parkem – vedle TGC Kunratice)

- průběžnou obsazenost posuzované lokality (oblast D) osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 75 – 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

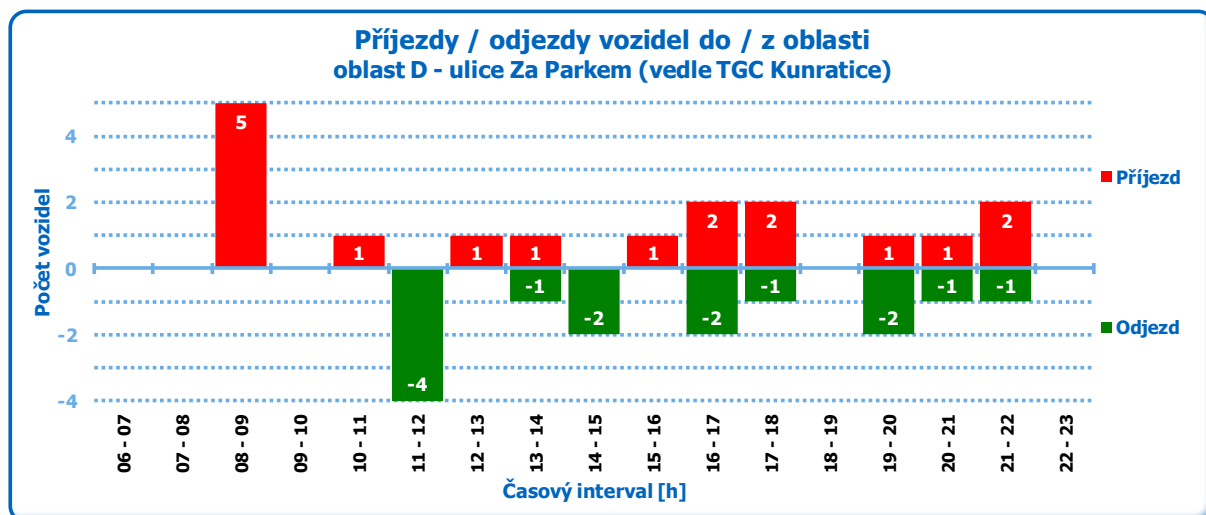
stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (oblasti D) činí 10 parkovacích míst

- následující graf 76 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 77



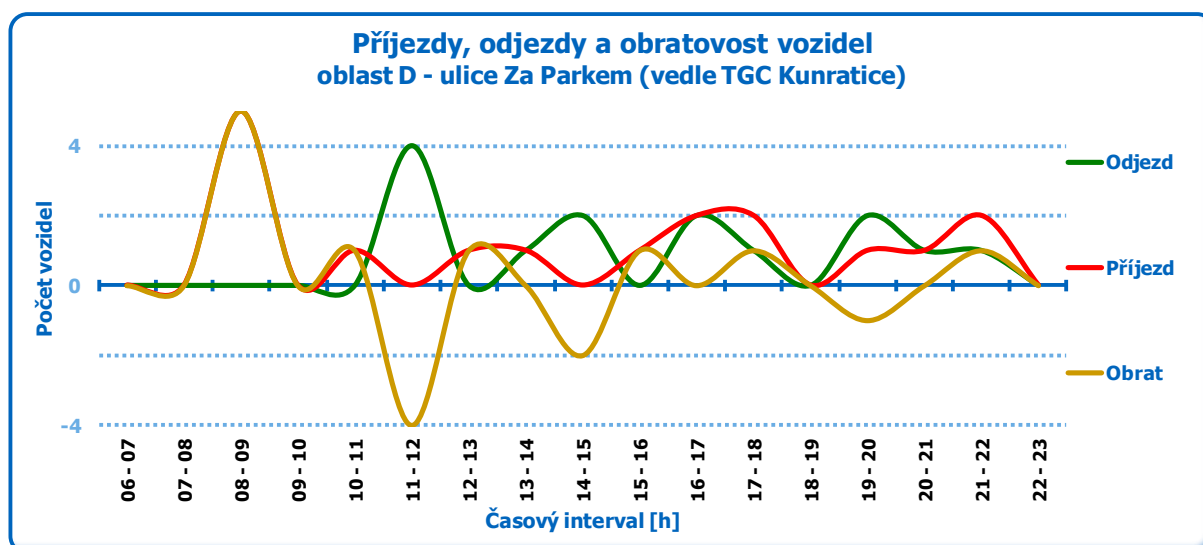
graf 75

celková obsazenost parkovacích míst v čase v oblasti D (Ulice Za Parkem – vedle TGC Kunratice)



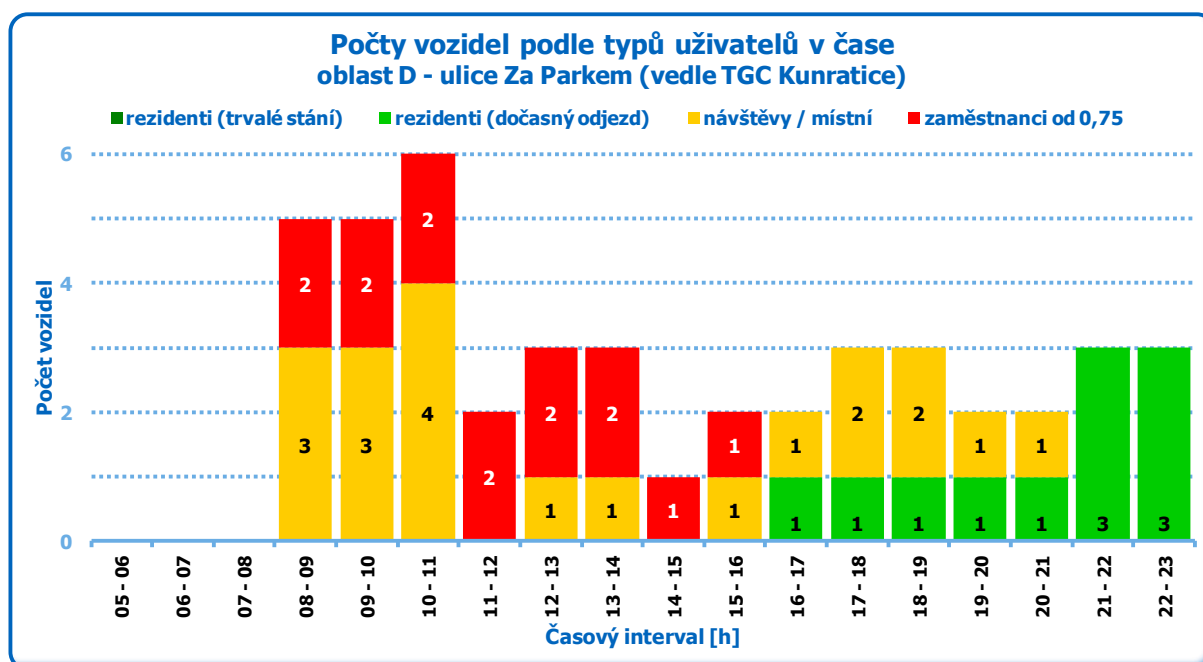
graf 76

příjezdy / odjezdy vozidel do / z oblasti D (Ulice Za Parkem – vedle TGC Kunratice)



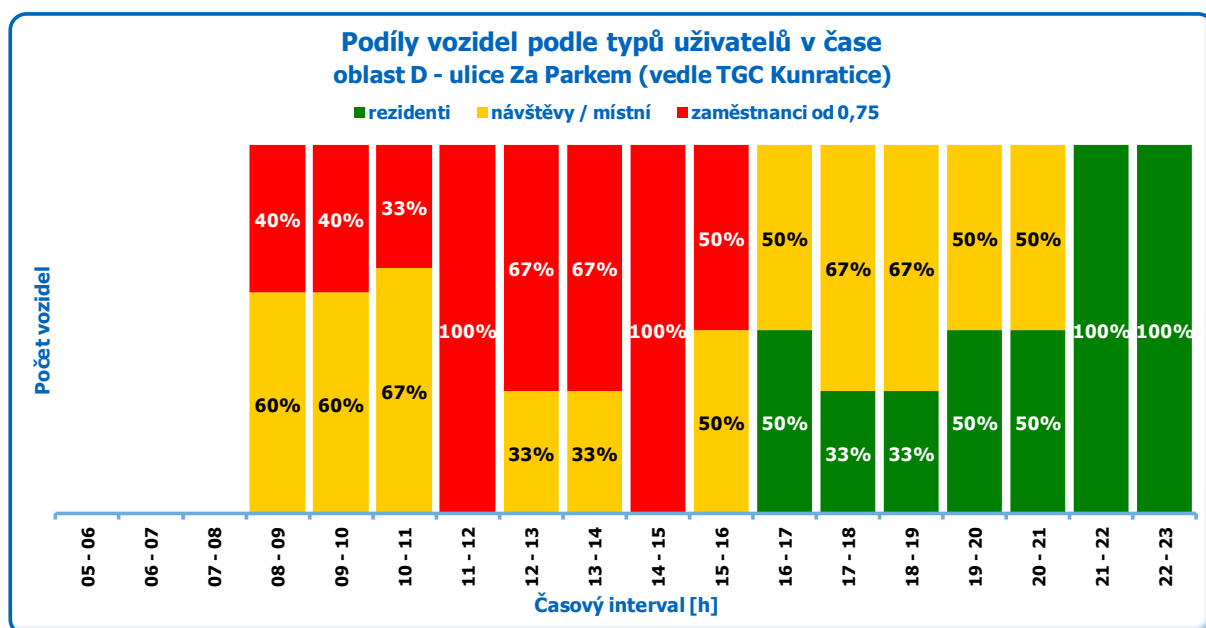
graf 77

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v oblasti D (Ulice Za Parkem – vedle TGC Kunratice)



graf 78

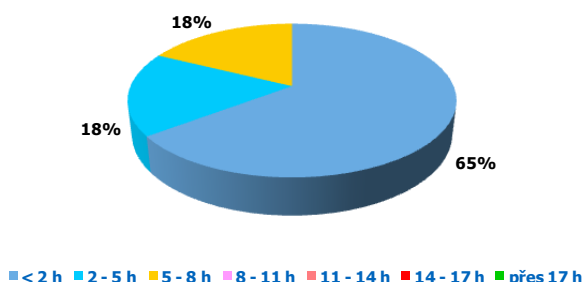
absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v oblasti D (Ulice Za Parkem – vedle TGC Kunratice)



graf 79

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v oblasti D (Ulice Za Parkem – vedle TGC Kunratice)

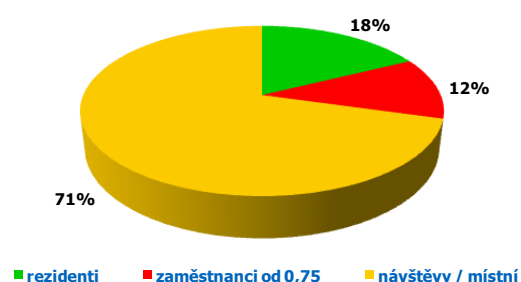
**Podíly vozidel podle délky stání
oblast D - ulice Za Parkem (vedle TGC Kunratice)**



graf 80

podíly zaparkovaných vozidel v oblasti D
(Ulice Za Parkem – vedle TGC Kunratice)
podle časové délky jejich parkování

**Podíly vozidel podle typů uživatelů
oblast D - ulice Za Parkem (vedle TGC Kunratice)**



graf 81

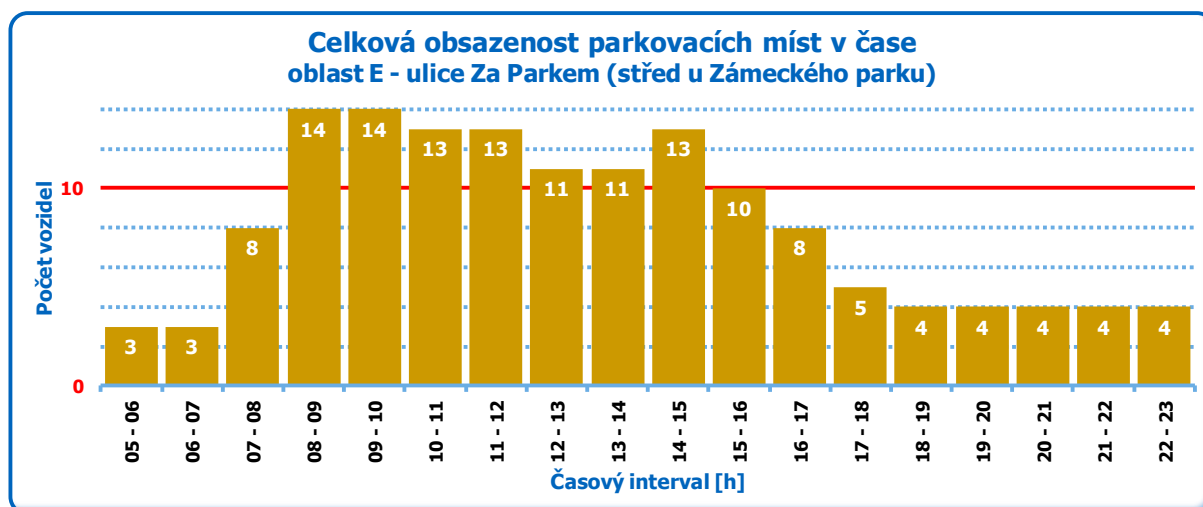
podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den
v oblasti D (Ulice Za Parkem – vedle TGC Kunratice)

- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 3.2.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (oblasti D) graf 78 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 79 (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 80 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (oblasti D) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 81 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce

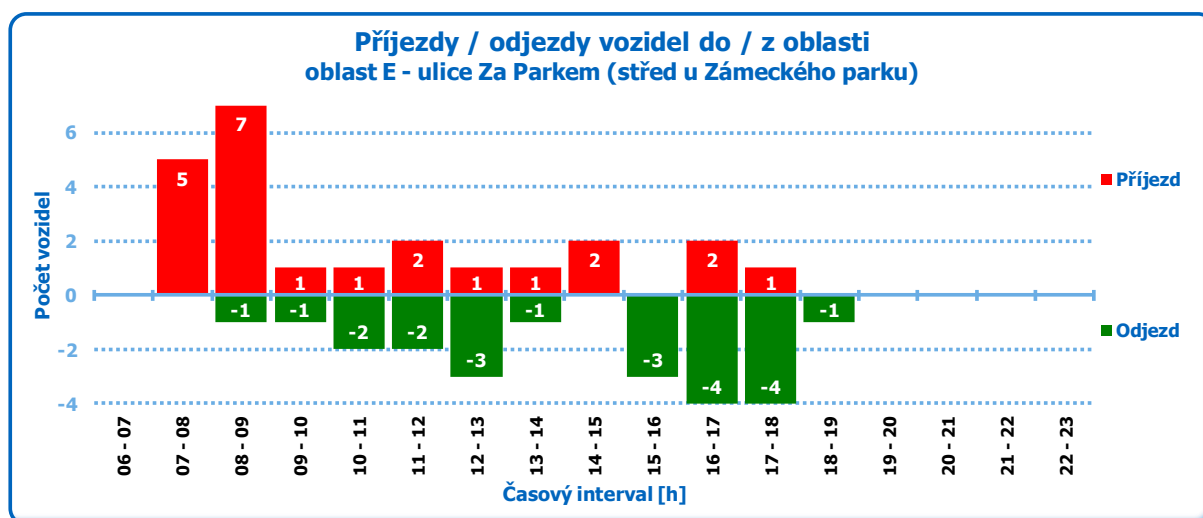
3.2.2.5. Oblast E (Ulice Za Parkem – střed u Zámeckého parku)

- průběžnou obsazenost posuzované lokality (oblast E) osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 82 – 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 6 parkovacích míst (graf 82 chybně uvádí, že se jedná o 10 parkovacích míst)
- následující graf 83 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (oblasti E) během celého dne, přičemž celkovou obrátovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 84



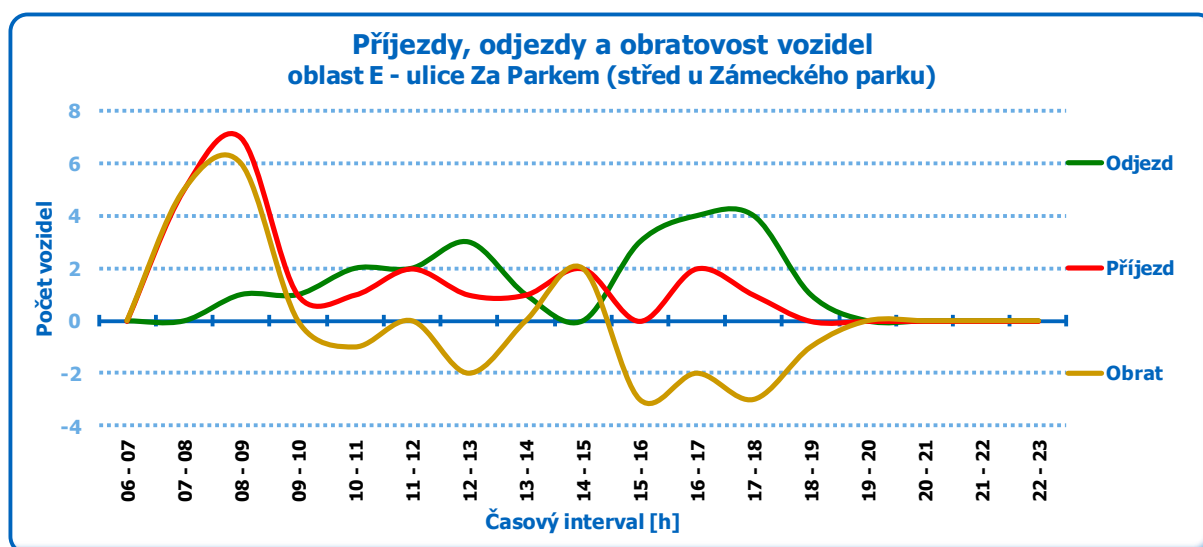
graf 82

celková obsazenost parkovacích míst v čase v oblasti E (Ulice Za Parkem – střed u Zámeckého parku)
(skutečná maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 je 6 parkovacích míst,
graf 82 chybně uvádí, že se jedná o 10 parkovacích míst)



graf 83

příjezdy / odjezdy vozidel do / z oblasti E (Ulice Za Parkem – střed u Zámeckého parku)

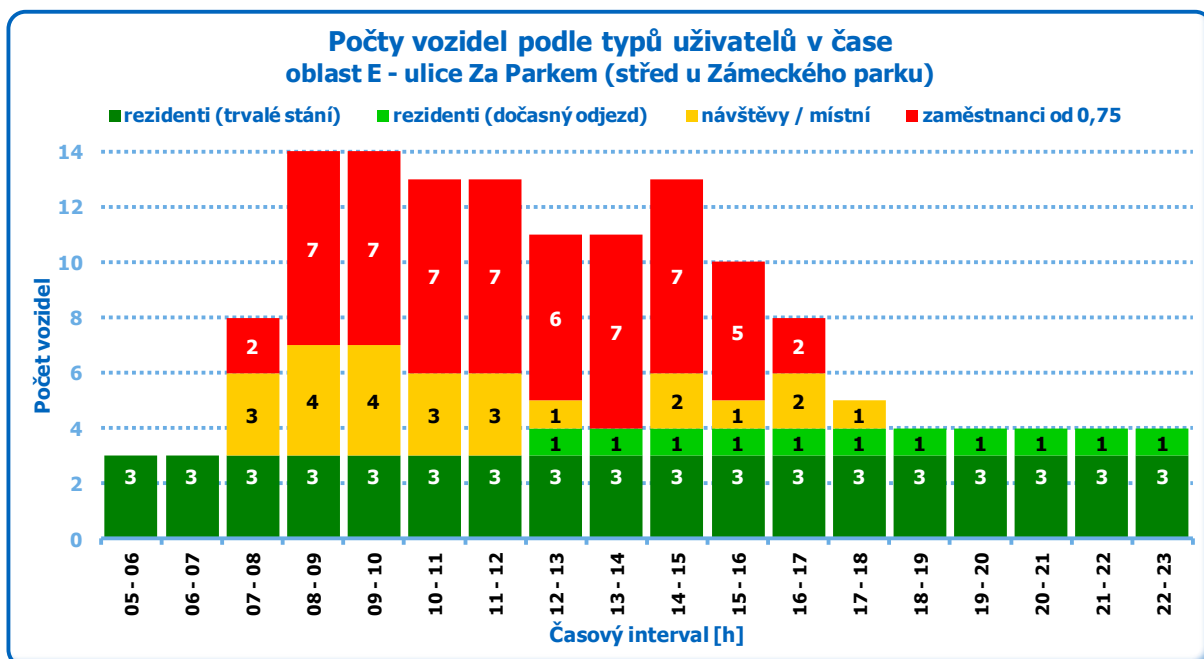


graf 84

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v oblasti E (Ulice Za Parkem – střed u Zámeckého parku)

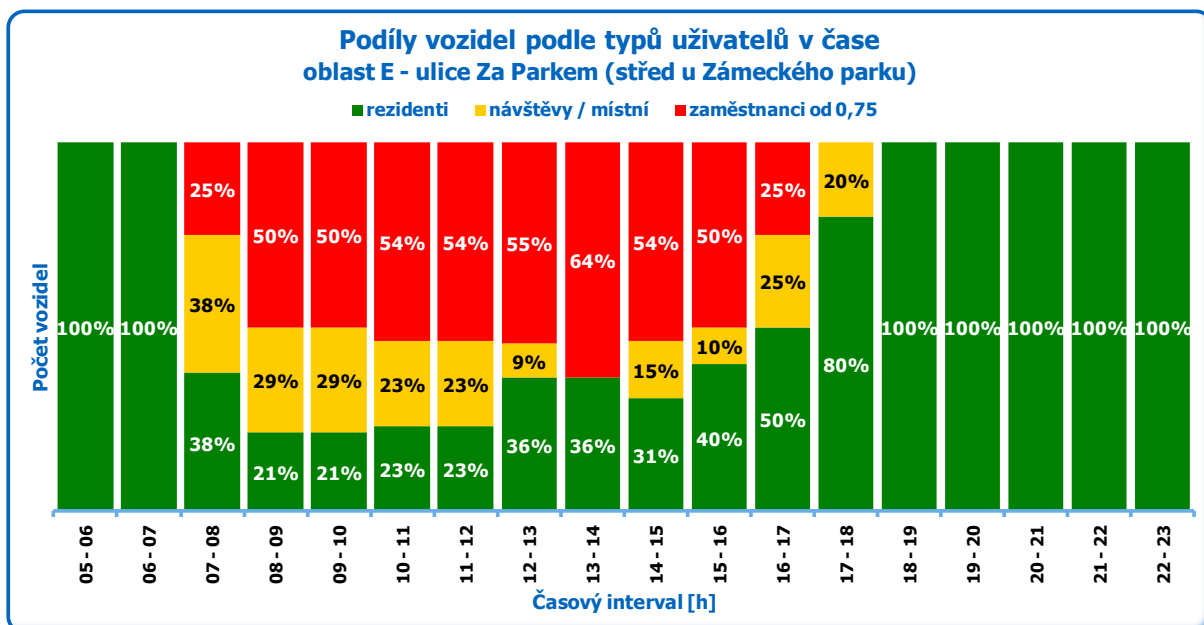
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 3.2.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (oblasti E) graf 85 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 86 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
- předposlední graf 87 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (oblasti E) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 88 ukazuje podíl

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



graf 85

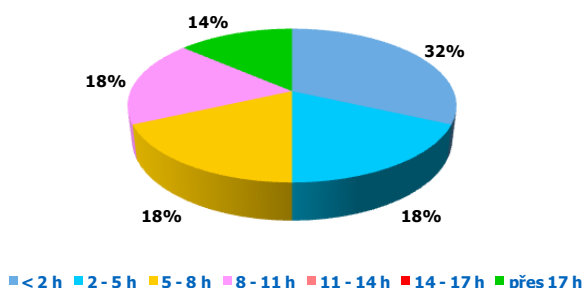
absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v oblasti E (Ulice Za Parkem – střed u Zámeckého parku)



graf 86

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v oblasti E (Ulice Za Parkem – střed u Zámeckého parku)

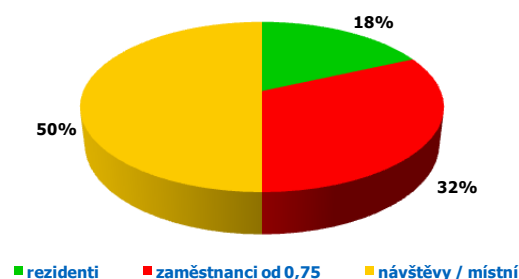
**Podíly vozidel podle délky stání
oblast E - ulice Za Parkem (střed u Zámeckého parku)**



graf 87

podíly zaparkovaných vozidel v oblasti E
(Ulice Za Parkem – střed u Zámeckého parku)
podle časové délky jejich parkování

**Podíly vozidel podle typů uživatelů
oblast E - ulice Za Parkem (střed u Zámeckého parku)**

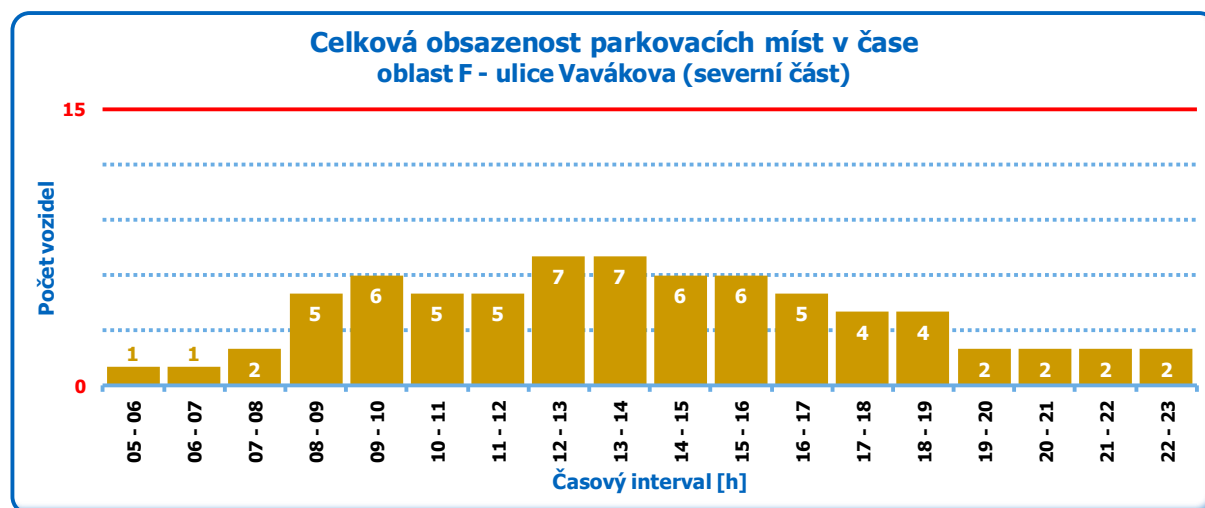


graf 88

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den
v oblasti E
(Ulice Za Parkem – střed u Zámeckého parku)

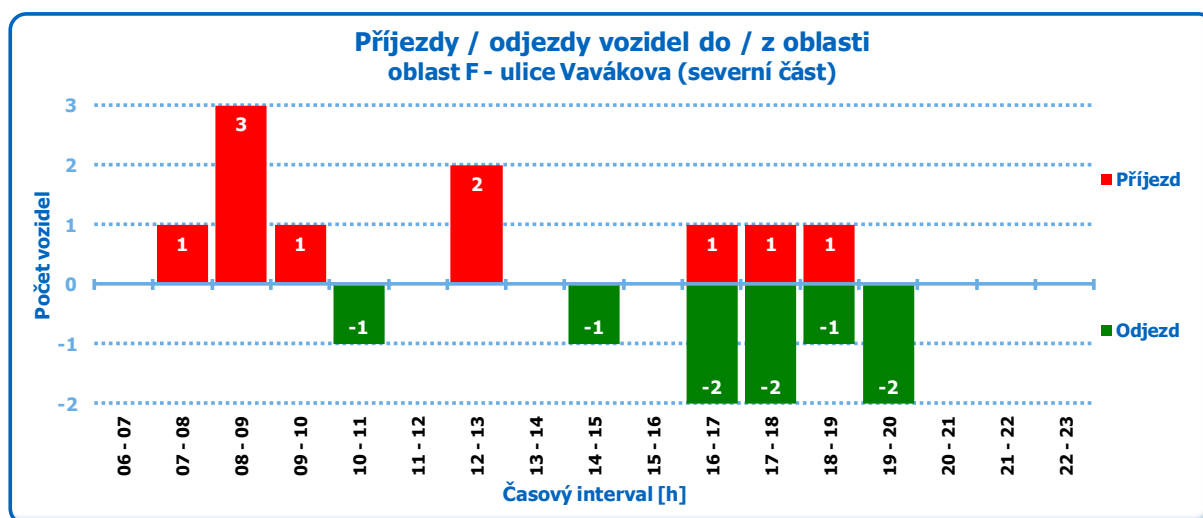
3.2.2.6. Oblast F (Ulice Vavákova – severní část)

- průběžnou obsazenost posuzované lokality (oblast F) osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 89 – 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 F) činí 15 parkovacích míst



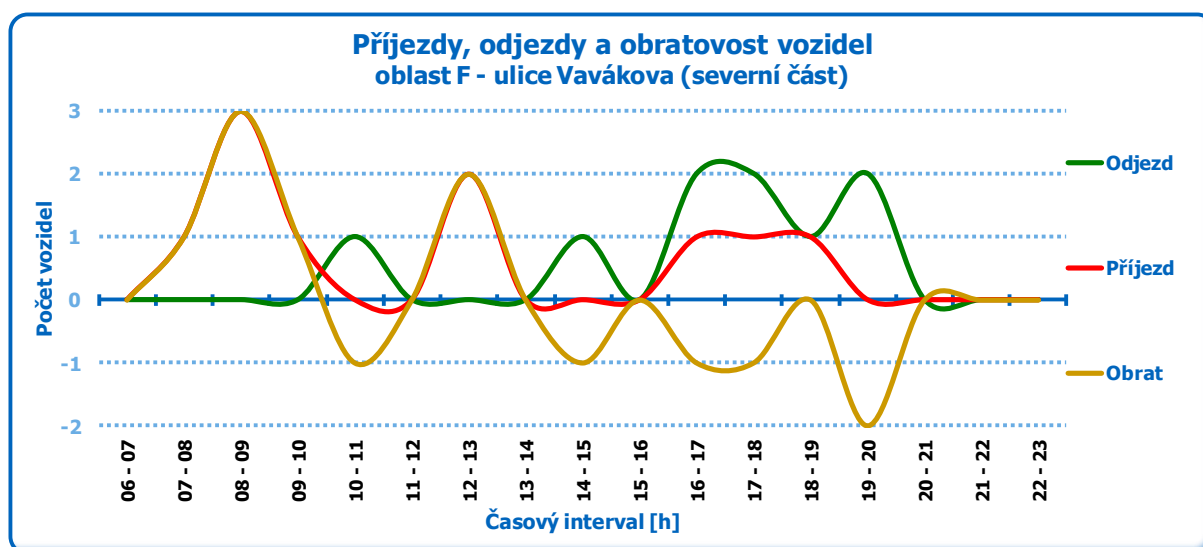
graf 89

celková obsazenost parkovacích míst v čase v oblasti F (Ulice Vavákova – severní část)



graf 90

příjezdy / odjezdy vozidel do / z oblasti F (Ulice Vavákova – severní část)

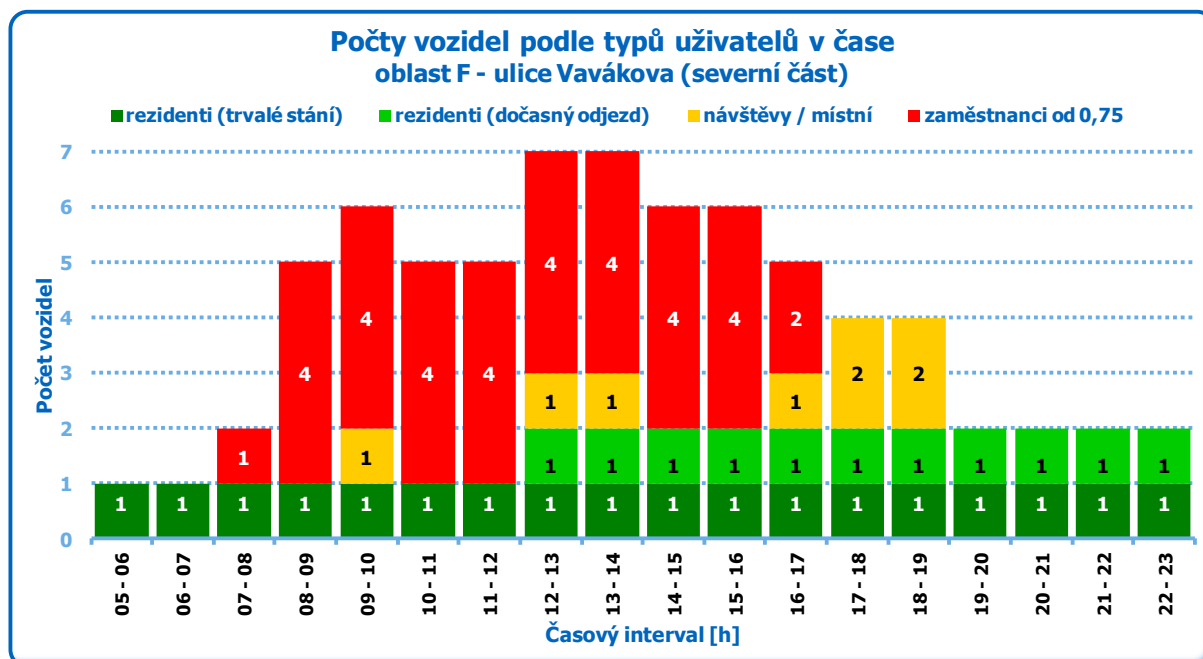


graf 91

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v oblasti F (Ulice Vavákova – severní část)

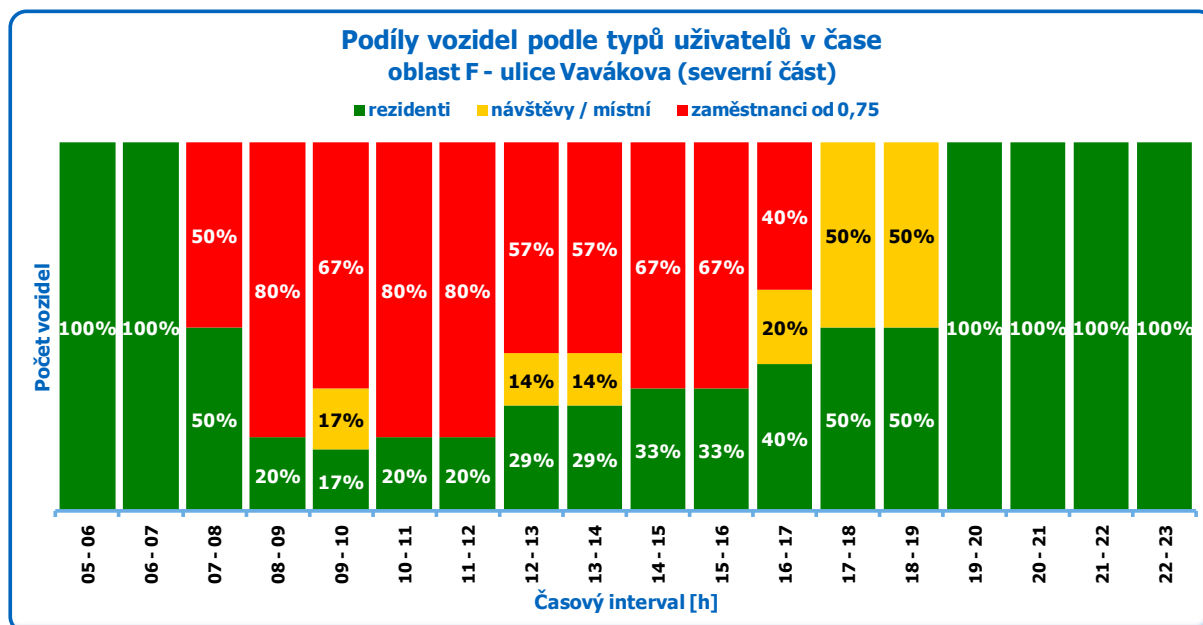
- následující graf 90 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (oblasti F) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 91
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 3.2.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (oblasti F) graf 92 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 93 (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 92

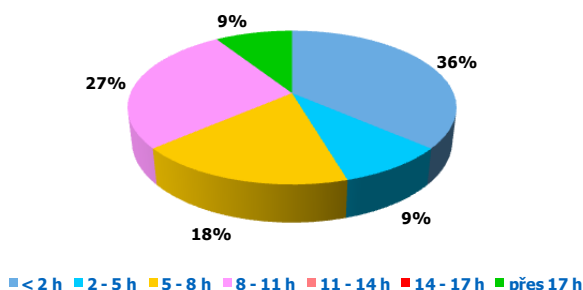
absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v oblasti F (Ulice Vavákova – severní část)



graf 93

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v oblasti F (Ulice Vavákova – severní část)

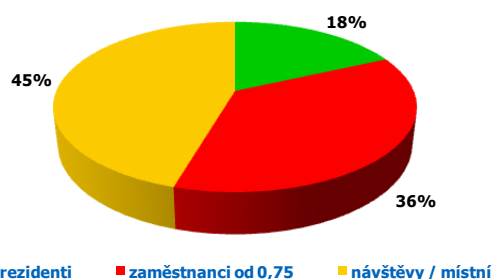
**Podíly vozidel podle délky stání
oblast F - ulice Vavákova (severní část)**



graf 94

podíly zaparkovaných vozidel v oblasti F
(Ulice Vavákova – severní část)
podle časové délky jejich parkování

**Podíly vozidel podle typů uživatelů
oblast F - ulice Vavákova (severní část)**



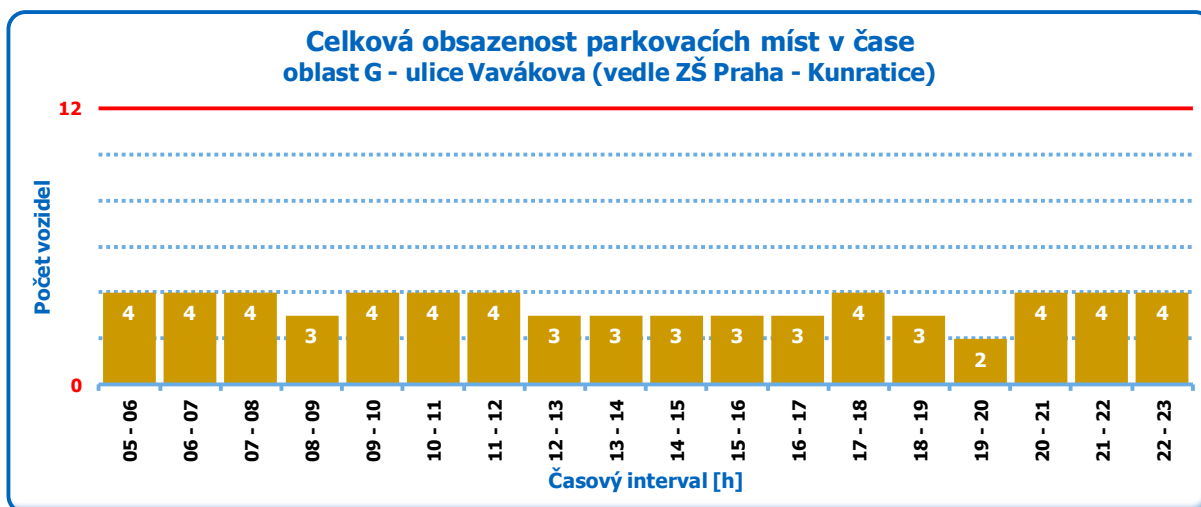
graf 95

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den
v oblasti F (Ulice Vavákova – severní část)

- předposlední graf 94 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (oblasti F) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 95 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce

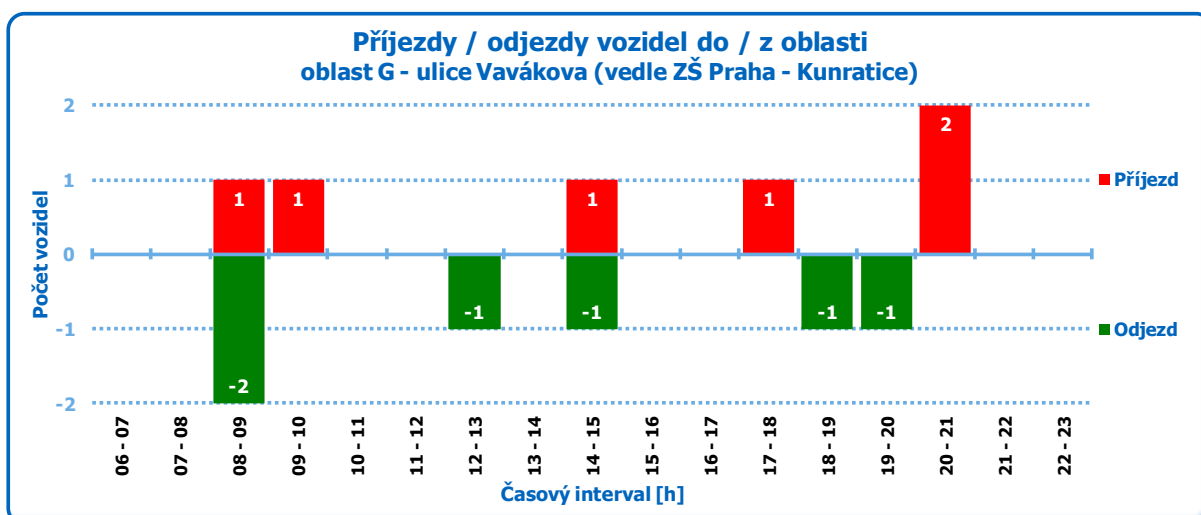
3.2.2.7. Oblast G (Ulice Vavákova – vedle ZŠ Praha – Kunratice)

- průběžnou obsazenost posuzované lokality (oblast G) osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 96 – 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 G) činí 12 parkovacích míst
- následující graf 97 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (oblasti G) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 98
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 3.2.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (oblasti G) graf 99 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 100 (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 96

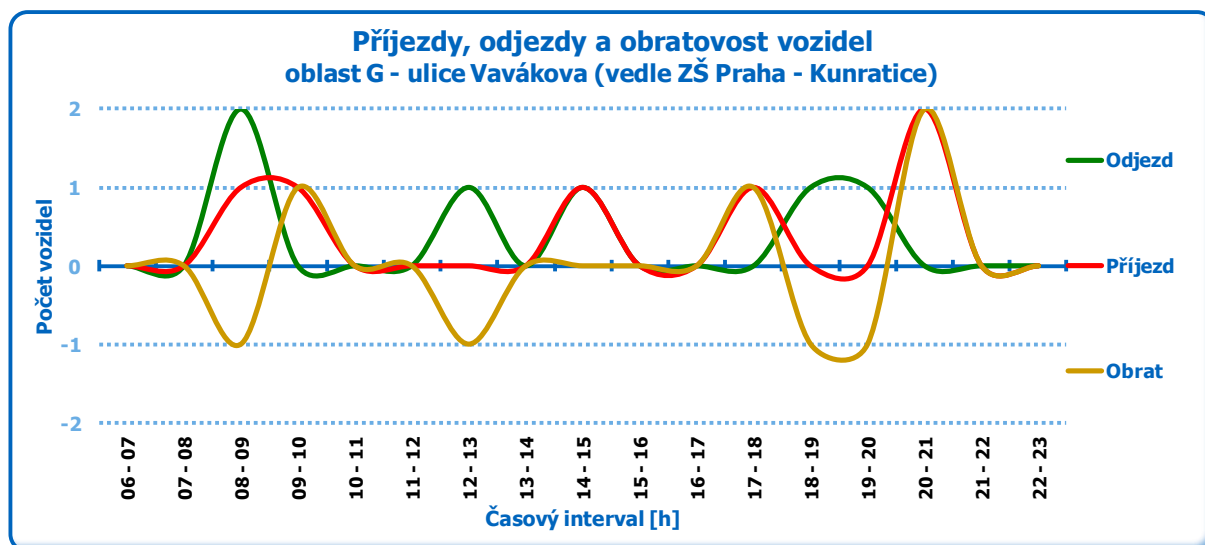
celková obsazenost parkovacích míst v čase v oblasti G (Ulice Vavákova – vedle ZŠ Praha – Kunratice)



graf 97

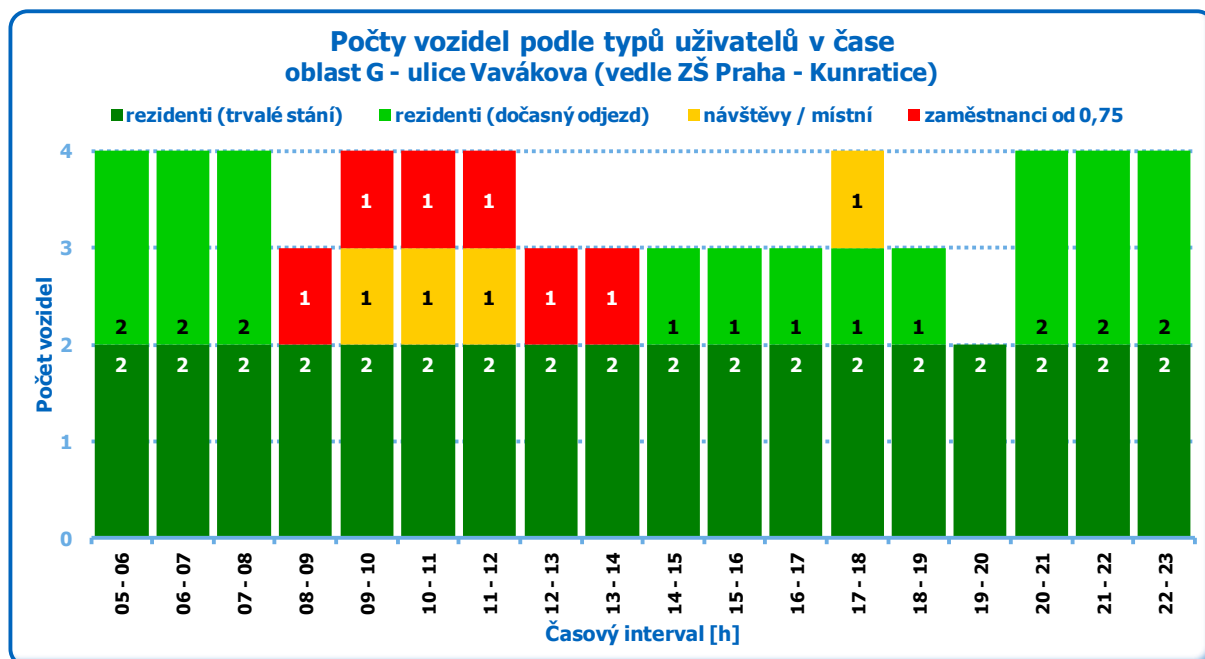
příjezdy / odjezdy vozidel do / z oblasti G (Ulice Vavákova – vedle ZŠ Praha – Kunratice)

- předposlední graf 101 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (oblasti G) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 102 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



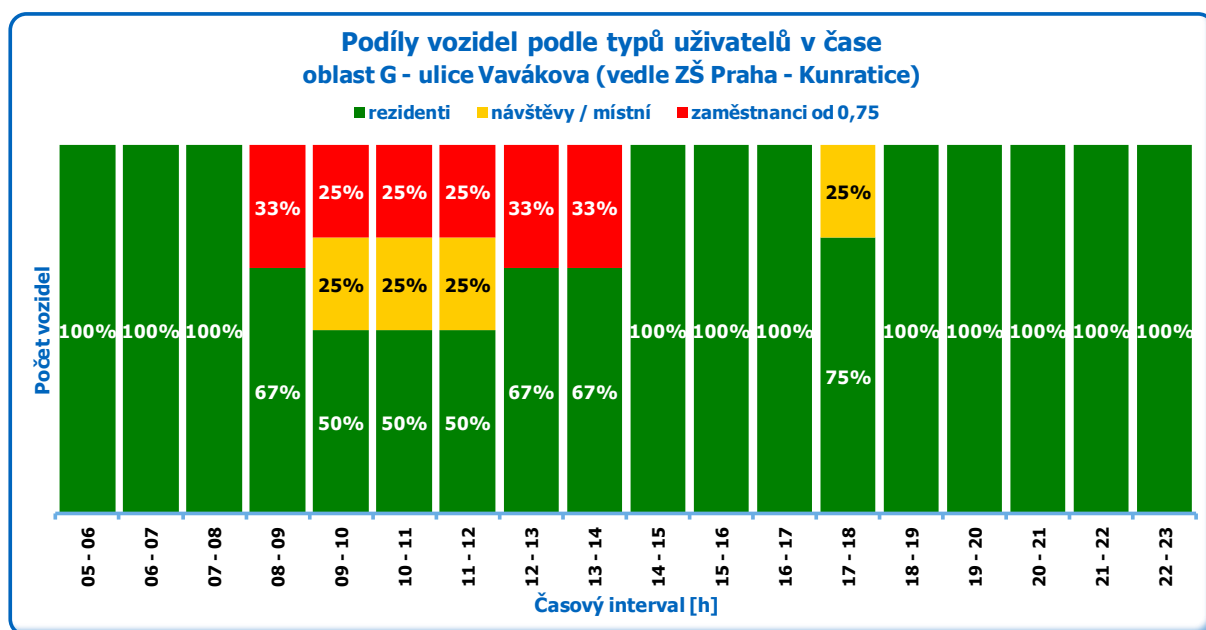
graf 98

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v oblasti G (Ulice Vavákova – vedle ZŠ Praha – Kunratice)



graf 99

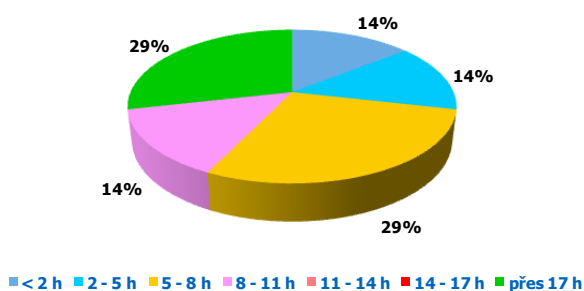
absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v oblasti G (Ulice Vavákova – vedle ZŠ Praha – Kunratice)



graf 100

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v oblasti G (Ulice Vavákova – vedle ZŠ Praha – Kunratice)

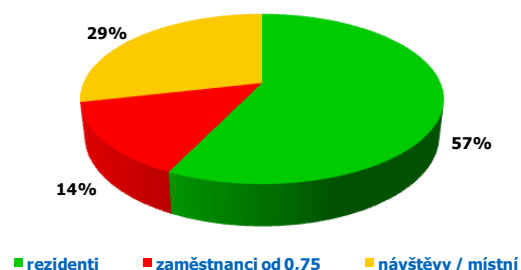
Podíly vozidel podle délky stání
oblast G - ulice Vavákova (vedle ZŠ Praha - Kunratice)



graf 101

podíly zaparkovaných vozidel v oblasti G
(Ulice Vavákova – vedle ZŠ Praha – Kunratice)
podle časové délky jejich parkování

Podíly vozidel podle typů uživatelů
oblast G - ulice Vavákova (vedle ZŠ Praha - Kunratice)



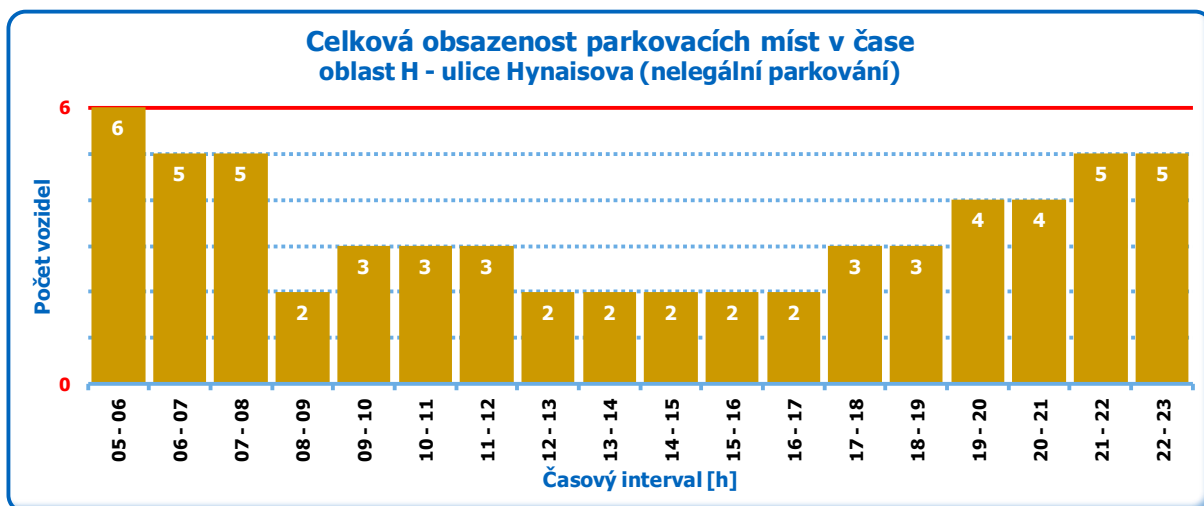
graf 102

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den
v oblasti G
(Ulice Vavákova – vedle ZŠ Praha – Kunratice)

3.2.2.8. Oblast H (Ulice Hynaisova – nelegální parkování)

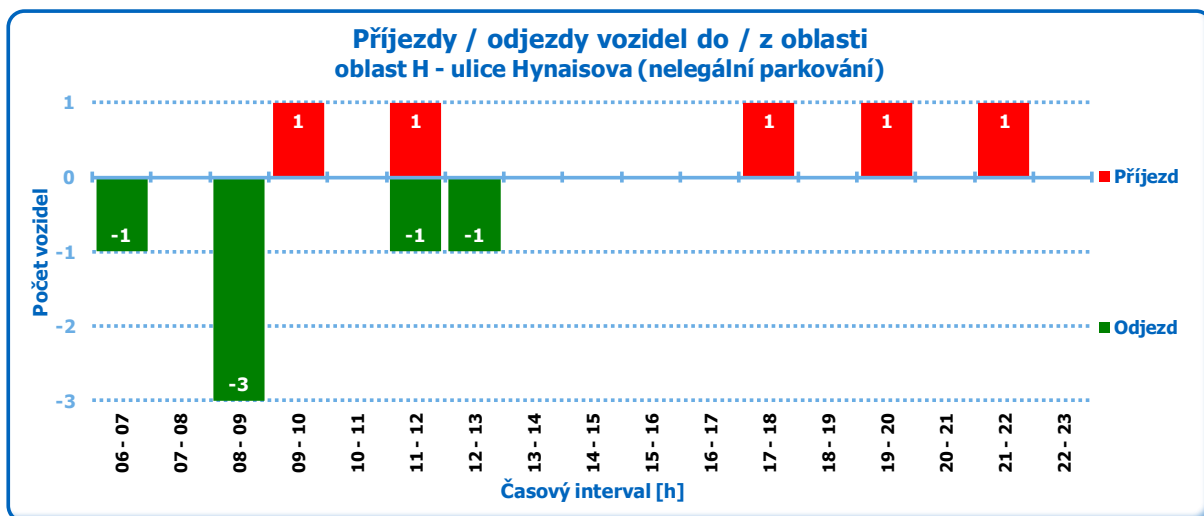
- průběžnou obsazenost posuzované lokality (oblast H) osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 103 – červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačeno maximální zaznamenané množství vozidel parkujících v tomto úseku, které v posuzované lokalitě (oblasti H) činí 6 vozidel

- následující graf 104 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (oblasti H) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 105



graf 103

celková obsazenost parkovacích míst v čase v oblasti H (Ulice Hynaisova – nelegální parkování)

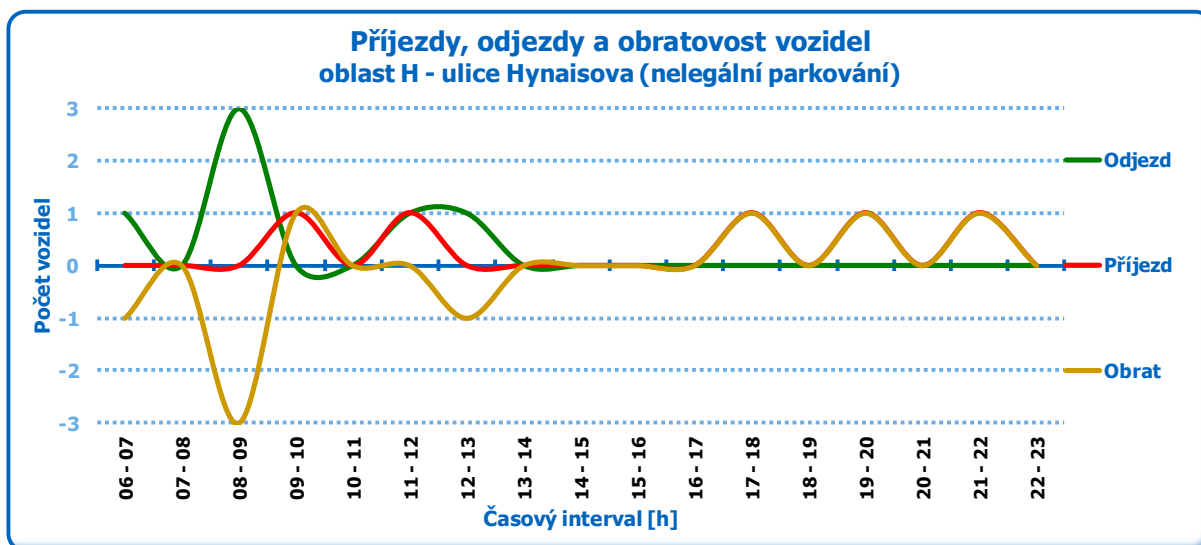


graf 104

příjezdy / odjezdy vozidel do / z oblasti H (Ulice Hynaisova – nelegální parkování)

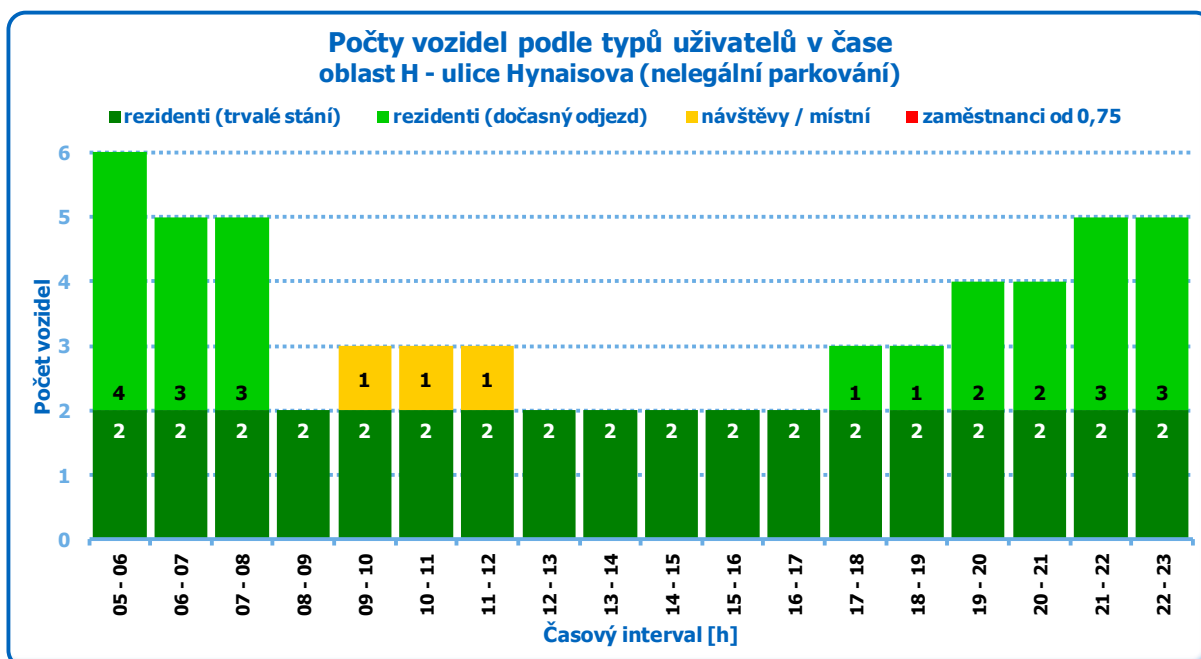
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 3.2.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (oblasti H) graf 106 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 107 (uvádějící relativní proporce mezi

jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



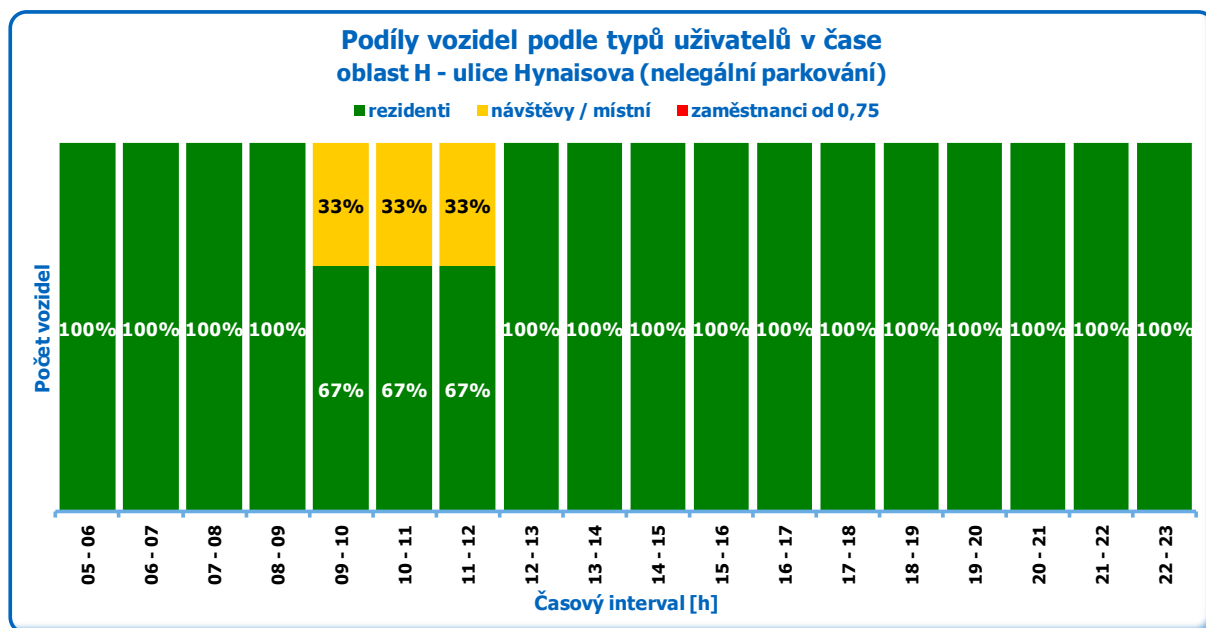
graf 105

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v oblasti H (Ulice Hynaisova – nelegální parkování)



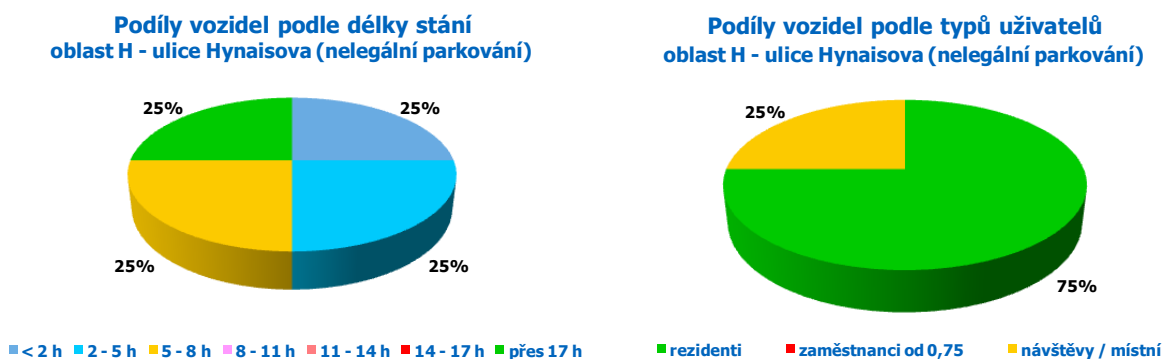
graf 106

absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v oblasti H (Ulice Hynaisova – nelegální parkování)



graf 107

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v oblasti H (Ulice Hynaisova – nelegální parkování)



graf 108

podíly zaparkovaných vozidel v oblasti H
(Ulice Hynaisova – nelegální parkování)
podle časové délky jejich parkování

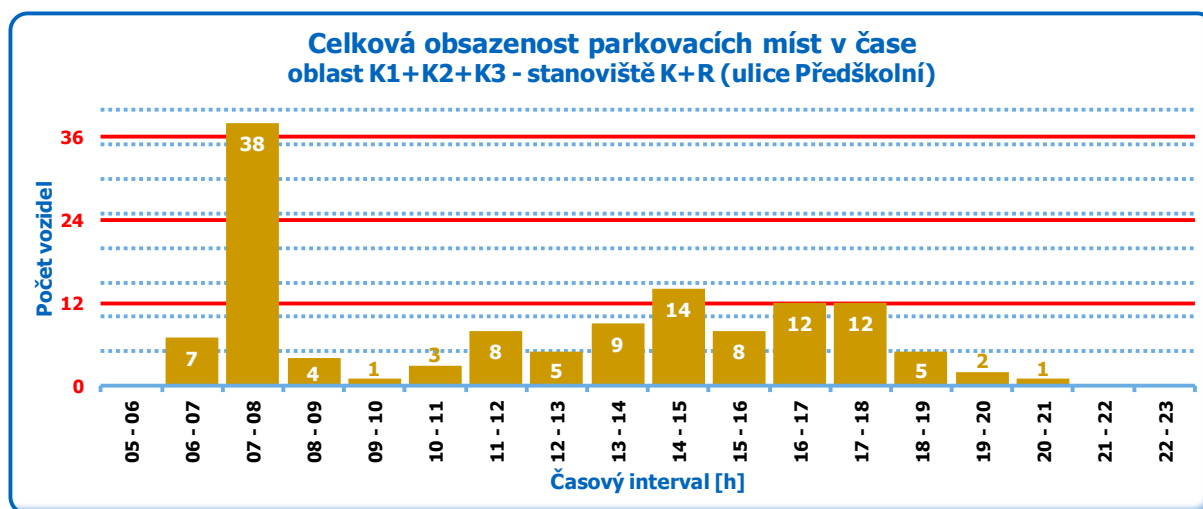
graf 109

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den
v oblasti H (Ulice Hynaisova – nelegální parkování)

- předposlední graf 108 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (oblasti H) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 109 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce

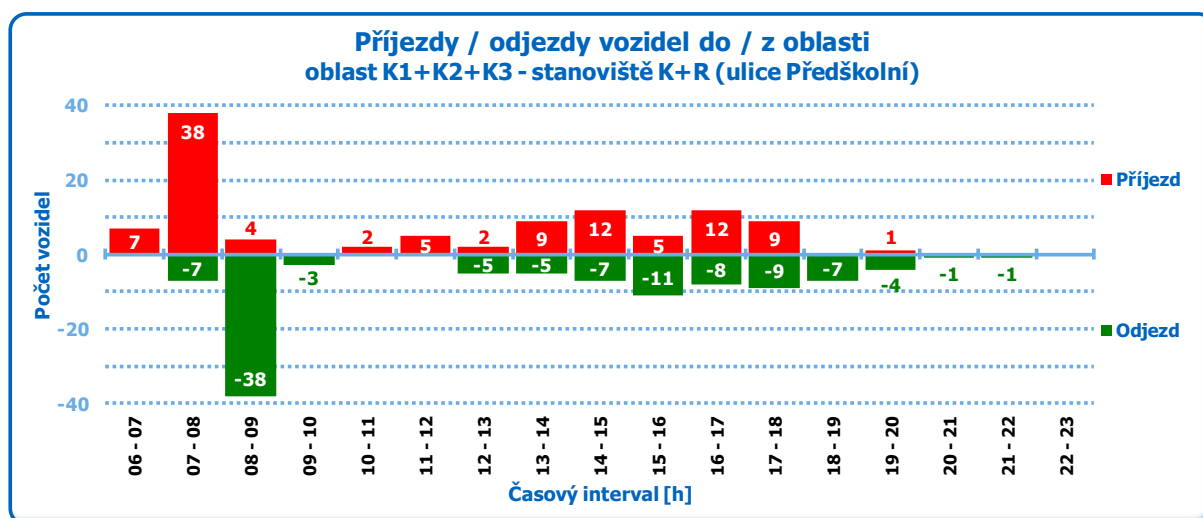
3.2.2.9. Oblast K1+K2+K3 (Stanoviště K+R – ulice Předškolní)

- průběžnou obsazenost posuzované lokality (oblast K1+K2+K3) osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 110 – 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 K1+K2+K3) činí 13 parkovacích míst, ale po odečtení vlivu „záboru v důsledku rekonstrukce MŠ“ (viz kapitola 3.1.2.2) je těchto míst pouze 12
- následující graf 111 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (oblasti K1+K2+K3) během celého dne, přičemž celkovou obrátovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 112
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 3.2.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (oblasti K1+K2+K3) graf 113 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 114 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



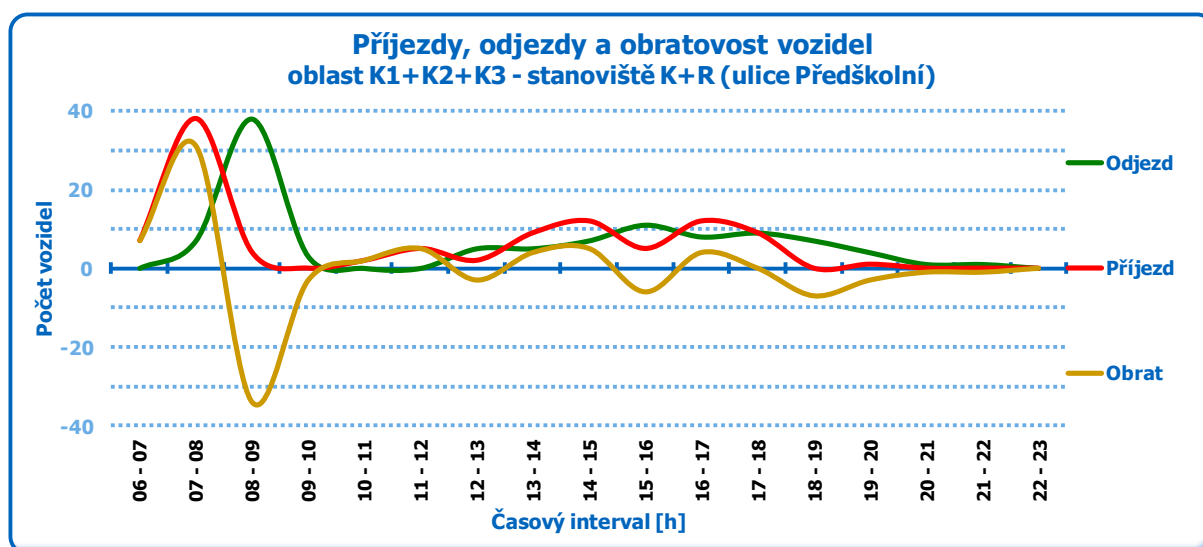
graf 110

celková obsazenost parkovacích míst v čase v oblasti K1+K2+K3 (Stanoviště K+R – ulice Předškolní)



graf 111

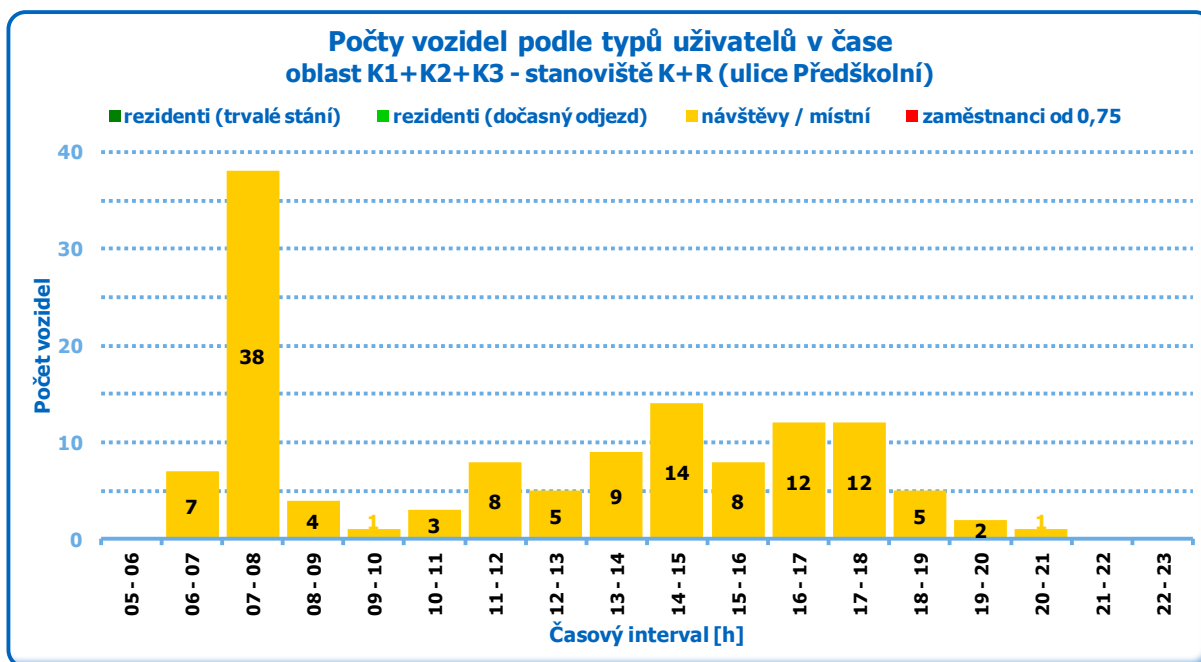
příjezdy / odjezdy vozidel do / z oblasti K1+K2+K3 (Stanoviště K+R – ulice Předškolní)



graf 112

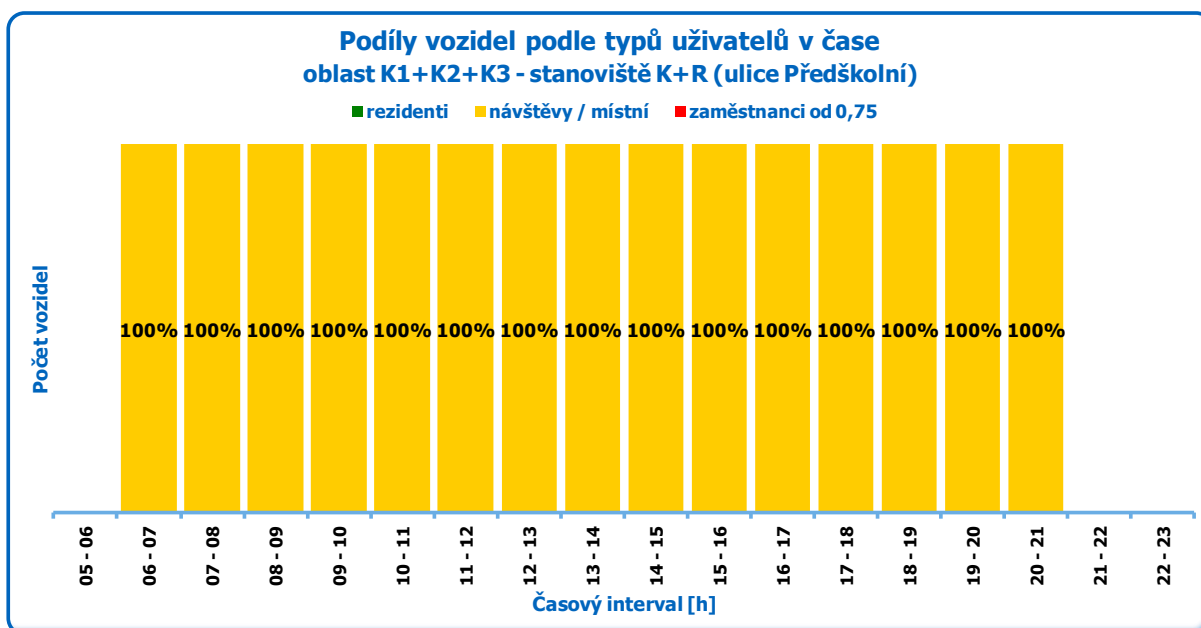
příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v oblasti K1+K2+K3 (Stanoviště K+R – ulice Předškolní)

- předposlední graf 115 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (oblasti K1+K2+K3) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 116 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



graf 113

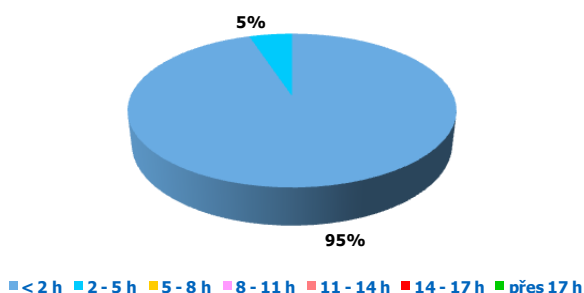
absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v oblasti K1+K2+K3 (Stanoviště K+R – ulice Předškolní)



graf 114

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v oblasti K1+K2+K3 (Stanoviště K+R – ulice Předškolní)

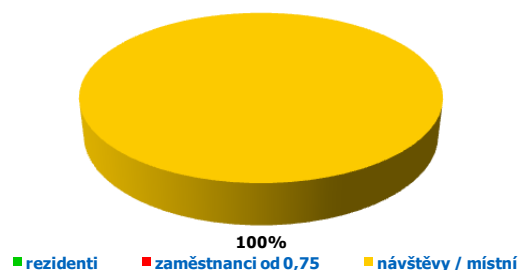
**Podíly vozidel podle délky stání
oblast K1+K2+K3 - stanoviště K+R (ulice Předškolní)**



graf 115

podíly zaparkovaných vozidel v oblasti K1+K2+K3
(Stanoviště K+R – ulice Předškolní)
podle časové délky jejich parkování

**Podíly vozidel podle typů uživatelů
oblast K1+K2+K3 - stanoviště K+R (ulice Předškolní)**

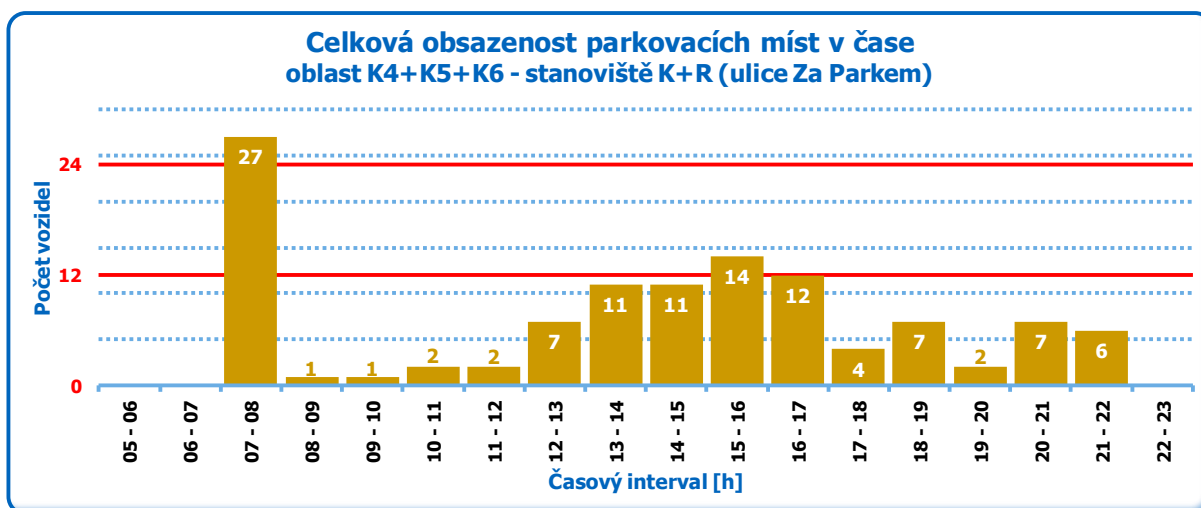


graf 116

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den
v oblasti K1+K2+K3 (Stanoviště K+R – ulice Předškolní)

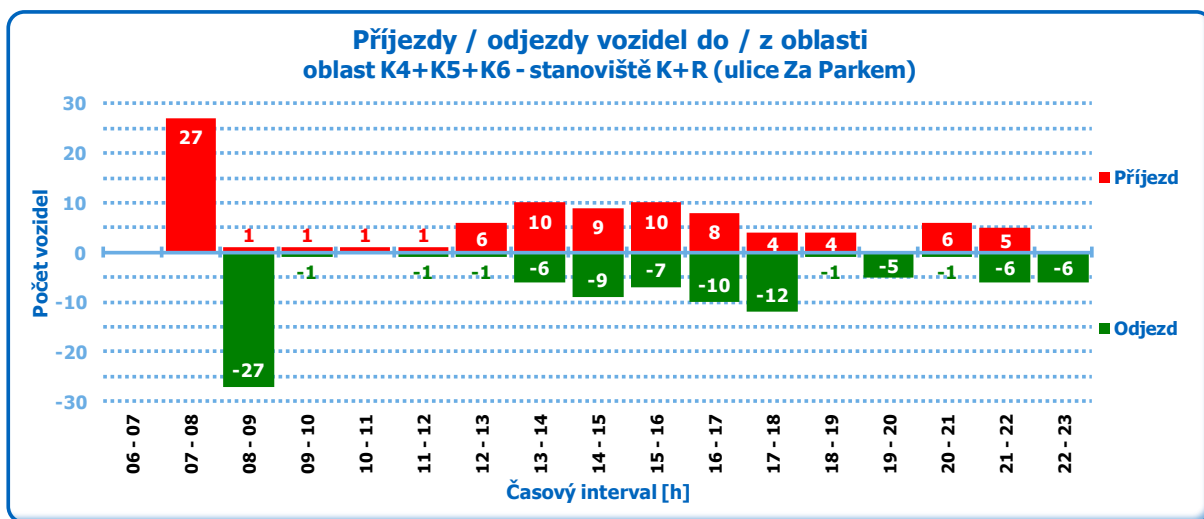
3.2.2.10. Oblast K4+K5+K6 (Stanoviště K+R – ulice Za Parkem)

- průběžnou obsazenost posuzované lokality (oblast K4+K5+K6) osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 117 – 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 K4+K5+K6) činí 12 parkovacích míst



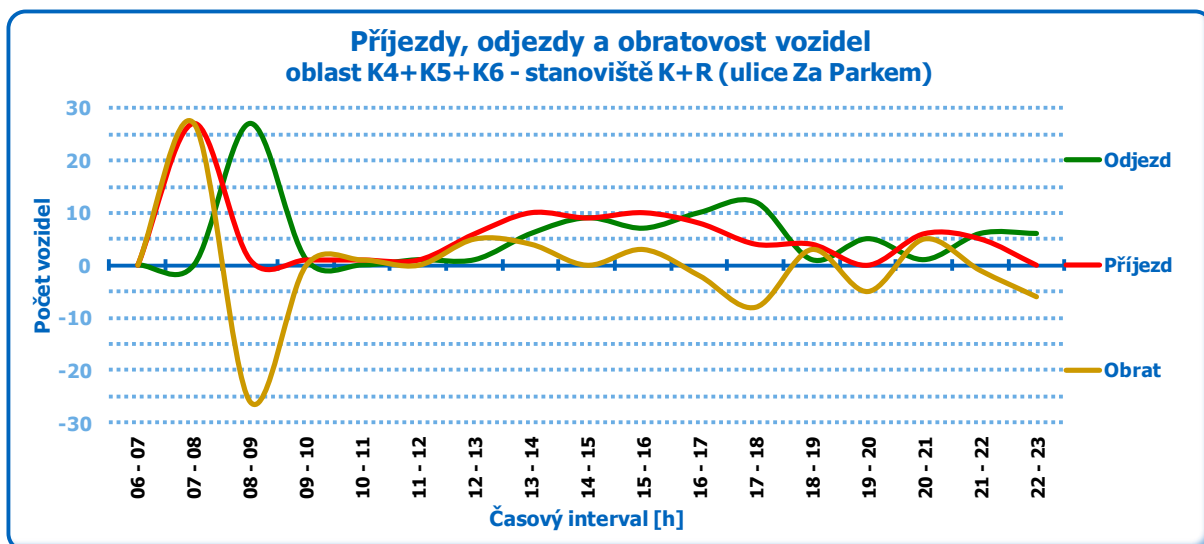
graf 117

celková obsazenost parkovacích míst v čase v oblasti K4+K5+K6 (Stanoviště K+R – ulice Za Parkem)



graf 118

příjezdy / odjezdy vozidel do / z oblasti K4+K5+K6 (Stanoviště K+R – ulice Za Parkem)

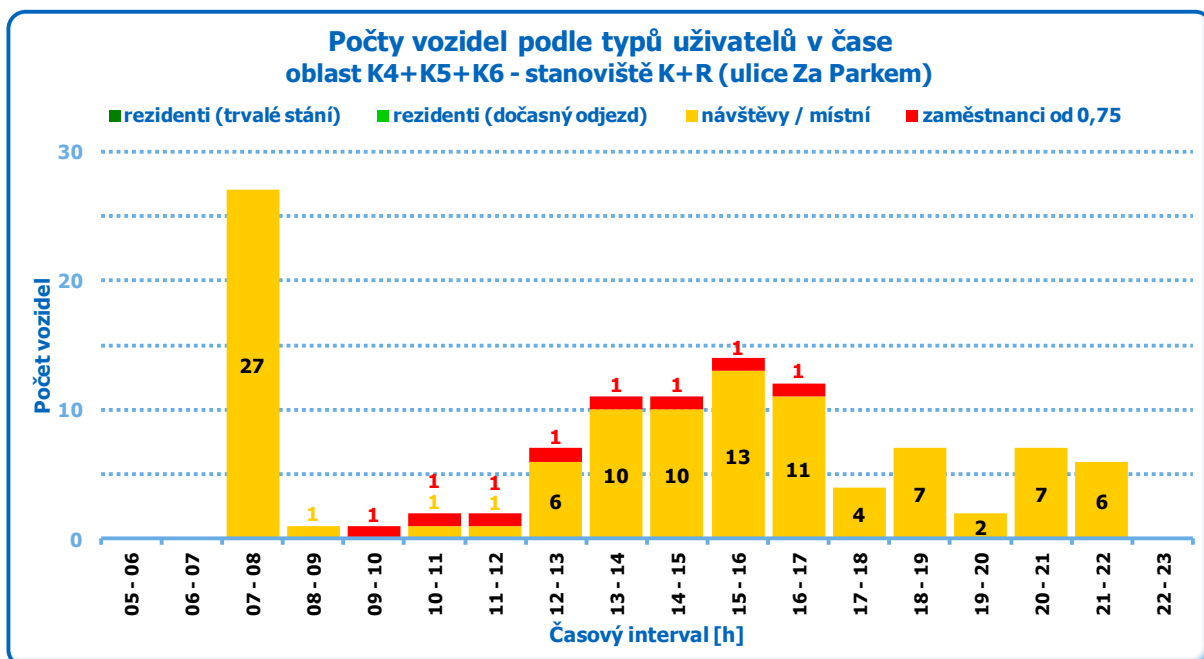


graf 119

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v oblasti K4+K5+K6 (Stanoviště K+R – ulice Za Parkem)

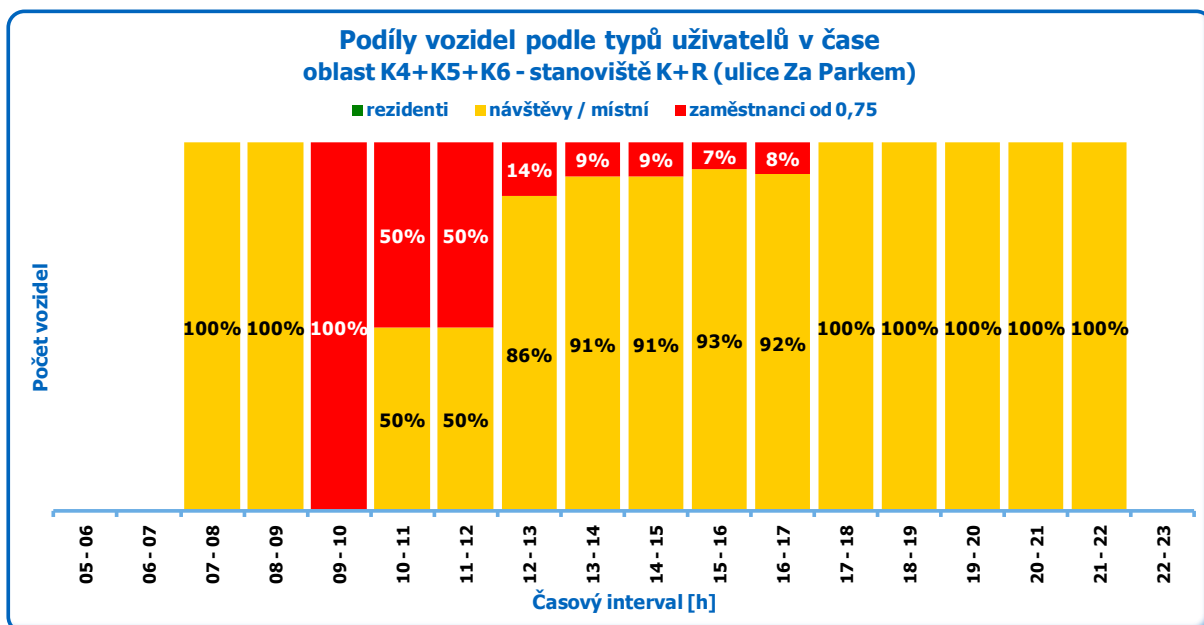
- následující graf 118 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (oblasti K4+K5+K6) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 119
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 3.2.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (oblasti K4+K5+K6) graf 120 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 121 (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 120

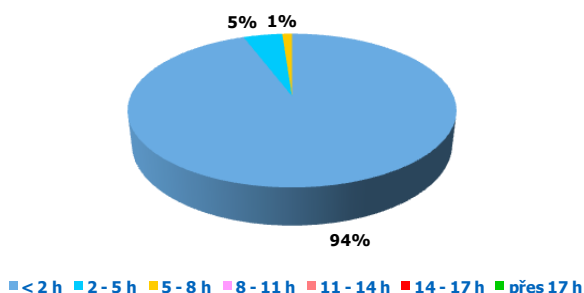
absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v oblasti K4+K5+K6 (Stanoviště K+R – ulice Za Parkem)



graf 121

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v oblasti K4+K5+K6 (Stanoviště K+R – ulice Za Parkem)

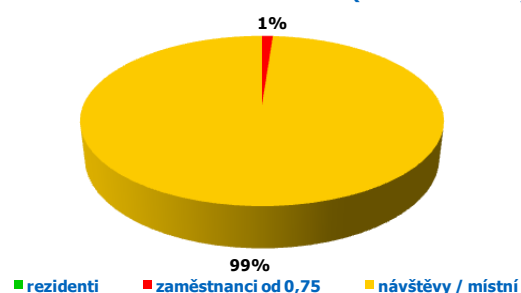
**Podíly vozidel podle délky stání
oblast K4+K5+K6 - stanoviště K+R (ulice Za Parkem)**



graf 122

podíly zaparkovaných vozidel v oblasti K4+K5+K6
(Stanoviště K+R – ulice Za Parkem)
podle časové délky jejich parkování

**Podíly vozidel podle typů uživatelů
oblast K4+K5+K6 - stanoviště K+R (ulice Za Parkem)**



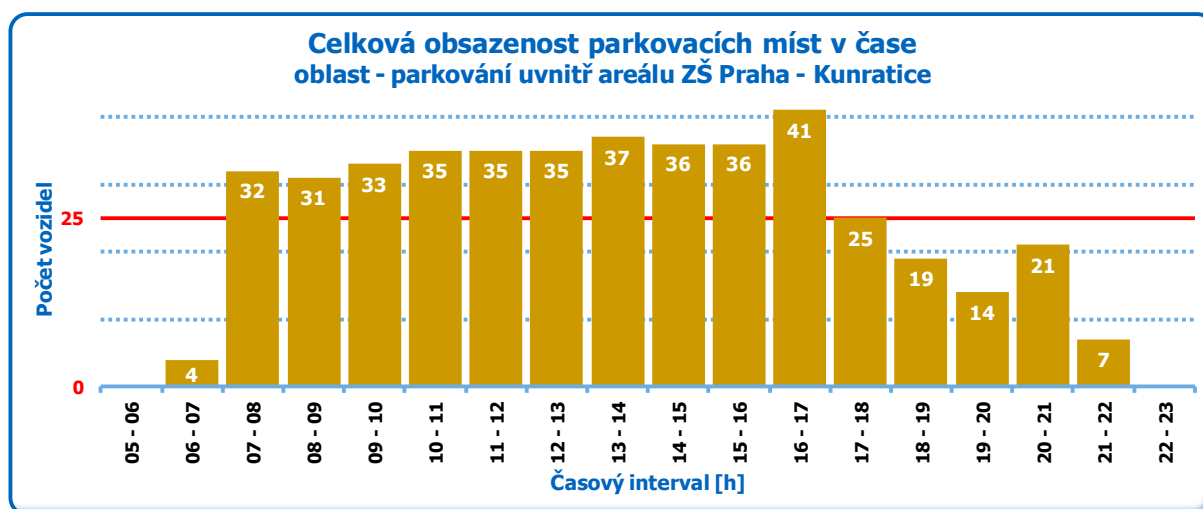
graf 123

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den
v oblasti K4+K5+K6
(Stanoviště K+R – ulice Za Parkem)

- předposlední graf 122 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (oblasti K4+K5+K6) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 123 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce

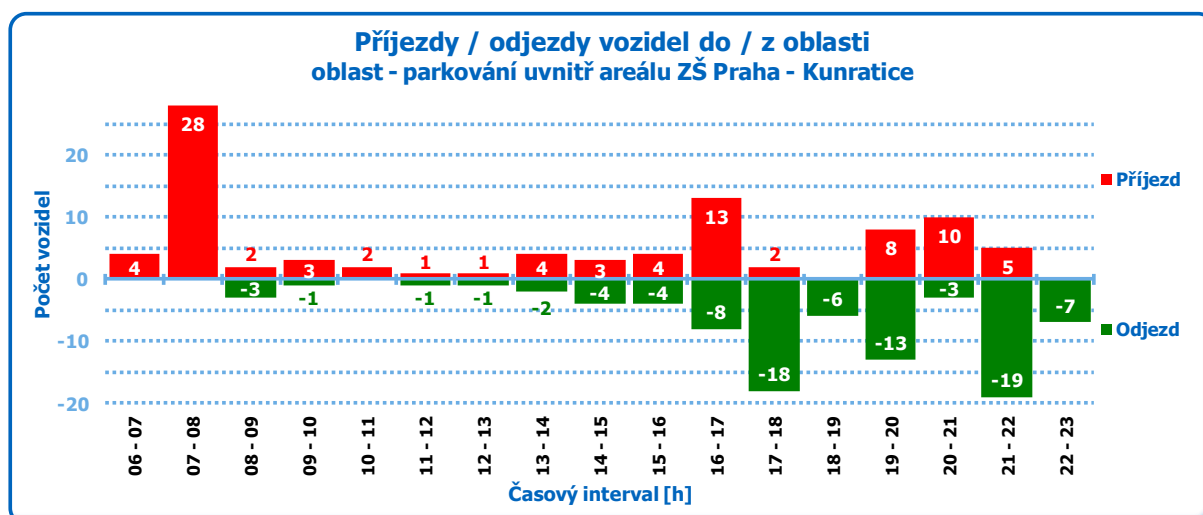
3.2.2.11. Oblast S (Parkování uvnitř areálu ZŠ Praha – Kunratice)

- průběžnou obsazenost posuzované lokality (oblast S) osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 124 – 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 S) činí 25 parkovacích míst
- následující graf 125 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (oblasti S) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 126
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 3.2.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (oblasti S) graf 127 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 128 (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 124

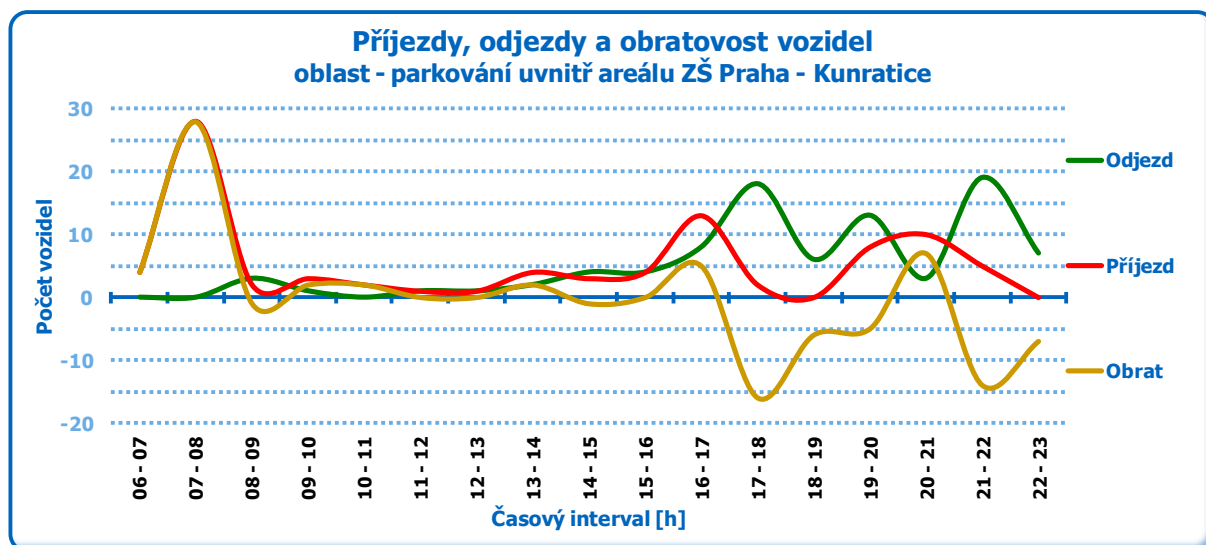
celková obsazenost parkovacích míst v čase v oblasti S (Parkování uvnitř areálu ZŠ Praha – Kunratice)



graf 125

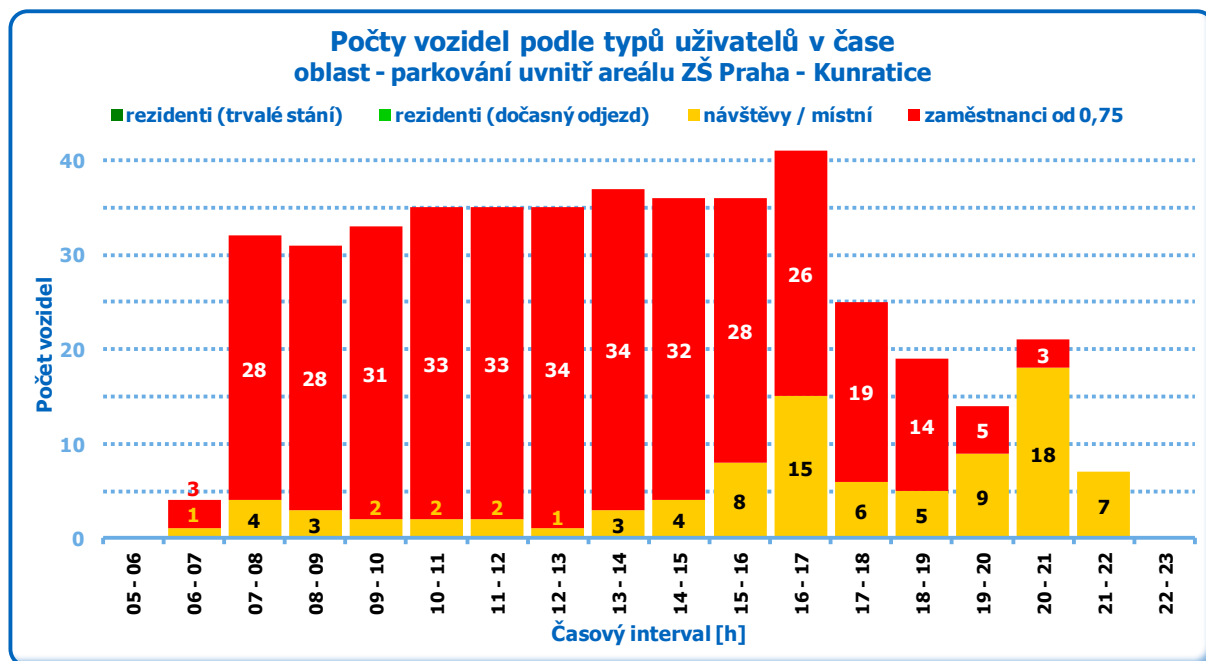
příjezdy / odjezdy vozidel do / z oblasti S (Parkování uvnitř areálu ZŠ Praha – Kunratice)

- předposlední graf 129 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (oblasti S) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 130 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



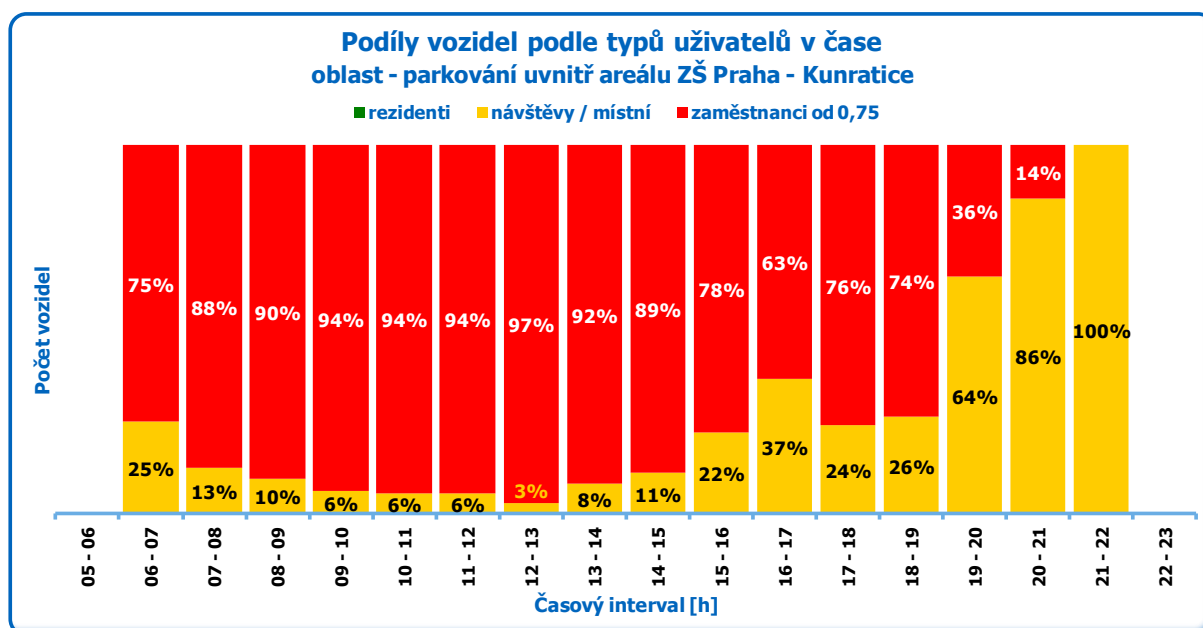
graf 126

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v oblasti S (Parkování uvnitř areálu ZŠ Praha – Kunratice)



graf 127

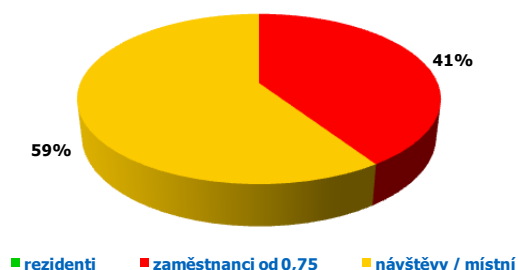
absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v oblasti S (Parkování uvnitř areálu ZŠ Praha – Kunratice)



graf 128

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v oblasti S (Parkování uvnitř areálu ZŠ Praha – Kunratice)

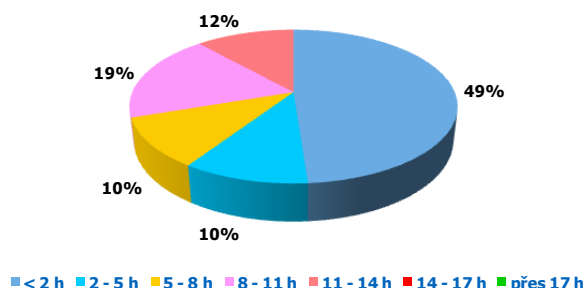
Podíly vozidel podle typů uživatelů
oblast - parkování uvnitř areálu ZŠ Praha - Kunratice



graf 129

podíly zaparkovaných vozidel v oblasti S
(Parkování uvnitř areálu ZŠ Praha – Kunratice) podle
časové délky jejich parkování

Podíly vozidel podle délky stání
oblast - parkování uvnitř areálu ZŠ Praha - Kunratice



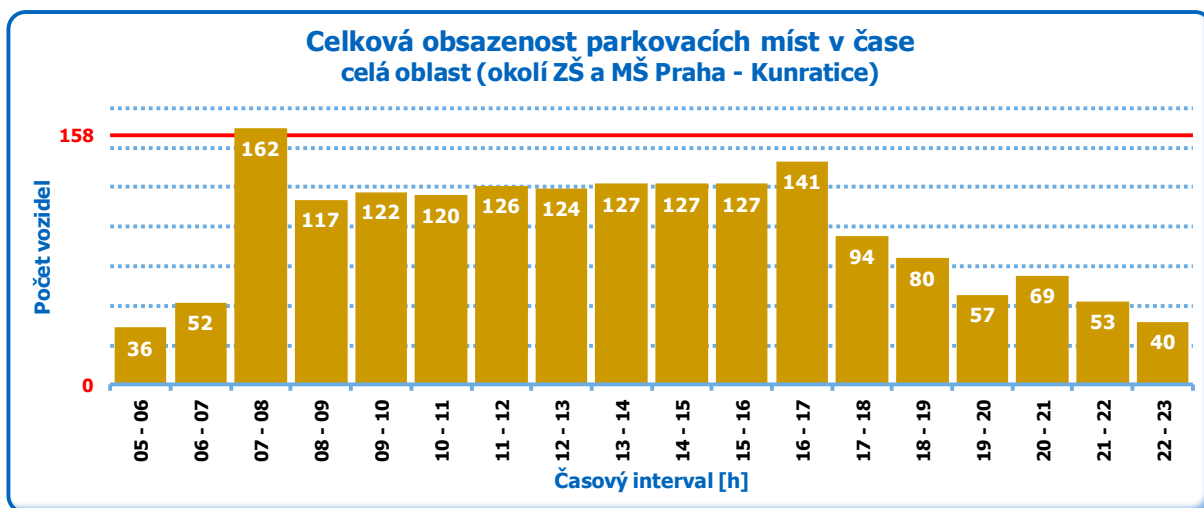
graf 130

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den
v oblasti S (Parkování uvnitř areálu ZŠ Praha –
Kunratice)

3.2.2.12. Celá řešená oblast (okolí ZŠ a MŠ Praha – Kunratice)

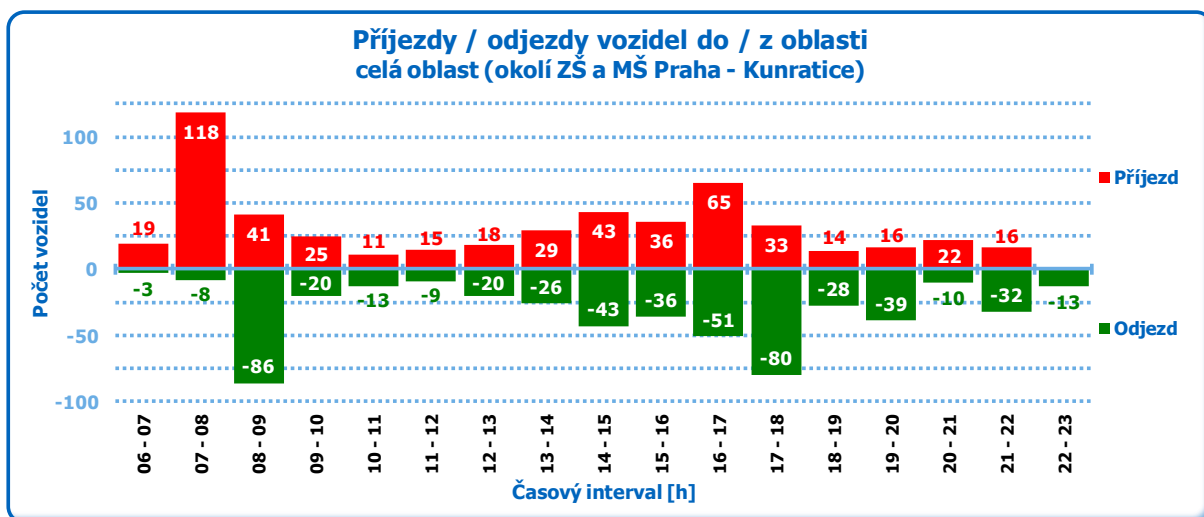
- průběžnou obsazenost posuzované lokality (celá řešená oblast – okolí základní a mateřské školy Praha – Kunratice) osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 131 – červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající

maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (celé řešené oblasti – okolí základní a mateřské školy Praha – Kunratice) činí 163 parkovacích míst, ale po odečtení vlivu „záboru v důsledku rekonstrukce MŠ“ (viz kapitola 3.1.2.2) je těchto míst pouze 158



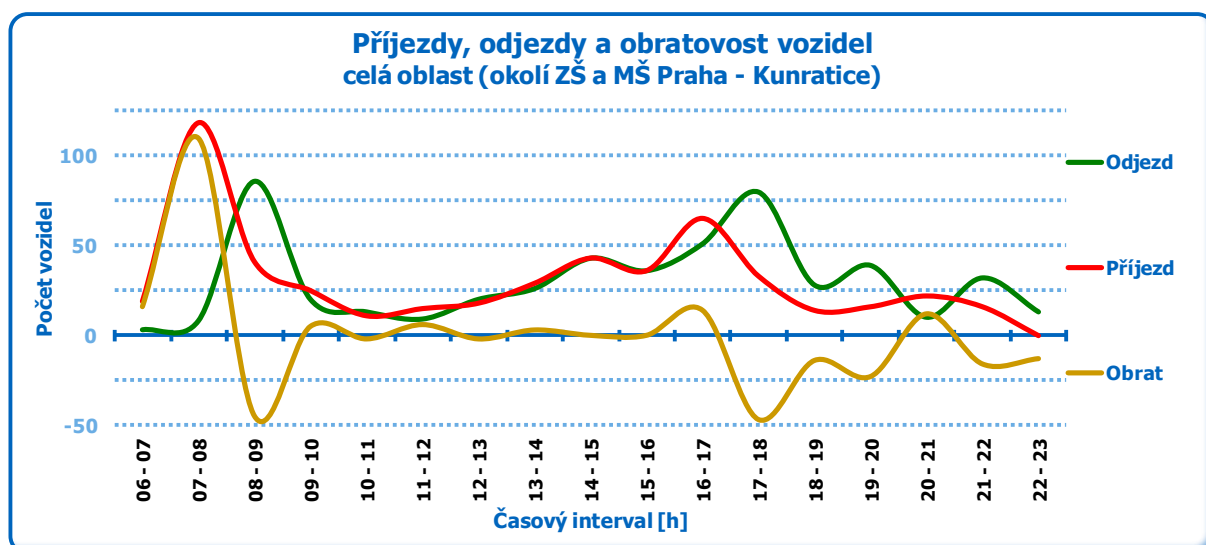
graf 131

celková obsazenost parkovacích míst v čase v celé řešené oblasti
(okolí základní a mateřské školy Praha – Kunratice)



graf 132

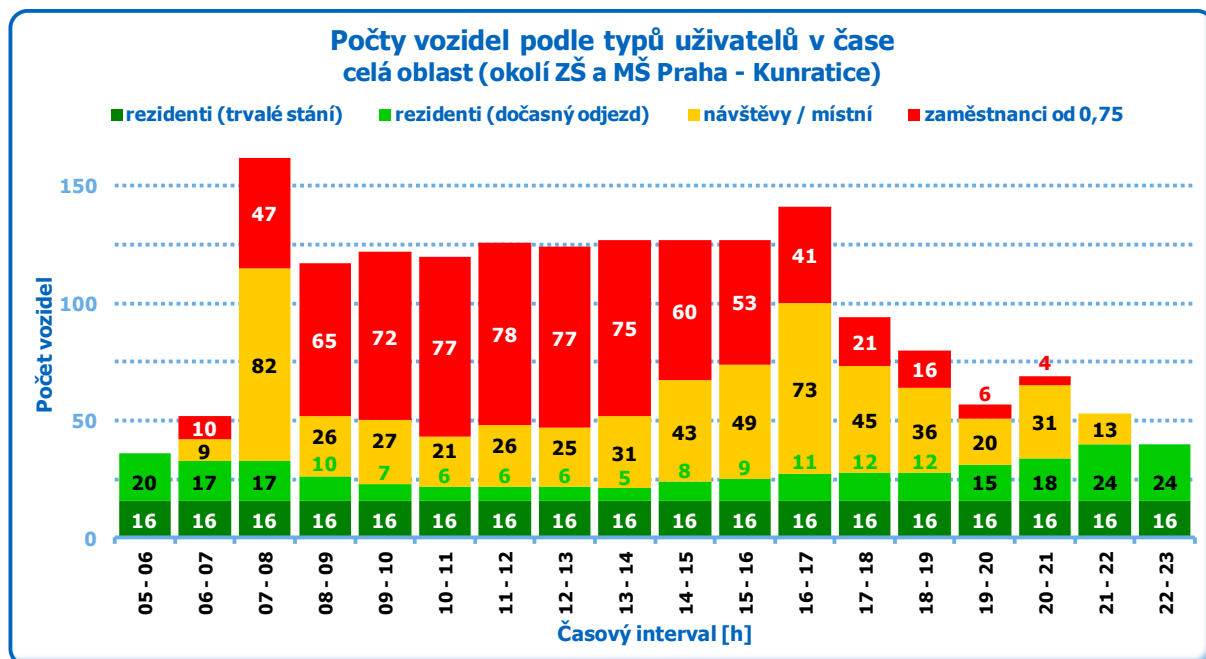
příjezdy / odjezdy vozidel do / z celé řešené oblasti (okolí základní a mateřské školy Praha – Kunratice)



graf 133

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v celé řešené oblasti (okolí základní a mateřské školy Praha – Kunratice)

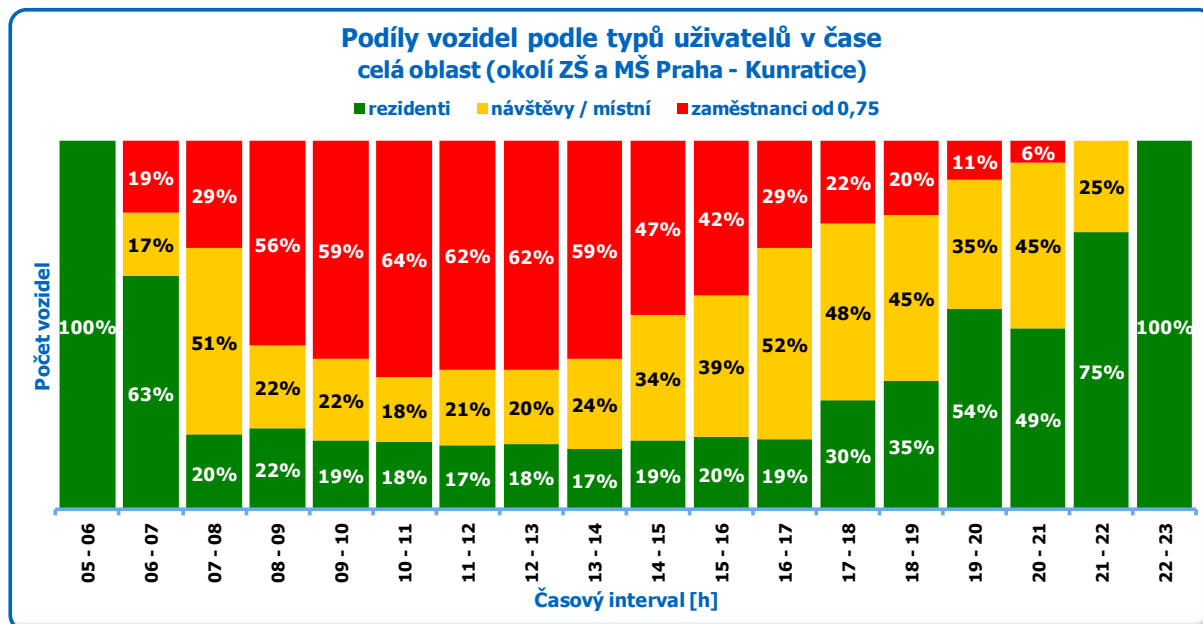
- následující graf 132 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (celé řešené oblasti – okolí základní a mateřské školy Praha – Kunratice) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 133



graf 134

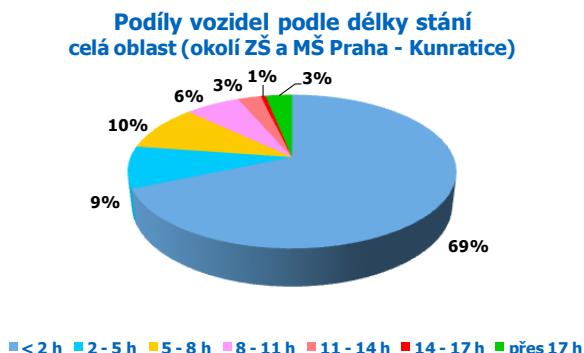
absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v celé řešené oblasti

(okolí základní a mateřské školy Praha – Kunratice)



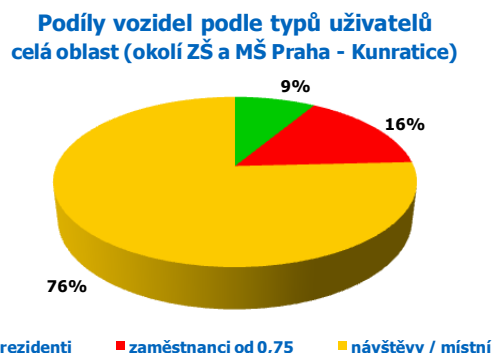
graf 135

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v celé řešené oblasti (okolí základní a mateřské školy Praha – Kunratice)



graf 136

podíly zaparkovaných vozidel v celé řešené oblasti
(okolí základní a mateřské školy Praha – Kunratice)
podle časové délky jejich parkování



graf 137

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den
v celé řešené oblasti
(okolí základní a mateřské školy Praha – Kunratice)

- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 3.2.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (celé řešené oblasti – okolí základní a mateřské školy Praha – Kunratice) graf 134 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 135 (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 136 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (celé řešené oblasti – okolí základní a mateřské školy Praha – Kunratice) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 137 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce

3.3. Závěry vyplývající z průzkumu dopravy v klidu v okolí ZŠ a MŠ Praha-Kunratice

3.3.1. Parkovací místa volně přístupná na veřejných pozemních komunikacích

Ze zpracovaných grafů (graf 54 až graf 137) vyplývá, že posuzovat celou řešenou oblast z hlediska dopravy v klidu a jejího využívání jako celek je zcela nesmyslné, neboť by to přineslo velmi zkreslené a zavádějící výsledky v důsledku toho, že řidiči v našich poměrech nejsou ochotni docházet od svých zaparkovaných automobilů ke svým cílům výrazně větší vzdálenosti a raději parkují na místech, která k tomu určená nejsou a v rozporu se zákonem tak, aby vzdálenost jejich cíli byla co nejkratší. Je proto potřeba celou řešenou oblast posuzovat odděleně podle jednotlivých oblastí, které nám již ukáží konkrétně na jednotlivé problémy, které doprava v klidu může v řešené oblasti generovat pro jednotlivé oblasti. Nicméně lze aspoň zkontaktovat, že v celé řešené oblasti se nachází nyní 163 legálních parkovacích míst (včetně parkovacích míst, které se nachází na soukromém pozemku základní školy Praha – Kunratice).

Většina uživatelů parkovacích míst v celé řešené oblasti jsou zaměstnanci, tj. řidiči, kteří sem dojedou automobilem z jiného území a parkují zde své vozidlo po celou dobu svého pobytu v zaměstnání – těchto uživatelů bylo zaznamenáno v celé řešené oblasti téměř 2/3 ze všech parkujících vozidel v běžných denních hodinách 08:00 – 14:00. Z hlediska záboru parkovacích míst se v jednotlivých oblastech tento podíl dramaticky liší oběma směry v závislosti na vzdálenosti oblasti od základní a mateřské školy Praha – Kunratice.



3.3.1.1. Oblast A (Ulice Předškolní)

V oblasti „A“ (ulice Předškolní) průzkum ukázal, že poptávka rezidentů po trvalém parkování přes den je nižší, než je nabídka celkových 12 parkovacích míst, a zbylá místa jsou využívána zejména dojíždějícími zaměstnanci (kde se dá předpokládat, že se bude jednat více o zaměstnance mateřské školy než základní školy Praha – Kunratice, což bylo i doloženo přímým pozorováním během průzkumu). Celková poptávka po parkování (včetně parkování zaměstnanců mateřské školy Praha – Kunratice) zde však nepřevyšuje celkovou kapacitu parkování a proto lze ještě tuto oblast považovat za bezproblémovou s tím, že je ale potřeba situaci v této oblasti dále sledovat, kdyby došlo v blízké budoucnosti ke zhoršování současného stavu.

3.3.1.2. Oblast B (Ulice Krameriova)

V oblasti „B“ (ulice Krameriova), která se nachází v bezprostřední blízkosti základní školy Praha – Kunratice, bylo z hlediska vývoje počtu zaparkovaných vozidel i následného sledování příjezdu a odjezdu vozidel zjištěno, že je (k velkému překvapení a navzdory očekáváním) využívána pouze rezidenty této ulice a parkování ostatních vozidel je zde spíše výjimečné (jedná se o maximálně 4 vozidla během jediné hodiny sledovaného dne). Ulice Krameriova tedy slouží pouze rezidentům a není potřeba nějakým způsobem situaci v této ulici řešit, ale stejně jako v ulici Předškolní je dobré situaci sledovat pro případ, kdyby v blízké budoucnosti došlo ke zhoršení situace s parkováním v souvislosti s blízkostí objektů základní školy Praha – Kunratice.

3.3.1.3. Oblast C (Ulice Za Parkem – vedle MŠ Praha – Kunratice)

V oblasti „C“ (ulice Za Parkem – vedle MŠ Praha – Kunratice) je situace zcela odlišná od předchozích 2 ulic a lze říci, že v tomto úseku (který je tvořen kolmým parkovacím stáním) k parkování rezidentů prakticky nedochází (šlo pouze o 2 až 3 zjištěná vozidla) a o tato parkovací místa se dělí parkující zaměstnanci (kde se dá předpokládat, že se jedná o zaměstnance areálu Kunratické tvrze a částečně i mateřské školy Praha – Kunratice) s krátkodobými návštěvníky (kterými jsou jednak zákazníci obchodů umístěných v Kunratické tvrzi a jednak i rodiče dovážející děti do mateřské školy Praha – Kunratice v ranních hodinách a v odpoledních hodinách tyto děti vyzvedávající). Zajímavé je, že ale i v tomto úseku nedochází během dne k trvalému nasycení parkovacích míst a jejich maximální obsazenost je



vyčerpána pouze v časových intervalech kolem oběda (od 11:00 do 13:00) a pak zejména v období od 16:00 do 17:00, kdy se v čase protíná poptávka ze strany zákazníků Kunratické tvrže s nejvyšší poptávkou po parkování rodičů vyzvedávajících děti z mateřské školy Praha – Kunratice. Celkově se dá říct, že kapacita těchto parkovacích pásů v ulici Za Parkem podél pozemku mateřské školy Praha – Kunratice v současnosti dostačuje, ale nelze zde uvažovat o tom, že by se toto parkoviště používalo v budoucnosti ještě pro jiné účely, než ke kterým slouží v současné době.

3.3.1.4. Oblast D (Ulice Za Parkem – vedle TGC Kunratice)

Oblast „D“ (ulice Za Parkem – vedle TGC Kunratice) , což je další úsek ulice Za Parkem, je již dostatečně vzdálená od vchodu do základní školy Praha – Kunratice, takže přestože poskytuje celkem 10 trvalých parkovacích míst, tak maximální obsazenost zde byla v dopoledních hodinách pouze něco přes polovinu. Využívání parkovacích míst je v době od 08:00 do 16:00 z většiny ze strany zaměstnanců (ale je málo pravděpodobné, že by se jednalo o zaměstnance základní školy Praha – Kunratice) a od 17:00 tyto zaměstnance vystřídají rezidenti přilehlých nemovitostí, kdy je parkování jejich vozidel doplněno několika málo vozidly s krátkodobým stáním. Celkově se tento úsek jeví jako bezproblémový a není potřeba ho nějakým způsobem řešit.

3.3.1.5. Oblast E (Ulice Za Parkem – střed u Zámeckého parku)

Oblast „E“ (ulice Za Parkem – střed u Zámeckého parku) slouží sice většinou pouze rezidentům, ale v době průzkumu zde probíhala stavba / rekonstrukce jednoho z přilehlých objektů, která vygenerovala potřebu parkování zaměstnanců stavební firmy, kteří zde přes den pracovali, což je na výsledku průzkumu přesně vidět (parkování zaměstnanců zde probíhalo průběžně od 07:00 až do 17:00 s tím, že tito zaměstnanci parkovali i mimo místa k parkování k tomu určená a došlo tedy k překonání kapacity parkovacích míst v tomto úseku více než 2-násobně) – i přesto se nedá říct, že by tento úsek byl problematický, protože během provádění průzkumu bylo jasné, že překročení parkovacích kapacit je způsobeno pouze v souvislosti s probíhající stavbou, ale že za běžného provozu by zde byl klidný provoz a poptávka po dopravě v klidu by zde byla minimální.



3.3.1.6. Oblast F (Ulice Vavákova – severní část)

Oblast „F“ (ulice Vavákova – severní část) se v současnosti jeví jako velice klidná a na základě vodorovného dopravního značení (které vyznačuje vjezdy do jednotlivých nemovitostí) zde lze napočítat až 15 legálních parkovacích míst, která v současnosti nejsou využívána ani z poloviny. Je však třeba být v souvislosti s tímto úsekem ulice Vavákova ostražitý, protože již dnes zde tvoří přes 80% zaparkovaných vozidel vozidla zaměstnanců základní školy Praha – Kunratice (byť v „neškodném počtu“ do 4 vozidel), což znamená, že zaměstnanci základní školy Praha – Kunratice o možnosti parkovat v této ulici vědí a lze předpokládat, že v případě, že by došlo k nějakým organizačním změnám v souvislosti s dopravou v klidu a vznikla by větší poptávka po parkování ze strany zaměstnanců základní školy Praha – Kunratice mimo soukromý pozemek školy (tj. v přilehlých ulicích), tak tento úsek ulice Vavákova by byl využit pro parkování jako jeden z prvních a byl by velice rychle nasycen parkujícími vozidly zaměstnanců základní školy Praha – Kunratice.

3.3.1.7. Oblast G (Ulice Vavákova – vedle ZŠ Praha – Kunratice)

Oblast „G“ (ulice Vavákova – vedle ZŠ Praha – Kunratice), která je tvořena jižním úsekem ulice Vavákova vedle základní školy Praha – Kunratice, již není tak potenciálně problematická, jako jí severní úsek, protože počet parkovacích míst, které zde vyplývají z vodorovného dopravního značení vjezdů do jednotlivých nemovitostí, je zde 12, a maximální využití těchto míst nepřesáhlo 1/3 (s tím, že zde v drtivé většině během dne parkovali zejména rezidenti této ulice). Zde se rozdíl od severní části úseku ulice Vavákova projevuje zejména v tom, že psychicky i opticky je docházková vzdálenost ke vchodu do školy z tohoto úseku delší a budí dojem, že si tím řidič od automobilu zachází do tvaru podkovy takže zaměstnanci základní školy Praha – Kunratice parkují primárně raději v severním úseku ulice Vavákova a jižní úsek by byl využíván z jejich strany zřejmě až v případě nejvíce krizové situace, kdy by například zaměstnanci základní školy Praha – Kunratice nemohli na soukromém pozemku školy parkovat vůbec a následná zvýšená poptávka by překročila možnosti severního úseku ulice.

3.3.1.8. Oblast H (Ulice Hynaisova – nelegální parkování)

Oblast „H“ (ulice Hynaisova – nelegální parkování) je zcela bezproblémová, protože v této ulici parkují pouze rezidenti této ulice a to v malém množství vozidel. Je zde ale třeba



upozornit na to, že ulice Hynaisova má obousměrný provoz a je součástí zóny 30, nicméně vodorovným dopravním značením zde nejsou vyznačena žádná parkovací místa, takže v souladu se zákonem o provozu na pozemních komunikacích by zde správně žádná vozidla neměla parkovat, neboť k tomu tato komunikace s obousměrným provozem nemá dostatečnou šířku. Zaparkovaná vozidla zde však nikomu nevadí, proto by jednoduchým řešením celé situace bylo vodorovným dopravním značením parkovací místa vyznačit a jinak do ulice žádným dalším způsobem nezasahovat.

3.3.2. Parkovací místa v režimu K+R na veřejných pozemních komunikacích

Na vyhodnocení parkování na stanovištích K+R, která jsou určena pro obsluhu mateřské a základní školy Praha – Kunratice je vidět, že kapacita těchto stanovišť zejména v kritické ranní hodině mezi 07:00 do 08:00 je nedostatečná a i při součtu všech parkovacích míst K+R dohromady se ukazuje, že v této kritické hodině je jejich kapacita překročena až 2,5-násobně.

Zajímavé je si všimnout, že v odpoledních hodinách (kdy jednak míra vyzvedávání dětí ze školy a ze školky automobilem je obecně nižší, ale je samozřejmě také více rozložená v čase vlivem odpoledního vyučování, družiny, různých zájmových kroužků, ... atd.) k překročení kapacity těchto parkovacích míst K+R v součtu nedochází, ale platí zde stejné pravidlo, jako obecně u všech parkovacích míst pro celou oblast – využívání těchto parkovacích míst je nerovnoměrné a proto i jednotlivá stanoviště K+R je potřeba posoudit samostatně pro jednotlivé ulice (viz kapitola 3.3.2.1 až kapitola 3.3.2.2). Dobrou zprávou ale je, že se při průzkumu ukázalo, že stanoviště K+R nejsou zneužívána ze strany ostatních řidičů k jinému využití – to znamená, že zde neparkují žádní rezidenti a ani žádní zaměstnanci (pouze výjimečně zde bylo zaznamenáno parkování 1 vozidla zaměstnance, ale na takovém místě stanoviště K+R, které stejně nikdy nebylo využíváno na 100%). Znamená to tedy, že volba svislého dopravního značení pro jednotlivá stanoviště K+R používaná v řešené oblasti v souvislosti s obsluhou základní a mateřské školy Praha – Kunratice je správná a řidiči už si zvykli na jeho dodržování (ke zneužívání těchto stanovišť K+R k jiným účelům zde tedy nedochází).



3.3.2.1. Stanoviště K+R v ulici Předškolní

Stanoviště K+R v ulici Předškolní, které má dohromady kapacitu celkem 12 vozidel a je tvořeno plochami K1, K2 a K3 (viz Příloha 1) je asi nejvíce problematické neboť jeho kapacita je zásadním způsobem překračována zejména v kritické ranní hodině od 07:00 do 08:00 (podrobněji o tomto problému pojednává kapitola 2.3.1.2) a v této kritické hodině je zde kapacita překročena více než 3-násobně, kdy řidiči zastavují zjednodušeně řečeno všude, kde se dá (tzn. před vjezdy do objektu, zastavují i v jízdním pruhu za účelem vysazování dětí) a situace je zde celkově trestní. Nelze ovšem říci, že by situace byla nebezpečná, protože pohyb vozidel je zde usměrněn pouze v 1 směru a probíhá za velice nízkých rychlostí, a navíc je podél míst K+R velmi široký chodník o šířce téměř 3 m. Jedná se tedy o situaci, kdy děti z vozidel vystupují vždy na chodník a nebo v horším případě mezi již zaparkovaná vozidla směrem k chodníku a nebyly zde zaznamenány nikdy žádné vážné dopravní problémy ani nehody. Průzkum je důkazem, že ulice Předškolní je využívána pro dovážení dětí v ranních hodinách velmi silně a že poptávka po místech K+R zde převažuje nabídku až 3-násobně.

V odpoledních hodinách dochází k nasycení těchto parkovacích míst v časovém intervalu od 14:00 až do 18:00 téměř nepřetržitě s tím, že ale poptávka je na hranici kapacity, takže už nedochází k tak tristním situacím jako v hodině ranní.

3.3.2.2. Stanoviště K+R v ulici Za parkem

Stanoviště K+R v ulici Za Parkem (je tvořeno plochami K4, K5 a K6 – viz Příloha 1) vykazuje obdobnou situaci jako v ulici Předškolní, akorát míra poptávky po parkování je zde v kritické ranní hodině o něco nižší a sice pouze 2,5-násobná.

Poptávka po odpoledním parkování je zde téměř na úrovni kapacity nepřetržitě v době od 13:00 do 17:00, neboť tato parkovací místa se nacházejí blíže ke vchodu do odpolední družiny než parkovací místa K+R v ulici Předškolní.

Celkově je provoz spojený s využíváním K+R v ulici Za Parkem mnohem více nebezpečný a vykazuje mnohem více konfliktů a kritických situací, než v ulici Předškolní, neboť parkovací místa K+R jsou zde umístěna na úkor celkové šířky jízdního pásu – ulice je v tomto úseku obousměrná, ale v místech, kde jsou parkovací stání K+R, je pouze jednopruhová. Rodiče sem přiváží děti v kritické ranní hodině od 07:00 do 08:00 z obou 2 stran a nastává zde



problém vzájemného vyhýbání se vozidel, do kterého z parkovacích míst K+R ještě děti vystupují z aut. Celková situace je zde tedy mnohem více kritická, než v ulici Předškolní a je umocněna ještě tím, že lenost nebo neochota některých řidičů odjet z parkovacího místa K+R v tom směru, ve kterém přijeli, vede k tomu, že se v dané komplikované situaci ještě pomocí míst, které jsou tvořeny vjezdy na pozemek do základní školy Praha – Kunratice, otáčejí do protisměru a vrací se zpět do ulice K Libuši, čímž je situace ještě více komplikovaná.

Na základě průzkumu lze tedy doporučit ze všech stanovišť K+R primárně věnovat pozornost těmto stanovištím a přemýšlet nad možnostmi, které by tuto situaci zlepšily, například zbudování dalších míst K+R, zjednosměrněním úseku, ... atd. (s tím, že je potřeba vzít úvahu, že jakákoliv změna organizace dopravy může přinést nově vytvořený problém do jiných ulic tam, kde předtím problém nebyl žádný.

3.3.3. Parkování uvnitř areálu základní školy Praha – Kunratice

Parkování uvnitř areálu základní školy Praha – Kunratice (je tvořeno oblastí „S“ – viz Příloha 1) bylo shledáno jako velmi problematické, neboť počet parkujících vozidel zde výrazně překračuje kapacitu parkovacích míst, které jsou k tomu určeny. Z výsledku průzkumu jednoznačně vyplývá, že hlavním problémem spojeným s tímto parkováním jsou vozidla zaměstnanců školy, která zde tvoří drtivou většinu zaparkovaných vozidel od 07:00 až do téměř 17:00, kdy zde zároveň dochází k překračování kapacity parkovacích ploch o více než 10 vozidel. Problémem je, že vozidla, která v areálu základní školy Praha – Kunratice parkují nelegálně, většinou k nelegálnímu parkování využívají plochy, které jsou určeny k pohybu dětí (včetně tříd prvního stupně) mezi budovou základní školy a jídelnou. Je tedy potřeba tento problém primárně řešit a poté se teprve zabývat tím, jak zredukovat celkové množství parkovacích míst v areálu základní školy Praha – Kunratice, protože současné parkování zaměstnanců je zde neúnosné a dá se říct, že se neřídí žádnými pravidly.

Parkování rodičů, kteří přijíždějí pro své děti do družiny zejména v odpoledních hodinách v intervalu od 16:00 až do 17:00 sice k tomuto problému ještě přispívá, ale pořád můžeme konstatovat, že zde rodiče tvoří i v této době menšinu vozidel a nevyskytují se v místech, kde probíhá intenzivní přesun dětí mezi budovami.



Obecně lze tedy říct, že parkování v areálu základní školy Praha – Kunratice je potřeba věnovat též výraznou pozornost hned jako druhou prioritu po vyřešení tristní situace s parkovacími místy K+R v ulici Za Parkem.

4. ZÁVĚREČNÉ SHRNUTÍ ZA OBA REALIZOVANÉ PRŮZKUMY

Výsledky průzkumů lze celkově shrnout do závěru, že problém s parkováním je v současné době zejména v ulici Za Parkem v souvislosti s konfliktem spojeným s obousměrným provozem a existencí parkovacích stání K+R a poté taky uvnitř areálu základní školy Praha – Kunratice, kde zejména z důvodu parkování zaměstnanců školy dochází k parkování mimo vyznačená místa a to na trasách dětí, které chodí mezi budovou základní školy a školní jídelnou na obědy a případně z oběda zpět.

Dopravně-sociologický průzkum potvrdil závěr, že musíme počítat s tím, že v případě, že by se některá ze 3 posuzovaných lokalit (tzn. ulice Předškolní, Za Parkem nebo Vavákova) uzavřela pro ranní dojíždění dětí automobily (jako spolucestujících) do školy a byla by zde zřízena tzv. „školní ulice“, tak minimálně 75 % až 95 % těchto vozidel se přesune v této době do jiných lokalit, které na to ale nejsou nadimenzované a vznikla by v nich naprosto katastrofální situace z hlediska bezpečnosti dopravy.

Ulice Předškolní nevykazuje žádné nebezpečné situace, ale naopak je důrazně doporučeno věnovat pozornost situaci v ulici Za Parkem, kde kromě nedostatečné kapacity parkovacích míst K+R dochází i k nebezpečným a složitým dopravním situacím spojeným s celkovým uspořádáním této komunikace a s obousměrnou organizací dopravy.

V případě zájmu zřídit tzv. „školní ulici“ se jako nejvhodnější úsek pro její řízení jeví ulice Vavákova, neboť je napojena přímo na 1 z autobusových zastávek, které děti využívají dojíždění do školy. Děti jsou po této ulici již zvyklé chodit, šířka chodníku v této ulici je naprosto nevyhovující, takže již dnes děti často využívají k chůzi i hlavní dopravní prostor této ulice a tato ulice v místě, kde trasa do školy odbočuje doleva, navazuje již na úsek ulice Předškolní, který byl již před mnoha lety upraven jako pěší klidová zóna se zelení, lavičkami a s možností pohybu pouze pro chodce – tato úprava by určitě situaci výrazně nezhoršila, protože počet vozidel projíždějící v současnosti ulicí Vavákova je nízký a toto množství by



určitě ostatní ulice zvládly unést (v případě ranní uzavírky ulice Vavákova) a zvýšilo by to bezpečnost dětí, které zde již dnes do školy chodí.

Ranní uzavírka jakýchkoliv zbývajících 2 ulic (tj. ulice Předškolní nebo ulice za Parkem), které jsou využívány k dovážení dětí autem do základní nebo mateřské školy Praha – Kunratice, by přinesla tak zásadní a kritické dopravní komplikace v jiných místech, že by dopady těchto komplikací jako zásadní nevýhody převážily nad pozitivním efektem zřízení tzv. „školní ulice“ v jedné z těchto 2 ulic.

5. SEZNAM PŘÍLOH

Příloha 1..... Rozdělení parkovacích ploch.....	[A4]	1 : 2 000
Příloha 2..... Doprava v klidu (současný stav) a stanoviště pro tazatele...	[A4]	1 : 2 000