



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

Fakulta stavební

Katedra silničních staveb

Dopravní řešení oblasti Praha 6 – Dědina

Traffic Solution of City District Prague 6 – Dědina

Diplomová práce

Bc. Ondřej Sochůrek

Studijní program: Stavební inženýrství

Studijní obor: Konstrukce a dopravní stavby

Vedoucí práce: Ing. Michal Uhlík, Ph.D.

Praha 2019



ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

I. OSOBNÍ A STUDIJNÍ ÚDAJE

Příjmení: <u>Sochůrek</u>	Jméno: <u>Ondřej</u>	Osobní číslo: <u>424321</u>
Zadávací katedra: <u>Katedra silničních staveb - K136</u>		
Studijní program: <u>Stavební inženýrství</u>		
Studijní obor: <u>Konstrukce a dopravní stavby</u>		

II. ÚDAJE K DIPLOMOVÉ PRÁCI

Název diplomové práce: <u>Dopravní řešení oblasti Praha 6 – Dědina</u>	
Název diplomové práce anglicky: <u>Traffic Solution of City District Prague 6 – Dědina</u>	
Pokyny pro vypracování: Analýza a zhodnocení stávajícího dopravního řešení vybrané oblasti městské části Praha 6 – Dědina. Provedení dopravních průzkumů pro zjištění současného stavu. Provedení dopravních průzkumů po provedených úpravách, které se uskutečnily v období od června do září 2018, pro zjištění funkčnosti úprav. Zhodnocení provedených úprav. Posouzení dopravy v klidu na sídlišti Na Dědině, v ulicích Navigátorů a Nová Šárka. Posouzení přechodu pro chodce v těsné blízkosti autobusové zastávky Sídliště Na Dědině. Posouzení průjezdu a otáčení vozidel v ulici Pod Cihelnou u ZŠ Dědina. Posouzení možnosti dopravního zklidnění v ulicích Dědinská, Šmolíkova, Parašutistů, Pilotů, Letecká, Družicová, Radistů, Rubličova a Navigátorů. Návrh možných řešení jednotlivých oblastí. Seznam doporučené literatury: Platné technické normy ČSN, technické podmínky, viz www.pjpk.cz	
Jméno vedoucího diplomové práce: <u>Ing. Michal Uhlík, Ph.D.</u>	
Datum zadání diplomové práce: <u>5.10.2018</u>	Termín odevzdání diplomové práce: <u>6.1.2019</u> <i>Údaj uveďte v souladu s datem v časovém plánu příslušného ak. roku</i>
_____ Podpis vedoucího práce	_____ Podpis vedoucího katedry

III. PŘEVZETÍ ZADÁNÍ

<i>Beru na vědomí, že jsem povinen vypracovat diplomovou práci samostatně, bez cizí pomoci, s výjimkou poskytnutých konzultací. Seznam použité literatury, jiných pramenů a jmen konzultantů je nutné uvést v diplomové práci a při citování postupovat v souladu s metodickou příručkou ČVUT „Jak psát vysokoškolské závěrečné práce“ a metodickým pokynem ČVUT „O dodržování etických principů při přípravě vysokoškolských závěrečných prací“.</i>	
_____ Datum převzetí zadání	_____ Podpis studenta(ky)

Prohlášení:

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci vypracoval samostatně za odborné pomoci a pod vedením Ing. Michala Uhlíka, Ph.D.

Dále prohlašuji, že veškeré podklady, ze kterých jsem čerpal, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

.....

Ondřej Sochůrek

Poděkování:

Rád bych poděkoval všem, kteří mi poskytli podklady pro vypracování mé práce. Děkuji vrchnímu komisaři Policie ČR kpt. Ing. Davidovi Rovenskému z odboru dopravní služby za užitečné podněty při konzultování mé práce. Zvláště pak děkuji panu Ing. Michalu Uhlíkovi, Ph.D. za cenné rady, věcné připomínky a odborné vedení mé práce.

Anotace diplomové práce

Autor:	Bc. Ondřej Sochůrek
Název práce:	Dopravní řešení oblasti Praha 6 – Dědina
Druh práce:	Diplomová práce
Obor:	Konstrukce a dopravní stavby
Vedoucí práce:	Ing. Michal Uhlík, Ph.D.
Klíčová slova:	Praha 6, Dědina, dopravní řešení, doprava v klidu, dopravní zklidnění

Anotace:

Cílem této diplomové práce bylo zanalyzovat a zhodnotit stávající dopravní řešení vybrané oblasti městské části Prahy 6 – Dědina a navrhnout vhodná opatření, která by zvýšila bezpečnost dopravy a kapacitu parkovacích a odstavných stání. Pro analýzu stávajícího stavu bylo provedeno několik dopravních průzkumů, které měly zhodnotit jednak původní řešení a následně nové řešení po dílčích úpravách, které se uskutečnily v období od června do září 2018.

Tato práce se zabývala čtyřmi vytipovanými oblastmi, mezi které patřilo řešení dopravy v klidu na sídlišti Na Dědině, v ulicích Navigátorů a Nová Šárka, řešení přechodu pro chodce u autobusové zastávky Sídliště Na Dědině, řešení místa otáčení u ZŠ Dědina a poslední část se zabývala zklidněním oblasti ulic Dědinská, Šmolíkova, Parašutistů, Pilotů, Letecká, Družicová, Radistů, Rubličova a Navigátorů.

Výsledkem této práce je poklad, který obsahuje zhodnocení stavu všech čtyř zkoumaných částí, zhodnocení stavu částí po úpravách, které ve dvou lokalitách proběhly v období od června do září 2018, a návrh dalších opatření, které by zlepšily zjištěný stav.

Abstract of Diploma thesis

Author: Bc. Ondřej Sochůrek

Title: Traffic Solution of City District Prague 6 – Dědina

Document type: Diploma thesis

Branch: Structural and Transportation Engineering

Thesis advisor: Ing. Michal Uhlík, Ph.D.

Key words: Prague 6, Dědina, traffic solution, parking problem, traffic calming

Abstract:

The aim of this diploma thesis was to analyse and evaluate current traffic solution of selected area in Prague 6 – Dědina and to propose appropriate measures to increase the safety of transport and the capacity of parking spaces. There were carried out several traffic surveys to analyse current situation that should evaluate current solution and solution after some partial adjustments that happened from June to September 2018.

This diploma thesis occupied with four selected areas, including solution of parking problems in the settlement Na Dědině and in the streets Navigátorů and Nová Šárka, solution of the pedestrian crossing next to bus stop Sídliště Na Dědině, solution turning point next to Primary school Dědina and the last part occupied with traffic calming in the streets Dědinská, Šmolíkova, Parašutistů, Pilotů, Letecká, Družicová, Radistů, Rubličova and Navigátorů.

The outcoming result is a foundation that contains evaluation of all parts, evaluation after some partial adjustments that were done in two areas from June to September 2018 and proposal of possible adjustments that could improve current situation.

OBSAH

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK	9
ÚVOD	10
1 PRAHA 6 – DĚDINA	12
1.1 MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA 6	12
1.2 ŘEŠENÁ OBLAST MČ PRAHY 6 – DĚDINA	14
1.2.1 OBLAST 1 – SÍDLIŠTĚ NA DĚDINĚ	16
1.2.2 OBLAST 2	22
1.2.3 OBLAST 3 – NOVÁ ŠÁRKA	24
1.2.4 OBLAST 4	26
1.3 PLÁNOVANÝ ROZVOJ ŘEŠENÉ OBLASTI	31
2 VYTIPOVANÉ PROBLÉMY NA ÚZEMÍ DĚDINY	35
3 DOPRAVNÍ PRŮZKUMY	37
3.1 DOPRAVA V KLIDU	37
3.1.1 SÍDLIŠTĚ NA DĚDINĚ	37
3.1.2 ULICE NAVIGÁTORŮ	42
3.1.3 ULICE NOVÁ ŠÁRKA	44
3.1.4 VEŘEJNÉ MÍNĚNÍ	46
3.2 OTÁČENÍ A PRŮJEZD VOZIDEL U ZŠ DĚDINA	48
3.2.1 STAV PŘED ÚPRAVAMI	48
3.2.2 STAV PO ÚPRAVÁCH	51
3.3 PŘECHOD PRO CHODCE U AUTOBUSOVÉ ZASTÁVKY SÍDLIŠTĚ NA DĚDINĚ	55
3.3.1 STAV PŘED ÚPRAVAMI	55
3.3.2 STAV PO ÚPRAVÁCH	56
3.4 MĚŘENÍ RYCHLOSTI V OBLASTI 4	59
3.4.1 DĚDINSKÁ	60
3.4.2 ŠMOLÍKOVA	61
3.4.3 PARAŠUTISTŮ	62
3.4.4 PILOTŮ	63
3.4.5 RADISTŮ	63
3.4.6 NAVIGÁTORŮ	65

4	NAVRHOVANÉ ÚPRAVY	66
4.1	DOPRAVA V KLIDU	66
4.1.1	SÍDLIŠTĚ NA DĚDINĚ	66
4.1.2	NAVIGÁTORŮ	69
4.1.3	NOVÁ ŠÁRKA	71
4.2	MÍSTO OTÁČENÍ U ZŠ DĚDINA	73
4.2.1	ZHODNOCENÍ PROVEDENÝCH ÚPRAV	73
4.2.2	NAVRHOVANÉ ZLEPŠENÍ PROVEDENÝCH ÚPRAV	73
4.3	PŘECHOD PRO CHODCE U AUTOBUSOVÉ ZASTÁVKY SÍDLIŠTĚ NA DĚDINĚ	75
4.3.1	ZHODNOCENÍ PROVEDENÝCH ÚPRAV	75
4.3.2	NAVRHOVANÉ ZLEPŠENÍ PROVEDENÝCH ÚPRAV	75
4.4	DOPRAVNÍ ZKLIDNĚNÍ V OBLASTI 4	76
4.4.1	VARIANTA 1	79
4.4.2	VARIANTA 2	80
5	FINANČNÍ OHODNOCENÍ VARIANT DOPRAVNÍHO ZKLIDNĚNÍ OBLASTI 4	82
5.1	VARIANTA 1	82
5.2	VARIANTA 2	83
5.3	POROVNÁNÍ OBOU VARIANT	83
6	ZÁVĚR	85
7	SEZNAM LITERATURY	87
8	TECHNICKÉ PŘEDPISY POUŽITÉ PRO NÁVRH ÚPRAV	90
9	SEZNAM OBRÁZKŮ	92
10	SEZNAM TABULEK	95
11	PŘÍLOHY	96

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

MČ – městská část

MHD – městská hromadná doprava

km/h – kilometrů za hodinu

TT – tramvajová trať

SOKP – Severní okruh kolem Prahy

SSZ – světelné signalizační zařízení

ZTP – zdravotně a tělesně postižený

OTSKP – Oborový třídník stavebních konstrukcí a prací

ÚVOD

Dnešní doba je charakterizována nejen neustálým rozvojem všech oblastí, kterým se lidé věnují, ale také zvyšováním požadavků na vybavenost měst, které se nejvíce rozvíjí. V našem státě bezpochyby vede naše hlavní město – Praha, která je vlajkovou lodí, ať už z hlediska procentuálního zastoupení obyvatel s vysokoškolským vzděláním či využívání moderních technologií. K rozvoji slouží také systém dopravní infrastruktury, který čas od času potřebuje inovovat, aby obyvatelům správně sloužil a nebyl na obtíž. Součástí inovace dopravní infrastruktury nejsou pouze jednotlivé ulice či křižovatky, ale také celé oblasti v jednotlivých městských částech.

Tato práce se zabývá komplexním dopravním řešením oblasti Prahy 6 – Dědiny, respektive řešením vytipovaných problémů této oblasti. Oblast skýtá velkou rozmanitost, jelikož se v ní nachází rodinné domy, panelové domy, administrativní budovy, školy, sídla firem, ale také prostor Armády České republiky. Tento prostor je dlouhodobě velmi diskutabilním tématem, jelikož by zde mohlo vzniknout tzv. město ve městě s řadou nových obytných či administrativních domů a rozvoj této oblasti by nabral jiné obrátky.

Cílem této diplomové práce je zanalyzovat a zhodnotit stávající dopravní řešení vybrané oblasti městské části Prahy 6 – Dědina a navrhnout vhodná opatření, která by zvýšila bezpečnost dopravy a kapacitu parkovacích a odstavných stání. Pro analýzu stávajícího stavu bylo provedeno několik dopravních průzkumů, které měly zhodnotit jednak původní řešení a následně nové řešení po dílčích úpravách, které se uskutečnily v období od června do září 2018.

První částí této práce je posouzení dopravy v klidu na sídlišti Na Dědině, v ulicích Navigátorů a Nová Šárka. Průzkumy slouží k porovnání denní a noční, respektive předpokládané minimální a maximální, obsazenosti parkovacích a odstavných stání. Na základě zjištěných údajů jsou navrženy úpravy, které by zvýšily kapacitu parkovacích a odstavných stání.

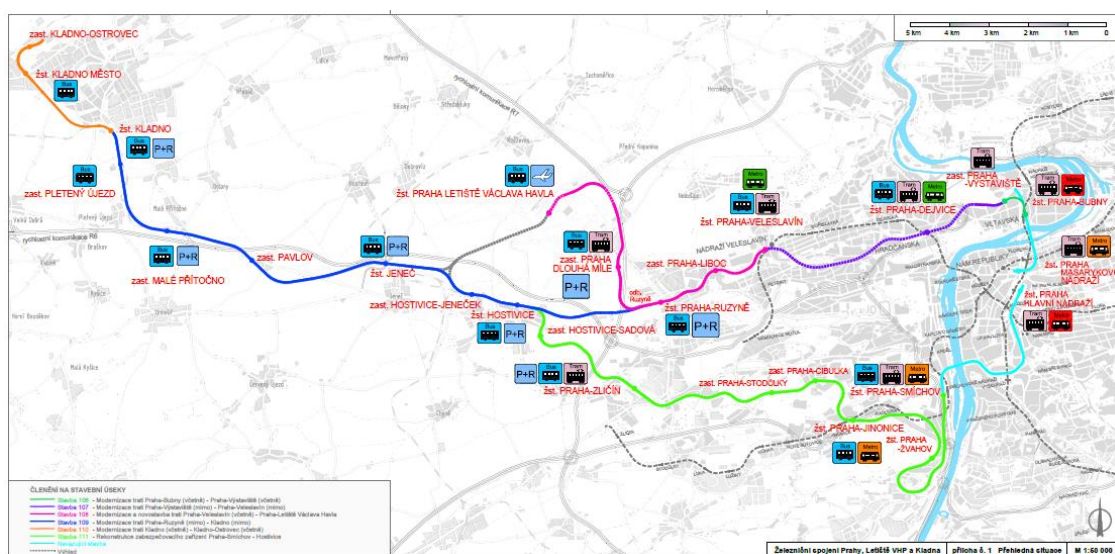
Druhá část se týká ulic v bezprostředním okolí ZŠ Dědina, kde v ulicích Pod Cihelnou a Žukovského docházelo ke komplikacím při průjezdu a otáčení vozidel. V této části opět proběhly ke konci srpna 2018 úpravy, které jsou porovnány se stavem před úpravami, a následně jsou navržena další zlepšující dopravní opatření.

Třetí část se zabývá přechodem pro chodce u autobusové zastávky Sídliště Na Dědině, který se v období od června do září 2018 přebudoval z neřízeného přechodu na přechod řízený signalizačním světelným zařízením. Cílem posuzování této části je zjistit, jak tato změna ovlivnila chování chodců na přechodu a v jeho těsném okolí, a navrhnout případná další opatření.

Poslední čtvrtá část má za úkol prověřit v ulicích Dědinská, Šmolíkova, Parašutistů, Pilotů, Letecká, Družicová, Radistů, Rubličova a Navigátorů dosahované okamžité rychlosti vozidel. Na základě výsledků jsou navrženy prvky dopravního zklidnění.

Výsledkem celé práce je podklad, který zahrnuje jak vyhodnocení již provedených úprav, tak návrh dalších řešení, které by zlepšily dopravní situaci v této oblasti.

výstavba nových terminálů, výstavba nových vzletových a přiletových drah či vylepšení systému odbavení. Další projekty se týkají hlavně území MČ Prahy 6, případně jejích sousedních městských částí. Jedná se o vybudování lanové dráhy, která by měla spojit MČ Prahy 6 a 8. Nacházela by se v oblasti kolem Nádraží Podbaba. Mezi další rozvojové projekty, které se týkají dopravy po Praze 6, patří nové tramvajové tratě. První z nich by měla prodloužit tramvajovou trať z Podbavy až do Suchdola, druhá by měla prodloužit trať z Divoké Šárky přes sídliště Na Dědině až na Letiště Václava Havla. Druhá ze zmiňovaných tratí by přímo ovlivnila oblast, která je v této práci řešená, podrobněji je řešena v kapitole 1.3. Poslední částí rozvojového plánu jsou rozvojová území, která by měla v budoucnu změnit svou podobu a měla by tam proběhnout výstavba de facto nových čtvrtí. Jedná se o oblasti Papírenská ležící v Bubenci kousek od Stromovky, okolí ulice Generála Píky v Dejvicích, Drnovská ležící v těsné blízkosti letiště, okolí stanice metra na Veleslavíně, Špejchar a Nová Ruzyně, která leží opět u řešené oblasti. Oblast Nové Ruzyně je blíže rozebrána v kapitole 1.3. [9] [10] [11]

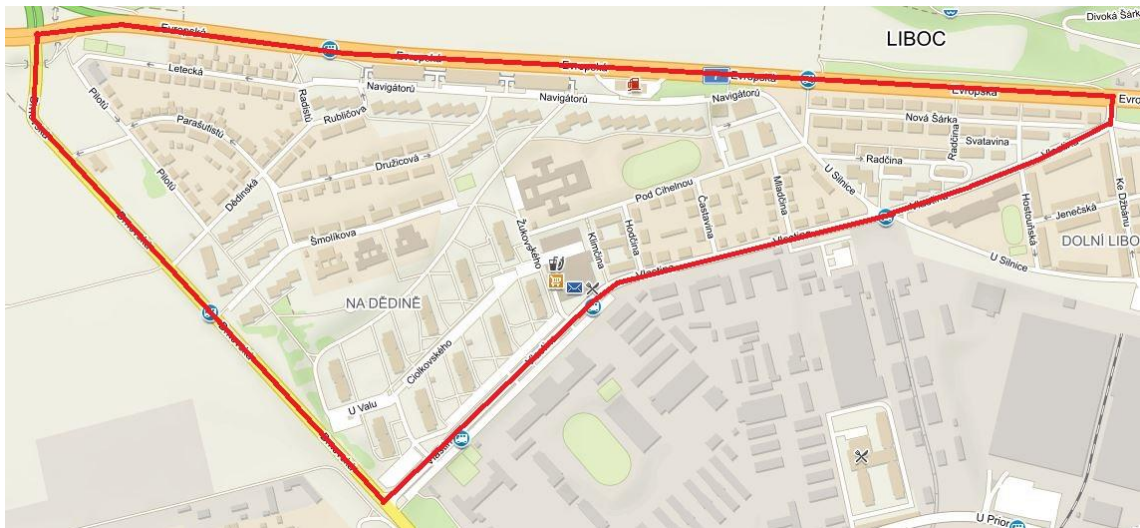


Obrázek 3 – Plánovaná Buštěhradská železniční dráha, zdroj [10]

1.2 ŘEŠENÁ OBLAST MČ PRAHY 6 – DĚDINA

Dědina patří do MČ Prahy 6 a nachází se v západní části Prahy. Dědina leží na úplném okraji Prahy a její polohou je zajištěno perfektní napojení na SOKP či na Evropskou ulici, která vede směrem do centra města. Dědina se rozkládá na dvou katastrálních územích – Liboc a Ruzyně. Oblast Dědiny je ohraničena ulicí Evropská ze severu, ulicí Vlastina z jihovýchodu a ulicí Drnovská ze západu – viz Obrázek 4. Okolí Dědiny nabízí různorodé využití všech obyvatel této oblasti. Nedaleko se nachází přírodní rezervace Divoká Šárka, která je využívána lidmi všech věkových kategorií k relaxaci či ke sportování. Stejně tak se kousek od Dědiny rozléhá Obora Hvězda, která slouží ke stejným účelům. Západně od Dědiny je vybudováno obchodní centrum Šestka. Jak již bylo zmíněno, Dědina leží u Evropské ulice, která zajišťuje přímé napojení Dědiny směrem do centra města, ale také v blízkosti

vede SOKP, který obyvatelům Dědiny nabízí rychlý odjezd mimo město. Podél Dědiny vede rovněž železniční trať, jejíž nejbližší zastávka je Praha-Ruzyně. Tato trať vede až na Masarykovo nádraží a dominuje v plánech o vytvoření rychlého spojení mezi centrem města a letiště. V současnosti nejbližší tramvajová zastávka je zastávka Divoká Šárka, avšak jak již bylo zmíněno v kapitole 1.1, tak se plánuje prodloužení trasy až na Dědinu. Podrobněji tato možnost prodloužení tramvajové trati je vysvětlena v kapitole 1.3. Dopravní obslužnost zajišťuje především autobusová doprava, která směřuje z Dědiny ke stanici metra Nádraží Veleslavín nebo ke stanici metra Petřiny, případně až ke stanici metra Anděl. Posledním významným územím, které ovlivňuje Dědinu, je Letiště Václava Havla ležící severozápadně od Dědiny. Letiště má pro obyvatele Dědiny tak trochu dvě strany mince, jedna nabízí možnosti rychlého přesunu na terminály s následným odletem či možnosti pracovního uplatnění, druhá však znamená neustávající hluk od vzletajících a přistávajících letadel, který se šíří ve dne i v noci do všech okolních oblastí letiště. [12] [13]



Obrázek 4 – Vyznačená oblast Dědiny, zdroj [13]

Oblast Dědiny lze rozdělit na čtyři dílčí části – viz Obrázek 5, které jsou charakterizovány určitým typem zástavby. Každá oblast má své specifická problémová místa, která jsou podrobněji řešena v kapitole 2.



Obrázek 5 – Rozdělení Dědiny na čtyři dílčí části, zdroj [13]

1.2.1 OBLAST 1 – SÍDLIŠTĚ NA DĚDINĚ

Oblast číslo 1 je označována jako sídliště Na Dědině – viz Obrázek 6. Sídliště vzniklo v sedmdesátých letech 20. století a je tvořeno deseti panelovými domy, blízkým obchodním centrem a základní školou. Tato oblast je tvořena čtyřmi celými ulicemi a částí jedné ulice. První ulicí je ulice Vlastina, která vede kolem celého sídliště a která je jedinou příjezdovou komunikací k sídlišti. V této oblasti je Vlastina lemována plochami k parkování, které jsou využívány především obyvateli sídliště, a nachází se na ní dvě autobusové zastávky – Sídliště Na Dědině a Ciolkovského – viz Obrázek 7 a Obrázek 8. Severozápadně od Vlastiny se rozléhá parkovací plocha s vlastními vjezdy/výjezdy – příklad viz Obrázek 9, jedná se o parkovací stání s kolmým řazením – viz Obrázek 10. Dále směrem na západ na severozápadní straně Vlastiny leží veřejně hlídané placené parkoviště s kombinovaným kolmým, podélným i šikmým řazením – viz Obrázek 11.



Obrázek 6 – Oblast 1 – Sídliště Na Dědině s vyznačenými místy pořízení fotografií, zdroj [13]



Obrázek 7 – Autobusová zastávka
Ciolkovského



Obrázek 8 – Autobusová zastávka Sídliště
Na Dědině



Obrázek 9 – Vlastní vjezd/výjezd



Obrázek 10 – Parkování s kolmým řazením



Obrázek 11 – Hlídané parkoviště

Jihovýchodně od Vlastiny, respektive na druhé straně Vlastiny, se nachází parkovací plochy, které jsou lemovány jak ulicí Vlastina, tak betonovou zdí ohraničující areál Armády České republiky. Tato část má tři vlastní vjezdy/výjezdy – příklad viz Obrázek 12. V celé délce se nachází parkovací stání s kolmým a podélným stáním – viz Obrázek 13 a Obrázek 14. Podélné stání je v některých místech přerušeno, protože se tam nachází parkovací stání pro autobusy MHD – viz Obrázek 15, které začínají svoji trasu na zastávce Ciolkovského.



Obrázek 12 – Vlastní vjezd/výjezd



Obrázek 13 – Kolmá a podélná parkovací stání



Obrázek 14 – Kolmá a podélná parkovací stání



Obrázek 15 – Parkovací stání pro autobusy MHD

Druhou ulicí sídliště je ulice Ciolkovského – viz Obrázek 16, která vede přímo mezi panelovými domy a napojuje se na ulici Vlastina. První část ulice slouží k příjezdu k hlavní části ulice Ciolkovského, první část je uzpůsobena k jednostrannému podélnému stání – viz Obrázek 17 a Obrázek 18, zároveň zde začíná „Zóna 30“. Hlavní část ulice Ciolkovského vede mezi panelovými domy a je složena především ze stání s kolmým řazením – viz Obrázek 19, stáních s podélným řazením se tam nachází minimum – viz Obrázek 20.



Obrázek 16 – Ciolkovského s vyznačenými místy pořízení fotografií, zdroj [13]



Obrázek 17 – První část ulice Ciolkovského



Obrázek 18 – První část ulice Ciolkovského



Obrázek 19 – Kolmé stání v ulici Ciolkovského



Obrázek 20 – Podélné stání v ulici Ciolkovského

Třetí a nejkratší je ulice U Valu – viz Obrázek 21, která doplňuje hlavní část ulice Ciolkovského, na kterou je také napojena. V této ulici se nachází pouze parkovací stání s kolmým řazením – viz Obrázek 22 a Obrázek 23, i když některá vozidla v této ulici parkují podélně, jak bylo zjištěno při dopravní průzkumu, který je popsán v kapitole 3.1.



Obrázek 21 – U Valu s vyznačenými místy pořízení fotografií, zdroj [13]



Obrázek 22 – Kolmé stání v ulici U Valu



Obrázek 23 – Kolmé stání v ulici U Valu

K oblasti sídliště Na Dědině se také řadí ulice Žukovského a část ulice Pod Cihelnou – viz Obrázek 24. Jedná se ulice, které přímo lemují základní školu. Ulice Žukovského a část ulice Pod Cihelnou slouží k příjezdu do areálu základní školy. Ulice Žukovského je částečně v režimu „Obytná zóna“, ulice Pod Cihelnou umožňuje oboustranné podélné parkovací stání – viz Obrázek 25 a Obrázek 26.



Obrázek 24 – Žukovského a část Pod Cihelnou s vyznačenými místy pořízení fotografií, zdroj [13]



Obrázek 25 – Žukovského



Obrázek 26 – Pod Cihelnou

Občanská vybavenost této oblasti je zajištěna základní školou a obchodním centrem Delta – viz Obrázek 27. V obchodním domě se nachází zdravotnické středisko, obchody, restaurace, pošta, kanceláře, knihovna či oddělení pro pobyt cizinců – viz Obrázek 28.



Obrázek 27 – Základní škola a obchodní centrum s vyznačeným místem pořízení fotografie, zdroj [13]



Obrázek 28 – Obchodní dům Delta

1.2.2 OBLAST 2

Oblast 2 se nachází východně od sídliště Na Dědině. Plocha této oblasti je ohraničena jižně ulicí Vlastina, severně ulicí Pod Cihelnou, západně ulicí Hodčina a východně ulicí U Silnice. V porovnání s oblastí 1 se jedná o menší oblast, avšak s oblastí 1 je propojena díky ulici Pod Cihelnou a areálem základní školy. Tato oblast kombinuje zástavby menších bytových domů a rodinných domů. Páteří ulicí této oblasti je ulice Pod Cihelnou – viz Obrázek 29, která, jak již bylo zmíněno, vede skrz oblast sídliště Na Dědině a oblast 2. Ulice Pod Cihelnou lemuje areál základní školy a slouží jako jediná příjezdová cesta do areálu školy. V celé délce ulice je, i přes problémy s projetím vozidel, umožněno kromě doby od 7:30 do 13:00 oboustranné stání s podélným řazením – viz Obrázek 30 a Obrázek 31.



Obrázek 29 – Pod Cihelnou s vyznačenými místy pořízení fotografií, zdroj [13]

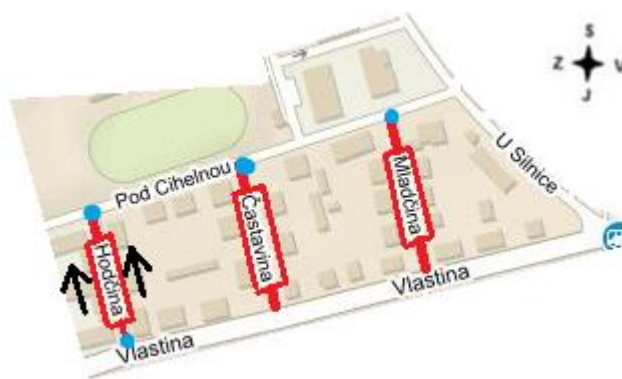


Obrázek 30 – Podélné stání



Obrázek 31 – Podélné stání

Zbylé území této oblasti tvoří tři ulice – Hodčina, Častavina a Mladčina – viz Obrázek 32. Ulice Hodčina leží nejzápadněji a v současnosti funguje v jednosměrném režimu – viz Obrázek 33 a Obrázek 34. Po obou stranách této ulice jsou zřízeny plochy pro parkovací stání s kolmým řazením. Ulice Častavina je obousměrná a je zde umožněno stání s podélným řazením – viz Obrázek 35. Ulice Mladčina je stejně jako Častavina obousměrná a umožňuje také stání s podélným řazením – viz Obrázek 36.



Obrázek 32 – Hodčina, Častavina, Mladčina s vyznačenými místy pořízení fotografií, zdroj [13]



Obrázek 33 – Hodčina



Obrázek 34 – Hodčina



Obrázek 35 – Častavina



Obrázek 36 – Mladčina

1.2.3 OBLAST 3 – NOVÁ ŠÁRKA

Oblast 3 lze pojmenovat podle její nejdelší a zároveň nejvýznamnější ulice této oblasti – Nová Šárka. Oblast je ohraničena severně ulicí Evropská, jihovýchodně ulicí Vlastina a jihozápadně ulicí U Silnice. Zástavbu tvoří menší bytové domy, které zpravidla mají tři až čtyři patra. Tato oblast leží pár metrů od autobusové a od konečné tramvajové stanice Divoká Šárka. Kousek od této oblasti, na jihovýchodní straně ulice Vlastina, se nachází areál školy The Prague British School. Pomyslnou hranici mezi definovanou oblastí 2 a 3 tvoří ulice U Silnice – viz Obrázek 37, která zároveň slouží jako jedna ze dvou příjezdových cest k oblasti 4, která je popsána v kapitole 1.2.4. Ulice U Silnice funguje v obousměrném režimu a je v ní umožněno jednostranné stání s podélným řazením – viz Obrázek 38.



Obrázek 37 – U Silnice s vyznačeným místem pořízení fotografie, zdroj [13]



Obrázek 38 – U Silnice

Nejdelší ulice Nová Šárka propojuje všechny ostatní ulice v této oblasti – viz Obrázek 39. Ulice je obousměrná a je v ní umožněno stání v podélném řazení. Podélné řazení se v části ulice vyskytuje jako jednostranné – viz Obrázek 40, ve zbylé části jako oboustranné – viz Obrázek 41. Poslední dvě ulice této oblasti se jmenují Radčina a Svatavina – viz Obrázek 42. Obě jsou uzpůsobeny pro oboustranné stání s podélným řazením, avšak většina ulice Radčina funguje v jednosměrném režimu – viz Obrázek 43 a Obrázek 44, kdežto Svatavina kompletně v obousměrném režimu – Obrázek 45 a Obrázek 46.



Obrázek 39 – Nová Šárka s vyznačenými místy pořízení fotografií, zdroj [13]



Obrázek 40 – Nová Šárka



Obrázek 41 – Nová Šárka



Obrázek 42 – Radčina a Svatavina s vyznačenými místy pořízení fotografií, zdroj [13]



Obrázek 43 – Radčina



Obrázek 44 – Radčina



Obrázek 45 – Svatavina



Obrázek 46 – Svatavina

1.2.4 OBLAST 4

Oblast 4, která se nachází v severozápadní části Dědiny, zabírá největší plochu řešeného území. Zároveň se jedná o nejkldnější část Dědiny, kde zástavbu tvoří řadové domy, samostatné rodinné domy či menší obytné domy. I přes skutečnost, že v blízkosti vede SOKP, ulice Evropská či nedaleké letiště, tato oblast působí klidným a nerušeným dojmem, který doplňují plochy se zelení

a velký počet vzrostlých stromů, které vyrůstají mezi domy. Území této oblasti je ohraničeno severně ulicí Evropská a západně ulicí Drnovská, tyto ulice však do této oblasti nepatří. Oblast má pouze jeden vjezd/výjezd na každé straně. Západním směrem je oblast napojena na ulici Drnovská a východním směrem přechází ulice Navigátorů do ulice U Silnice.

Nejvýchodněji se v této oblasti nachází ulice Navigátorů – viz Obrázek 47, která je obousměrná. Parkovací stání jsou tam dvojího druhu. Prvním druhem jsou parkovací zálivy s kolmým řazením vozidel – viz Obrázek 48, druhým druhem jsou stání s podélným řazením podél druhé strany vozovky – viz Obrázek 49. V ulici Navigátorů leží především řadové domy, které mají parkovací stání na vlastním pozemku či v garážích. Kromě řadových domů se tam také nachází autoservis.



Obrázek 47 – Navigátorů s vyznačenými místy pořízení fotografií, zdroj [13]



Obrázek 48 – Kolmá parkovací stání



Obrázek 49 – Podélná parkovací stání

Nejzápadněji leží ulice Pilotů a Letecká – viz Obrázek 50. Ulice Letecká funguje v jednosměrném režimu s možností oboustranného podélného stání – viz Obrázek 51. Vjezd do ulice omezuje svíslá dopravní značka B1 „Zákaz vjezdu“ s dodatkovou tabulkou „Mimo dopravní obsluhu“. Ulice Pilotů je na západní straně lemována vzrostlou a hustou zelení, která dokonale odděluje hlučnou ulici Drnovská a rodinné domy, které leží na východní straně ulice – viz Obrázek 52. V ulici je umožněno oboustranné stání s podélným řazením. Ulici Pilotů navíc hojně využívají cyklisté, kteří dále pokračují do Divoké Šárky.



Obrázek 50 – Letecká, Pilotů s vyznačenými místy pořízení fotografií, zdroj [13]

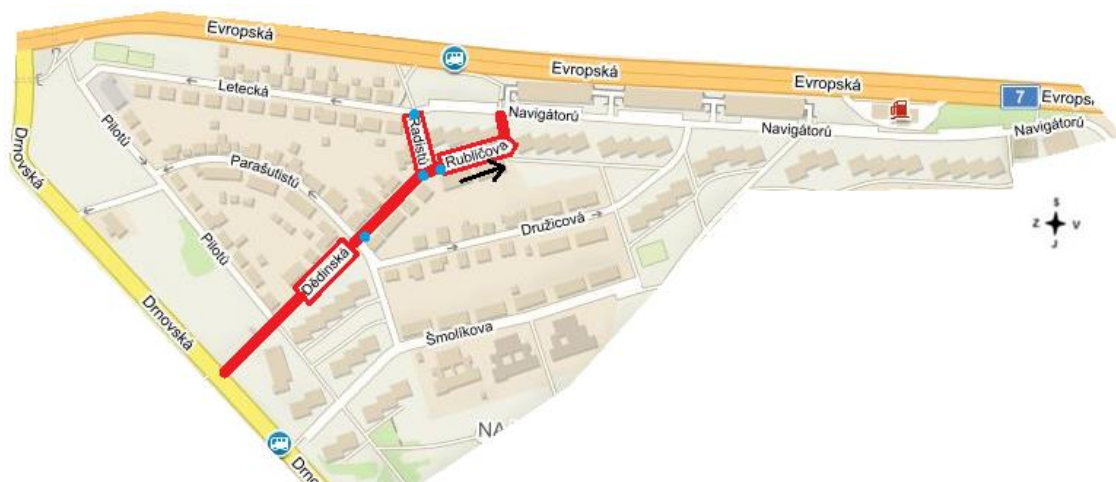


Obrázek 51 – Letecká



Obrázek 52 – Pilotů

Další tři ulice propojují západní vjezd do oblasti s ulicí Navigátorů. Jedná se o ulice Dědinská, Radistů a Rubličova – viz Obrázek 53. Ulice Dědinská je obousměrná a umožňuje jednostranné stání s podélným řazením – viz Obrázek 54 a Obrázek 55. V její východní části je omezena rychlost vozidel na 30 km/h. Ulice Radistů funguje jako obousměrná spojka mezi ulicemi Navigátorů a Dědinská. V ulici je možné jednostranné stání s podélným řazením a zhruba uprostřed ulice je osazen úzký příčný zpomalovací práh – viz Obrázek 56. Ulice Rubličova má dovolený pouze jednosměrný provoz s možností jednostranného stání s podélným řazením – viz Obrázek 57. Na začátku je opět osazen úzký příčný zpomalovací práh.



Obrázek 53 – Dědinská, Radistů Rubličova s vyznačenými místy pořízení fotografií, zdroj [13]



Obrázek 54 – Dědinská



Obrázek 55 – Dědinská



Obrázek 56 – Radistů



Obrázek 57 – Rubličova

Dalšími jednosměrnými ulicemi jsou ulice Parašutistů a Družicová – viz Obrázek 58, i když ulice Parašutistů funguje v jednosměrném režimu pouze částečně tj. od křižovatky s ulicí Dědinská směrem na sever. Ulice Parašutistů nabízí v celé své délce jednostranné stání s podélným řazením – viz Obrázek 59 a Obrázek 60. Ulici Družicová nabízí možnost oboustranného stání s podélným řazením a také ve východní části stání se šikmým řazením – viz Obrázek 61 a Obrázek 62. V obou ulicích dominuje zástavba rodinných domů.



Obrázek 58 – Parašutistů, Družicová s vyznačenými místy pořízení fotografií, zdroj [13]



Obrázek 59 – Parašutistů



Obrázek 60 – Parašutistů



Obrázek 61 – Družicová



Obrázek 62 – Družicová

Poslední ulicí v této oblasti je ulice Šmolíkova, která leží nejjížněji v této oblasti – viz Obrázek 63. V této ulici se ve východní části nachází Pobytové rehabilitační a rekvalifikační středisko pro nevidomé Dědina, které slouží lidem, kteří ztratili zrak tak, aby se byli schopni sami o sebe postarat. V západní části ulice se nachází jednořadové parkovací stání s kolmým řazením – viz Obrázek 64, avšak s jednosměrným režimem provozu. Ve východní části je možnost jak stání s podélným řazením, tak stání s kolmým řazením, které je nejvýchodnější částí ulice – viz Obrázek 65. Východní část ulice Šmolíkova funguje v obousměrném režimu.



Obrázek 63 – Šmolíkova s vyznačenými místy pořízení fotografií, zdroj [13]



Obrázek 64 – Západní část ulice Šmolíkova



Obrázek 65 – Východní část ulice Šmolíkova

1.3 PLÁNOVANÝ ROZVOJ ŘEŠENÉ OBLASTI

Území Dědiny a její těsné okolí figuruje v rozvojových plánech MČ Prahy 6. Dědina by se měla vyvíjet třemi základními směry. První směr představují rozvojová území, která nabídnou nové plochy pro různorodou zástavbu. Druhý směr plánuje prodloužení tramvajové trati z Divoké Šárky skrz Dědinu až na Letiště Václava Havla. Třetí směr řeší problematiku dopravy v klidu, především v okolí sídliště Na Dědině. [14]

Největší rozvojové území se nazývá Nová Ruzyně. Rozkládá se na území, které je přibližně ohraničeno severně ulicí Vlastina, západně ulicí Drnovská, jižně železniční tratí a východně ulicí Libocká – viz Obrázek 66. Nová Ruzyně nahrazuje stávající plochy, na kterých se nachází skladové areály, velkoobchodní prodejní haly a hlavně areál Armády České republiky. V současnosti probíhá zpracování podkladové studie celého území s výjimkou areálu Armády České republiky, o jehož zrušení či přestavění se diskutuje a zřejmě ještě dlouho diskutovat bude. Na území by mělo vzniknout tzv. město ve městě. Dominantou by však měla být bytová zástavba s množstvím okolní zeleně. [15]



Obrázek 66 – Rozvojové území Nová Ruzyně, zdroj [15]

Další rozvojové území leží západně od Dědiny – viz Obrázek 67. Území tvarem připomíná trojúhelník a je vymezeno západně SOKP, východně ulicí Drnovská a jižně železniční tratí. V současnosti se tam nachází Výzkumný ústav rostlinné výroby, který zaujímá pouze malou část tohoto rozvojového území. Plánovaný záměr nabízí možnost rezidenční a administrativní zástavby, prostor pro nově vzniklou tramvajovou trať včetně zařízení související s otáčením tramvají a nové parkoviště typu P+R. V severní části území navíc existuje více variant využití, například možnost výstavby rezidenční či administrativní zástavby. [14] [16]



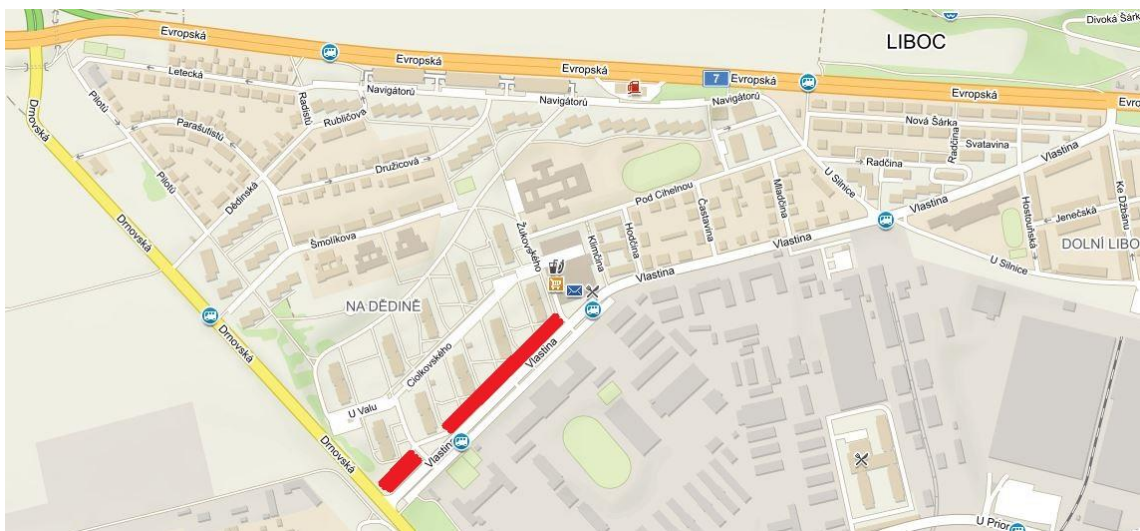
Obrázek 67 – Rozvojové území západně od Dědiny, zdroj [17]

Druhý směr rozvoje Dědiny představuje dlouhodobě diskutovanou tramvajovou trať, která by byla prodloužením trati ze současné konečné zastávky Divoká Šárka. Nová trať by měla být prvním krokem k napojení letiště do sítě tramvajových tratí, zároveň by měla odstranit duplicitní autobusovou dopravu mezi Dědinou a Nádražím Veleslavín. Trať by vedla po ulici Vlastina až k ulici Drnovská, poté by pokračovala směrem na sever podél ulice Drnovská až zhruba na úroveň ulice Dědinská, naproti které by bylo umístěno obratiště – viz Obrázek 68. Nová trať by měla měřit 2,3 km, mělo by vzniknout pět nových tramvajových zastávek a měly by být sníženy negativní vlivy na znečištění ovzduší, které nejvíce způsobuje autobusová doprava. Obyvatelé Dědiny mají největší obavu ze snížení počtu parkovacích stání, ze zrušení ploch se zelení a z hluku, který budou tramvaje vytvářet. Všechny tyto aspekty bere MČ Prahy 6 v úvahu, hluk by měl být naopak nižší než v současnosti, díky konstrukci tramvajové trati a prvků snižující hluk. Zeleň by měla být v maximální míře zachována a navíc by měly vzniknout nové plochy se zelení. Parkovací stání by měla vyřešit výstavba nových parkovacích domů. [14] [18]



Obrázek 68 – TT Dědina s vyznačenými místy pro nové tramvajové zastávky, zdroj [17]

Poslední směr, kterým by se Dědina měla ubírat, je vyřešení kapacity parkovacích stání. Tento směr úzce souvisí se vznikem nové tramvajové trati, protože doprava v klidu je jedním z největších problémů Dědiny a lidé mají strach, že se situace ještě zhorší. Problém dopravy v klidu je podrobněji řešen v kapitole 3.1. MČ Praha 6 vidí řešení pomocí parkovacích domů, které mohou vzniknout na severozápadní straně ulice Vlastina místo současných parkovacích stání. Projekt parkovacích domů se však nachází v situaci, kdy jsou dána pouze vytipovaná místa pro jejich umístění – viz Obrázek 69, ale podoba a systém je zatím pouze diskutován. [14]



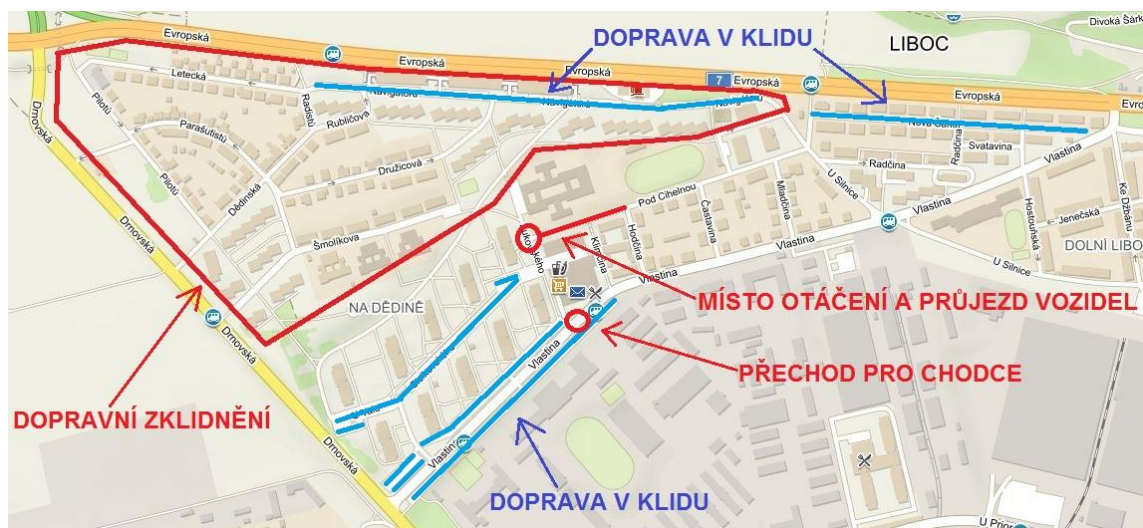
Obrázek 69 – Prostor pro výstavbu parkovacích domů, zdroj [13]

2 VYTIPOVANÉ PROBLÉMY NA ÚZEMÍ DĚDINY

Na území Dědiny leží několik míst, která byla ve spolupráci s MČ Praha 6 označena jako problémová. Základem zhodnocení problémů byly dopravní průzkumy, které jsou popsány v kapitole 3. Možná řešení problémů jsou navržena v kapitole 4. Během období od června do září 2018 byly u některých problémových míst provedeny dopravní opatření pro zlepšení stavu, tyto změny jsou popsány v kapitolách 4.2.1 a 4.3.1 včetně vyhodnocení jejich funkčnosti.

Prvním a nejrozsáhlejším problémem je řešení dopravy v klidu na sídlišti Na Dědině a v ulicích Nová Šárka a Navigátorů – viz Obrázek 70. Obecně lze říct, že doprava v klidu se ukazuje jako fenomén dnešních velkých měst, mezi které se Praha bezpochyby řadí. Ulice Navigátorů a Nová Šárka leží v těsné blízkosti Evropské ulice, která patří mezi hlavní dopravní tepny, jež vedou do centra města.

V blízkosti těchto dvou ulic se na Evropské ulici nachází autobusové zastávky, které potenciálně mohou sloužit lidem tak, že zanechají svá vozidla právě v těchto dvou ulicích a pokračují dále do centra pomocí MHD. Pokud by se tak dělo, mohl by tak obyvatelům těchto ulic vzniknout problém s parkováním. Zkoumání tohoto problému bylo součástí dopravních průzkumů, které jsou popsány v kapitole 3.1 včetně vyhodnocení, jak tento problém ovlivňuje dopravu v klidu právě v těchto dvou ulicích. Na sídlišti Na Dědině se jako hlavní problém jeví nedostatečná kapacita parkovacích stání vůči skutečné poptávce po počtu parkovacích stání. Tento problém byl opět prověřen dopravními průzkumy, které jsou zhodnoceny a vyhodnoceny v kapitole 3.1.



Obrázek 70 – Vyznačené všechny vytipované problémy, zdroj [13]

Druhý problém se vyskytuje v blízkosti areálu základní školy v ulici Žukovského a v západní části ulice Pod Cihelnou – viz Obrázek 70. V této části dochází ke kolizi vozidel, které odváží děti do školy. V jednom směru přijíždí řada

vozidel ke škole, zároveň však řada vozidel odjíždí od školy. Jako největší problém se ukazuje možnost projetí pouze jednoho vozidla, jelikož ulici Pod Cihelnou oboustranně lemují zaparkovaná vozidla – viz Obrázek 71. Samotné místo, kde se vozidla otáčí, není zas až takovým problémem, pokud neřídí absolutně nezkušený řidič. Podrobněji je tento problém řešen v kapitole 3.2, kde jsou uvedeny všechny poznatky, které byly během dopravních průzkumů zjištěny. Zároveň se jedná o problém, který je již v řešení a během srpna 2018 došlo k úpravám, které jsou vyhodnoceny v kapitole 4.2.1.



Obrázek 71 – Problém s průjezdem vozidel

Třetí problémové místo se nachází u autobusové zastávky Sídliště Na Dědině, jedná se o přechod pro chodce – viz Obrázek 70. Přechod byl původně neřízený signalizačním zařízením, ale během období od června do září 2018 zde bylo na základě žádosti místních občanů nainstalováno provizorní signalizační zařízení (SSZ). Po vyhodnocení provozu se SSZ bude rozhodnuto, jestli zde zřídit trvalé SSZ nebo jestli ponechat stávající neřízený režim. Tento přechod patří mezi nejfrekventovanější přechody celé oblasti, protože ho využívají jak žáci základní školy, tak obyvatelé sídliště či nevidomí, kteří putují do střediska pro nevidomé. Stav přechodu bez SSZ a stav se SSZ je zhodnocen díky dopravním průzkum v kapitole 3.3.1.

Posledním řešeným problémovým místem je oblast 4 – viz Obrázek 70. V této oblasti, jak již bylo zmíněno a popsáno v kapitole 1.2.4, se nachází převážně rodinné domy a hlavním cílem řešení tohoto problémového místa je zjistit a posoudit rychlost projíždějících vozidel. V závislosti na naměřených hodnotách a na celkovém dopravním průzkumu, který je rozebrán v kapitole 3.4, jsou navrženy možné úpravy, které by danou oblast dopravně zklidnily a zajistily větší bezpečnost obyvatel této oblasti. Oblast 4 obsahuje ulice Dědinská, Šmolíkova, Družicová, Pilotů, Parašutistů, Letecká, Radistů, Rubličova a Navigátorů.

3 DOPRAVNÍ PRŮZKUMY

3.1 DOPRAVA V KLIDU

Doprava v klidu byla zmapována pomocí dopravních průzkumů ve vybraných lokalitách tak, aby byl zachycen předpokládaný rozdílný počet vozidel během denních a nočních hodin. První průzkum byl proveden v neděli 15. 4. 2018 od 22:00 do 22:30 a druhý v pondělí 16. 4. 2018 od 13:00 do 13:30. Přesně o týden později tj. v neděli 22. 4. 2018 od 22:00 do 22:30 a v pondělí 23. 4. 2018 od 13:00 do 13:30 byly opět provedeny další dva průzkumy, aby ověřily napočítané hodnoty z prvních dvou průzkumů a vyloučily případné anomálie, které během prvních dvou průzkumů mohly nastat. Hlavním měřítkem pro porovnání odstavených či zaparkovaných vozidel byl zjištěný maximální počet vozidel, která byla napočítána během nočních a denních průzkumů. Při průzkumech bylo také zjištěno, kam jsou řidiči schopni umístit svá vozidla, i přes hrozbu možného peněžitého trestu za nesprávné umístění vozidla.

Pro vyhodnocení byly vytvořeny záznamové archy, které zachycují jednotlivě správně a špatně umístěná vozidla dle zkoumaných částí – viz Přílohy A.1 – A.12. Zkoumané části jsou navíc rozděleny dle jednotlivých sektorů, aby bylo vidět, jak se liší v dané části počet vozidel ve dne a v noci, případně jaká je využitelnost dané parkovací plochy. Pro vykreslení správně a špatně umístěných vozidel byla použita kritéria, která jsou stanovena vyhláškou č. 294/2015 Sb. Hlavní omezující kritérium pro parkování či odstavování bylo dodržení průjezdné šířky komunikace, která musí být minimálně 3 metry pro jednosměrné komunikace a 6 metrů pro obousměrné komunikace. Dalším kritériem byl zákaz stání v oblasti křižovatek a v oblastech 5 metrů před a za křižovatkou. Stejně tak zákaz stání na přechodech a v oblastech 5 metrů před a za přechody. Poslední uplatněné kritérium bylo zákaz stání na zeleni. Podle těchto kritérií byla rozdělena správně a špatně umístěná vozidla ve zkoumaných oblastech, nicméně především špatně umístěná vozidla ukázala, že řidiči jsou nuceni zanechat svá vozidla téměř kdekoli z důvodu nedostatečné kapacity parkovacích a odstavných stání. Při průzkumech byl také zaznamenán počet vyhrazených stání pro zdravotně postižené osoby. [19]

Během dopravních průzkumů navíc byli dotázáni někteří místní obyvatelé, kteří do průzkumů vnesli svůj pohled na dopravu v klidu včetně zkušeností s fungováním dopravy především v oblasti sídliště. Ohlasy lidí na stávající dopravní situaci jsou podrobněji rozebrány v kapitole 3.1.4.

3.1.1 SÍDLIŠTĚ NA DĚDINĚ

Doprava v klidu je na sídlišti nejdiskutovanějším tématem, protože všichni obyvatelé, kteří mají osobní vozidlo, řeší problém s kapacitou parkovacích a odstavných stání. Z průzkumů vyplynulo, že maximální množství vozidel při nočních dopravních průzkumech bylo celkem 815 – viz Tabulka 1. Při denních průzkumech bylo maximální množství 714 vozidel – viz Tabulka 1.

V obou případech zhruba 6 % vozidel byla špatně umístěná, ať už mimo vyznačená místa ke stání či na zeleni – viz Obrázek 72. Dalším příkladem špatně umístěných vozidel je slepá část ulice v jižní části ulice Vlastiny u autobusové zastávky Sídliště Na Dědině, kde řidiči nechávají vozidla kolikrát tak „šikovně“, že znemožní výjezd ostatním vozidlům – viz Obrázek 73. Napočítané hodnoty ukázaly, že ve všech částech byla vyšší obsazenost v noci, vyjma severní části ulice Pod Cihelnou, kde počet vozidel přes den mohl být ovlivněn probíhající výukou na ZŠ Dědina, respektive vozidly zaměstnanců školy. Vzhledem k maximálnímu dosaženému počtu zaparkovaných a odstavených vozidel by byla nutná kapacita minimálně 17 vyhrazených stání pro zdravotně postižené osoby v celé oblasti. Při průzkumu bylo zjištěno celkem 28 vyhrazených míst, což je vyhovující hodnota, nicméně v některých částech by bylo vhodné vyhrazená místa doplnit, aby tato vyhrazená místa byla rovnoměrně rozvržená na všech plochách určených k parkování a odstavení vozidel. Jedná se například o plochy jižně od ulice Vlastina či v ulici Hodčina. Do průzkumů byla také zapojena plocha soukromého parkoviště v západní části sídliště, kde mimo jiné má vzniknout několikapatrový parkovací dům. V současnosti toto parkoviště pojme zhruba 85 vozidel a cena pronájmu parkovacího stání je 1 050,- Kč/měsíc včetně DPH. Z průzkumů vyplynulo, že toto parkoviště je i za tuto cenu velmi využíváno, protože během nočních dopravních průzkumů bylo na parkovišti vždy pouze pár volných stání.

Sídliště má z hlediska požadované kapacity parkovacích a odstavných stání velké nedostatky. Skládá se celkem z 10 panelových domů, přičemž v každém domě je 161 bytů o plošné výměře do 85 m². Celkový počet bytů na sídlišti je tedy 1610. Dle Pražských stavebních předpisů by na každou bytovou jednotku o plošné výměře do 85 m² mělo připadnout 1 stání. Celkově tedy požadovaná kapacita parkovacích a odstavných stání je 1610 stání, z toho 161 stání by mělo sloužit návštěvníkům. V porovnání s maximálním počtem vozidel z dopravních průzkumů na sídlišti chybí 759 stání, načež napočítanému počtu stání pomáhají i vozidla, která jsou špatně umístěna, protože jinak by rozdíl byl ještě o 104 vozidel větší. Vypovídající hodnotou o současné poptávce po místech ke stání je tedy 815 vozidel. [20]

Otázkou tedy zůstává, zda požadovaný počet parkovacích a odstavných stání, je vůbec možné v dané lokalitě dosáhnout. Nicméně v rámci možných návrhů, které jsou rozebrány v kapitole 4, je uvedeno, jak moc lze tento problém vyřešit, respektive kolik nových stání je možné vytvořit, aby se alespoň o trochu situace zlepšila.

Při průzkumu navíc byla zaznamenána situace, kdy v jižní části ulice Vlastina v těsné blízkosti autobusové zastávky Sídliště Na Dědině byla zaparkována vozidla s kolmým řazením a hned naproti vozidla s podélným řazením, mezi nimiž byla ulička pouze 2,75 m. Z řady vozidel s kolmým řazením vyjíždělo vozidlo značky Microcar zhruba 5 minut díky velmi malé volné průjezdné šířce, Nutno podotknout, že tato situace dala řidiči velmi zabrat a jen díky malé délce vozidla se řidiči povedlo vyjet.

OZNAČENÍ	TYP STÁNÍ	DATUM	SPRÁVNÉ UMÍSTĚNÍ [voz]	ŠPATNÉ UMÍSTĚNÍ [voz]	CELKEM [voz]	Z TOHO ZTP [voz]	MAX [voz]	ROZDÍL NOC - DEN [voz]
P1	k	15.4. 22:00-22:30	28	2	30	2	30	3
		22.4. 22:00-22:30	29	0	29	2		
		16.4. 13:00-13:30	27	0	27	2	27	
		23.4. 13:00-13:30	25	0	25	2		
P2	k+p	15.4. 22:00-22:30	40	7	47	1	48	12
		22.4. 22:00-22:30	40	8	48	1		
		16.4. 13:00-13:30	32	3	35	1	36	
		23.4. 13:00-13:30	33	3	36	1		
P3	k	15.4. 22:00-22:30	16	4	20	3	20	3
		22.4. 22:00-22:30	15	3	18	3		
		16.4. 13:00-13:30	13	2	15	3	17	
		23.4. 13:00-13:30	14	3	17	3		
P4	p	15.4. 22:00-22:30	0	3	3	0	3	2
		22.4. 22:00-22:30	0	3	3	0		
		16.4. 13:00-13:30	0	0	0	0	1	
		23.4. 13:00-13:30	0	1	1	0		
P5	k	15.4. 22:00-22:30	67	1	68	5	68	10
		22.4. 22:00-22:30	65	2	67	5		
		16.4. 13:00-13:30	57	0	57	5	58	
		23.4. 13:00-13:30	58	0	58	5		
P6	k	15.4. 22:00-22:30	92	1	93	4	93	4
		22.4. 22:00-22:30	92	1	93	4		
		16.4. 13:00-13:30	89	0	89	4	89	
		23.4. 13:00-13:30	86	0	86	4		
P7	k+p	15.4. 22:00-22:30	29	7	36	3	37	3
		22.4. 22:00-22:30	30	7	37	3		
		16.4. 13:00-13:30	28	3	31	3	34	
		23.4. 13:00-13:30	29	5	34	3		
P8	p	15.4. 22:00-22:30	9	0	9	1	9	2
		22.4. 22:00-22:30	9	0	9	1		
		16.4. 13:00-13:30	6	0	6	1	7	
		23.4. 13:00-13:30	7	0	7	1		
P9	k+p+š	15.4. 22:00-22:30	72	0	72	0	72	22
		22.4. 22:00-22:30	70	0	70	0		
		16.4. 13:00-13:30	50	0	50	0	50	
		23.4. 13:00-13:30	48	0	48	0		
P10	p	15.4. 22:00-22:30	0	7	7	0	7	2
		22.4. 22:00-22:30	0	6	6	0		
		16.4. 13:00-13:30	0	1	1	0	5	
		23.4. 13:00-13:30	0	5	5	0		

P11	k	15.4. 22:00-22:30	8	0	8	0	8	1
		22.4. 22:00-22:30	8	0	8	0		
		16.4. 13:00-13:30	4	0	4	0	7	
		23.4. 13:00-13:30	7	0	7	0		
P12	k	15.4. 22:00-22:30	70	6	76	6	76	4
		22.4. 22:00-22:30	76	0	76	6		
		16.4. 13:00-13:30	72	0	72	6	72	
		23.4. 13:00-13:30	69	0	69	6		
P13	k	15.4. 22:00-22:30	35	7	42	0	44	6
		22.4. 22:00-22:30	38	6	44	0		
		16.4. 13:00-13:30	36	2	38	0	38	
		23.4. 13:00-13:30	31	2	33	0		
P14	k	15.4. 22:00-22:30	40	3	43	1	43	2
		22.4. 22:00-22:30	40	0	40	1		
		16.4. 13:00-13:30	41	0	41	1	41	
		23.4. 13:00-13:30	35	0	35	1		
P15	k	15.4. 22:00-22:30	23	1	24	0	25	1
		22.4. 22:00-22:30	25	0	25	0		
		16.4. 13:00-13:30	24	0	24	0	24	
		23.4. 13:00-13:30	24	0	24	0		
P16	p	15.4. 22:00-22:30	14	0	14	0	14	2
		22.4. 22:00-22:30	12	0	12	0		
		16.4. 13:00-13:30	12	0	12	0	12	
		23.4. 13:00-13:30	5	0	5	0		
P17	k+p	15.4. 22:00-22:31	42	7	49	0	49	10
		22.4. 22:00-22:31	44	5	49	0		
		16.4. 13:00-13:31	36	3	39	0	39	
		23.4. 13:00-13:31	37	1	38	0		
P18	p	15.4. 22:00-22:32	15	3	18	0	18	9
		22.4. 22:00-22:32	15	3	18	0		
		16.4. 13:00-13:32	7	2	9	0	9	
		23.4. 13:00-13:32	8	0	8	0		
P19	k	15.4. 22:00-22:33	36	3	39	0	39	2
		22.4. 22:00-22:33	38	0	38	0		
		16.4. 13:00-13:33	37	0	37	0	37	
		23.4. 13:00-13:33	37	0	37	0		
P20	p	15.4. 22:00-22:34	4	4	8	0	10	4
		22.4. 22:00-22:34	5	5	10	0		
		16.4. 13:00-13:34	4	2	6	0	6	
		23.4. 13:00-13:34	4	0	4	0		

P21	k	15.4. 22:00-22:35	25	2	27	0	27	2
		22.4. 22:00-22:35	27	0	27	0		
		16.4. 13:00-13:35	24	0	24	0	25	
		23.4. 13:00-13:35	25	0	25	0		
P22	p	15.4. 22:00-22:36	1	12	13	0	13	0
		22.4. 22:00-22:36	0	2	2	0		
		16.4. 13:00-13:36	0	13	13	0	13	
		23.4. 13:00-13:36	0	9	9	0		
P23	p	15.4. 22:00-22:37	0	16	16	1	18	-7
		22.4. 22:00-22:37	0	18	18	1		
		16.4. 13:00-13:37	0	23	23	1	25	
		23.4. 13:00-13:37	0	25	25	1		
P24	p	15.4. 22:00-22:38	22	3	25	1	25	2
		22.4. 22:00-22:38	23	1	24	1		
		16.4. 13:00-13:38	22	0	22	1	23	
		23.4. 13:00-13:38	23	0	23	1		
P25	k	15.4. 22:00-22:39	8	1	9	0	9	0
		22.4. 22:00-22:39	8	0	8	0		
		16.4. 13:00-13:39	9	0	9	0	9	
		23.4. 13:00-13:39	8	1	9	0		
P26	k	15.4. 22:00-22:40	8	2	10	0	10	0
		22.4. 22:00-22:40	9	0	9	0		
		16.4. 13:00-13:40	9	1	10	0	10	
		23.4. 13:00-13:40	8	1	9	0		
CELKEM							815	101
							714	

Tabulka 1 - Sídliště Na Dědině - výsledky dopravních průzkumů



Obrázek 72 – Špatně umístěná vozidla



Obrázek 73 – Slepá ulice v jižní části ulice Vlastiny u autobusové zastávky Sídliště Na Dědině

3.1.2 ULICE NAVIGÁTORŮ

Ulice Navigátorů leží v těsné blízkosti Evropské ulice, na které se nachází autobusové zastávky MHD vedoucí směrem do města. Hlavním úkolem dopravních průzkumů bylo prověření počtu odstavených a zaparkovaných vozidel ve dne a v noci, protože panují obavy, že lidé bydlící mimo Prahu zanechávají svá vozidla v této ulici a poté pokračují do města pomocí MHD. Případně že tuto ulici používají lidé pracující na letišti k zaparkování svého vozidla během pracovní doby, aniž by museli kdekoli jinde platit za parkovné.

Výsledky dopravních průzkumů ukázaly – viz Tabulka 2, že počty zaparkovaných a odstavených vozidel se během noci a dne příliš neliší, pouze v některých částech má mírně navrch odstavování vozidel během noci. Maximální počet vozidel byl 169. Oproti sídlišti se v této ulici zhoršilo procentuální zastoupení špatně umístěných vozidel, během noci bylo špatně umístěno celkem 21 % vozidel a během dne 16 % vozidel. Hlavním problémem bylo nedodržení minimální průjezdné šířky pro obousměrnou komunikaci. Tristním zjištěním byl počet vyhrazených stání pro ZTP, kdy v celé ulici bylo pouze jedno vyhrazené stání, kdežto vzhledem k maximálnímu počtu napočítaných vozidel by tam mělo být minimálně 7 vyhrazených stání.

Při dopravním průzkumu byla zpozorována jedna situace, která potvrzuje spekulace, že ulice je během dne využívána jako parkoviště pro lidi mířící do centra či na letiště. Na autobusové zastávce Dědina, která leží na Evropské ulici a v těsné blízkosti západní části ulice Navigátorů, při probíhajícím průzkumu zastavil autobus jedoucí z letiště. Z něj vystoupilo zhruba 12 lidí, kteří jednak šli od zastávky směrem k domům, ale také 2 z nich šli přímo do zaparkovaných vozidel. Oba dva nastoupili do svých vozů a během chvilky odjeli pryč. Bezpochyby lze tedy říct, že ulice je přes den využívána

jako odstavná plocha vozidel, nicméně dopravní průzkumy ukázaly, že i při maximálním počtu zaparkovaných či odstavených vozidel byla řada stání volných a tudíž kapacita parkovacích a odstavných stání nebyla naplněna.

OZNAČENÍ	TYP STÁNÍ	DATUM	SPRÁVNÉ UMÍSTĚNÍ [voz]	ŠPATNÉ UMÍSTĚNÍ [voz]	CELKEM [voz]	Z TOHO ZTP [voz]	MAX [voz]	ROZDÍL NOC - DEN [voz]
P1	k+š	15.4. 22:00-22:30	27	0	27	0	27	-1
		22.4. 22:00-22:30	25	0	25	0		
		16.4. 13:00-13:30	26	0	26	0	28	
		23.4. 13:00-13:30	28	0	28	0		
P2	p	15.4. 22:00-22:30	0	6	6	0	7	0
		22.4. 22:00-22:30	0	7	7	0	7	
		16.4. 13:00-13:30	0	7	7	0		
		23.4. 13:00-13:30	0	6	6	0		
P3	k+š	15.4. 22:00-22:30	23	0	23	1	23	-2
		22.4. 22:00-22:30	23	0	23	1		
		16.4. 13:00-13:30	22	0	22	1	25	
		23.4. 13:00-13:30	25	0	25	1		
P4	p	15.4. 22:00-22:30	0	12	12	0	12	-1
		22.4. 22:00-22:30	0	7	7	0	13	
		16.4. 13:00-13:30	0	10	10	0		
		23.4. 13:00-13:30	0	13	13	0		
P5	k+š	15.4. 22:00-22:30	19	0	19	0	20	2
		22.4. 22:00-22:30	20	0	20	0		
		16.4. 13:00-13:30	18	0	18	0	18	
		23.4. 13:00-13:30	18	0	18	0		
P6	k+š	15.4. 22:00-22:30	21	0	21	0	21	2
		22.4. 22:00-22:30	21	0	21	0		
		16.4. 13:00-13:30	13	0	13	0	19	
		23.4. 13:00-13:30	19	0	19	0		
P7	k+š	15.4. 22:00-22:30	22	1	23	0	23	4
		22.4. 22:00-22:30	21	0	21	0		
		16.4. 13:00-13:30	14	0	14	0	19	
		23.4. 13:00-13:30	19	0	19	0		
P8	p	15.4. 22:00-22:30	0	12	12	0	16	10
		22.4. 22:00-22:30	0	16	16	0		
		16.4. 13:00-13:30	0	5	5	0	6	
		23.4. 13:00-13:30	0	6	6	0		
P9	k+š	15.4. 22:00-22:30	16	0	16	0	20	-2
		22.4. 22:00-22:30	20	0	20	0		
		16.4. 13:00-13:30	18	0	18	0	22	
		23.4. 13:00-13:30	22	0	22	0		
CELKEM							169	12
							157	

Tabulka 2 - Ulice Navigátorů – výsledky dopravních průzkumů

3.1.3 ULICE NOVÁ ŠÁRKA

Stejně jako v ulici Navigátorů byl hlavní úkol ověřit počet zaparkovaných či odstavených vozidel během dne a noci, přičemž do této oblasti připadly i některé další ulice tj. Svatavina, východní část Vlastiny a východní část Radčiny. Tato oblast se nachází v těsné blízkosti autobusové a tramvajové zastávky Divoká Šárka, které mohou ovlivňovat počet zaparkovaných vozidel přes den.

Dopravní průzkumy ukázaly – viz Tabulka 3, že kromě dvou částí se počty vozidel během dne a noci téměř rovnají. Maximální počet vozidel byl 176. První z částí, u kterých se objevil značný rozdíl, je oblast P13, která je během dne jistě ovlivněna přilehnutou školou Prague British School, a proto se tam během dne vyskytuje větší počet vozidel. Druhou částí je východní část ulice Nová Šárka P1, kde se naopak objevila převaha vozidel během noci, což se vysvětlit odstavováním vozidel obyvatel přilehlých rodinných domů. Velmi zajímavé zjištění vyplynulo z procentuálního zastoupení špatně umístěných vozidel, protože se v této lokalitě nacházelo 69 % špatně umístěných vozidel během noci, respektive 65 % během dne. Hlavním problémem se ukázala malá šířka skoro všech ulic, které neumožňují při obousměrném provozu průjezd dvou protijedoucích vozidel najednou. Navíc se v této oblasti objevil nedostatek vyhrazených stání pro ZTP, kdy v celé části bylo pouze jedno vyhrazené stání, kdežto vzhledem k maximálnímu počtu napočítaných vozidel by tam mělo být minimálně 7 vyhrazených stání.

Za zvážení v této zkoumané části rozhodně stojí zjednosměrnění některých ulic, protože během průzkumů bylo odpozorováno, že v těchto ulicích je opravdu malý provoz. Případně vytvoření prostorů pro vyhnutí protisměrně jedoucích vozidel. Možná řešení jsou navržena v kapitole 4.1.3.

OZNAČENÍ	TYP STÁNÍ	DATUM	SPRÁVNÉ UMÍSTĚNÍ [voz]	ŠPATNÉ UMÍSTĚNÍ [voz]	CELKEM [voz]	Z TOHO ZTP [voz]	MAX [voz]	ROZDÍL NOC - DEN [voz]
P1	p	15.4. 22:00-22:30	4	37	41	0	41	15
		22.4. 22:00-22:30	2	35	37	0		
		16.4. 13:00-13:30	0	26	26	0	26	
		23.4. 13:00-13:30	0	24	24	0		
P2	p	15.4. 22:00-22:30	0	1	1	0	2	2
		22.4. 22:00-22:30	0	2	2	0		
		16.4. 13:00-13:30	0	0	0	0	0	
		23.4. 13:00-13:30	0	0	0	0		
P3	p	15.4. 22:00-22:30	0	11	11	0	11	-3
		22.4. 22:00-22:30	0	10	10	0		
		16.4. 13:00-13:30	0	14	14	0	14	
		23.4. 13:00-13:30	0	11	11	0		
P4	p	15.4. 22:00-22:30	0	13	13	1	14	0
		22.4. 22:00-22:30	0	14	14	1		
		16.4. 13:00-13:30	0	12	12	1	14	
		23.4. 13:00-13:30	0	14	14	1		
P5	p	15.4. 22:00-22:30	0	13	13	0	15	-2
		22.4. 22:00-22:30	0	15	15	0		
		16.4. 13:00-13:30	0	17	17	0	17	
		23.4. 13:00-13:30	0	15	15	0		
P6	p	15.4. 22:00-22:30	0	11	11	0	11	0
		22.4. 22:00-22:30	0	11	11	0		
		16.4. 13:00-13:30	0	10	10	0	11	
		23.4. 13:00-13:30	0	11	11	0		
P7	š	15.4. 22:00-22:30	3	1	4	0	4	-1
		22.4. 22:00-22:30	3	1	4	0		
		16.4. 13:00-13:30	3	2	5	0	5	
		23.4. 13:00-13:30	4	1	5	0		
P8	p	15.4. 22:00-22:30	8	0	8	0	8	1
		22.4. 22:00-22:30	8	0	8	0		
		16.4. 13:00-13:30	7	0	7	0	7	
		23.4. 13:00-13:30	7	0	7	0		
P9	p	15.4. 22:00-22:30	0	2	2	0	2	0
		22.4. 22:00-22:30	0	2	2	0		
		16.4. 13:00-13:30	0	2	2	0	2	
		23.4. 13:00-13:30	0	2	2	0		
P10	p	15.4. 22:00-22:30	0	4	4	0	4	0
		22.4. 22:00-22:30	0	4	4	0		
		16.4. 13:00-13:30	0	4	4	0	4	
		23.4. 13:00-13:30	0	2	2	0		

P11	p	15.4. 22:00-22:30	0	15	15	0	15	1
		22.4. 22:00-22:30	0	15	15	0		
		16.4. 13:00-13:30	0	13	13	0	14	
		23.4. 13:00-13:30	0	14	14	0		
P12	p	15.4. 22:00-22:30	13	1	14	0	15	1
		22.4. 22:00-22:30	13	2	15	0		
		16.4. 13:00-13:30	13	0	13	0	14	
		23.4. 13:00-13:30	13	1	14	0		
P13	p	15.4. 22:00-22:30	4	0	4	0	5	-13
		22.4. 22:00-22:30	5	0	5	0		
		16.4. 13:00-13:30	16	2	18	0	18	
		23.4. 13:00-13:30	15	3	18	0		
P14	p	15.4. 22:00-22:30	0	2	2	0	2	0
		22.4. 22:00-22:30	0	1	1	0		
		16.4. 13:00-13:30	0	2	2	0	2	
		23.4. 13:00-13:30	0	2	2	0		
P15	p	15.4. 22:00-22:30	2	5	7	0	8	0
		22.4. 22:00-22:30	3	5	8	0		
		16.4. 13:00-13:30	3	4	7	0	8	
		23.4. 13:00-13:30	3	5	8	0		
P16	p	15.4. 22:00-22:30	18	0	18	0	18	-2
		22.4. 22:00-22:30	10	0	10	0		
		16.4. 13:00-13:30	19	1	20	0	20	
		23.4. 13:00-13:30	17	1	18	0		
CELKEM							175	-1
							176	

Tabulka 3 – Ulice Nová Šárka – výsledky dopravních průzkumů

3.1.4 VEŘEJNÉ MÍNĚNÍ

Součástí dopravních průzkumů bylo nejen sčítání zaparkovaných a odstavených vozidel, ale také dotazování obyvatelů této oblasti. Veškeré získané informace se týkají především dopravy v klidu v oblasti sídliště a dalších souvisejících věcí ovlivňujících dopravu v klidu.

Až zarážející byla reakce všech respondentů na otázku, jak vidí situaci dopravy v klidu na sídlišti. Všichni respondenti označili situaci za katastrofální, přičemž to komentovali slovy, že přes den je situace špatná, ale ještě přijatelná, nicméně večer je údajně téměř nadlidský výkon najít volné místo ke stání. Tento názor navíc potvrzují výsledky dopravních průzkumů, kdy vozidla stála téměř všude, kde se dalo. Dle slov obyvatelů sídliště, při hledání volného místa ke stání řidiči nejprve zkouší štěstí v ulici Ciolkovského a U Valu, poté kolem ulice Vlastina a poslední varianta je ulice Šmolíkova, avšak je nutné zdůraznit, že k některým panelovým domům je poté nutné od vozidla urazit poměrně značnou vzdálenost. I když se obyvatelům zdá maximální možná uražená vzdálenost moc dlouhá, tak pořád tato vzdálenost nepřevyšuje maximální doporučenou vzdálenost pro odstavování vozidel dané normou tj. 500 metrů. Situaci navíc údajně zhoršují zástupci městské policie, kteří pravidelně v neděli večer obcházejí sídliště a dávají pokuty špatně umístěným vozidlům, přičemž

kolikrát se jedná pouze o krátkodobé stání v řádu minut za účelem přenesení věci z vozidla do bytu. Z názoru jednoho z obyvatel vyplynulo, že policisté místo zajišťování bezpečnosti řeší jiné věci, než by měli. Nicméně časté obchůzky strážníků městské policie jsou dle slov zástupců MČ Prahy 6 na udání, tudíž strážníci po telefonickém upozornění musí danou lokalitu zkontrolovat, jinak by z toho sami měli problém. [21]

Z hlediska bezpečnosti prý sídliště hodně ovlivňuje Oddělení pobytu cizinců, které se nachází v obchodním domě Delta. Díky tomuto oddělení se údajně po sídlišti pohybují nedůvěryhodní lidé, kterým obyvatelé přičítají vykrádání vozidel či jiné drobné krádeže. Navíc toto oddělení přes den přivádí množství lidí, kteří parkují svá vozidla kolem obchodního domu Delta, a tak zabírají místa obyvatelům sídliště.

Dalším žhavým tématem dotazovaný obyvatelů je plánovaná tramvajová trať, která z hlediska šířkového uspořádání přestaví ulici Vlastina, a plánovaný parkovací dům. Obyvatelé mají strach, že s novou tramvajovou tratí přijdou o kapacitu parkovacích a odstavných stání a že díky parkovacímu domu se tento úbytek ještě zvětší. Zároveň panují obavy, že místa v parkovacím domě budou brzy rozprodány za cenu, kterou si běžní obyvatelé nemohou dovolit. Při otázce zaměřené na případné zřízení modrých zón se názory lišily, protože někteří z respondentů mají služební auto, a tak jsou proti modrým zónám, kdežto ostatním je to víceméně jedno, protože si myslí, že se situace díky modrým zónám stejně nezmění.

Při odpovědích týkajících se úbytku parkovacích míst z důvodu plánované tramvajové tratě se obyvatelé vyjádřili, že dostupnost pomocí MHD je výborná díky autobusovým linkám, tudíž necítí potřebu zřizovat novou tramvajovou trať.

3.2 OTÁČENÍ A PRŮJEZD VOZIDEL U ZŠ DĚDINA

3.2.1 STAV PŘED ÚPRAVAMI

Další dopravní průzkumy byly provedeny v problémovém místě, které bylo zmíněno v kapitole 2. V tomto místě se střetávají ulice Žukovského a Pod Cihelnou. Cílem tohoto dopravního průzkumu bylo zhodnocení stávajícího stavu, který byl před úpravami, jež byly provedeny koncem srpna 2018. Následně po provedení úprav byly provedeny další průzkumy – viz kapitola 3.2.2, které sloužily k vyhodnocení provedených úprav.

Dopravní průzkumy byly založeny na zmapování situace během vytipované doby, kterou je bezpochyby začátek vyučování na základní škole tj. 8:00. První dvě fáze dopravního průzkumu byly provedeny během dubna 2018, kdy tam ještě nebylo upravené dopravní značení tak, aby se daná situace zlepšila. Popis průběhu dopravních průzkumů po upravení dopravního značení je popsán v kapitole 3.2.2.

První fáze dopravního průzkumu proběhla v pondělí 16. 4. 2018 od 7:15 do 8:15. Během průzkumu bylo deštivé počasí, což se v porovnání s druhou fází, která byla provedena za slunečného počasí, jeví jako horší stav. Horší stav způsobil větší počet vozidel, v nichž rodiče vozili své děti co nejdříve ke škole. Hlavní problém tohoto místa, kde dochází k otáčení vozidel, které přivezou děti do školy a následně odjíždí pryč, byl jednopruhový průjezd ulicí Pod Cihelnou. Na jižní straně ulice bylo dovoleno podélné stání, které je plně využíváno, a na severní části ulici bylo v době od 7:30 do 13:00 zakázáno podélné stání – viz Obrázek 74. Bohužel v době, kdy bylo zakázáno podélné stání na severní straně a kdy docházelo k největšímu pohybu vozidel tj. od 7:45 do 8:00, poměrně dost vozidel stále zabíralo místo na severní straně ulice – viz Obrázek 75, a tak docházelo ke znemožnění plynulého obousměrného protisměrného průjezdu. Důsledkem znemožnění obousměrného průjezdu bylo vzduť vozidel na obou stranách části ulice Pod Cihelnou, což především zapříčinilo problém na styku ulic Žukovského a Pod Cihelnou. Tento problém byl umocněn slabými řidičskými dovednostmi některých z rodičů, kteří projíždí tímto problémovým místem – viz Obrázek 76. Mnoho řidičů tento problém řešilo porušením zákazu vjezdu do části ulice Žukovského – viz Obrázek 77, kde se následně otočili a poté odjeli pryč. Je nutné však podotknout, že tyto problémy se děly pouze v době těsně před začátkem vyučování tzn. od 7:45 do 8:00. Do 7:45 a po 8:00 byl provoz téměř bezproblémový.



Obrázek 74 – Omezení podélného stání dopravním značením



Obrázek 75 – Ulice Pod Cihelnou



Obrázek 76 – Problémové místo otáčení vozidel



Obrázek 77 – Ulice Žukovského

Druhá fáze dopravního průzkumu byla provedena v pondělí 23. 4. 2018 opět v době od 7:15 do 8:15. Jak již bylo zmíněno, tato fáze byla provedena za slunečného počasí, které se projevilo v menším počtu pohybujících se vozidel. Zjištěné poznatky z první fáze, proč dochází k problémům v ulici Pod Cihelnou a v ulici Žukovského, byly potvrzeny. Situaci opět ztěžovala vozidla v severní části ulice Pod Cihelnou, která v době největšího pohybu vozidel již v daném místě neměla parkovat – viz Obrázek 78.



Obrázek 78 – Ulice Pod Cihelnou při druhé fázi dopravního průzkumu

Při dopravním průzkumu bylo navíc zjištěno, že někteří řidiči do tohoto problémového místa nejezdí a raději vysadí své ratolesti o kousek dál od školy, za cenu bezproblémového a rychlého odjezdu. Příkladem bylo zastavování vozidel u ulice Vlastina – viz Obrázek 79, odkud děti měly cestu delší, avšak pohyb vozidel tam byl bezproblémový. Stejně tak zastavování v ulici Šmolíkova, která se sice nachází v blízkosti základní školy, ale cesta do ní trvá mnohem déle.



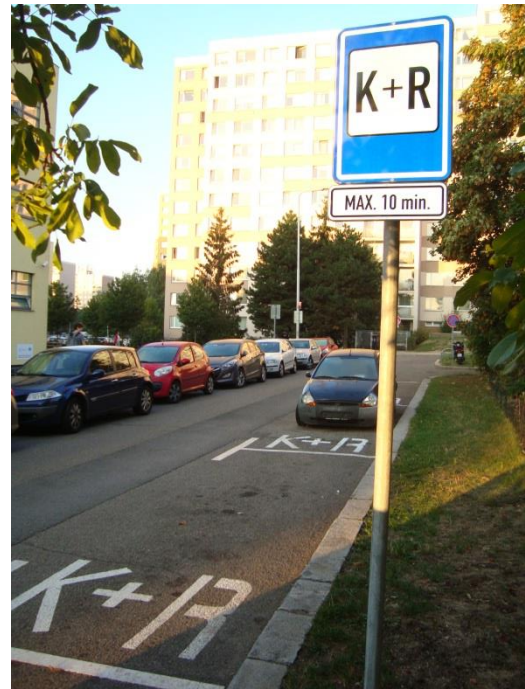
Obrázek 79 – Zastavování vozidel u ulice Vlastina za účelem vysazení dětí mířících do školy

3.2.2 STAV PO ÚPRAVÁCH

Druhá část dopravních průzkumů proběhla až během září 2018, protože v dané oblasti došlo ke změně dopravního značení až ke konci srpna 2018 – viz Příloha B.6. Dříve tak nebylo možné dopravní průzkumy provést. Hlavní změna spočívala ve změně zákazu zastavení v západní části ulice Pod Cihelnou, kde byla odstraněna dodatková tabulka – viz Obrázek 80, která omezovala zákaz zastavení na dobu od 7:30 do 13:00. Tato změna měla umožnit obousměrný průjezd míjejících se vozidel téměř v celé délce této části vyjma v místech nově umístěných 3 podélných parkovacích stání typu K+R – viz Obrázek 81. Dalšími změnami bylo zavedení „Zóny 30“ celé přilehlé oblasti ulice Pod Cihelnou, zavedení pěší zóny v ulici Žukovského směrem před vchod do ZŠ Dědina a doplnění vodorovného dopravního značení ve východní části ulice Pod Cihelnou.



Obrázek 80 - Zákaz zastavení bez dodatkové tabulky



Obrázek 81 - Podélné parkovací stání typu K+R

Třetí fáze dopravního průzkumu byla provedena v pondělí 17. 9. 2018 od 7:15 do 8:15. I přes provedené změny v dopravním značení nedošlo téměř k žádnému výraznému zlepšení situace v západní části ulice Pod Cihelnou, protože vozidla byla odstavena i přes zákaz zastavení na severní straně ulice pod Cihelnou – viz Obrázek 82. Někteří řidiči také využili severní stranu ulice k zaparkování svého vozidla po dobu, než odvedli své děti do školy. K tomuto účelu by posloužila parkovací stání typu K+R, nicméně tato stání byla využita pro odstavování vozidel, protože během této fáze průzkumu nedošlo k žádnému pohybu všech tří vozidel, tudíž minimálně 5x přesáhli maximální dobu parkování na těchto místech. Nutné je však podotknout, že vozidla na severní straně ulice netvořila souvislou řadu, a tak v případě kolizí protijedoucích vozidel bylo někdy možné, aby jedno jedoucí vozidlo zajelo do volného místa a vyhnulo se s protijedoucím vozidlem. Bohužel při větší intenzitě provozu ani tato varianta nebyla možná, a tak řidiči museli vycouvat, aby se vyhnuli s protijedoucím vozidlem. Zavedení pěší zóny v ulici Žukovského řidiče téměř neovlivnilo, protože pokud došlo ke kolizi více vozidel v místě otáčení vozidel na styku ulic Žukovského a Pod Cihelnou, tak řidiči stejně do pěší zóny zajeli, aby mohli vysadit své děti v těsné blízkosti školy.



Obrázek 82 – Nerespektování zákazu zastavení na severní straně ulice Pod Cihelnou

Čtvrtá fáze dopravního průzkumu byla provedena v úterý 18. 9. 2018 opět od 7:15 do 8:15. Oproti třetí fázi byl poměrně silnější provoz, a tak docházelo k větším problémům v daném místě, protože na severní straně ulice Pod Cihelnou stála vozidla těsně za sebou bez jediného volného místa – viz Obrázek 83. Docházelo tak k většímu počtu kolizí protijedoucích vozidel – viz Obrázek 84. Během průzkumu navíc ke škole projížděl popelářský vůz, který jednak umocnil problémy s vyhnutím se, ale hlavně měl velké starosti ulicí Pod Cihelnou vůbec projet, protože průjezdní prostor mezi stojícími vozidly byl velmi malý – viz Obrázek 85.



Obrázek 83 – Nerespektování zákazu zastavení



Obrázek 84 – Kolize protijedoucích vozidel



Obrázek 85 – Projíždějící popelářský vůz

Problematiku této oblasti potvrdili i kolemjdoucí zdejší obyvatelé, kteří říkali, že když tuto oblast kontrolovali a pokutovali policisté, tak tam docházelo pouze k minimálním problémům s dopravou. Nicméně zdejší obyvatelé podotkli, že od doby, kdy byly provedeny změny dopravního značení, tak tam policisty viděli pouze 2x, což je dle jejich slov žalostně málo.

Tyto dopravní průzkumy potvrdily, že řidiči i přes provedené změny nerespektují dopravní značení na severní straně ulice Pod Cihelnou. Stejně jako tomu bylo při dopravních průzkumech před provedenými úpravami během dubna 2018. Je nezbytně nutné se nad tímto problémem zamyslet a navrhnout nějaké řešení, které by řidiči respektovali a tím pádem by nedocházelo k takovému množství kolizí protijedoucích a otáčejících se vozidel. Možné řešení na vylepšení této situace je navrženo v kapitole 4.2.2.

3.3 PŘECHOD PRO CHODCE U AUTOBUSOVÉ ZASTÁVKY SÍDLIŠTĚ NA DĚDINĚ

3.3.1 STAV PŘED ÚPRAVAMI

Posuzovaný přechod pro chodce se nachází před obchodním domem Delta u autobusové zastávky Sídliště Na Dědině, jak již bylo zmíněno v kapitole 2. Při první části dopravních průzkumů nebyl přechod řízený světelným signalizačním zařízením. První fáze dopravního průzkumu byla provedena ve vytipovaných špičkových hodinách a druhá fáze byla provedena opět ve špičkových hodinách, avšak průzkum začal o něco dříve. Cílem druhé fáze bylo ověření získaných výsledků z první fáze a případné navýšení počtu chodců, které mohlo vzniknout vlivem časového posunu průzkumu. Předmětem průzkumu bylo zjištění počtu chodců za určitou časovou dobu, zároveň zjištění, jak se chodci na přechodu chovají, respektive zda správně využívají přechod či si nezkracují cestu mimo přechod. Z důvodu umístění nedalekého střediska pro nevidomé byl zaznamenáván počet a chování nevidomých na přechodu.

Před samotným dopravním průzkumem byly zjištěny intenzity motorových vozidel, které byly součástí projektu tramvajové trati, která by měla vést právě touto oblastí. Celkový počet motorových vozidel převzatý z dopravního průzkumu z roku 2016 byl 4400 vozidel v obou směrech za 24 hodin – viz Příloha 1. S přihlédnutím na rozložení dopravy během dne v místě přechodu projede celkem 352 vozidel v obou směrech během špičkové hodiny, tudíž nutno podotknout, že se jedná o poměrně malé intenzity. Dalším zjištěným faktem byl počet nehod, které se v daném místě staly. Ze statistických údajů Ministerstva dopravy bylo zjištěno, že v místě přechodu došlo od ledna roku 2000 do konce května roku 2018 pouze ke dvěma dopravním nehodám, při kterých došlo ke srážce motorového vozidla s chodci. Ani jedna z nehod nezpůsobila vážné zranění osob, došlo vždy pouze k lehkému zranění. [22] [23]

Dle kritérií technických podmínek 81 lze přechod řízený SSZ uvažovat v případě silně zatížených či nehodových křižovatkách, nicméně ani k jednomu kritériu se tento přechod nepřibližuje. Důvodem zřízení přechodu SSZ je pouze zvláštní zřetel, který v tomto případě tvoří přítomnost nevidomých, kteří míří do blízkého střediska, kde se teprve učí jak fungovat v běžném životě. Dalším důvodem je přítomnost dětí, které denně navštěvují ZŠ Dědina. [24]

První dopravního průzkumu byl proveden ve středu 2. 5. 2018 v ranních hodinách od 7:15 do 8:45. Dopravním průzkumem bylo zjištěno, že maximální celkový počet chodců za hodinu byl 212 – viz Tabulka 4. Důležitým získaným aspektem byl počet nevidomých, kteří v této době prošli přes přechod, a zároveň počet chodců, kteří naopak šli mimo přechod. Pohyb chodců a poznatky získané z průzkumů budou popsány v této kapitole níže.

čas	CHODCI [chodci/15 min]	NEVIDOMÍ [chodci/15 min]	MIMO PŘECHOD [chodci/15 min]	CELKEM [chodci/15 min]	CELKEM [chodci/hod]
7:15 – 7:30	50	2	5	57	212
7:30 – 7:45	56	1	5	62	
7:45 – 8:00	36	1	4	41	
8:00 – 8:15	45	1	6	52	
8:15 – 8:30	36	0	8	44	
8:30 – 8:45	33	0	0	33	

Tabulka 4 – Dopravní průzkum přechodu 2. 5. 2018

Druhá průzkum byl proveden přesně o týden později tj. ve středu 9. 5. 2018 opět v ranních hodinách, avšak již od 6:45 do 8:15. Výsledky druhé fáze se téměř shodovaly s výsledky první fáze, avšak nedošlo k navýšení celkového počtu chodců – viz Tabulka 5. Opět se tam projevilo zastoupení jak nevidomých, tak chodců, kteří přecházeli mimo přechod pro chodce.

čas	CHODCI [chodci/15 min]	NEVIDOMÍ [chodci/15 min]	MIMO PŘECHOD [chodci/15 min]	CELKEM [chodci/15 min]	CELKEM [chodci/hod]
6:45 – 7:00	35	2	3	40	194
7:00 – 7:15	34	0	0	34	
7:15 – 7:30	40	3	1	44	
7:30 – 7:45	53	1	3	57	
7:45 – 8:00	41	0	2	43	
8:00 – 8:15	45	0	5	50	

Tabulka 5 – Dopravní průzkum přechodu 9. 5. 2018

Během obou dopravních průzkumů byly zaznamenány poznatky jak pohybu chodců, tak celkového chování všech zúčastněných dopravních prostředků. Největší úskalí je spojeno s autobusovými linkami MHD, protože mnoho chodců se po zaregistrování příjezdícího autobusu rozběhne nejbližší možnou cestou na zastávku, aby jim autobus neujel. Problém tedy tvoří nezodpovědní chodci, kteří se kolikrát ani nerozhlednou a vběhnou do vozovky mimo vyznačený přechod. Dalším problémem způsobí lidé, kteří vystupují z autobusů a zkracují si cestu přes ulici Vlastina opět mimo vyznačený přechod a zpravidla i bez rozhlížení. Tento problém způsobují především starší lidé důchodového věku. Pohyb chodců mimo přechod také způsobují řidiči zaparkovaných vozidel, kteří jdou nejkratší cestou ke svému vozidlu. Další odpozorovaný problém vytváří řidiči projíždějících vozidel po ulici Vlastina, protože i přes nevelké intenzity málo kdo zastaví tak, aby chodci mohli přejít přes přechod. Bohužel se tak děje i v případě, že na okraji přechodu stojí nevidomí chodci, kteří evidentně drží bílou slepeckou hůl, či děti, které míří do školy. Na druhou stranu proti všem negativům, které se na tomto přechodě vyskytují, je nutné říct, že pokud chodci správně využívají systém chodníků, tak nemají potřebu si zkracovat cestu například skrz zeleň či přes přilehlou křižovatku. Velkou výhodou je tedy směrové vedení tras chodníku, které chodce navádí k přechodu.

3.3.2 STAV PO ÚPRAVÁCH

Druhá část dopravních průzkumů byla provedena po zprovoznění SSZ. SSZ bylo zprovozněno v druhé polovině září 2018 a dle zjištěných informací

se jedná pouze o provizorní SSZ, jehož úkolem je zjistit, zda v daném místě SSZ funguje a nezpůsobuje dopravní komplikace či kolize. Tato část průzkumu měla opět dvě fáze, které byly provedeny v průběhu října 2018 ve vytipovaných špičkových hodinách. Hlavním cílem této části bylo zjistit, jak daný přechod řízený SSZ funguje v koordinaci různých druhů dopravy a jak chodci respektují signalizační zařízení. Jak již bylo zmíněno v kapitole 3.3.1, tak zřízení přechodu řízeného SSZ se v této situaci dá odůvodnit pouze zvláštním zřetelem, který představují nevidomí chodci a velké množství přítomných dětí.

Podstatou provedených úprav byla montáž světelného signalizačního zařízení a doplnění svislého vodorovného značení v těsné blízkosti přechodu – viz Obrázek 86. Navíc byly částečně provedeny úpravy pro nevidomé, konkrétně oprava a doplnění signálního a varovného pásu.



Obrázek 86 – Nově zřízené SSZ

Třetí dopravní průzkum byl proveden ve středu 10. 10. 2018 v ranních hodinách od 6:45 do 8:15. Dopravním průzkumem bylo zjištěno, že maximální celkový počet chodců za hodinu byl 242 – viz Tabulka 6. Oproti prvnímu a druhému průzkumu došlo ke značnému navýšení počtu chodců, avšak zároveň došlo ke snížení počtu nevidomých chodců. Nutno podotknout, že z celkového počtu chodců téměř třetina vůbec nerespektovala SSZ a buď šli po přechodu na signál „STŮJ“, nebo ulici přešli mimo přechod.

čas	CHODCI NA ZELENOU [chodci/15 min]	CHODCI NA ČERVENOU [chodci/15 min]	NEVIDOMÍ [chodci/15 min]	MIMO PŘECHOD [chodci/15 min]	CELKEM [chodci/15 min]	CELKEM [chodci/hod]
6:45 – 7:00	26	13	0	4	43	242
7:00 – 7:15	24	5	1	2	32	
7:15 – 7:30	49	8	0	4	61	
7:30 – 7:45	49	22	0	2	73	
7:45 – 8:00	43	9	0	2	54	
8:00 – 8:15	33	19	0	2	54	

Tabulka 6 – Dopravní průzkum přechodu řízeného SSZ 10. 10. 2018

Čtvrtý průzkum byl proveden hned následující den tj. ve čtvrtek 11. 10. 2018 opět v ranních hodinách od 7:00 do 8:30. Počet chodců se s třetím průzkumem téměř shodoval – viz Tabulka 7, navíc tento průzkum potvrdil špičkovou hodinu, kdy od 7:15 do 8:15 dochází k největšímu využití přechodu. Negativním zjištěním byl opět počet chodců, kteří nerespektují SSZ.

čas	CHODCI NA ZELENOU [chodci/15 min]	CHODCI NA ČERVENOU [chodci/15 min]	NEVIDOMÍ [chodci/15 min]	MIMO PŘECHOD [chodci/15 min]	CELKEM [chodci/15 min]	CELKEM [chodci/hod]
7:00 – 7:15	19	12	1	0	32	
7:15 – 7:30	33	16	0	2	51	247
7:30 – 7:45	45	16	0	5	66	
7:45 – 8:00	51	5	0	4	60	
8:00 – 8:15	40	25	0	5	70	
8:15 – 8:30	16	16	0	3	35	

Tabulka 7 – Dopravní průzkum přechodu řízeného SSZ 11. 10. 2018

Během třetího a čtvrtého průzkumu byl potvrzen fakt, že lidé, kteří upozorují příjezdějí autobusy linky MHD, úprkem spěchají na autobusovou zastávku a nezastaví je ani přechod řízený SSZ. Především z tohoto důvodu právě téměř třetina chodců nerespektuje SSZ. Respektování SSZ je navíc úzce spjato s intenzitou motorové dopravy, kdy během vyšších intenzit chodci dodržují světelnou signalizaci, naopak při nižších intenzitách se chodci nechtějí zdržovat čekáním na signál „VOLNO“ a přechází na signál „STŮJ“. Při průzkumech bylo zjištěno, že SSZ ovlivňuje projíždějící vozidla pouze velmi málo. Jednak díky nižším intenzitám docházelo ke vzduť maximálně 5 vozidel, ale hlavně délka signálu „VOLNO“ pro chodce byla vždy pouze 7 vteřin, tudíž docházelo k velmi minimálnímu zdržení projíždějících vozidel. Nutno říct, že délka signálu „VOLNO“ pro chodce je vzhledem k intenzitám pohybu chodců dostačující. Problémem SSZ je absence akustického signalizačního zařízení pro nevidomé, protože i když během obou dopravních průzkumů prošli pouze dva nevidomé chodci, tak oba působili zmateným dojmem, navíc oba chodili ze strany na stranu a nevěděli kudy kam. Nebýt nápomocných kolemjdoucích, tak by nevidomé chodci nebyli schopní bezpečně přejít přes přechod.

Porovnání přechodu neřízeného SSZ a řízeného SSZ ukazuje, že díky zavedení SSZ řidiči jsou donuceni pustit chodce, a tak se vyšší bezpečnost projevuje především u specifických skupin chodců, jako jsou děti, maminky s kočárky či nevidomé. U ostatních běžných chodců se změna prakticky neprojevila, protože chodci přecházeli stejně přes neřízený přechod SSZ jako přes řízený přechod SSZ, i když byl signalizován signál „STŮJ“. Naopak pro chodce přebíhající komunikaci je SSZ nebezpečnější, protože vozidla počítají s tím, že do komunikace by neměl nikdo vstupovat. Proto se nabízí varianta úpravy světelné signalizace tak, aby byla pouze na znamení. Z hlediska porovnání obou variant, výsledků dopravních průzkumů a pozorování situace okolo přechodu je i přes nižší intenzity motorové dopravy zřízení trvalého SSZ vhodné, avšak se zmíněnými úpravami světelné signalizace.

3.4 MĚŘENÍ RYCHLOSTI V OBLASTI 4

Poslední část dopravních průzkumů se zabývala měřením rychlosti v oblasti 4, do které patří ulice Dědinská, Šmolíkova, Parašutistů, Pilotů, Letecká, Družicová, Radistů, Rubličova a Navigátorů. Měření rychlosti bylo provedeno pistolovým radarem Bushnell Speedster III tak, aby řidiči nevěděli o probíhající měření, protože by mohlo dojít k náhlému snížení rychlosti vozidel. Nutno zdůraznit, že měření přístrojem není stoprocentní a vykazuje vždy nějakou odchylku. V ulicích bylo provedeno měření v celkovém počtu minimálně 30 projetých vozidel. Bohužel v ulicích Družicová, Rubličova a Letecká během dopravního průzkumu neprojelo ani jedno vozidlo, a tak nebylo možné tyto ulice vyhodnotit. Stejně tak v části ulice Parašutistů tj. severně od křižovatky s ulicí Dědinská. V ostatních ulicích proběhlo měření v místech – viz Obrázek 87, které byly vyhodnoceny jako nejrizikovější z hlediska podmínek svádějících k vyšším rychlostem. Dopravní průzkumy byly provedeny na konci května 2018 a na začátku června 2018 v různých denních hodinách tak, aby výsledky zahrnovaly variace pohybu vozidel během dne. Z dopravních průzkumů však vzešlo, že doba, při které byly dopravní průzkumy provedeny, nijak zvlášť dosažené rychlosti neovlivňuje.



Obrázek 87 – Oblast 4 s vyznačenými profily, kde byla měřena okamžitá rychlost, zdroj [13]

3.4.1 DĚDINSKÁ

V ulici Dědinská proběhlo měření rychlosti velmi snadno, protože tato ulice slouží jako vjezd do ostatních ulic v této oblasti, a tak potřebné množství vozidel, které bylo nutné změřit, projelo během chvíle. Rychlost vozidel byla měřena v části ulice západně od křižovatky s ulicí Parašutistů, protože východně od této křižovatky je omezena rychlost na 30 km/h. V západní části je maximální povolená rychlost 50 km/h. Při průzkumu bylo změřeno celkem 40 projíždějících vozidel v obou směrech – viz Tabulka 8. Průměrná rychlost dosahovala 36,0 km/h a maximální naměřená rychlost byla 49,0 km/h, tudíž žádné vozidlo nepřekročilo dovolenou rychlost. Při dopravním průzkumu byl dotázán muž, který v ulici Dědinská bydlí. Podle jeho slov v této ulici vozidla jezdí obezřetně a potenciální problémy s vozidly, které by jezdily vysokou rychlostí, údajně nejsou.

POŘADÍ PROJETÝCH VOZIDEL	NAMĚŘENÁ RYCHLOST [km/h]	POŘADÍ PROJETÝCH VOZIDEL	NAMĚŘENÁ RYCHLOST [km/h]
1	42	21	39
2	30	22	28
3	40	23	37
4	44	24	40
5	33	25	28
6	35	26	32
7	26	27	38
8	32	28	28
9	36	29	32
10	32	30	32
11	36	31	38
12	39	32	36
13	34	33	37
14	37	34	49
15	39	35	39
16	38	36	45
17	29	37	30
18	34	38	40
19	44	39	42
20	26	40	42

Tabulka 8 – Naměřené rychlosti v ulici Dědinská

3.4.2 ŠMOLÍKOVA

V ulici Šmolíkova byl dopravní průzkum proveden východně od křižovatky s ulicí Parašutistů, jelikož téměř všechna vozidla jela tímto směrem. V této ulici je maximální povolená rychlost 50 km/h. V této východní části se nachází mateřská školka a středisko pro nevidomé, případně tato ulice slouží rodičům, kteří vozí své děti do základní školy. Při průzkumu bylo opět změřeno celkem 40 projíždějících vozidel v obou směrech – viz Tabulka 9. Průměrná rychlost dosahovala 31,0 km/h a maximální naměřená rychlost byla 46,0 km/h, tudíž opět žádné vozidlo povolenou rychlost nepřekročilo.

POŘADÍ PROJETÝCH VOZIDEL	NAMĚŘENÁ RYCHLOST [km/h]	POŘADÍ PROJETÝCH VOZIDEL	NAMĚŘENÁ RYCHLOST [km/h]
1	35	21	46
2	22	22	25
3	17	23	33
4	18	24	23
5	27	25	22
6	39	26	29
7	33	27	24
8	31	28	29
9	37	29	29
10	23	30	27
11	31	31	33
12	34	32	37
13	40	33	31
14	25	34	38
15	30	35	37
16	46	36	32
17	42	37	28
18	31	38	30
19	28	39	28
20	37	40	33

Tabulka 9 – Naměřené rychlosti v ulici Šmolíkova

3.4.3 PARAŠUTISTŮ

Ulici Parašutistů lze rozdělit na dvě části. První část vede od křižovatky s ulicí Dědinská směrem na sever a druhá část vede od té samé křižovatky směrem na jih. V severní části ulice, jak již bylo zmíněno, během dopravního průzkumu neprojelo ani jedno vozidlo, a tak tam nebylo možné změřit rychlosti vozidel. Severní část tudíž nelze hodnotit, ale vzhledem ke směrovému vedení, kdy je tato část vedena ve směrovém oblouku, a k podélně stojícím vozidlům lze usoudit, že tam ani vozidla rychleji jet nemohou. V jižní části naopak vozidla jezdí velmi často, protože tato část spojuje ulice Dědinská a Šmolíkova. V jižní části byly změřeny rychlosti vozidel v obou směrech, avšak vzhledem k výškovému profilu byly dosahovány o trochu vyšší rychlosti vozidel jedoucích ve směru klesání. Při průzkumu bylo opět změřeno celkem 40 projíždějících vozidel v obou směrech – viz Tabulka 10. Průměrná rychlost dosahovala 30,8 km/h a maximální naměřená rychlost byla 42,0 km/h. Maximální povolenou rychlost v této ulici je 50 km/h, tato hranice tudíž nebyla ani v jednom případě překročena. Z celkové počtu projetých vozidel pouze jedno vozidlo překročilo rychlost 40 km/h.

POŘADÍ PROJETÝCH VOZIDEL	NAMĚŘENÁ RYCHLOST [km/h]	POŘADÍ PROJETÝCH VOZIDEL	NAMĚŘENÁ RYCHLOST [km/h]
1	36	21	25
2	31	22	29
3	36	23	26
4	27	24	32
5	24	25	29
6	31	26	25
7	31	27	35
8	28	28	40
9	22	29	38
10	34	30	28
11	28	31	29
12	37	32	28
13	24	33	26
14	30	34	36
15	32	35	31
16	23	36	38
17	26	37	38
18	29	38	34
19	28	39	32
20	32	40	42

Tabulka 10 – Naměřené rychlosti v jižní části ulice Parašutistů

3.4.4 PILOTŮ

Nejnáročnější dopravní průzkum byl proveden v ulici Pilotů. V této ulici jezdí opravdu málo vozidel a bylo nutné průzkum provádět dlouhou dobu, aby počet změřených vozidel byl aspoň 30. Bohužel směrové i výškové vedení ulice svádí řidiče k vyšší rychlosti. Napomáhá tomu i prakticky nulový pohyb chodců a poměrně velká šířka komunikace. Při průzkumu bylo tedy změřeno celkem 30 projíždějících vozidel v obou směrech – viz Tabulka 11. Průměrná rychlost dosahovala 34,4 km/h a maximální naměřená rychlost byla 53,0 km/h. Během měření rychlosti pouze jedno vozidlo překročilo povolenou rychlost, která je 50 km/h.

POŘADÍ PROJETÝCH VOZIDEL	NAMĚŘENÁ RYCHLOST [km/h]	POŘADÍ PROJETÝCH VOZIDEL	NAMĚŘENÁ RYCHLOST [km/h]
1	49	16	26
2	43	17	32
3	34	18	43
4	35	19	36
5	34	20	31
6	50	21	29
7	26	22	26
8	40	23	34
9	53	24	36
10	26	25	31
11	25	26	39
12	34	27	47
13	33	28	40
14	30	29	24
15	21	30	24

Tabulka 11 – Naměřené rychlosti v ulici Pilotů

3.4.5 RADISTŮ

Ulice Radistů patří mezi poměrně frekventované ulice v této oblasti. I přes svou krátkou délku je v ní současně nainstalován úzký příčný zpomalovací práh, který nutí řidiče dodržovat maximální povolenou rychlost 30 km/h, která zde platí. Nevýhodou zpomalovacího prahu je jeho technický stav – viz Obrázek 88, který zdaleka neplní funkci, kterou by plnit měl. Při průzkumu bylo změřeno celkem 40 projíždějících vozidel v obou směrech – viz Tabulka 12. Průměrná rychlost dosahovala 26,4 km/h a maximální naměřená rychlost byla 35 km/h. Z těchto hodnot lze usoudit, že i přes technický stav zpomalovacího prahu plní zpomalovací práh svou funkci velmi dobře. Z celkové počtu projetých vozidel přesáhlo hned 15 % vozidel rychlost 30 km/h a zbylých 85 % vozidel se vešlo do hranice 30 km/h.



Obrázek 88 – Zpomalovací práh v ulici Radistů

POŘADÍ PROJETÝCH VOZIDEL	NAMĚŘENÁ RYCHLOST [km/h]	POŘADÍ PROJETÝCH VOZIDEL	NAMĚŘENÁ RYCHLOST [km/h]
1	23	21	25
2	25	22	28
3	31	23	25
4	26	24	25
5	24	25	23
6	27	26	22
7	27	27	26
8	26	28	30
9	23	29	23
10	29	30	20
11	31	31	32
12	34	32	25
13	27	33	28
14	25	34	35
15	27	35	26
16	31	36	27
17	23	37	30
18	28	38	22
19	24	39	26
20	24	40	23

Tabulka 12 – Naměřené rychlosti v ulici Radistů

3.4.6 NAVIGÁTORŮ

Poslední měřenou a zároveň z hlediska naměřených rychlostí nejzajímavější ulici byla ulice Navigátorů. Ve své západní části byly naměřené hodnoty celkem očekávané a nijak zvláště vysoké, ale ve své východní části, kde tato ulice slouží jako vjezd do této oblasti, téměř všechny hodnoty přesahovaly hranici 40 km/h, ale zároveň ani jednou nebyla ve východní části překročena maximální povolená rychlost 50 km/h. Ve východní části výrazně podporuje rychlost vozidel výškové vedení ulice. Při průzkumu bylo změřeno celkem 40 projíždějících vozidel v obou směrech – viz Tabulka 13. Průměrná rychlost dosahovala 38,3km/h a maximální naměřená rychlost byla 54,0 km/h, která byla jedinou naměřenou hodnotou přesahující hranici maximální povolené rychlosti, avšak byla naměřena v západní části ulice. Za zvážení rozhodně stojí zklidnění především východní části této ulice, protože zde chodci přechází vozovku ve směru od autobusové zastávky na Evropské ulici k přilehlé zástavbě, a vozidla zde vyjíždí ze směrového oblouku.

POŘADÍ PROJETÝCH VOZIDEL	NAMĚŘENÁ RYCHLOST [km/h]	POŘADÍ PROJETÝCH VOZIDEL	NAMĚŘENÁ RYCHLOST [km/h]
1	32	21	29
2	27	22	38
3	33	23	36
4	40	24	37
5	45	25	39
6	34	26	50
7	47	27	48
8	32	28	50
9	44	29	39
10	35	30	41
11	35	31	44
12	27	32	27
13	43	33	32
14	45	34	40
15	37	35	30
16	39	36	43
17	23	37	45
18	39	38	34
19	54	39	42
20	34	40	43

Tabulka 13 – Naměřené rychlosti v ulici Navigátorů

4 NAVRHOVANÉ ÚPRAVY

4.1 DOPRAVA V KLIDU

U všech třech zkoumaných oblastí byla snaha zajistit maximální počet stání v souladu s platným zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, protože při dopravních průzkumech bylo zjištěno, že řada vozidel stojí na místě v rozporu se zákonem – viz kapitola 3.1. U všech oblastí je jako první varianta navržena pouze úprava pomocí svislého a vodorovného dopravního značení bez jakékoli stavební úpravy. Druhé varianty jsou založeny na drobných stavebních úpravách, které nezmění ráz celé oblasti, ale upraví pouze nezbytně nutné části tak, aby bylo dosaženo zvýšení bezpečnosti a kapacity parkovacích a odstavných stání. Při návrzích variant se stavebními úpravami je snaha minimalizovat zásahy do ploch se zelení, protože poslední dobou je vlivem klimatických jevů tendence zachovat každý kousek plochy se zelení. U každé varianty je popsáno porovnání mezi zjištěnými počty vozidel z dopravních průzkumů a navrženými parkovacími a odstavnými stání.

4.1.1 SÍDLIŠTĚ NA DĚDINĚ

Sídlíště Na Dědině lze rozdělit na tři části, kdy první část je tvořena ulicemi Ciolkovského a U Valu, druhá část je tvořena parkovacími plochami v těsné blízkosti ulice Vlastina a třetí část je tvořena západní částí ulice Pod Cihelnou, která je však podrobněji řešena v kapitole 4.2.

V minulých letech v první části proběhla částečná revitalizace, která zrekonstruovala ulici Ciolkovského, avšak ulice U Valu zůstala beze změn. Při dopravních průzkumech byl v této části zjištěn maximální počet vozidel 308, přičemž z toho 26 vozidel stálo v rozporu se zákonem, tudíž maximální počet legálně odstavených vozidel byl 282.

V druhé části proběhne během následujících několika let kompletní rekonstrukce, protože tam má vést tramvajová trať, se kterou souvisí výstavba parkovacího domu v západní části ulice Vlastina. Při dopravních průzkumech byl zjištěn maximální počet vozidel 445, z toho 54 vozidel stálo v rozporu se zákonem, tudíž maximální počet legálně odstavených vozidel byl 391.

Varianta 1 – viz Příloha B.1, která je založena pouze na úpravách dopravního značení, navrhuje v první části v západní části ulice Ciolkovského doplnění vodorovného dopravního značení V10d pro podélná stání, kdy jedno stání má délku 5,75 m a šířku 2,25 m, a V10f pro vyhrazené stání pro vozidlo přepravující osobu těžce postiženou nebo osobu těžce pohybově postiženou (dále jen „vyhrazené stání“), které prodlužuje stávající vyhrazené stání na správnou délku 7 m a šířka zůstává vzhledem k nízkým intenzitám provozu stávajících 2,25 m. Ve zbylé části ulice Ciolkovského jsou stávající kolmá stání o šířce 2,50 m a délce 4,50 m s převisem 0,5 m za hranu obruby. V této části je navrženo pouze doplňující vodorovné dopravní značení pro vyhrazená stání, které jsou v základní šířce 3,50 m. Pokud jsou navržena dvě vyhrazená stání těsně vedle sebe, tak obě místa využijí jednu manipulační plochu, a tak celková šířka těchto dvou stání je 5,80 m. Ve východní části ulice Ciolkovského je navíc navrženo vodorovné dopravní značení V12d, protože

při dopravních průzkumech bylo zjištěno, že právě v těchto místech řidiči absolutně nerespektují legislativu a zabraňují jak průjezdu, tak hlavně výjezdu odstavených vozidel. Cílem dopravního značení V12d je v tomto případě zdůraznění, že tam řidiči opravdu nemohou umístit svá vozidla. V ulici U Valu je navrženo nové vodorovné dopravního značení, protože v současnosti tam žádné není. Jedná se o vodorovné dopravního značení V10d pro kolmá stání, které mají šířku 2,50 m a délku 5,0 m bez převisu za hranu obruby, a V10f pro vyhrazená stání, které mají opět šířku 3,50 m. V obou ulicích byl zjištěn velmi špatný stav přechodů pro chodce z hlediska úprav pro nevidomé, kdy jsou přechody jednak velmi dlouhé, ale hlavně osy signálních pásů na sebe nenavazují. Z tohoto důvodu jsou navrženy vodící pásy přechodů tak, aby nevidomí chodci mohli bezpečně přejít přes přechod, i když linie vodících pásů není rovnoběžná s osami signálních pásů. V této části nejsou navrženy žádné nové svislé dopravní značky, naopak značky B29 jsou odstraněny, protože pouze zdvojují již zakázané stání dané legislativou. V první části je navrženo celkově 283 parkovacích a odstavných stání, což je v porovnání s dopravním průzkumem méně o 25 stání než maximální zjištěný počet vozidel, avšak v porovnání s legálně odstavenými vozidly je to o 1 stání více.

V druhé části je ve Variantě 1 navrženo nové vodorovné dopravní značení, které chybí téměř všude, a pak také doplňující svislé dopravní značení především u vyhrazených stání. Jižně od průběžné ulice Vlastina je navrženo vodorovné dopravní značení V10d a V10f. Délka podélných stání je 5,75 m a 6,75 pro krajní stání, jejich šířka je v západní části navržena 2,0 m a ve zbytku 2,25 m. Všechna kolmá stání jsou navržena šířky 2,50 m nebo 2,60 m a v minimální délce 5,0 m bez převisu. V západní části je navržena stávající délka kolmých stání až 5,30 m, z důvodu respektování stávajícího tvaru parkovacích zálivů. Vyhrazená stání jsou kromě vodorovného dopravního značení V10f doplněna svislou dopravní značkou IP12+O1. Ve východní části bylo nezbytně nutné navrhnout vodorovné dopravního značení V12c, protože řidiči v tomto místě vůbec nerespektují legislativu a způsobují problémy řidičům, kteří stojí správně v kolmém řazení. V tomto místě je důležité, aby policisté dávali pokuty, protože pokud řidiči nebudou respektovat ani legislativu, ani dopravního značení V12c, tak řidiči stojící v kolmém řazení kolikrát nemají vůbec žádnou šanci, jak odjet pryč. Severně od ulice Vlastina je opět navrženo vodorovné dopravní značení V10d pro kolmá a pro podélná parkovací stání, poté dopravního značení V10f pro vyhrazená stání. Kolmá stání jsou šířky 2,50 m a délky 5,0 m na jedné straně bez převisu, z důvodu přilehlého chodníku, a 4,50 m na druhé straně s převisem 0,50 m za hranu obruby. Vyhrazené stání mají navrženou základní šířku 3,50 m, respektive u dvou sousedících stání 5,80 m kvůli společnému manipulačnímu prostoru. Navíc je tam opět navrženo doplňující svislé dopravní značení. V západní části severně od ulice Vlastina je navržen parkovací dům, který by tam během několika let měl stát. Konkrétní podoba a režim bude teprve upřesněn v dokumentaci o územním rozhodnutí, která je v současnosti teprve v procesu, ale předpokládá se celková kapacita 260 parkovacích a odstavných stání. V jižní části od ulice Vlastina je navrženo odstranění dvou přechodů pro chodce, protože v daném místě nemají vůbec žádný smysl. U některých přechodů jsou doplněny vodící pásy, protože u několika přechodů je stejně jako v ulici Ciolkovského zřejmé vyosení protilehlých signálních pásů. Doplnění

vodicích pásů přechodu by mělo pomoci nevidomým chodcům se snadnějším přejitím komunikací, i když poloha vodicích pásů téměř nikdy není v ose přechodu. Kolem ulice Vlastina je opět navrženo odstranění svislých dopravních značek B29, protože tyto značky pouze zdvojují zákaz stání na již legislativou zakázaných místech. V druhé části je navrženo celkově 587 parkovacích a odstavných stání, pokud se započítá i plánovaný parkovací dům. V porovnání s dopravním průzkumem to je o 142 stání víc než maximální zjištěný počet vozidel a v porovnání s legálně odstavenými vozidly je to dokonce o 196 stání víc. Pokud se parkovací dům nezapočítá a bude místo něj pouze současné parkoviště s kapacitou 85 stání, tak by celkově bylo navrženo 412 stání, což je oproti maximálnímu počtu vozidel zjištěného z dopravních průzkumů o 33 stání méně, avšak oproti počtu odstavených vozidel v souladu s legislativou o 21 stání více.

Varianta 2 – viz Příloha B.2, která je založena na provedení nezbytně nutných stavebních úprav, navrhuje v západní části ulice Ciolkovského vodorovné dopravní značení pro podélné stání délky 5,75 m jako ve variantě 1 a vodorovné dopravní značení pro vyhrazená stání. Hlavní změnou oproti variantě 1 je rozšíření parkovací plochy ve východní části ulice Ciolkovského, kde dochází k rozšíření parkovací plochy směrem na východ a ubírá prostranství pro chodce. Toto místo je využíváno nejen k pohybu chodců, ale slouží také jako odpočinkové místo pro chodce, shlukují se tam lidé s domácími mazlíčky či tam tráví čas děti, které se pohybují kolem základní školy. Z těchto důvodů je navržen pouze minimální zásah do tohoto prostranství, aby lidé nebyli o tento prostor ochuzeni. I přes však musí být odstraněno několik vzrostlých stromů, aby bylo možné komunikaci rozšířit. V ulici U Valu je navrženo vodorovné dopravní značení V10d a V10f stejně jako ve variantě 1. V obou ulicích je navrženo u některých přechodů rozšíření chodníkové plochy. Hlavním úkolem vysazených chodníkových ploch je zkrácení délek přechodů a zvýšení bezpečnosti stávajících přechodů. Bohužel není možné navrhnout přechody s plnohodnotnými rozhledovými poměry, a proto jsou navrženy pouze úpravy zarovnávací chodníkové plochy s pomyslnou linií jízdních pruhů. Navíc z hlediska provozu se v dané části nachází „Zóna 30“, ve které řidiči mají počítat s neočekávaným pohybem osob. Z důvodu návaznosti na stávající stav úprav pro nevidomé je nutné doplnit některé přechody vodicími pásy, protože signální pásy neleží v jedné ose, i když by v těchto místech po provedených úpravách vodicí pásy být všude nemusely. Opět jsou tam zrušeny svislé dopravní značky typu B29 jako ve variantě 1. V této části je navrženo celkově 293 parkovacích a odstavných stání, což je v porovnání s dopravním průzkumem méně o 15 stání než maximální zjištěný počet vozidel, avšak v porovnání s legálně odstavenými vozidly je to o 11 stání více.

V druhé části je ve variantě 2 navrženo více úprav, které spočívají především v rozšíření parkovací plochy na úkor ploch se zelení a také změny v úpravách pro nevidomé, protože v současnosti jsou úpravy pro nevidomé spíše matoucí. Jižně od ulice Vlastina v západní části je navrženo oboustranné stání s kolmým řazením šířky 2,65 m a délky 4,50 m s převisem 0,5 m za hranu obruby. Ve střední části jsou navržena na jedné straně stání s kolmým řazením šířky 2,50 m a délky 5,0 m bez převisu a na druhé straně stání s kolmým řazením, šířky 2,50 a délky 4,50 m s převisem 0,5 m za hranu obruby,

tak podélné stání délky 5,75 m a šířky 2,25 m. Ve východní části je opět navrženo stání s kolmým řazením šířky 2,65 m a délky 5,0 m bez převisu a vodorovné značení V12c pro zdůraznění zákazu stání dané legislativou. Severně od ulice Vlastina je stejně jako ve variantě 1 navrženo kolmé stání šířky 2,50 m a délky 5,0 m bez převisu na jedné straně a 4,50 m s převisem 0,5 m za hranu obruby na druhé straně. Stání s kolmým řazením je v jednom místě navíc doplněno stáním s podélným řazením šířky 2,25 m a délky 5,75 m, respektive 6,75 m pro krajní stání. V západní části je opět navržen parkovací dům, tak jak bylo popsáno výše u varianty 1. Na obou stranách ulice Vlastina jsou navrženy vyhrazená stání šířky 3,50 m s příslušnou svislou dopravní značkou IP12+01. V této variantě jsou opět zrušeny dva přechody pro chodce a u některých přechodů jsou úplně zrušeny úpravy pro nevidomé, které jsou na chodníku nahrazeny umělými vodícími liniemi a varovnými pásy. Některé přechody jsou stejně jako v ulici Ciolkovského rozšířeny o chodníkovou plochu tak, aby byly zkráceny délky přechodů a byly bezpečnější. Stejně jako v ulici Ciolkovského jsou vysazené chodníkové plochy navrženy zároveň s pomyslnou linií jízdního pruhu. Vzhledem k režimu provozu lze tuto část za část se sníženou rychlostí, kde se řidiči mohou setkat s neočekávaným pohybem osob. U přechodů jsou navrženy úpravy pro nevidomé tak, aby systém tras pro nevidomé dával smysl a nevidomí se orientovali lépe než doposud. U autobusových zastávek jsou navrženy jak úpravy pro nevidomé, tak úpravy pro slabozraké. V blízkosti ulice Vlastina je opět navrženo zrušení svislých dopravních značek B29 jako ve variantě 1 a odstranění vzrostlých stromů na jižní straně. Navržené stavební úpravy v žádné části neovlivní inženýrské sítě. V této části je navrženo celkově 608 parkovacích a odstavných stání, pokud se započítá i plánovaný parkovací dům. V porovnání s dopravním průzkumem to je o 163 stání víc než maximální zjištěný počet vozidel a v porovnání s legálně odstavenými vozidly je to dokonce o 217 stání víc. Pokud se parkovací dům nezapočítá a bude místo něj pouze současné parkoviště s kapacitou 85 stání, tak by celkově bylo navrženo 433 stání, což je oproti maximálnímu počtu vozidel zjištěného z dopravních průzkumů o 12 stání méně, avšak oproti počtu odstavených vozidel v souladu s legislativou o 42 stání více.

4.1.2 NAVIGÁTORŮ

Z dopravních průzkumů vzešlo, že ulice Navigátorů nemá problém s počtem parkovacích a odstavných stání. Problém byl pouze s absencí dopravního značení a s odstavením vozidel v rozporu s legislativou. Proto tam byla navržena pouze jediná varianta, která doplňuje svislé a vodorovné dopravní značení tak, aby vše bylo legislativně v pořádku.

Varianta 1 – viz Příloha B.3, která je zároveň i jedinou variantou, navrhuje ve všech stávajících parkovacích zálivech vodorovné dopravní značení V10d pro stání s kolmým řazením šířky 2,50 m a délky 5,0 m bez převisu a V10f pro vyhrazená stání šířky 3,50 m. Ve dvou parkovacích zálivech na východě jsou navržena stání pro motocykly šířky 1,60 m a délky 3 m. V zálivech je nutné přesunout svislé dopravní značky IP11b a osadit nové svislé dopravní značky IP12+01 k vyhrazeným stáním, respektive u dvou parkovacích stání

pro motocykly osadit novou svislou dopravní značku IP11a+E9. Ve třetím zálivu od západu je nutné přesunout stávající popelnice na kraj zálivu, aby zbytečně nezabíraly místo pro vozidla.

Na jižní straně ulice je velký počet vjezdů do garáží, které přísluší přilehlým domům a i přes zákaz stání daný legislativou v těchto místech vozidla při dopravním průzkumu stála. Z tohoto důvodu jsou navržena jednotlivá podélná parkovací stání dopravním značením V10a šířky 2,25 m a délky 5,75 m, která určují místa, kde vozidla mohou stát tak, aby nebyla v rozporu se zákonem. Podélná stání jsou doplněna svislými dopravními značkami IP11c.

Celkem varianta 1 navrhuje 187 míst pro vozidla a 5 míst pro motocykly. V porovnání s dopravním průzkumem je navrženo o 18 míst pro vozidla a o 5 míst pro motocykly navíc. Vzhledem ke zjištěným kapacitním požadavkům není nutné navrhovat druhou variantu, která by obsahovala částečné stavební úpravy.

4.1.3 NOVÁ ŠÁRKA

V této lokalitě bylo během dopravních průzkumů zjištěno, že téměř 69 % vozidel stálo v rozporu s legislativou, jak bylo popsáno v kapitole 3.1.3. Hlavním cílem návrhu možných variant řešení bylo zajistit, aby bylo dosaženo největšího možného počtu stání a zajistit fungující dopravní obslužnost.

Varianta 1 – viz Příloha B.4, která je opět založena na úpravě dopravního značení, navrhuje v ulici Vlastina vodorovné dopravní značení V10d pro podélná stání šířky 2,0 m a délky 5,75 m a V10f pro vyhrazená stání délky 7 m. V ulici Svatavina jsou navržena oboustranná podélná stání šířky 2,25 m a délky 5,75 m a vyhrazené stání délky 7 m. V této ulici je navíc navrženo vodorovné dopravní značení V12c. Toto značení zajistí, aby se vozidla vyhnula již na začátku ulice, obousměrný jízdní pruh má pouze 3,60 m, a slouží jako označení výhybny. V ulici Radčina jsou navržena jednostranná podélná stání šířky 2,25 m a délky 5,75 a vyhrazené stání délky 7 m. V ulici Nová Šárka jsou navržena jednostranná podélná stání délky 5,75 a šířky 2,25 m. Ve východní části této ulice jsou navržena 2 kolmá stání šířky 2,50 m a délky 5,0 m bez převisu. V této ulici je také navržena výhybna délky 10 m, která zajistí bezproblémové vyhnutí protijedoucích vozidel. Pro všechna stání jsou navrženy doplňující svíslé dopravní značky. Jedná o značky IP12+O1, IP11b a IP11c. Nutno podotknout, že v této oblasti je velký problém s nedostatečnou šířkou komunikací. Z tohoto důvodu bylo nutné přistoupit k návrhu tak, že i přes nedostatečnou šířku pro obousměrnou komunikaci tam jsou navržena parkovací stání. Díky velmi malým intenzitám provozu, kdy tuto oblast využívají většinou rezidenti, kteří jsou na dané odstavování vozidel zvyklí, je možné navrhnout užší komunikace, avšak s místy k vyhnutí. Místo vyhnutí v ulici Nová Šárka a její východní část připomínající místo otáčení bylo ověřeno pomocí vlečných křivek – viz Příloha C.1, aby bylo zajištěno, že se vozidla bez problémů vyhnou. Jako směrodatné vozidlo byl zvolen osobní vůz o rozměrech 4,74 m x 1,76 m, protože danou oblast využívají výhradně vozidla tohoto typu. V případě neočekávaných událostí je v krajním případě možné projet částečně po chodnících, jejichž obruby jsou tak nízko, že výškový rozdíl mezi vozovkou a povrchem chodníku je minimální.

Při návrhu možných řešení bylo zvažováno částečné parkování a odstavování vozidel na chodníku, nicméně vzhledem k šířkám chodníků nebylo možné vměstnat do ulice Nová Šárka oboustranné podélné stání bez stavebních úprav. Další možnou variantou bylo zjednosměrnění některých ulic, ale od toho bylo z hlediska negativního vlivu na okolní ulice upuštěno. V této variantě je navrženo celkem 141 stání pro vozidla včetně doplnění chybějících vyhrazených stání, které tam v současnosti prakticky nejsou. Oproti celkovým výsledkům z dopravních průzkumů je navrženo o 35 stání méně, nicméně v porovnání s vozidly umístěnými ve stávajícím stavu v souladu s legislativou je navrženo o 81 stání více.

Varianta 2 – viz Příloha B.5 – navrhuje drobné stavební úpravy skoro ve všech ulicích. V porovnání s variantou 1 je pouze ulice Vlastina nezměněna, je tam navrženo podélné stání šířky 2,25 m a délky 5,75 m a vyhrazená stání délky 7 m. V ulici Svatavina je nově navržen parkovací záliv s kolmým řazením a s šířkou 2,50 m a délkou 4,50 m s převisem 0,5 m za hranu obruby.

Tento záliv zasahuje do stávající zeleně, stejně tak jako všechny ostatní stavební úpravy v této variantě. Dále je v ulici Svatavina navrženo rozšíření na její severní straně tak, aby byla dodržena průjezdná šířka pro obousměrný provoz a zároveň i stejná šířka chodníku jako v současnosti. Podélná stání mají šířku 2,0 m a délku 5,75 m. V ulici Radčina je navržena jednostranné rozšíření tak, aby bylo možné na komunikaci částečně umístit oboustranná podélná stání šířky 2,0 m a délky 5,75 m. Šířka chodníků zůstává stejná jako ve všech částech této oblasti, kde dochází k posunu obrub. V ulici Nová Šárka je v porovnání s variantou 1 zachováno jednostranné podélné stání společně s výhybnou délky 10 m. Navíc je v její východní polovině rozšířena jižní část tak, aby bylo možné navrhnout oboustranné podélné stání o rozměrech 2,0 x 5,75 m. Ve východní části této ulice jsou v místě obratiště navržena stání s kolmým řazením o šířce 2,50 m a délce 4,50 m bez převisu. Toto místo a výhybna v západní části ulice Nová Šárka bylo prověřeno vlečnými křivkami – viz Příloha C.2. Jako směrodatné vozidlo byl zvolen opět osobní vůz o rozměrech 4,74 m x 1,76 m ze stejného důvodu jako ve variantě 1. V některých částech je z hlediska rozšíření stávající komunikace nutné odstranit, respektive vykácet, vzrostlé stromy, nicméně jedná se pouze o pár jednotek stromů. Navíc tam nedochází ke kolizi stávajících inženýrských sítí a nově navržených stavebních úpravách. V celé oblasti bylo opět doplněno svislé dopravní značení.

Tato druhá varianta plně respektovala rozmístění vozidel zjištěných dopravními průzkumy. V místech, kde vozidla stála v rozporu s legislativou, je navrženo takové opatření, jakým je nový parkovací záliv či posun obrub a chodníku, aby bylo umožněno parkování a odstavování vozidel tam, kde jsou řidiči zvyklí. V této variantě je navrženo 178 míst pro vozidla, v porovnání s výsledky z dopravního průzkumu je to o 2 stání více, než byl maximální počet zjištěných vozidel, mezi která však patří i vozidla stojící v rozporu s legislativou. V porovnání s vozidly stojící v této oblasti v souladu s legislativou je navrženo o 118 stání více.

4.2 MÍSTO OTÁČENÍ U ZŠ DĚDINA

4.2.1 ZHODNOCENÍ PROVEDENÝCH ÚPRAV

V oblasti kolem ulice Pod Cihelnou byly provedeny na konci srpna 2018 úpravy – viz Příloha B.6, které měly zlepšit stávající stav především v západní části ulice Pod Cihelnou. Všechny úpravy a poznatky z dopravních průzkumů byly popsány v Kapitole 3.2.2. Na základě provedených průzkumů lze konstatovat, že provedené úpravy v západní části ulice Pod Cihelnou nefungují. Je nezbytně nutné navrhnout jiné a lepší řešení v této lokalitě tak, aby byly odstraněny současné problémy v této lokalitě.

4.2.2 NAVRHOVANÉ ZLEPŠENÍ PROVEDENÝCH ÚPRAV

Pro zlepšení provedených úprav jsou navrženy 2 varianty, které kromě západní části ulice Pod Cihelnou jsou prakticky totožné. Úpravami, které zůstávají totožné s úpravami provedenými v srpnu 2018, jsou jednostranná podélná stání v ulici Pod Cihelnou od křižovatky s ulicí Hodčina směrem na východ. Tato podélná stání jsou vyznačena pomocí vodorovného dopravního značení V10d šířky 2,0 m a dopravních stínů V13, do kterých je navíc přidán krátký příčný práh Z12. U přechodu pro chodce jsou provedeny úpravy pro nevidomé, konkrétně varovný a signální pás. Na přechodu je nutné navrhnout vodící pás přechodu z důvodu krátké vzdálenosti signálního pásu. V ulici Žukovského jsou zrušeny svislé dopravní značky IZ5a „Obytná zóna“ a B1 „Zákaz vjezdu“, místo nich je svislá dopravní značka IZ6a „Pěší zóna“. Další úpravou je zavedení parkovacích stání typu K+R v těsné blízkosti školy. Celkově tato lokalita byla upravena na režim „Zóna 30“ pomocí svislých dopravních značek IZ8a a IZ8b, avšak umístění svislých značek IZ8b je nesprávně na jednom sloupku se značkou P4 „Dej přednost v jízdě“.

Varianta 1 – viz Příloha B.7, které je opět založena pouze na úpravě dopravního značení, navrhuje v ulicích Častavina, Mladčina a Pod Cihelnou přesun svislých dopravních značek IZ8b na opačnou stranu komunikace na rubovou stranu navržené značky IZ8a. Dále v ulici Hodčina doplňující vodorovné dopravní značení V10d pro stání s kolmým řazením šířky 2,65 m. V západní části ulice Pod Cihelnou jsou navržena oboustranná podélná stání šířky 2 m a délky 5,75 m, mezi nimiž je průjezdný pruh šířky 3,0 m. Jelikož se jedná o obousměrnou zaslepenou komunikaci, tak je nutné vytvoření prostoru pro vyhnutí protijedoucích vozidel. K tomu slouží na jižní straně komunikace posunutý začátek podélných stání, který je označen vodorovným značením V12c, a výhybna na severní straně komunikace délky 12 m, jejíž rozměry byly ověřeny vlečnými křivkami – viz Příloha C.3. Jako směrodatné vozidlo byl zvolen osobní vůz o rozměrech 4,74 m x 1,76 m, protože danou oblast využívají výhradně vozidla tohoto typu. Všechny ulice byly doplněny příslušným svislým dopravním značením a v západní části bylo navrženo odstranění svislých dopravních značek B28.

Ve variantě 1 je v její západní části, tj. ulice Hodčina a Pod Cihelnou od křižovatky s Hodčinou směrem na západ, navrženo 58 stání pro vozidla,

což je v porovnání s celkovými výsledky dopravních průzkumů o 9 stání méně, avšak v porovnání s počtem vozidel, které stála v souladu s legislativou, to je o 18 stání více.

Varianta 2 – viz Příloha B.8 – navrhuje drobné stavební úpravy v západní části ulice Pod Cihelnou. Ostatní úpravy, jako je přesun svislých dopravních značek IZ8b na rub značek IZ8a či doplnění dopravního značení do ulice Hodčina, zůstávají stejné jako v navržené variantě 1. V západní části na jižní straně ulice Pod Cihelnou jsou navržena podélná parkovací stání šířky 2,0 m po celé délce, na rozdíl od varianty 1, kde byla stání posunuta, aby vznikl prostor pro vyhnutí se. Na severní straně ulice Pod Cihelnou je navrženo rozšíření plochy komunikace tak, aby vznikla dostatečná šířka komunikace pro obousměrný provoz. Rozšíření zabere část stávající ploch se zelení a vznikne podélné stání šířky 2,0 m. Na rozšířené ploše se nenachází žádné stromy, tudíž není nutné žádné stromy kácet. Stejně tak nedochází ke kolizi se žádnými inženýrskými sítěmi. Stejně jako ve variantě 1 je nutné odstranit svislé dopravní značky B28.

Ve variantě 2 je v její západní části, tj. ulice Hodčina a Pod Cihelnou od křižovatky s Hodčinou směrem na západ, navrženo 63 stání pro vozidla, což je v porovnání s celkovými výsledky dopravních průzkumů o 4 stání méně, avšak v porovnání s počtem vozidel, které stála v souladu s legislativou, to je o 23 stání více.

4.3 PŘECHOD PRO CHODCE U AUTOBUSOVÉ ZASTÁVKY SÍDLIŠTĚ NA DĚDINĚ

4.3.1 ZHODNOCENÍ PROVEDENÝCH ÚPRAV

Přechod u autobusové zastávky Sídliště Na Dědině řízení SSZ byl uveden do provozu v druhé polovině září 2018. Byly tam provedeny úpravy dopravního značení – viz Příloha B.9, které byly zhodnoceny v kapitole 2.3.2. Hlavním nedostatkem provedených úprav ve variantě 1 je absence vodicích pásů přechodu a zvuková signalizace pro nevidomé, případně doplnění úprav pro nevidomé a slabozraké na autobusové zastávky.

4.3.2 NAVRHOVANÉ ZLEPŠENÍ PROVEDENÝCH ÚPRAV

Po provedených průzkumech bylo zjištěno, že pohyb chodců a intenzity projíždějících vozidel nejsou tak velké, aby tyto hodnoty vedly ke zřízení přechodu řízeného SSZ. V tomto případě bylo usouzeno, že zřízení přechodu řízeného SSZ je z důvodu zvláštního zřetele. Zvláštním zřetelem se rozumí velké množství dětí, které přechod každý využívají, a pohyb nevidomých chodců, kteří míří do Pobytového rehabilitačního a rekvalifikačního střediska pro nevidomé.

Pro zlepšení provedených úprav byla navržena Varianta 2 – viz Příloha B.10, která navrhuje doplnění vodicích pásů přechodu z důvodu šikmosti přechodu. Dále navrhuje zlepšení úprav pro nevidomé, jak v místě zkoumaného přechodu, tak na dvou blízkých přechodech. Pro ověření správných rozhledů jsou ověřeny rozhledové poměry – viz Příloha D.1. Na autobusových zastávkách jsou navrženy signální pásy a kontrastní pásy podél nástupních hran pro slabozraké. Kolem přechodu je navrženo vodorovné dopravní značení V5 a souvislé podélné čáry V1a. Vodorovné čáry V1a oddělují hranici průběžné komunikace Vlastina a přilehlé parkovací plochy tak, že tam nevzniká křižovatka. Zároveň je navrženo odstranění svislého dopravního značení v okolí přechodu, především B29 a P2.

Největším problémem je nerespektování signalizace ze strany chodců. Z tohoto důvodu je navržena jiná signalizace, než která byla použita při zřizování. Je navržena signalizace s fází blikající žluté pro vozidla, tzn. z hlediska všech uživatelů se SSZ jeví jako vypnutá. Chodci si však SSZ mohou zapnout pomocí tlačítka, případně nevidomí pomocí vysílače pro nevidomé. V takovémto případě se chodcům rozsvítí signál „VOLNO“ a zároveň pro vozidla signál „STŮJ“. Po uplynutí příslušného intervalu se signalizace vrací do režimu fáze blikající žlutá. Takto nastavená signalizace by měla fungovat hlavně pro osoby s horším pohybem, pro handicapované osoby, pro maminky s dětmi, pro děti a pro nevidomé chodce. Ostatní skupiny chodců mohou přechod využívat stejně jako neřízený přechod. Pro nevidomé chodce je ještě nutné doplnit přechod o akustickou signalizaci, aby nevidomí chodci mohli bez problémů přejít přes přechod.

4.4 DOPRAVNÍ ZKLIDNĚNÍ V OBLASTI 4

Na základě získaných výsledků z dopravních průzkumů a konzultací s Úřadem městské části Prahy 6 bylo rozhodnuto, že tato oblast velmi nahrává zřízení „Zóny 30“ v celém svém území. Celá oblast se navíc skládá z rodinných domů či menších bytových domů, kolem kterých se pohybují nejen dospělí, ale také děti, které se tak pohybují v těsné blízkosti vozovky. Dále skrz oblast prochází dospělí a děti na blízké autobusové zastávky. Z výsledků dopravních průzkumů je patrné, že vozidla se v oblasti nejvíce pohybují rychlostí kolem 35 km/h, tudíž by zavedení „Zóny 30“ nemělo znamenat velké změny či omezení pro řidiče, kteří touto oblastí projíždějí. Zavedení zóny by mělo přinést hlavně zvýšení bezpečnosti, ale mimo jiné také například snížení hluku.

Výsledky naměřených rychlostí z dopravních průzkumů byly rozděleny do 3 kategorií – viz Tabulka 14 a Tabulka 15, které jsou barevně odlišeny. Zelená barva označuje naměřené rychlosti, které jsou do 30 km/h. Žlutá barva označuje rychlosti přesahující 30 km/h, avšak stále v souladu s maximální povolenou rychlostí 50 km/h. Poslední červená barva označuje rychlosti přesahující maximální povolenou rychlost 50 km/h, respektive 30 km/h v ulici Radistů.

Z výsledků naměřených rychlostí je vidět, že v ulicích Dědinská, Šmolíkova a Parašutistů jih nebyla překročena maximální rychlost ani jednou. V ulicích Navigátorů a Pilotů byla maximální rychlost překročena vždy jen jednou. Nejvíce byla maximální povolená rychlost překročena v ulici Radistů, avšak v této ulici je maximální povolená rychlost pouze 30 km/h a z výsledků průzkumu je patrná, že vozidla v této ulici překročila rychlost maximálně o 5 km/h.

Tyto tabulky posloužily pro návrh prvků dopravního zklidnění ve vyznačených místech. Pro tuto oblast byly zpracovány dvě varianty dopravního zklidnění, které jsou popsány v následujících dvou kapitolách. Prvky dopravního zklidnění jsou použity na vyznačených místech, které vzešly jak z měření rychlosti při dopravním průzkumu, tak z pozorování vozidel projíždějících jednotlivými ulicemi.

DĚDINSKÁ		ŠMOLÍKOVA		PARAŠUTISTŮ JIH	
POŘADÍ PROJETÝCH VOZIDEL	NAMĚŘENÁ RYCHLOST [km/h]	POŘADÍ PROJETÝCH VOZIDEL	NAMĚŘENÁ RYCHLOST [km/h]	POŘADÍ PROJETÝCH VOZIDEL	NAMĚŘENÁ RYCHLOST [km/h]
1	42	1	35	1	36
2	30	2	22	2	31
3	40	3	17	3	36
4	44	4	18	4	27
5	33	5	27	5	24
6	35	6	39	6	31
7	26	7	33	7	31
8	32	8	31	8	28
9	36	9	37	9	22
10	32	10	23	10	34
11	36	11	31	11	28
12	39	12	34	12	37
13	34	13	40	13	24
14	37	14	25	14	30
15	39	15	30	15	32
16	38	16	46	16	23
17	29	17	42	17	26
18	34	18	31	18	29
19	44	19	28	19	28
20	26	20	37	20	32
21	39	21	46	21	25
22	28	22	25	22	29
23	37	23	33	23	26
24	40	24	23	24	32
25	28	25	22	25	29
26	32	26	29	26	25
27	38	27	24	27	35
28	28	28	29	28	40
29	32	29	29	29	38
30	32	30	27	30	28
31	38	31	33	31	29
32	36	32	37	32	28
33	37	33	31	33	26
34	49	34	38	34	36
35	39	35	37	35	31
36	45	36	32	36	38
37	30	37	28	37	38
38	40	38	30	38	34
39	42	39	28	39	32
40	42	40	33	40	42

Tabulka 14 – Rozdělení výsledků do kategorií – Dědinská, Šmolíková, Parašutistů jih

NAVIGÁTORŮ		PILOTŮ		RADISTŮ	
POŘADÍ PROJETÝCH VOZIDEL	NAMĚŘENÁ RYCHLOST [km/h]	POŘADÍ PROJETÝCH VOZIDEL	NAMĚŘENÁ RYCHLOST [km/h]	POŘADÍ PROJETÝCH VOZIDEL	NAMĚŘENÁ RYCHLOST [km/h]
1	32	1	49	1	23
2	27	2	43	2	25
3	33	3	34	3	31
4	40	4	35	4	26
5	45	5	34	5	24
6	34	6	50	6	27
7	47	7	26	7	27
8	32	8	40	8	26
9	44	9	53	9	23
10	35	10	26	10	29
11	35	11	25	11	31
12	27	12	34	12	34
13	43	13	33	13	27
14	45	14	30	14	25
15	37	15	21	15	27
16	39	16	26	16	31
17	23	17	32	17	23
18	39	18	43	18	28
19	54	19	36	19	24
20	34	20	31	20	24
21	29	21	29	21	25
22	38	22	26	22	28
23	36	23	34	23	25
24	37	24	36	24	25
25	39	25	31	25	23
26	50	26	39	26	22
27	48	27	47	27	26
28	50	28	40	28	30
29	39	29	24	29	23
30	41	30	24	30	20
31	44			31	32
32	27			32	25
33	32			33	28
34	40			34	35
35	30			35	26
36	43			36	27
37	45			37	30
38	34			38	22
39	42			39	26
40	43			40	23

Tabulka 15 – Rozdělení výsledků do kategorií - Navigátorů, Pilotů, Radistů

4.4.1 VARIANTA 1

Varianta 1 – viz Příloha B.11, ve které se nachází pouze úpravy dopravního značení a dopravních zařízení, navrhuje na obou vjezdových komunikacích do oblasti, tj. západní část ulice Dědinská a východní část ulice Navigátorů, svislé dopravní značky IZ8a a IZ8b. Ve východní části ulice Navigátorů je navržen nový přechod pro chodce, protože při dopravním průzkumu bylo zjištěno, že dané místo je poměrně často využíváno chodci k přejití. V těsné blízkosti přechodu jsou navrženy dva lichoběžníkové zpomalovací polštáře o rozměrech 3 m x 2 m. Nový přechod společně s lichoběžníkovými polštáři má sloužit jako vstupní brána do oblasti, kde si řidiči musí uvědomit, že se nachází na území, kde je jednak snížená rychlost, ale hlavně je tam častý pohyb osob mimo chodníky či pohyb cyklistů. V ulici Navigátorů jsou navržena ještě další dvě místa s lichoběžníkovými zpomalovacími polštáři. První místo se nachází u křižovatky s ulicí Družicová, protože při dopravních průzkumech bylo zjištěno, že vozidla právě v tomto místě nabírají rychlost. Navíc se v tomto místě nachází autoservis a dochází k častému otáčení či přejíždění vozidel před vjezdem do autoservisu. Opět jsou tam navrženy dva lichoběžníkové polštáře o rozměrech 3 m x 2 m. V nejzápadnější části ulice Navigátorů jsou navrženy dva lichoběžníkové zpomalovací polštáře o rozměrech 3 m x 2 m. V tomto místě je častý pohyb chodců od nedaleké autobusové zastávky skrz křižovatku, nicméně místo je poměrně dobře viditelné a přehledné, tudíž není nutné zřizovat přechod či místo pro přecházení. Zklidňující prvky jsou v ulici Navigátorů navrženy tak, aby korespondovaly s již navrženými úpravami, které jsou popsány v kapitole 4.1.2.

V ulici Radistů se v současnosti nachází krátký zpomalovací práh, nicméně je ve velmi špatném stavu. Z hlediska návrhu zklidňujících prvků v blízkosti této ulice není nutné tam umisťovat jakýkoliv zklidňující prvek.

Ulice Dědinská je z hlediska intenzit projíždějících vozidel nejzajímavější, protože se tam objevují prakticky všechna vozidla, která skrz oblast projíždějí. Z hlediska bezpečnosti tato ulice svádí k rychlejší jízdě, i když při průzkumech nebyly naměřeny výrazně vyšší rychlosti. Z toho důvodu je v této ulici navrženo jako jednostranná podélná stání šířky 2,25 m, která zužují průjezdný profil vozovky na 4,75 m, tak ve východní části střídavé jednostranné podélné stání šířky 2,25 m za účelem vytvoření umělé šikany. Navíc jsou navrženy nové vodící pásy přechodů. Průjezd šikanou byl ověřen přes vlečný křivky – viz Příloha C.4, kde jako směrodatné vozidlo byl zvolen osobní vůz o rozměrech 4,74 m x 1,76 m, protože danou oblast využívají výhradně vozidla tohoto typu. Navíc jsou tam navrženy lichoběžníkové zpomalovací polštáře o rozměrech 3 m x 2 m, aby jednak na západní straně vytvořily vjezd do oblasti, ale aby také zklidnily dopravu před přechodem pro chodce ve střední části ulice.

V jižní části ulice Pilotů jsou navrženy dva zpomalovací lichoběžníkové polštáře o rozměrech 3 m x 2 m, aby zpomalily vozidla mířící směrem ke křižovatce s ulicí Dědinská, protože tam vozidla jedoucí po ulici Pilotů dávají přednost zprava.

Poslední navržené úpravy se týkají jižní části ulice Parašutistů, kde byl zaznamenán rychlejší pohyb vozidel v obou směrech, a z tohoto důvodu je zklidňující prvek navržen zhruba uprostřed této části komunikace. Je tam navrženo jednostranné podélné stání šířky 2,25 m, které zúží průjezdný profil komunikace na 4,75 m, a jeden zpomalovací lichoběžníkový polštář o rozměrech 2 m x 3 m.

V ostatních částech oblasti bylo usouzeno, že návrh zklidňujících prvků není potřebný. Tato varianta navrhuje všechny úpravy tak, aby k možné realizaci stačilo pouze ohlášení stavby. Nedílnou součástí tohoto návrhu je doplnění svislých dopravních značek a odstranění některých stávajících dopravních značek. Z hlediska jednotnosti byl jako hlavní zklidňující prvek zvolen lichoběžníkový zpomalovací polštář, jehož předností je rychlost montáže a hlavně jeho funkčnost, protože oproti klasickým krátkým zpomalovacím prahům dokáže řidiči mnohonásobně více rozhodit.

4.4.2 VARIANTA 2

Varianta 2 – viz Příloha B.12, která je založená na stavebních úpravách, ke kterým je nutné stavební povolení, navrhuje jako hlavní prvek z hlediska funkčnosti a jednotnosti vyvýšené plochy křižovatek. Na obou vjezdových komunikacích jsou stejně jako ve variantě 1 navrženy svislé dopravní značky IZ8a a IZ8b. Na východní straně ulice Navigátorů je hned na začátku oblasti navržen nový přechod pro chodce, který je na vyvýšené ploše tak, aby vytvořil široký příčný práh. Důvod zřízení nového přechodu v tomto místě je uveden při popisu varianty 1. V ulici Navigátorů jsou navrženy dvě křižovatky s vyvýšenou plochou, jedná se o křižovatky s ulicemi Družicová a Radistů. Prvky dopravního zklidnění jsou v ulici Navigátorů stejně jako ve variantě 1 navrženy v souladu s navrženými úpravami, které jsou popsány v kapitole 4.1.2.

V ulici Radistů je navrženo odstranění krátkého příčného prahu, protože vzhledem k navrženým úpravám v blízkosti této ulice jednak ztrácí smysl, ale také se jedná zastaralé a ne úplně funkční dopravní zklidnění.

V ulici Dědinská jsou navrženy dvě křižovatky s vyvýšenou plochou, jsou to křižovatky s ulicemi Pilotů a Parašutistů. Toto opatření by mělo zajistit klidnou a pomalou jízdu všech vozidel, protože západnější vyvýšená křižovatka zároveň tvoří vstup do oblasti. Druhá vyvýšená křižovatka vytváří zklidňující uzel, protože skrz tuto křižovatku projíždí drtivá většina vozidel objevujících se v této oblasti. Na křižovatce ulic Parašutistů a Dědinská je rozšířena chodníková plocha tak, aby byla zkrácena délka přechodu. U některých přechodů jsou navrženy nové vodící pásy přechodů. Navíc je tato ulice doplněna jednostranným podélným stáním šířky 2,25 m, které zužuje průjezdný profil komunikace na 4,75 m a ve východní části díky střídání tvoří umělou šikanu. Průjezd šikanou byl prověřen vlečnými křivkami – viz Příloha C.5, kde opět jako směrodatné vozidlo byl zvolen osobní vůz o rozměrech 4,74 m x 1,76 m.

Posledním zklidňujícím prvkem této oblasti je umělá šikana v jižní části ulice Parašutistů, kde jsou prostřídána jednostranná podélné stání šířky 2,25 m. Na západní straně komunikace jsou vytvořeny kapkovité ostrůvky, které poslouží jako rozšířená chodníková plocha, nicméně hlavní důvod jejich umístění je pozvolný náběh šikany. Na východní straně jsou navrženy kapkovité ostrůvky pokryté zelení, protože je tam možné napojit se na stávající plochy se zelení vedoucí mezi obrubou a plotem. Tato šikana byla také prověřena pomocí vlečných křivek se stejným typem vozidla jako v předchozím ověřování – viz Příloha C.5.

V této variantě tedy byly navrženy prvky dopravního zklidnění, které vyžadují stavební povolení. V žádné části, kde jsou navrženy stavební úpravy, úpravy nezasahují do prostoru vzrostlých stromů a zároveň nikde nedochází ke kolizi s inženýrskými sítěmi. V celé oblasti je navržena úprava svislého dopravního značení, jedná se především o odstranění nadbytečných svislých značek a doplnění nových svislých značek.

5 FINANČNÍ OHODNOCENÍ VARIANT DOPRAVNÍHO ZKLIDNĚNÍ OBLASTI 4

Na základě dohody s Úřadem MČ Prahy 6 byl zpracován nabídkový rozpočet pro řešení vybrané oblasti, kterou je oblast 4. Ve vybrané oblasti byla řešena možnost dopravního zklidnění a byly navrženy dvě varianty úprav – viz kapitola 4.4, ke kterým je jednotlivě zpracován nabídkový rozpočet tak, aby bylo možné obě varianty finančně porovnat. Součástí obou rozpočtů jsou také finančně ohodnocené navržené úpravy ulice Navigátorů – viz kapitola 4.1.2, které již od samého začátku jsou navrženy tak, aby byly sladěny s úpravami týkající se dopravního zklidnění oblasti 4. V popisu jednotlivých položek je popsáno, zda se jedná o úpravy, které se výhradně týkají ulice Navigátorů či ostatní úpravy týkající se dopravního zklidnění. Nabídkové rozpočty jsou zpracovány v programu ASPE a je použita soustava cen dle OTSKP. Oceňované výměry jsou odečteny z výkresů a u všech položek je v popisu napsáno, čeho se daná položka přesně týká plus někde je pro přehlednost jednotlivých položek rozepsán postup sčítání výměr z výkresů.

5.1 VARIANTA 1

Varianta 1 je založená především na úpravách dopravního značení – viz kapitola 4.4.1, tudíž hlavní částí nabídkového rozpočtu je svislé dopravní značení, vodorovné dopravní značení a zpomalovací polštáře. Svislého dopravního značení se týká montáž nových svislých dopravních značek a demontáž stávajících dopravních značek, respektive přesun některých z nich na jiné místo. Vodorovné dopravní značení obsahuje podélné čáry, symboly či vodící pásy přechodů. Z hlediska delší životnosti je vodorovné dopravní značení navrženo z plastu. Mimo jiné výhodou plastu oproti barvě je lepší retroreflexivita a strukturovaný povrch, který vydává při kontaktu s kolem vozidla zvukový efekt. Zpomalovací polštáře jsou navrženy z plastů, protože tento materiál nabízí velmi rychlou montáž a je ho možné v případě porušení velmi rychle vyměnit.

Celková nabídková cena této varianty je 320 219,00 Kč bez DPH – viz Příloha E.1, přičemž tato cena zahrnuje jak úpravy týkající se dopravního zklidnění, tak úpravy týkající se ulice Navigátorů. Pokud by se cena rozdělila mezi tyto dvě části, tak by úpravy týkající se dopravního zklidnění stály 180 204,00 Kč bez DPH a úpravy ulice Navigátorů 140 015,00 Kč bez DPH.

5.2 VARIANTA 2

Varianta 2 obsahuje úpravu dopravního značení a řadu stavebních úprav – viz kapitola 4.4.2, které mají zlepšit stávající stav. Stejně jako varianta 1 obsahuje úpravu svislého a vodorovného dopravního značení. Jedná se o montáž či demontáž svislých dopravních značek a provádění vodorovného dopravního značení, tj. podélné čáry, symboly či vodící pásy přechodu. U vodorovného dopravního značení je opět počítáno s plastem s ohledem na již zmíněné důvody v kapitole 5.1.

Hlavním rozdílem oproti variantě 1 jsou vyvýšené křižovatkové plochy a rozšíření stávajících ploch chodníku či zeleně. U rozšíření chodníkové plochy je nutné uvažovat skladbu chodníku – viz Příloha 2, kde vzhledem k rozsahu, k okolním podmínkám a technologii proveditelnosti je zvolen litý asfalt LA s podkladem z kameniva stmelého cementem SC a šterkodrti ŠD. U rozšíření zeleně je nutné brát v potaz zpětný zásyp a založení trávníku osevem. U obou rozšíření jsou nové hrany tvořeny novými obrubami, které jsou opět součástí nabídkového rozpočtu. V jednom místě rozšířené chodníkové plochy obsahují i úpravy pro nevidomé, které jsou navrženy ze zámkové dlažby na štěrkopískovém podsypu. Stavebně a také finančně nejnáročnější úpravy se týkají konstrukce vozovky vyvýšených křižovatek, které jsou čtyři a jednoho vyvýšeného přechodu pro chodce. Z hlediska konstrukce vozovky je navržena čtyřvrstvá vozovka, která se skládá ze šterkodrti ŠD, mechanicky zpevněného kameniva MZK, asfaltového betonu podkladního ACP a obrusného ACO – viz Příloha 3. U těchto stavebních úprav nelze zapomenout na úpravu stávajícího povrchu, konkrétně je navrženo frézování stávajících vrstev asfaltové vozovky.

Celková nabídková cena této varianty je 1 041 114,11 Kč bez DPH – viz Příloha E.2, přičemž tato cena zahrnuje jak úpravy týkající se dopravního zklidnění, tak úpravy týkající se ulice Navigátorů. Pokud by se cena rozdělila mezi tyto dvě části, tak by úpravy týkající se dopravního zklidnění stály 901 099,11 Kč bez DPH a úpravy ulice Navigátorů 140 015,00 Kč bez DPH.

5.3 POROVNÁNÍ OBOU VARIANT

Při porovnání obou variant je nutné zohlednit nejen finanční náročnost, ale také technologické a legislativní záležitosti. Z finančního hlediska je jistě dražší varianta se stavebními úpravami, konkrétně je tedy varianta 2 dražší oproti variantě 1 o 720 895,11 Kč bez DPH. Hlavní část rozdílu tvoří konstrukce vozovek u vyvýšených ploch křižovatek a u rozšíření chodníkových ploch, které jsou nejvýznamnější a nejdražší částí varianty 2. Zatímco u varianty 1 jsou finančně nejnáročnější plastové zpomalovací polštáře.

Z hlediska technologické náročnosti má jednoznačně navrch varianta 1, která je prakticky ihned proveditelná. Navržené úpravy varianty 1 jsou tudíž i časově mnohonásobně méně náročné. U varianty 2 se musí počítat s větším využitím

techniky, které na nějakou dobu znepřístupní upravované místo, a s pokládkou vrstev vozovky, které také nějakou dobu trvá.

Velkou výhodou varianty 1 jsou legislativní záležitosti, protože na tento typ úprav stačí pouze ohlášení stavby, kdežto u varianty 2 je z důvodu stavebních úprav nutné stavební povolení.

Z dlouhodobého hlediska by však mělo být preferováno stavební řešení, které je mnohem estetičtější. Nestavební úpravy by měly být pouze dočasným řešením pro urychlení nápravy stávajícího nevyhovujícího stavu.

6 ZÁVĚR

Každá městská část Prahy nabízí velkou rozmanitost a záleží pouze na osobním výběru každého z nás, kde se zabydlí a co všechno bude využívat. Ani Městská část Prahy 6 není výjimkou a v některých částech nabízí možnosti, které v jiných městských částech vůbec nenajdete. Příkladem je Mezinárodní letiště Václava Havla, rozlehlý areál vysokých škol v Dejvicích či přírodní rezervace Divoká Šárka. Všechny části však vždy spojuje společná infrastruktura, která slouží k propojení a k dostupnosti všech oblastí. Problémem je, že systém dopravní infrastruktury nefunguje vždy dle představ, a tak je nutné čas od času vylepšit dopravní řešení vybraných oblastí. Stejně tak se problémy nevyhýbají řešené oblasti Prahy 6 – Dědiny, která se skládá z řady různých typů zástavbových oblastí, příkladem jsou řadové domy, sídliště či menší bytovky. Každá tato oblast je specifikována nejen typem zástavby, ale také skladbou dopravy, odpočinkovými zónami, volným pohybem dětí či blízkostí zastávek MHD. Ve všech oblastech byly vytipovány problémy, které souvisí s využitím daných oblastí a kterých je vhodné navrhnout lepší řešení na základě funkčnosti stávající situace.

Prvním problémem je doprava v klidu v oblastech kolem ulic Navigátorů, Nová Šárka a sídliště Na Dědině. V oblastech kolem ulic Navigátorů a Nová Šárka panují obavy, že tam přes den řidiči zdarma odstavují svá vozidla a pokračují MHD dále do města, čímž zabírají rezidentům odstavná stání. V ulici Navigátorů se tyto obavy nepotvrdily a lze usoudit, že se zde nachází dostatečný počet parkovacích a odstavných stání ve dne i v noci. V oblasti kolem ulice Nová Šárka se ukázal nedostatek a nevhodné řešení parkovacích a odstavných míst. Dopravní průzkumy totiž ukázaly, že více než polovina vozidel stála v rozporu se zákonem. Situace v této oblasti je tedy špatná jak ve dne, tak v noci. V oblasti sídliště se za největší problém považuje celková kapacita odstavných stání. Při dopravních průzkumech bylo bohužel zjištěno, že stávající dopravní řešení je doslova alarmující právě z hlediska nedostatečné kapacity.

Druhým vytipovaným problémem bylo okolí ZŠ Dědina v západní části ulice Pod Cihelnou, kde docházelo k problémům vyhnutí se protijedoucím vozidel, které touto zaslepenou částí ulice projíždí. Při dopravních průzkumech bylo zjištěno, že zde vznikají problémy především v době před začátkem vyučování. Bohužel ani po provedených změnách z konce srpna 2018 se tato situace vůbec nezlepšila.

Třetím zkoumaným místem byl přechod pro chodce u autobusové zastávky Sídlíště Na Dědině, kde bylo v období od června do září 2018 zprovozněno provizorní SSZ. Bohužel bylo zjištěno, že byl zvolen nevhodný režim a chodci SSZ nerespektují. Nemluvě o chybějící akustické signalizaci pro nevidomé.

V poslední vytipované oblasti bylo zadáním zvážit možnost zavedení „Zóny 30“, protože skladba oblasti, častý pohyb osob a cyklistů či četné výjezdy vozidel z garáží na komunikaci napovídají, že by bylo vhodné tuto oblast dopravně zklidnit. Z výsledků měření rychlosti vzešlo, že vozidla se pohybují rychlostí zhruba kolem 35 km/h, tudíž ani snížení maximální povolené rychlosti na 30 km/h ze stávajících 50 km/h by neměl být žádný problém. Oblast by se tímto omezením stala bezpečnější.

Řada dopravních průzkumů pomohla k velmi dobré analýze všech vytipovaných oblastí, pro které jsou zpracovány návrhy možných úprav, které by stávající situaci měly zlepšit. Pro každou oblast jsou navrženy dvě varianty, kde první obsahuje úpravy bez stavebního zásahu a druhá úpravy se stavebním zásahem. První varianty jsou založené především na úpravě dopravního značení, případně doplnění dopravního zařízení. Druhé varianty jsou kromě úprav dopravního značení, které jsou podobné jako v prvních variantách, založeny na posunu obrub, na rozšíření vozovky či na dalších drobných stavebních úpravách.

Během navrhování různých typů úprav, které by měly zlepšit dopravní řešení vytipovaných oblastí, se objevila řada úskalí, se kterými se bylo nutné co nejlépe vypořádat. Patřilo mezi ně:

- velmi obtížné dosažení zajištění dostatečné kapacity parkovacích a odstavných míst, aby nově navržené řešení uspokojilo poptávku, zjištěnou během dopravních průzkumů
- při stavebních úpravách minimalizovat zásahy do ploch se zelení vzhledem k dlouhotrvajícím suchým obdobím
- návrh úprav, které uspokojí řidiče z hlediska dostatečné kapacity parkovacích a odstavných stání a zároveň zajistí dostatečnou obslužnost a bezproblémový průjezd oblastí
- návrh funkčního režimu SSZ na přechodu pro chodce u autobusové zastávky Sídliště Na Dědině
- návrh bezpečných a zároveň funkčních prvků dopravního zklidnění

Díky zapracování všech požadavků do návrhů nového řešení vznikl ucelený podklad, který na základě dopravních průzkumů analyzuje jak zmíněné stávající problémy, které jsou na Dědině již řadu let, tak provedené úpravy, které byly provedeny v období od června do září roku 2018. Na základě analýzy jsou navrženy úpravy, které by měly vést ke zlepšení dopravní situace ve vytipovaných problémových oblastech. Všechny navržené úpravy jsou zkonzultovány a odsouhlaseny kpt. Ing. Davidem Rovenským, který je vrchní komisař ČR z odboru dopravní služby.

Nesmíme však zapomenout, že v dané oblasti má vzniknout nová tramvajová trať a parkovací dům, které ovlivní především dopravu v klidu na sídlišti. Nicméně tyto zásadní stavby mohou dle zjištěných informací z Magistrátu hlavního města Prahy být plně v provozu až za několik let. Nehledě na to, že plánovaná výstavba navýší na sídlišti celkovou kapacitu parkovacích a odstavných stání zhruba o 130 vozidel, protože nová tramvajová trať zároveň zabere určitou plochu, která je v současnosti využívána pro parkování. V době, kdy mohou být tyto stavby zprovozněny, může být poptávka po parkovacích a odstavných stáních mnohonásobně vyšší, tudíž by bylo vhodné, aby se Odbor plánování, který tyto náležitosti řeší, minimálně zamyslel nad funkčností plánovaných staveb a měl by vzít v úvahu vliv nových rozvojových území, jako je Nová Ruzyně či území západně od Dědiny, které se také plánují.

7 SEZNAM LITERATURY

- [1] Praha 6. In: Místopisný průvodce po České republice [online]. [cit. 2018-06-14]. Dostupné z: <https://www.mistopisy.cz/pruvodce/obec/4798/praha-6/pocet-obyvatel/>
- [2] Historie. In: Městská část Praha 6 [online]. [cit. 2018-06-14]. Dostupné z: http://www.praha6.cz/praha6_historie
- [3] Praha 6. In: Wikipedia: the free encyclopedia [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001 [cit. 2018-06-14]. Dostupné z: https://cs.wikipedia.org/wiki/Praha_6
- [4] Základní mapa Prahy. In: Seznam CZ, a.s. [online]. [cit. 2018-06-14]. Dostupné z: <https://mapy.cz/zakladni?x=14.3206123&y=50.1031203&z=13&l=0&source=quar&id=107&q=PRAHA%206>
- [5] Prague municipal districts. In: Wikipedia: the free encyclopedia [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001 [cit. 2018-06-14]. Dostupné z: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Prague_municipal_districts.png
- [6] Ruzyně. In: Wikipedia: the free encyclopedia [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001 [cit. 2018-06-14]. Dostupné z: <https://cs.wikipedia.org/wiki/Ruzyn%C4%9B>
- [7] Počet odbavených cestujících na Letišti Václava Havla Praha vloni vzrostl o téměř 18 %. In: Letiště Praha [online]. [cit. 2018-06-14]. Dostupné z: <https://www.prg.aero/pocet-odbavenych-cestujicich-na-letisti-vaclava-havla-praha-vloni-vzrostl-o-temer-18>
- [8] Liboc. In: Wikipedia: the free encyclopedia [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001 [cit. 2018-06-14]. Dostupné z: <https://cs.wikipedia.org/wiki/Liboc>
- [9] Strategicky významné dopravní stavby a velká rozvojová území. In: Městská část Praha 6 [online]. [cit. 2018-06-15]. Dostupné z: <http://www.praha6.cz/zeleznice>
- [10] Železnice. In: Městská část Praha 6 [online]. [cit. 2018-06-15]. Dostupné z: <http://www.praha6.cz/zeleznice>

- [11] Lanová dráha. In: Městská část Praha 6 [online]. [cit. 2018-06-15].
Dostupné z: http://www.praha6.cz/lanove_drahy
- [12] Mapa Prahy. In: Seznam CZ, a.s. [online]. [cit. 2018-06-16]. Dostupné z:
<https://mapy.cz/zakladni?x=14.4476474&y=50.0722757&z=12&l=0>
- [13] Základní mapa řešené oblasti Praha 6 – Dědina. In: Seznam CZ, a.s.
[online]. [cit. 2018-06-16]. Dostupné z:
<https://mapy.cz/zakladni?x=14.3109212&y=50.0907292&z=16&l=0>
- [14] Dědina – vize budoucnosti. In: Městská část Praha 6 [online]. duben 2016
[cit. 2018-06-19]. Dostupné z:
https://www.praha6.cz/system/file.php?File=f889_678.pdf&crc=505338b471c595cc0db52dd3d800665b
- [15] Vyhlášení výsledků. In: Městská část Praha 6 [online]. [cit. 2018-06-19].
Dostupné z:
https://www.praha6.cz/system/file.php?File=f889_1276.pdf&crc=6946579447d34a044819b90e012c2e10
- [16] Dědina získá novou dominantu: Praha 6 schválila obří obchodní centrum.
In: Liboc.info [online]. [cit. 2018-06-19]. Dostupné z:
<https://www.liboc.info/dedina-obchodni-centrum/>
- [17] Letecká mapa. In: Seznam CZ, a.s. [online]. [cit. 2018-06-19]. Dostupné z:
<https://mapy.cz/letecka?x=14.3149382&y=50.0879117&z=15&l=0>
- [18] Tramvajová trať Dědina. In: Městská část Praha 6 [online].
[cit. 2018-06-19]. Dostupné z: <https://www.praha6.cz/tt-dedina>
- [19] BUŠTA, Pavel a Antonín SEIDL. Pravidla silničního provozu: vyhláška
č. 99/1989 Sb., ve znění pozdějších předpisů, s komentářem. Praha:
Venice Music Production, 2000. ISBN 80-238-5213-2.
- [20] Pražské stavební předpisy s aktualizovaným odůvodněním.
Praha: IPR, 2014-.
- [21] PROKEŠ, Stanislav. Projektování místních komunikací: komentář k ČSN
73 6110 : komentované příklady řešení. Praha: Český normalizační
institut, 2007. Stavebnictví (komunikace, silnice).
ISBN 978-80-7283-216-3.

- [22] SVOBODA, J. Technická zpráva komunikací hlavního města Prahy [online]. In: . [cit. 2018-06-25]. Dostupné z: <https://portal.cenia.cz/eiasea/download/RUIBX1BIQTg3NI9wcmlsb2hhRG9rdW1lbnRhY2VET0NfODUwNjQ3OD>
- [23] Statistické vyhodnocení nehod v mapě. In: Geografický informační portál - Jednotná dopravní vektorová mapa [online]. [cit. 2018-06-25]. Dostupné z: <http://maps.jdvm.cz/cdv2/apps/nehodyvmapě/Search.aspx>
- [24] Navrhování světelných signalizačních zařízení pro řízení provozu na pozemních komunikacích. In: Ministerstvo dopravy [online]. 15. 12. 2015 [cit. 2018-07-14]. Dostupné z: http://www.pjpk.cz/data/USR_001_2_8_TP/TP_81.pdf

8 TECHNICKÉ PŘEDPISY POUŽITÉ PRO NÁVRH ÚPRAV

- Úplné znění zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (Zákon o silničním provozu). Vydání: dvacáté. Praha: Armex Publishing, 2018. Edice kapesních zákonů. ISBN 978-80-87451-59-5.
- ČSN 73 6110 - Projektování místních komunikací. Praha: Český normalizační institut, 2006.
- ČSN 73 6425-1 - Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště - Část 1: Navrhování zastávek. Praha: Český normalizační institut, 2007.
- ČSN 73 6056 - Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel. Praha: Český normalizační institut, 2011.
- TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích [online]. In: [cit. 2018-10-01]. Dostupné z: http://www.pjpk.cz/data/USR_001_2_8_TP/TP_65.pdf
- TP 85 Zpomalovací prahy. Technické podmínky [online]. In: [cit. 2018-10-01]. Dostupné z: http://www.pjpk.cz/data/USR_001_2_8_TP/TP_85.pdf
- TP 113 Značky a symboly pro výkresy pozemních komunikací [online]. In: [cit. 2018-10-01]. Dostupné z: http://www.pjpk.cz/data/USR_001_2_8_TP/TP_113.pdf
- TP 132 Zásady návrhu dopravního zklidňování na místních komunikacích [online]. In: [cit. 2018-10-01]. Dostupné z: http://www.pjpk.cz/data/USR_001_2_8_TP/TP_132.pdf
- TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích [online]. In: [cit. 2018-10-01]. Dostupné z: http://www.pjpk.cz/data/USR_001_2_8_TP/TP_133.pdf

- TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací [online]. In: [cit. 2018-10-01]. Dostupné z: http://www.pjpk.cz/data/USR_001_2_8_TP/TP_170.pdf
- TP 170 dodatek č. 1 Navrhování vozovek pozemních komunikací [online]. In: [cit. 2018-10-01]. Dostupné z: http://www.pjpk.cz/data/USR_001_2_8_TP/TP_170_Dodatek_1.pdf
- TP 171 VLEČNÉ KŘIVKY pro ověřování průjezdnosti směrových prvků pozemních komunikací [online]. In: [cit. 2018-10-01]. Dostupné z: http://www.pjpk.cz/data/USR_001_2_8_TP/TP_171.pdf
- TP 218 Navrhování zón 30 [online]. In: [cit. 2018-10-01]. Dostupné z: <https://docplayer.cz/258314-Navrhovani-zon-30-tp-218-ministerstvo-dopravy-technicke-podminky.html>

9 SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 – Základní mapa Prahy s vyznačeným správním obvodem Prahy 6, zdroj [4]	12
Obrázek 2 – Městské části Prahy, zdroj [5]	13
Obrázek 3 – Plánovaná Buštěhradská železniční dráha, zdroj [10]	14
Obrázek 4 – Vyznačená oblast Dědiny, zdroj [13].....	15
Obrázek 5 – Rozdělení Dědiny na čtyři dílčí části, zdroj [13]	16
Obrázek 6 – Oblast 1 – Sídliště Na Dědině s vyznačenými místy pořízení fotografií, zdroj [13].....	16
Obrázek 7 – Autobusová zastávka Ciolkovského	17
Obrázek 8 – Autobusová zastávka Sídliště Na Dědině	17
Obrázek 9 – Vlastní vjezd/výjezd	17
Obrázek 10 – Parkování s kolmým řazením.....	17
Obrázek 11 – Hlídané parkoviště	17
Obrázek 12 – Vlastní vjezd/výjezd	18
Obrázek 13 – Kolmá a podélná parkovací stání.....	18
Obrázek 14 – Kolmá a podélná parkovací stání.....	18
Obrázek 15 – Parkovací stání pro autobusy MHD	18
Obrázek 16 – Ciolkovského s vyznačenými místy pořízení fotografií, zdroj [13]	19
Obrázek 17 – První část ulice Ciolkovského	19
Obrázek 18 – První část ulice Ciolkovského	19
Obrázek 19 – Kolmé stání v ulici Ciolkovského.....	19
Obrázek 20 – Podélné stání v ulici Ciolkovského.....	19
Obrázek 21 – U Valu s vyznačenými místy pořízení fotografií, zdroj [13]	20
Obrázek 22 – Kolmé stání v ulici U Valu	20
Obrázek 23 – Kolmé stání v ulici U Valu	20
Obrázek 24 – Žukovského a část Pod Cihelnou s vyznačenými místy pořízení fotografií, zdroj [13].....	21
Obrázek 25 – Žukovského	21
Obrázek 26 – Pod Cihelnou	21
Obrázek 27 – Základní škola a obchodní centrum s vyznačeným místem pořízení fotografie, zdroj [13].....	21
Obrázek 28 – Obchodní dům Delta.....	22
Obrázek 29 – Pod Cihelnou s vyznačenými místy pořízení fotografií, zdroj [13]	22
Obrázek 30 – Podélné stání.....	23
Obrázek 31 – Podélné stání.....	23
Obrázek 32 – Hodčina, Častavina, Mladčina s vyznačenými místy pořízení fotografií, zdroj [13].....	23
Obrázek 33 – Hodčina	23
Obrázek 34 – Hodčina	23
Obrázek 35 – Častavina.....	24
Obrázek 36 – Mladčina	24
Obrázek 37 – U Silnice s vyznačeným místem pořízení fotografie, zdroj [13]	24
Obrázek 38 – U Silnice	25
Obrázek 39 – Nová Šárka s vyznačenými místy pořízení fotografií, zdroj [13]	25

Obrázek 40 – Nová Šárka	25
Obrázek 41 – Nová Šárka	25
Obrázek 42 – Radčina a Svatavina s vyznačenými místy pořízení fotografií, zdroj [13]	26
Obrázek 43 – Radčina	26
Obrázek 44 – Radčina	26
Obrázek 45 – Svatavina	26
Obrázek 46 – Svatavina	26
Obrázek 47 – Navigátorů s vyznačenými místy pořízení fotografií, zdroj [13]	27
Obrázek 48 – Kolmá parkovací stání	27
Obrázek 49 – Podélná parkovací stání	27
Obrázek 50 – Letecká, Pilotů s vyznačenými místy pořízení fotografií, zdroj [13]	28
Obrázek 51 – Letecká	28
Obrázek 52 – Pilotů	28
Obrázek 53 – Dědinská, Radistů Rubličova s vyznačenými místy pořízení fotografií, zdroj [13]	29
Obrázek 54 – Dědinská	29
Obrázek 55 – Dědinská	29
Obrázek 56 – Radistů	29
Obrázek 57 – Rubličova	29
Obrázek 58 – Parašutistů, Družicová s vyznačenými místy pořízení fotografií, zdroj [13]	30
Obrázek 59 – Parašutistů	30
Obrázek 60 – Parašutistů	30
Obrázek 61 – Družicová	30
Obrázek 62 – Družicová	30
Obrázek 63 – Šmolíkova s vyznačenými místy pořízení fotografií, zdroj [13]	31
Obrázek 64 – Západní část ulice Šmolíkova	31
Obrázek 65 – Východní část ulice Šmolíkova	31
Obrázek 66 – Rozvojové území Nová Ruzyně, zdroj [15]	32
Obrázek 67 – Rozvojové území západně od Dědiny, zdroj [17]	33
Obrázek 68 – TT Dědina s vyznačenými místy pro nové tramvajové zastávky, zdroj [17]	34
Obrázek 69 – Prostor pro výstavbu parkovacích domů, zdroj [13]	34
Obrázek 70 – Vyznačené všechny vytipované problémy, zdroj [13]	35
Obrázek 71 – Problém s průjezdem vozidel	36
Obrázek 72 – Špatně umístěná vozidla	41
Obrázek 73 – Slepá ulice v jižní části ulice Vlastiny u autobusové zastávky Sídliště Na Dědině	42
Obrázek 74 – Omezení podélného stání dopravním značením	49
Obrázek 75 – Ulice Pod Cihelnou	49
Obrázek 76 – Problémové místo otáčení vozidel	49
Obrázek 77 – Ulice Žukovského	50
Obrázek 78 – Ulice Pod Cihelnou při druhé fázi dopravního průzkumu	50
Obrázek 79 – Zastavování vozidel u ulice Vlastina za účelem vysazení dětí mířících do školy	51
Obrázek 80 - Zákaz zastavení bez dodatkové tabulky	52

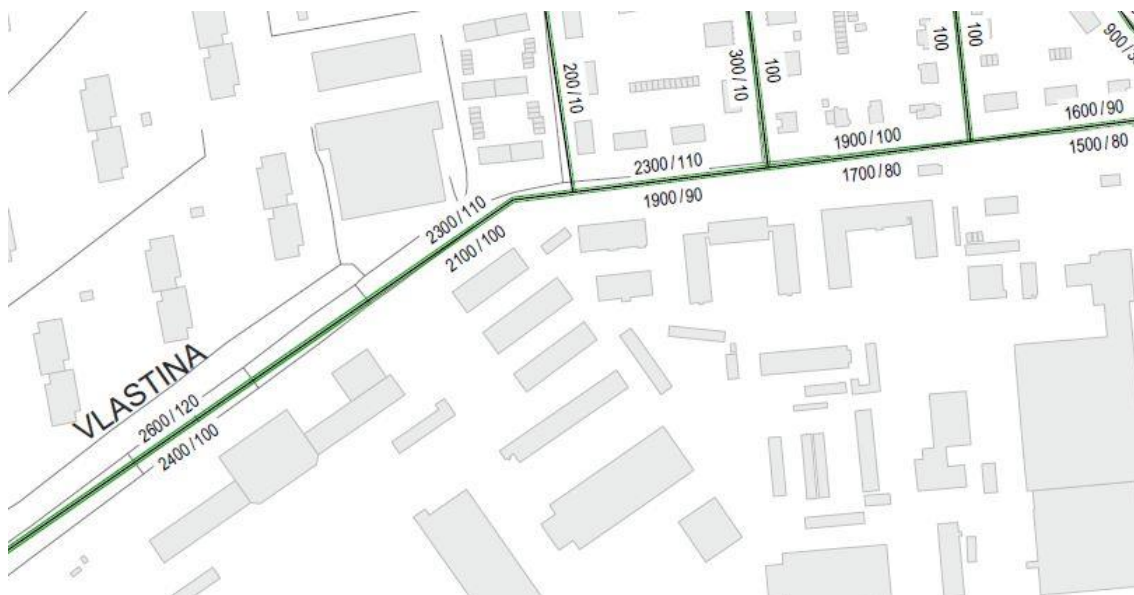
Obrázek 81 - Podélné parkovací stání typu K+R	52
Obrázek 82 – Nerespektování zákazu zastavení na severní straně ulice Pod Cihelnou	53
Obrázek 83 – Nerespektování zákazu zastavení	53
Obrázek 84 – Kolize protijedoucích vozidel	53
Obrázek 85 – Projíždějící popelářský vůz	54
Obrázek 86 – Nově zřízené SSZ.....	57
Obrázek 87 – Oblast 4 s vyznačenými profily, kde byla měřena okamžitá rychlost, zdroj [13].....	59
Obrázek 88 – Zpomalovací práh v ulici Radistů	64

10 SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 - Sídliště Na Dědině - výsledky dopravních průzkumů	41
Tabulka 2 - Ulice Navigátorů – výsledky dopravních průzkumů	43
Tabulka 3 – Ulice Nová Šárka – výsledky dopravních průzkumů.....	46
Tabulka 4 – Dopravní průzkum přechodu 2. 5. 2018	56
Tabulka 5 – Dopravní průzkum přechodu 9. 5. 2018	56
Tabulka 6 – Dopravní průzkum přechodu řízeného SSZ 10. 10. 2018.....	57
Tabulka 7 – Dopravní průzkum přechodu řízeného SSZ 11. 10. 2018.....	58
Tabulka 8 – Naměřené rychlosti v ulici Dědinská	60
Tabulka 9 – Naměřené rychlosti v ulici Šmolíkova	61
Tabulka 10 – Naměřené rychlosti v jižní části ulice Parašutistů	62
Tabulka 11 – Naměřené rychlosti v ulici Pilotů.....	63
Tabulka 12 – Naměřené rychlosti v ulici Radistů.....	64
Tabulka 13 – Naměřené rychlosti v ulici Navigátorů	65
Tabulka 14 – Rozdělení výsledků do kategorií – Dědinská, Šmolíková, Parašutistů jih.....	77
Tabulka 15 – Rozdělení výsledků do kategorií - Navigátorů, Pilotů, Radistů.....	78

11 PŘÍLOHY

Příloha 1 – Intenzity motorových vozidel, rok 2016, zdroj [22]



Příloha 2 – Navrhovaná skladba konstrukčních vrstev chodníku

LITÝ ASFALT (posyp drti) LA	90 mm	ČSN EN 13108-21
SC C 8/10	150 mm	ČSN EN 14 227-1
CELKEM	240 mm	

Příloha 3 – Navrhovaná skladba konstrukčních vrstev vozovky

ASFALTOVÝ BETON ACO 16S PmB 45/80-55	40 mm	ČSN EN 13 108-1
ASFALTOVÝ BETON ACP 22S R 50/70	60 mm	ČSN EN 13 108-1
MECHANICKY ZPEVNĚNÉ KAMENIVO MZK	150 mm	ČSN EN 13 285
ŠTĚRKODRŤ ŠD – A	150 mm	ČSN EN 13 285
CELKEM	400 mm	