

České vysoké učení technické v Praze

FAKULTA DOPRAVNÍ

Ústav dopravních systémů

Horská 3, 128 03 PRAHA 2

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



GENEREL DOPRAVY KUTNÁ HORA

**Sídliště Šipší a Sídliště Hlouška
(část díla – výtah k oblastem)**

duben 2020

Odpovědný řešitel: **Ing. Martin Jacura, Ph.D.**

Řešitelský tým: **doc. Ing. Jiří Čarský, Ph.D.**
Bc. Klára Cieslová
Polina Zayats

Objednatel: **Město Kutná Hora**



ČVUT

FD

**DOPRAVNÍ
SYSTÉMY**

**Ústav dopravních
systémů (K612)**

IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE:

Název akce:

Generel dopravy Kutná Hora

Objednatel:

Město Kutná Hora

Havlíčkovo náměstí 552 / 1, 284 01 KUTNÁ HORA

IČO 00236095

Osoby oprávněné jednat:

ve věcech smluvních Ing. Josef Viktora (starosta města)

ve věcech technických Ing. Vlastimil Kapička
(vedoucí Odboru regionálního rozvoje a územního plánování)

Zhotovitel:

České vysoké učení technické v Praze Fakulta dopravní

Ústav dopravních systémů

Konviktská 20, PRAHA 1, 120 00

zastoupený děkanem fakulty doc. Ing. Pavlem Hrubešem, Ph.D.

vedoucí ústavu Ing. Martin Jacura, Ph.D.

odpovědný řešitel Ing. Martin Jacura, Ph.D.

řešitelský tým Bc. Klára Cieslová doc. Ing. Jiří Čarský, Ph.D.

Polina Zayats

kontaktní telefony tel: + 420 224 355 087, + 420 224 355 088

E-mail jacurmar@fd.cvut.cz

OBSAH

1. Úvod	5
1.1. Cíle generelu dopravy	5
1.2. Předmět generelu dopravy	6
1.2.1. Analytická část	6
1.2.2. Návrhová část	6
2. Komplexní analýza stávajícího stavu dopravy	6
2.1. Vybrané části města	6
2.1.1. Sídliště Šipší	6
2.1.1.1. Aktuálnost Dopravního generelu sídliště Šipší z roku 2004	9
2.1.2. Sídliště Hlouška	10
3. SWOT analýza dopravního systému města	12
3.1. Vybrané části města včetně cyklistické dopravy	13
3.1.1. Sídliště Šipší a sídliště Hlouška	13
4. Dopravní průzkumy	14
4.1. Průzkumy dopravy v klidu	14
4.1.1. Metodika, provedení a vyhodnocení průzkumu dopravy v klidu	14
4.1.1.1. Obecné způsoby provádění průzkumů dopravy v klidu	14
4.1.1.2. Parametry realizace průzkumu dopravy v klidu	15
4.1.1.3. Způsob vyhodnocení průzkumu dopravy v klidu	15
4.1.2. Sídliště Šipší	16
4.1.2.1. Pasport ploch pro dopravu v klidu	16
4.1.2.2. Průzkum obsazenosti ploch pro dopravu v klidu	21
4.1.2.3. Výsledky průzkumu dopravy v klidu	66
4.1.3. Sídliště Hlouška	71
4.1.3.1. Pasport ploch pro dopravu v klidu	71
4.1.3.2. Průzkum obsazenosti ploch pro dopravu v klidu	71
4.1.3.3. Výsledky průzkumu dopravy v klidu	117
5. Návrh sítě místních komunikací ve městě	122
5.1. Návrh uspořádání v závislosti na funkčním členění komunikací	122
5.1.1. Návrh opatření v I. etapě (krátkodobá a střednědobá)	122
5.2. Změny v organizaci dopravy	122
5.2.1. Doporučení pro usměrnění provozu včetně jednosměrných ulic	123
5.2.1.1. Sídliště Šipší a sídliště Hlouška	123
6. Návrh koncepce dopravy	124
6.1. Doprava v klidu na sídlišti Šipší	124
6.1.1. Návrh ploch pro dopravu v klidu a jejich organizace	124
6.1.1.1. Návrh ploch pro dopravu v klidu	124
6.1.1.2. Možnosti regulace využívání ploch pro dopravu v klidu	128
6.1.1.3. Detaily vybraných parkovacích ploch na sídlišti Šipší	129
6.1.2. Doporučení pro realizaci jednosměrných ulic	130
6.1.3. Souhrnný návrh opatření pro krátkodobý výhled	132

6.1.4.	Souhrnný návrh opatření pro dlouhodobý výhled	132
6.2.	Doprava v klidu na sídlišti Hlouška	133
6.2.1.	Návrh ploch pro dopravu v klidu a jejich organizace	133
6.2.1.1.	Návrh ploch pro dopravu v klidu	133
6.2.1.2.	Možnosti regulace využívání ploch pro dopravu v klidu	136
6.2.1.3.	Detaily vybraných parkovacích ploch na sídlišti Hlouška	138
6.2.2.	Doporučení pro realizaci jednosměrných ulic	139
6.2.3.	Souhrnný návrh opatření pro krátkodobý výhled	141
6.2.4.	Souhrnný návrh opatření pro dlouhodobý výhled	142
6.3.	Dopravní souvislosti mezi sídlišti a centrem	143
6.4.	Návrh nástupních ploch pro požární techniku	144
6.4.1.	Obecné principy návrhu	144
6.4.2.	Nástupní plochy pro požární techniku sídlišti Šipší	145
6.4.3.	Nástupní plochy pro požární techniku sídlišti Hlouška	147
7.	Seznam příloh	148

1. ÚVOD

Dopravní systém moderního města je základem sociálně-ekonomického rozvoje města a je komplexním systémem interakce různých faktorů, které poskytují komfort a pohodlí pro obyvatele a návštěvníky města v souladu s moderními trendy. Technická, ekonomická, sociální a manažerská rozhodnutí, která jsou základem pro řešení městské infrastruktury představující zejména dopravní plochy včetně těch určených pro dopravu v klidu, by se měla řídit strategickým přístupem založeným na analýze chování všech uživatelů různých druhů dopravy. Všechna rozhodnutí učiněná v této oblasti jsou vždy spojena s ekonomickými aspekty i riziky. Současně platí, že správná řešení udržitelné mobility v oblasti dopravního systému vytvoří postupně stabilní prostředí pro organizaci dopravního systému, která má přímý vliv na život obyvatel.

1.1. Cíle generelu dopravy

Cílem Generelu dopravy je zpracování inženýrského dokumentu v oblasti rozvoje a udržitelnosti dopravy ve městě a nejbližším okolí, který identifikuje hlavní problémy dopravy – mobilitu a dopravní potřeby uživatelů a zároveň navrhuje opatření na jejich řešení v etapách s výhledem do budoucích let.

Sektor dopravy obecně prochází významnou transformací, zejména díky novým dopravním prostředkům, novým službám a moderním technologiím v oblasti dopravních systémů, proto je nutné stanovit komplexní a dlouhodobou integrovanou strategii a koncepci dopravy ve městě Kutná Hora dopravním generelem, jehož úkolem a cílem je stanovení vzájemných vazeb jednotlivých druhů dopravy pro zajištění udržitelné mobility.

Generel dopravy musí který identifikovat hlavní problémy dopravy – mobilitu a dopravní potřeby uživatelů a zároveň navrhnout opatření na jejich řešení v etapách s výhledem do let budoucích.

Záměrem generelu dopravy je zejména:

- řešení regulace statické dopravy (doprava v klidu) podle místních podmínek v historickém centru a na sídlištích Šipší a Hlouška, kde základními nástroji regulace parkování bude organizace dopravy v klidu, zpoplatnění a časové omezení

1.2. Předmět generelu dopravy

Předmět generelu dopravy zahrnuje níže uvedené části:

1.2.1. Analytická část

- komplexní analýza stávajícího stavu dopravy s přehlednou SWOT analýzou
- dopravní průzkumy:
 - průzkum dopravy v klidu (sídliště Šipší a sídliště Hlouška)
 - přepravní průzkum ve vozidlech a zastávkových profilech linek MHD, linek ostatní veřejné linkové autobusové dopravy a v železničních stanicích Kutná Hora – hlavní nádraží, Kutná Hora – město a Kutná Hora – Sedlec
 - sociologický průzkum zaměřený na využívání veřejné hromadné dopravy a nemotorové dopravy v dopravních osách směřujících do centra města

1.2.2. Návrhová část

- návrh sítě tras a určení stavební nebo organizační opatření a priorit výstavby
- návrh koncepce dopravy pro všechny složky – koncept řešení dopravy s krátkodobým i dlouhodobým výhledem

2. KOMPLEXNÍ ANALÝZA STÁVAJÍCÍHO STAVU DOPRAVY

Komplexní analýza stávajícího stavu dopravy je zaměřena na problematiku dopravní infrastruktury a jejích potřeb, včetně celkové analýzy a aktuálnosti dříve vydaných dopravních generelů (tj. Dopravní generel Centrální zóny a Dopravní generel sídliště Šipší) a obsahuje analytickou část s přehlednou SWOT analýzou v závěru každé řešené části.

2.1. Vybrané části města

2.1.1. Sídliště Šipší

Sídliště Šipší je obytná oblast na severovýchodním okraji Kutné Hory (viz obr. 1). Základním typem zástavby jsou zde činžovní bytové domy od 4 do 8 nadzemních podlaží, část oblasti tvoří ulice s rodinnými domy.

Vyhodnocení současného rozmístění a uspořádání parkovacích ploch na území sídliště Šipší bylo provedeno porovnáním s přílohou č. 2.3 „Generelu dopravy sídliště Šipší – výsledný návrh“ a předběžným průzkumem v terénu.



obr. 1

Sídliště Šipší (vymezená oblast řešení) a přílehlá vilová čtvrť

Většina ploch, která jsou vyhrazena pro parkování, je zde v současnosti dobře uspořádána. Tyto plochy obsahují správné vodorovné značení, které umožňuje zvýšení počtu odstavných míst.

Za správné příklady a logické řešení situace lze považovat např. parkování na ulicích Ortenova a Opletalova, na kterých došlo k realizaci kolmých odstavných stání po celé délce pozemní komunikace.

Současně ke zlepšení organizace dopravy v klidu došlo i v ulici 17.listopadu, kde se nachází šikmá a podélná odstavná místa po obou stranách pozemní komunikace.

Během analýzy stávajícího stavu organizace dopravy na sídlišti Šipší (viz též Příloha 3.4) se zřetelem na dopravu v klidu byly dále zaznamenány níže uvedené zajímavé skutečnosti:

- plochy určená pro odstavování vozidel na severním okraji sídliště (viz obr. 2) neobsahují žádné vodorovné dopravní značení – je možné, že při úpravě uspořádání těchto ploch pomocí vodorovného dopravního značení by došlo ke zvýšení kapacity odstavných míst a snížení pravděpodobnosti vzniku občasných možných nepříjemných situací, například zablokování vozidel jinými parkujícími vozidly



obr. 2

Parkovací plochy na severním okraji sídliště Šipší bez vodorovného dopravního značení

- parkoviště, obsahující vyhrazená místa pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, neodpovídají stanoveným normám, tj. konkrétně to znamená, že v mnohých případech je šířka těchto odstavených stání menší než šířka stanovená v ČSN (nutná šířka je 3,5 m)

- sídliště Šipší obsahuje několik pozemních komunikací s nevhodnou šířkou průjezdu vozidel pro oba směry a současně k odstavení vozidel na jedné její straně
 - nejlepším řešením tohoto problému je realizace jednosměrného provozu, který může současně i zvýšit počet odstavných míst
 - jiným alternativním způsobem řešení je úplný zákaz parkování, který by pak umožnil plynulý průjezd vozidel v obou směrech
- v některých ulicích převládá parkování na chodníku, které omezuje pohyb chodců
- zkoumané území obsahuje velké množství volných nevyužívaných ploch, které by byly vhodné pro navržení nových odstavných ploch nebo stání – tyto nové plochy by umožnily zvýšení počtu odstavných míst a zároveň zlepšily současný stav dopravy v klidu
- sídliště Šipší neobsahuje vyhrazené nástupní plochy pro požární techniku
 - objekty musí mít ve své blízkosti vyhrazenou nástupní plochu pro hasiče
 - tato plocha se zřizuje pro případ záchrany osob v případě požáru a případně i požární zásah výškovou technikou

2.1.1.1. Aktuálnost Dopravního generelu sídliště Šipší z roku 2004

Od zpracování dopravního generelu sídliště Šipší v roce 2004 až do současnosti prakticky na vymezeném území (viz obr. 1) nedošlo k výstavbě nových bytových objektů.

Na základně získaného podkladu „Generel dopravy sídliště Šipší“ z roku 2004 bylo zjištěno, že na území sídliště Šipší je 2 193 bytových jednotek, v kterých žilo v roce 6 540 obyvatel. V roce 2004 bylo na celém sídlišti zaznamenáno celkem 811 odstavných stání a v rámci „Generelu dopravy sídliště Šipší“ bylo navrženo jejich navýšení na 1 285 odstavných stání s výhledovým řešením jejich dalšího navýšení až na 1 645 odstavných stání.

Podle součinitelů vlivu stupně automobilizace, redukce počtu stání a základních ukazatelů výhledového počtu odstavných stání bylo teoreticky zjištěno, že je v řešené oblasti potřeba 2 500 až 2 600 odstavných stání.

Z hlediska současných potřeb a standardů je tedy i vůči výhledovému návrhu teoretický deficit dalších cca 900 odstavných stání – skutečná potřeba odstavných

stání bude ale prověřena průzkumem dopravy v klidu, a poté bude předložen návrh řešení, který bude předpokládat realistickou potřebu odstavných stání, neboť teoretické výpočty v některých případech skutečným potřebám příliš neodpovídají.

Přestože v roce 2004 bylo v rámci Dopravního generelu sídliště Šipší navrženo nové uspořádání pro odstavná místa, tak do současné doby došlo pouze k některým předloženým návrhům. Stále je nezbytně nutné napravit řadu existujících nedostatků a rovněž nalézt cestu ke zvýšení počtu odstavných stání, např. dle návrhu z roku 2004 (příloha č. 2.3) mělo na ulicích Mazákova a Studentů dojít k realizaci kolmých odstavných stání, ale při analýze současného stavu nebylo zaznamenáno žádné takové podobné uspořádání odstavných stání, vozidla zde stojí na místech mimo vyznačená odstavná stání nebo parkovací plochy.

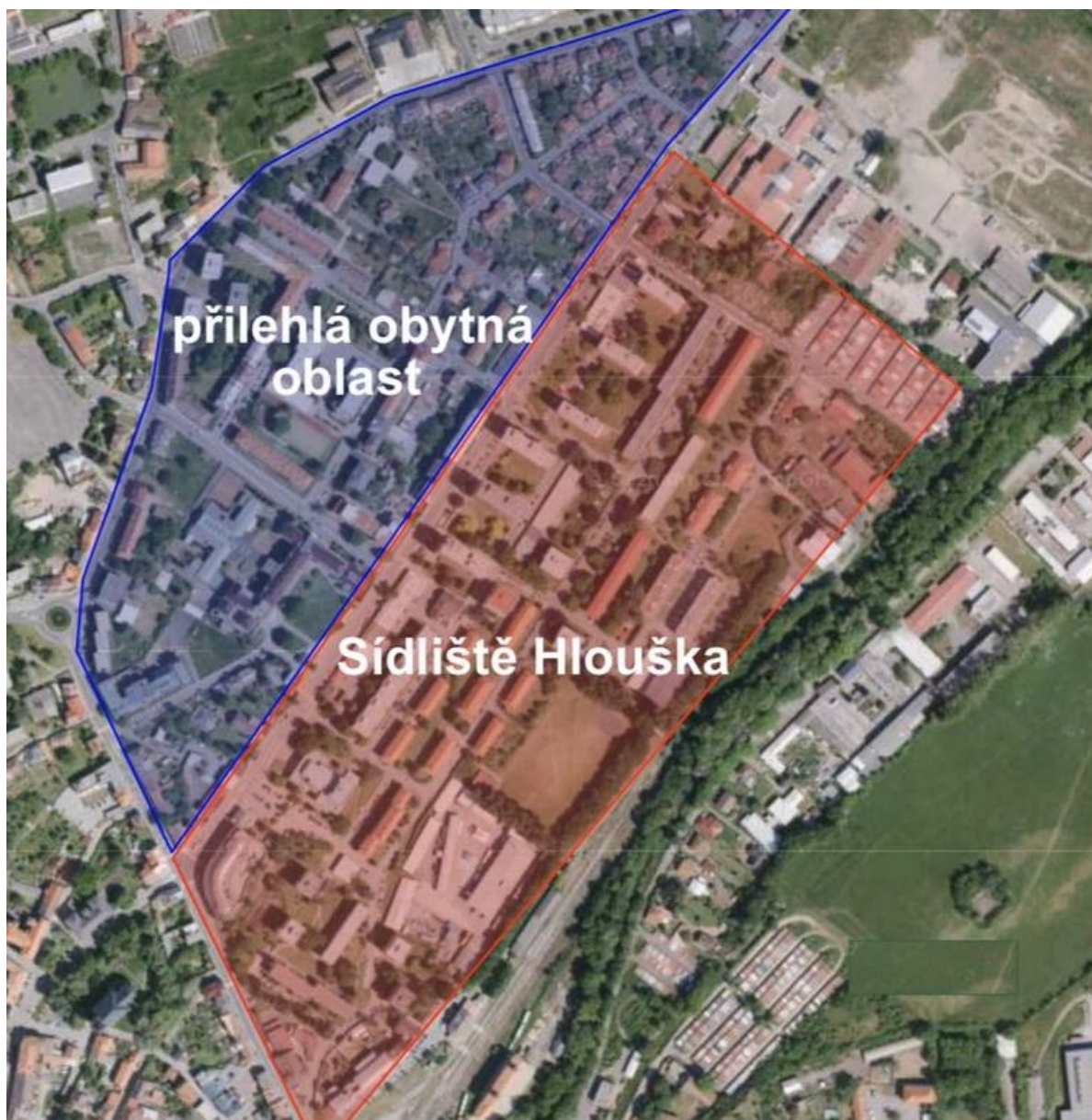
2.1.2. Sídliště Hlouška

Sídliště Hlouška je obytná oblast východním až severovýchodním směrem nedaleko od historického centra Kutné Hory (viz obr. 3). Základním typem zástavby jsou činžovní bytové domy od 3 do 10 nadzemních podlaží. V současné době nedošlo k novým stavbám na tomto území.

Analýza současného stavu provedená na území sídliště Hlouška odhalila různé podoby nevhodných nebo chybných řešení dopravy v klidu nebo organizace dopravy jako takové (viz Příloha 3.6) a chybného nebo nevhodného uspořádání odstavných ploch na pozemních komunikacích, které je pro zvýšení kvality dopravy, ale i ostatních stránek života v řešené oblasti doporučeno odstranit.

Na zkoumaném území převládají obousměrné komunikace, na kterých jsou po obou stranách odstavovány automobily, čímž je zabírána požadovaná šířka pro obousměrný průjezd vozidel – pro odstranění těchto konfliktních situací a nevhodného uspořádání provozu je doporučeno rozšíření systému jednosměrných komunikací.

Další skutečnost identifikovaná v řešeném území je časté parkování automobilů na chodníku nebo na místech mimo pozemní komunikaci, která k odstavování vozidel určená nejsou, což lze vše klasifikovat jako porušení pravidel provozu na pozemních komunikacích – v dalších návrzích je proto předpokládáno, že budou výše popsané jevy v návrhu eliminovány, čímž se zajistí větší prostor pro chodce na chodnících.



obr. 3

Sídliště Hlouška (vymezená oblast řešení) a přílehlá obytná oblast

Na sídlišti Hlouška je několik vyznačených ploch pro parkoviště, ale v současné době dosud nedošlo k jejich uspořádání pomocí vodorovného dopravního značení, neboť tyto parkoviště vůbec neobsahují. Vyznačení odstavných stání za pomoci vodorovného dopravního značení může zvětšit parkovací plochy a zvýšit efektivitu odstavování vozidel a tím i kapacitu těchto ploch.

Jedním z nevhodných řešení současné organizace dopravy, které může vést i ke konfliktním situacím a vyskytuje se na několika pozemních komunikacích tohoto sídliště, jsou zpravidla stykové křižovatky s tzv. „zalomenou předností v jízdě“, které

ovšem neobsahují žádné doprovodné psychologické prvky (tj. aspoň vodorovné dopravní značení), čímž dochází k rozporu mezi skutečnou (reálnou) a psychologickou (pocitovou) předností v jízdě. Minimálním potřebným opatřením pro zajištění aspoň základní bezpečnosti dopravy je zavedení vodorovného dopravního značení a nebo úplného odstranění stanovení přednosti v jízdě na těchto křižovatkách a realizace doplňujících podpůrných zklidňovacích opatření na vybraných úsecích pozemních komunikací v řešené oblasti.

Při analýze současného stavu bylo v řešené oblasti identifikováno několik volných ploch pro navržení nových odstavných stání nebo ploch, které by byly dobrým řešením pro zvýšení počtu potřebných odstavných stání.

Z pohledu řešení dopravy v klidu považovat za rizikovou oblast též Masarykovu ulici, konkrétně pak kolmá stání, ze kterých se řidiči připojují na průtah silnice I. třídy.

Odstavné plochy, obsahující vyhrazená místa pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, se na sídlišti Hlouška vyskytují jen ve velmi omezeném množství.

Sídliště Hlouška, stejně jako sídliště Šipší, neobsahuje vyhrazené nástupní plochy pro požární techniku, které se zřizují pro případ záchrany osob v případě požáru a případně i požární zásah výškovou technikou a všechny objekty musí mít takovou plochu ve své blízkosti.

3. SWOT ANALÝZA DOPRAVNÍHO SYSTÉMU MĚSTA

SWOT analýza je zpravidla závěrečný krok v rámci analytické části zpracování jakéhokoli plánu rozvoje, jehož metoda spočívá v identifikaci a následné klasifikaci a ohodnocení jednotlivých faktorů definujících hlavní poznatky o řešeném tématu, zde např. o životě ve městě s přesahem do budoucího rozvoje města.

SWOT je zkratkou z anglických slov Strengths (silné stránky), Weaknesses (slabiny), Opportunities (příležitosti) a Threats (hrozby):

- silné stránky (pozitivně působící faktory, které město může přímo ovlivňovat)
- slabé stránky (negativně působící faktory, které město může přímo ovlivňovat)
- příležitosti (pozitivně působící faktory, které nabízí vnější prostředí a jež město nemůže přímo ovlivnit, ale může je využít)
- hrozby (negativně působící faktory)

3.1. Vybrané části města včetně cyklistické dopravy

3.1.1. Sídliště Šipší a sídliště Hlouška

Na základě analýzy údajů získaných z otevřených zdrojů a dříve provedených průzkumů stavu odstavných stání na sídlištích Šipší a Hlouška je nutné zhodnotit efektivitu využití a uspořádání odstavných míst na ulicích nebo samostatných odstavných ploch a jejich vliv na provoz na pozemních komunikacích. Cílem je zhodnocení současného stavu odstavných míst a ploch, efektivity jejich využívání, udržení kvality života, snížení negativních vlivů na životní prostředí a návrh řešení dané problematiky. SWOT analýza pro sídliště Šipší a Hlouška uvádí Tabulka 1.

Tabulka 1 – SWOT analýza pro sídliště Šipší a Hlouška

S – silné stránky (Strengths) • dobrý technický stav pozemních komunikací • realizace efektivní koncepce parkování • možnost úpravy organizace parkování • možnost realizace parkování pomocí zatravnovacích dlaždic • využití jednosměrných ulic k vyšší efektivitě parkování • koncepce veřejné hromadné dopravy • prostor pro realizaci cyklistické infrastruktury spojující sídliště s historickým centrem města	W – slabé stránky (Weaknesses) • nedostatek odstavných míst i ploch • parkování na zeleni • absence infrastruktury pro cyklistickou dopravu • absence požárních ploch • nevhodné dopravní značení a organizace dopravy na některých křižovatkách • nízká četnost spojů MHD • úzká šířka pozemních komunikací neumožňuje rozšíření odstavných míst bez stavebních úprav
O – příležitosti (Opportunities) • výhodná poloha sídlišť v relativní blízkosti historického centra města • využívání veřejné hromadné dopravy • využívání cyklistické dopravy	T – hrozby (Threats) • neukázněnost řidičů při odstavování vozidel a neefektivní využívání odstavných ploch ze strany řidičů • cyklicky se zvyšující nároky na počet odstavných míst • neochota občanů využívat jiné formy dopravy ze sídlišť do města (MHD, cyklistická doprava)

4. DOPRAVNÍ PRŮZKUMY

4.1. Průzkumy dopravy v klidu

Doprava v klidu souvisí s umístěním automobilu na určitou plochu a na určitou dobu. Parkování je možné regulovat umožněním odstavit vozidlo jen na vyhrazeném místě označeném speciálními dopravními značením. Význam potřeba uspořádat místa pro dopravu v klidu stále vzrůstá zejména ve středních a velkých městech se vzrůstajícím počtem automobilů, které v jejich ulicích náhodně stojí a postupně významně komplikují pohyb veškeré dopravy. Automobily v extrémních situacích částečně blokují vstupy do úřadů a jiných institucí i obytných budov, zasahují do prostorů nutných k projetí vozidel integrovaného záchranného systému a vytvářejí řadu dalších překážek, a proto je velmi důležité této problematice věnovat pozornost.

Město Kutná Hora se potýká s problémem kapacity parkovacích ploch zejména na sídlištích. S cílem daný problém přesně popsat, analyzovat a navrhnout řešení, bylo potřeba provést v těchto oblastech dopravní průzkum zaměřený na využívání dopravy v klidu.

Výsledky průzkumu dopravy v klidu poslouží proto jako podklad pro regulaci a organizaci dopravy v klidu v historickém centru města a na sídlištích Šipší a Hlouška a zároveň pro stanovení potřeby návrhu nových parkovacích míst nebo vhodné regulace jejich využívání.

4.1.1. Metodika, provedení a vyhodnocení průzkumu dopravy v klidu

4.1.1.1. Obecné způsoby provádění průzkumů dopravy v klidu

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

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

V případě průzkumu dopravy v klidu v posuzovaných oblastech města Kutná Hora byla zvolena metodika zápisu registračních značek, ze kterých bylo možné následně určit délku doby parkování a využití parkovacích stání (tzv. obratovost). Podle výsledků

sčítání lze stanovit časový průběh obsazenosti parkovacích míst, průměrnou časovou délkou parkování (zda se jednalo o krátkodobé, střednědobé či dlouhodobé parkování), obrat a počet parkujících vozidel za časový interval (špička / sedlo / doba průzkumu).

4.1.1.2. Parametry realizace průzkumu dopravy v klidu

Jako jednotkový časový interval pro zápis registračních značek parkujících vozidel pro všechny zóny byla zvolena 1 h, každý sčítač tedy prošel přidělenou zónu 1-krát během 1 h. Úkolem sčítačů byl zápis registrační značky vozidel do připravených formulářů v rámci každé dílčí části jednotlivých oblastí na sídlišti Šipší (viz kapitola 4.1.2.1 a obr. 4, obr. 5, obr. 6 a obr. 7) a na sídlišti Hlouška (viz kapitola 4.1.3.1 a obr. 8, obr. 9, obr. 10 a obr. 11) a to bez ohledu na to, kde bylo vozidlo odstaveno (pokud se nacházelo ve zkoumané oblasti). Registrační značka jakéhokoliv vozidla je unikátní, neopakující se znak vozidla, díky kterému je možné zcela přesně stanovit místo a dobu odstavení takového vozidla.

Průzkum dopravy v klidu za účelem zjištění stávající reálné obsazenosti parkovacích míst, obratu vozidel a délku jejich stání byl proveden v úterý 16.04.2019. Zaznamenávání trvalo v době od 05:00 do 20:00. V době průzkumu bylo polojasno až oblačno, bez přeháněk.

4.1.1.3. Způsob vyhodnocení průzkumu dopravy v klidu

Jak již bylo naznačeno v předchozích kapitolách, každá posuzovaná část města (tj. sídliště Šipší a sídliště Hlouška) byla rozdělena do oblastí, přičemž každá oblast se dále dělí na části. Jedna část představuje jednu souvislou nebo více těsně sdružených parkovacích ploch, parkovacích zálivů nebo pruhů. Stejně dělení na oblasti a části bylo zachováno u všech obrázků, grafů a příloh souvisejícími s tímto tématem.

Způsob provádění průzkumu byl založen na opisování celé registrační značky vozidla do předem připravených tabulek. Tabulka vždy obsahovala jednotlivé řešené úseky. Celá oblast byla systematicky procházena každou hodinu, kdy se každé vozidlo vždy zaznamenalo do tabulky. Později byla veškerá data přepsána do tabulky v MS-Excel a vyhodnocena pomocí níže uvedených grafů (viz graf 1 až graf 189).

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

- rezidenti – v grafech (viz graf 1 až graf 189) označeni jako „rezidenti“

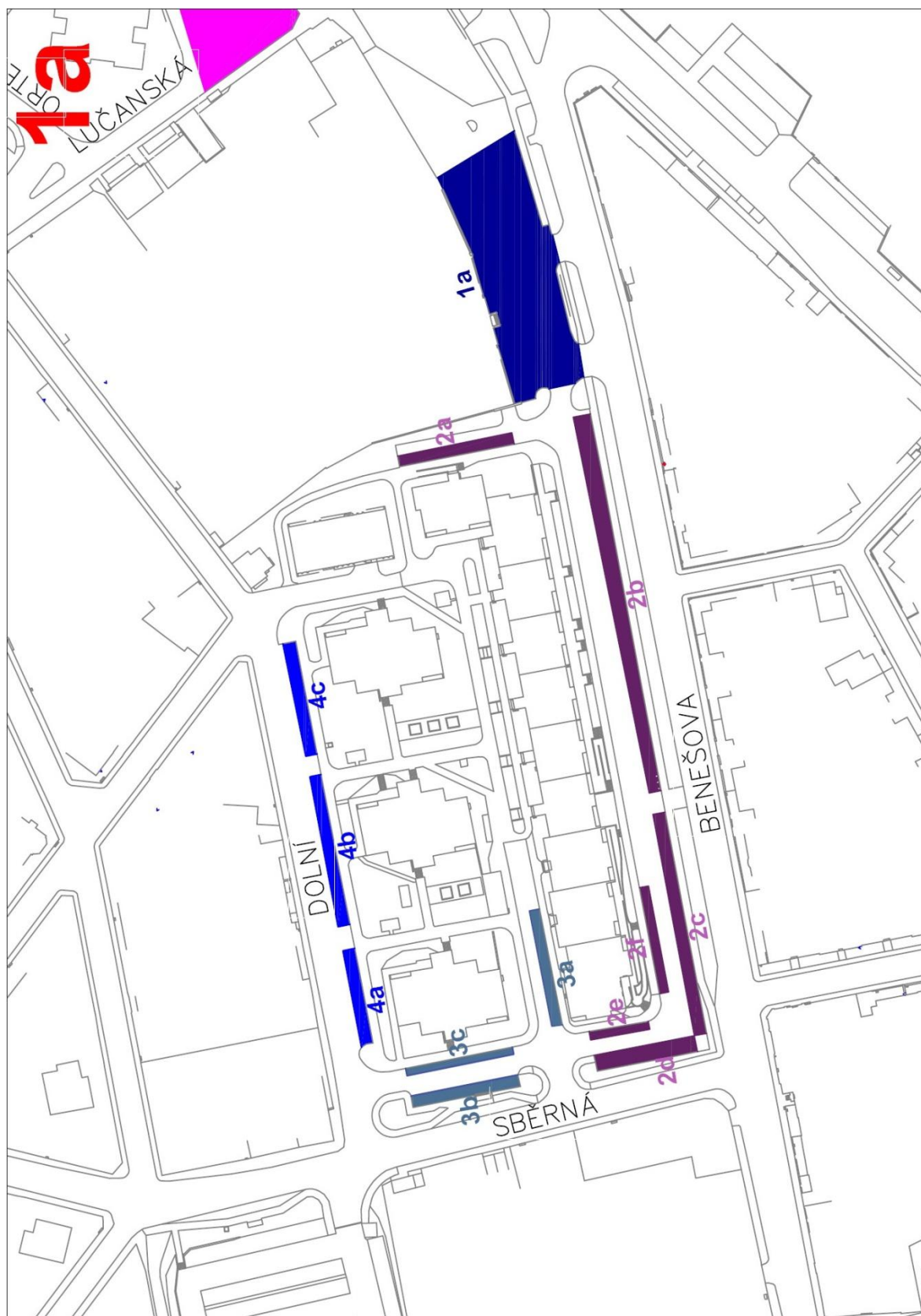
- rezidenti byli identifikováni tak, že se jejich vozidla během průzkumu vyskytovaly v daném úseku první nebo poslední hodinu průzkumu
- obyvatelé dojíždějící na místo parkování za účelem cesty do zaměstnání – v grafech (viz graf 1 až graf 189) označeni jako „denní dojíždění“
 - tito uživatelé byli identifikováni časovou délkou stání alespoň 8 hodin a zároveň tím, že na daném úseku nestáli současně první i poslední hodinu průzkumu
- ostatní, zpravidla místní obyvatelé Kutné Hory – v grafech (viz graf 1 až graf 189) označeni jako „ostatní (místní)“
 - jako ostatní uživatelé byli označeni všichni, kteří se nezařadili mezi 2 předcházející popsané skupiny

4.1.2. Sídliště Šipší

4.1.2.1. Pasport ploch pro dopravu v klidu

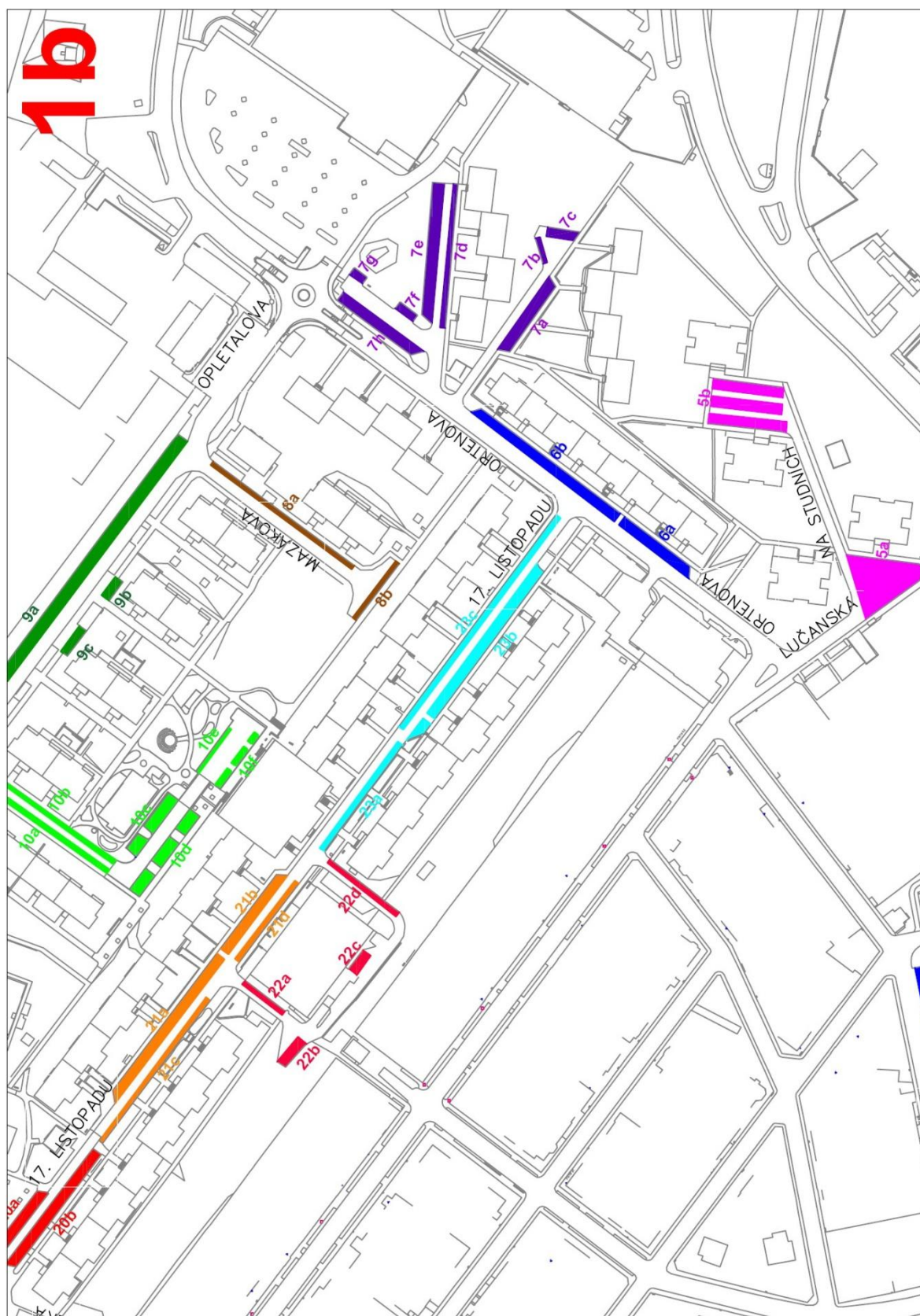
Pro průzkum dopravy v klidu a jednodušší vyhodnocení stávající situace na sídlišti Šipší byl vytvořen pasport stávajících parkovacích ploch. Pro jednoznačné a logické vyhodnocení poptávky po místech a obratovosti vozidel v daném místě byly parkovací plochy seskupené do oblastí a ty pak byly rozděleny na dílčí části, které jsou tvořeny už konkrétními seskupeními parkovacích míst v dané ulici, její části nebo skupině kratších ulic. Způsob přiřazení jednotlivých parkovacích míst v jednotlivých ulicích do dílčích oblastí a dále do konkrétních částí v rámci sídliště Šipší jsou zobrazeny na následujících obr. 4, obr. 5, obr. 6 a obr. 7. Celkový přehled využívaných parkovacích stání v závislosti na geometrickém uspořádání v oblasti sídliště Šipší zobrazuje Příloha 3.5.

V současné době se na celém sídlišti Šipší nachází 1 204 legálních parkovacích míst, které rezidenti a návštěvníci sídliště běžně využívají v souladu se zákonem (viz Příloha 3.5). Zároveň se na sídlišti vyskytuje dalších 69 nelegálně (v rozporu se zákonem) využívaných míst, kdy při parkování dochází k porušování zákona a dopravních předpisů týkajících se zastavení a stání vozidel na pozemní komunikaci. Tato v rozporu se zákonem využívaná parkovací místa je nutné buď odstranit nebo jinak uspořádat provoz na pozemních komunikacích takovým způsobem, aby bylo možné tato místa využívat již legálně.



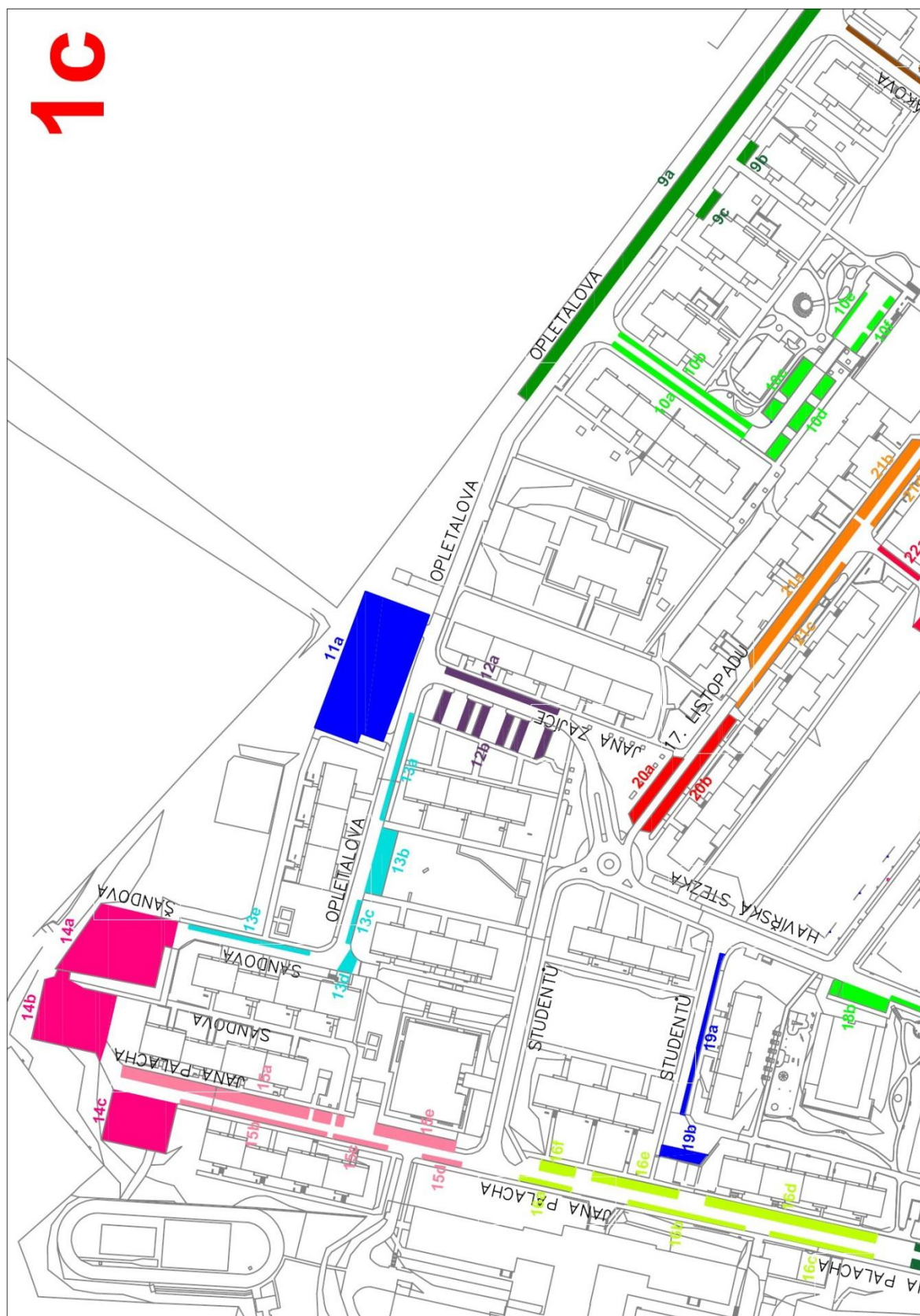
obr. 4

přiřazení parkovacích míst v jednotlivých ulicích do konkrétních částí v rámci sídliště Šipší (oblast 1a)



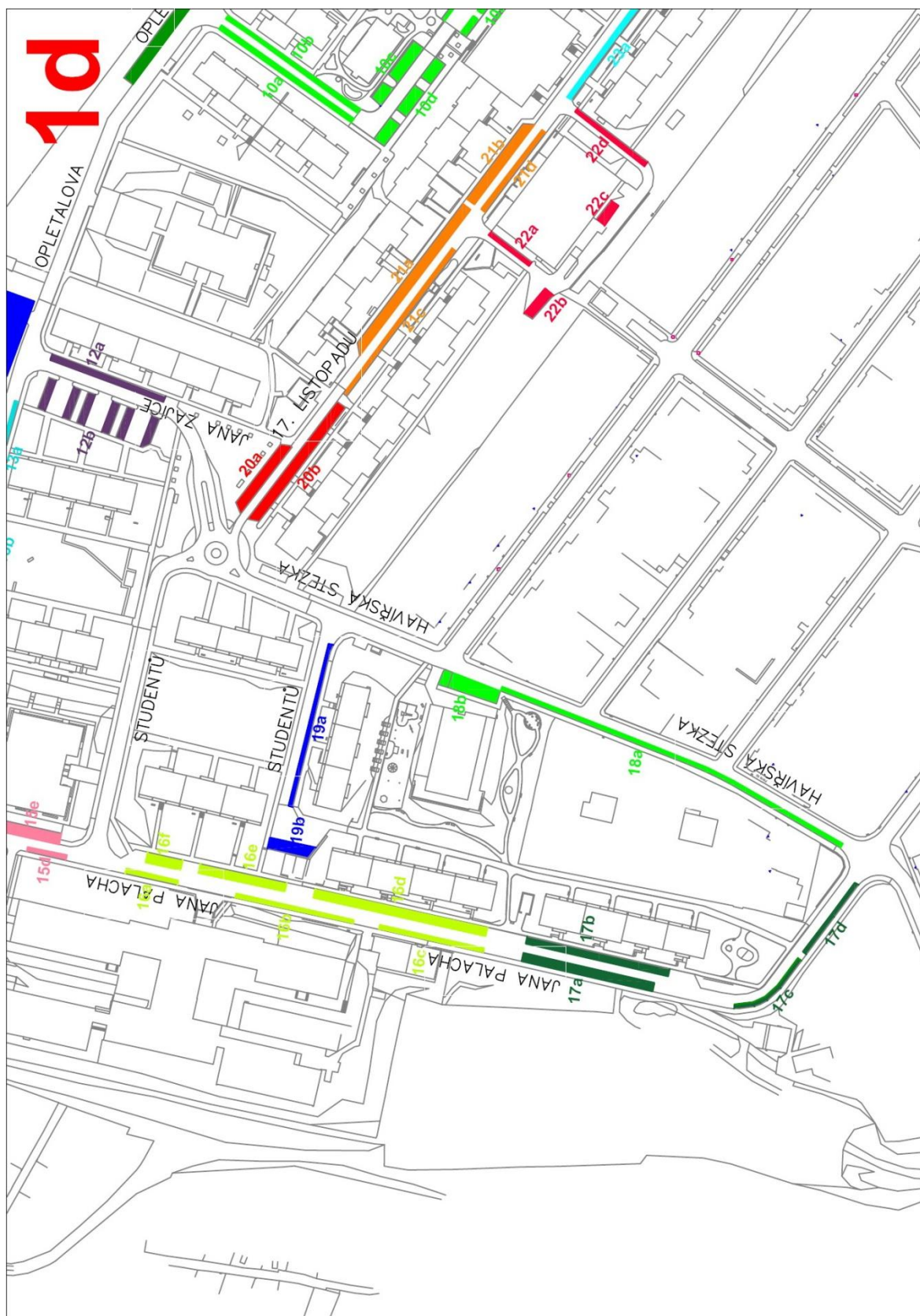
obr. 5

přiřazení parkovacích míst v jednotlivých ulicích do konkrétních částí v rámci sídliště Šipší (oblast 1b)



obr. 6

přiřazení parkovacích míst v jednotlivých ulicích do konkrétních částí v rámci sídliště Šipší (oblast 1c)



obr. 7

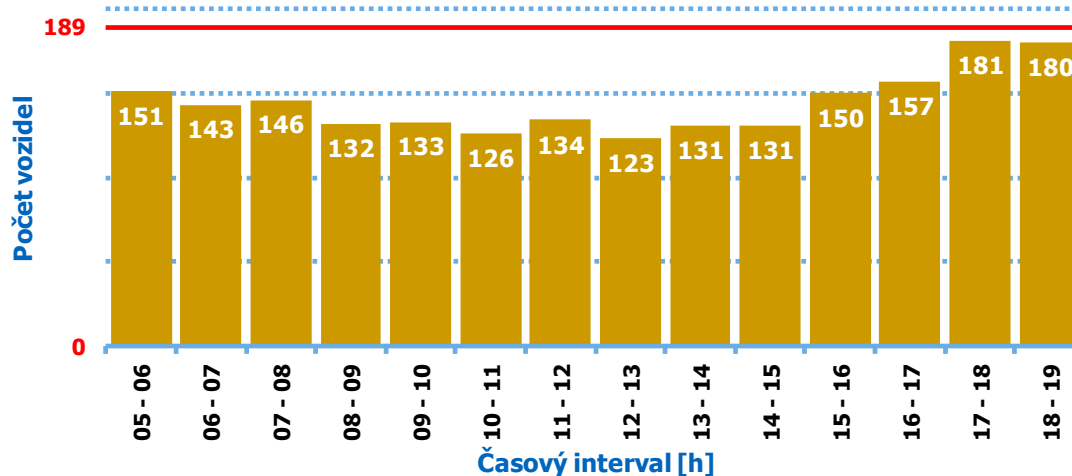
přiřazení parkovacích míst v jednotlivých ulicích do konkrétních částí v rámci sídliště Šipší (oblast 1d)

4.1.2.2. Průzkum obsazenosti ploch pro dopravu v klidu

Na základě postupů a principů popsaných v kapitole 4.1.1 byly v posuzovaných oblastech a jejích dílčích částech na sídlišti Šipší města zjištěny níže uvedené charakteristiky dopravy v klidu:

- oblast 1a / část 1+2+3+4 (zóna Dolní – Sběrná):
 - průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 1 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (části 1+2+3+4) činí 189 parkovacích míst)
 - následující graf 2 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (části 1+2+3+4) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 3
 - rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popisných v kapitole 4.1.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (části 1+2+3+4) graf 4 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 5 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
 - předposlední graf 6 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (části 1+2+3+4) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 7 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
- oblast 1b / část 5 (Na Studních + Lučanská):
 - průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 8 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (část 5) činí 60 parkovacích míst)

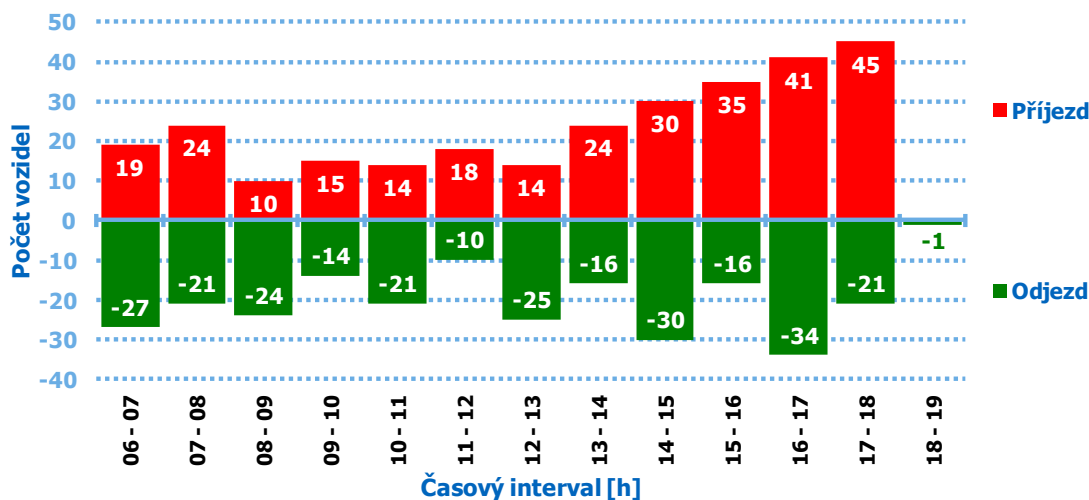
Celková obsazenost parkovacích míst v čase oblast 1a - část 1+2+3+4 (zóna Dolní - Sběrná)



graf 1

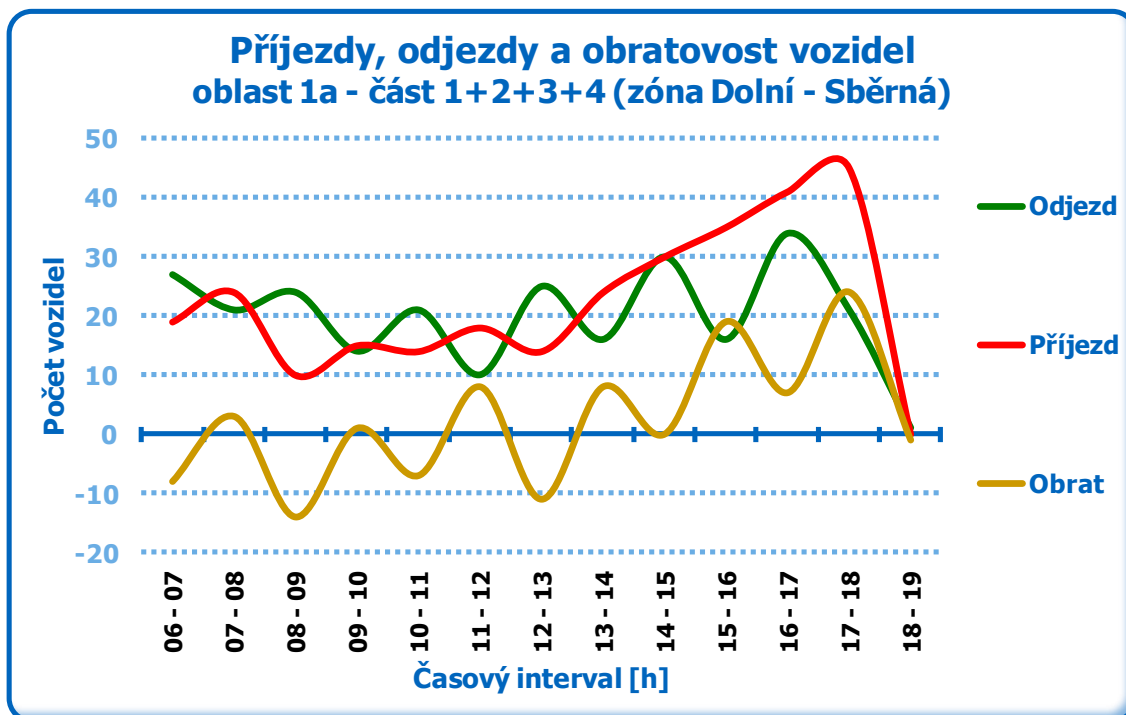
celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast 1a – část 1+2+3+4 (zóna Dolní – Sběrná)“

Příjezdy / odjezdy vozidel do / z oblasti oblast 1a - část 1+2+3+4 (zóna Dolní - Sběrná)



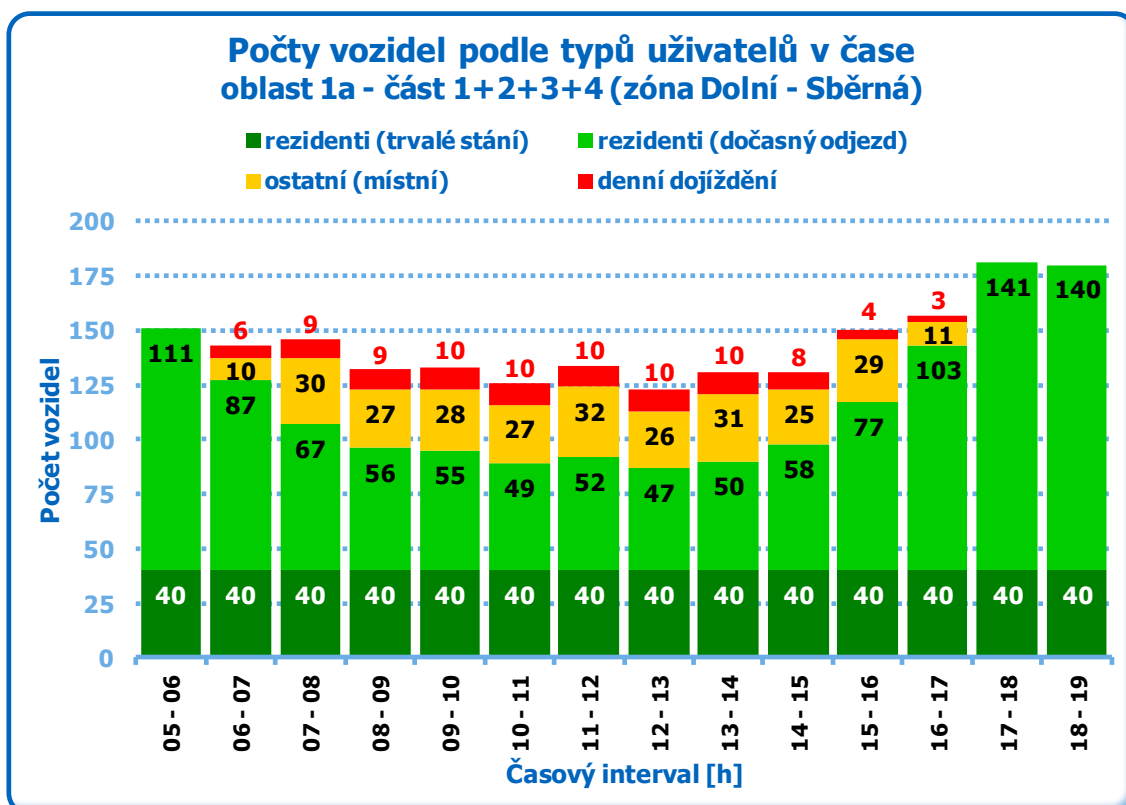
graf 2

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast 1a – část 1+2+3+4 (zóna Dolní – Sběrná)“



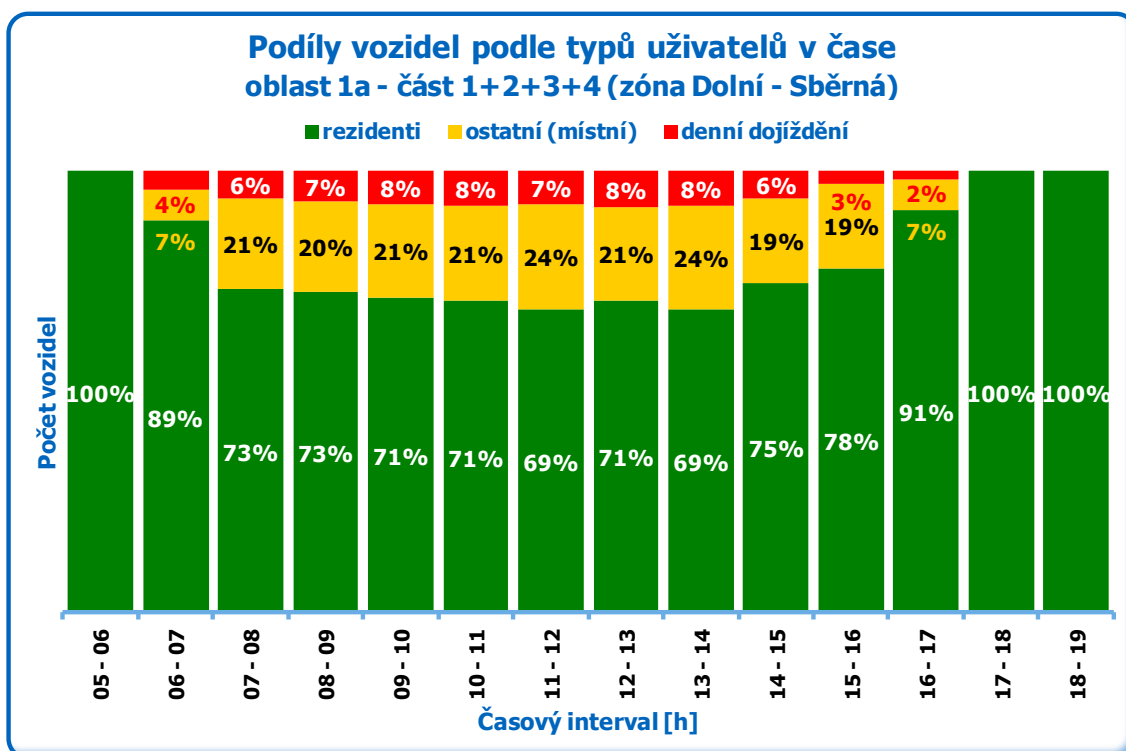
graf 3

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast 1a – část 1+2+3+4 (zóna Dolní – Sběrná)“



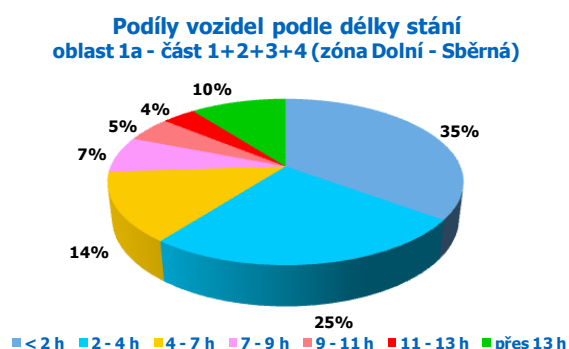
graf 4

absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „oblast 1a – část 1+2+3+4 (zóna Dolní – Sběrná)“



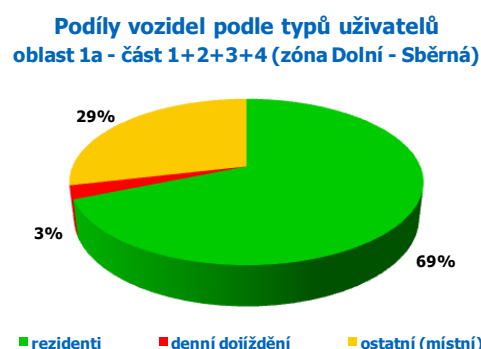
graf 5

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast 1a – část 1+2+3+4 (zóna Dolní – Sběrná)“



graf 6

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě
„oblast 1a – část 1+2+3+4 (zóna Dolní – Sběrná)“
podle časové délky jejich parkování



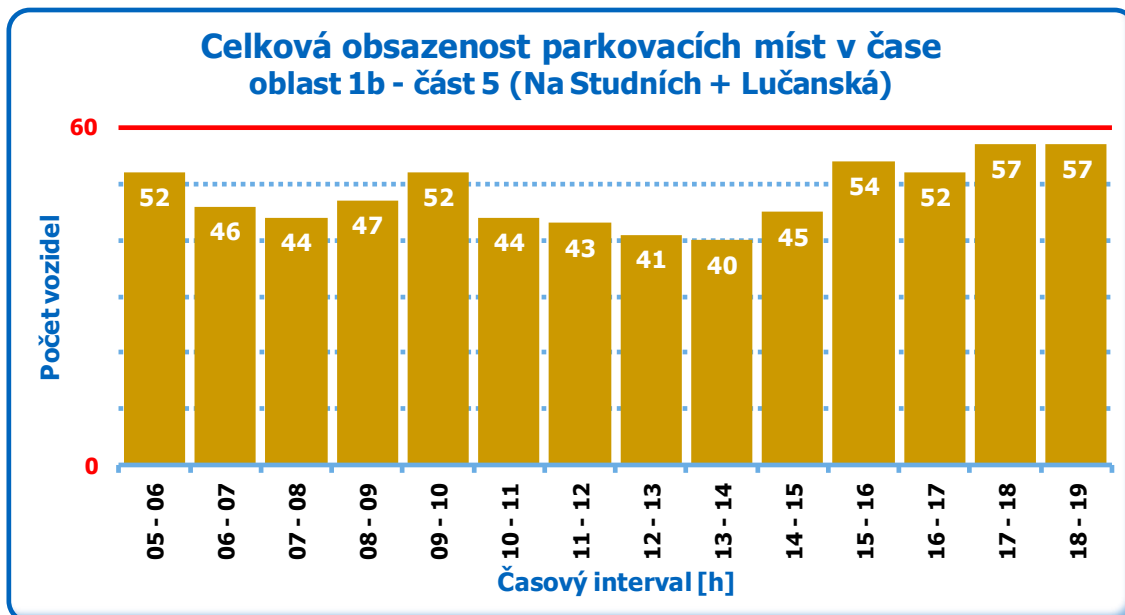
graf 7

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den
v lokalitě „oblast 1a – část 1+2+3+4
(zóna Dolní – Sběrná)“

- následující graf 9 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (část 5) během celého dne, přičemž celkovou obrátovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 10
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.1.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (část 5) graf 11 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 12 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech),

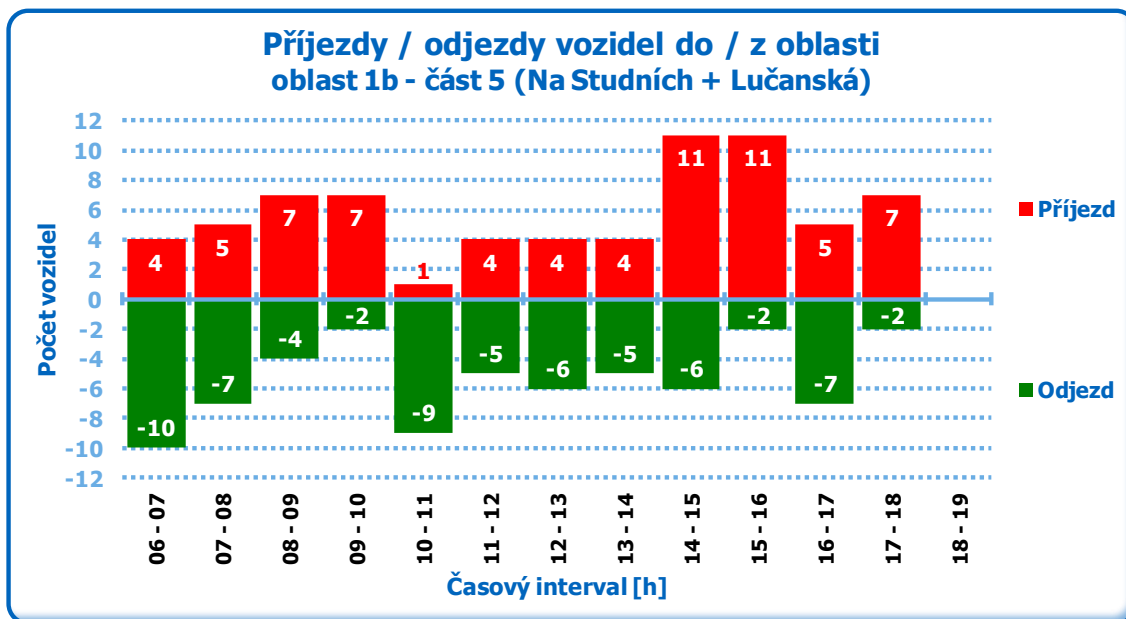
přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce

- předposlední graf 13 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (část 5) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 14 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
- oblast 1b / část 6+7 (Ortenova):
 - průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 15 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (části 6+7) činí 121 parkovacích míst)
 - následující graf 16 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (části 6+7) během celého dne, přičemž celkovou obrátovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 17



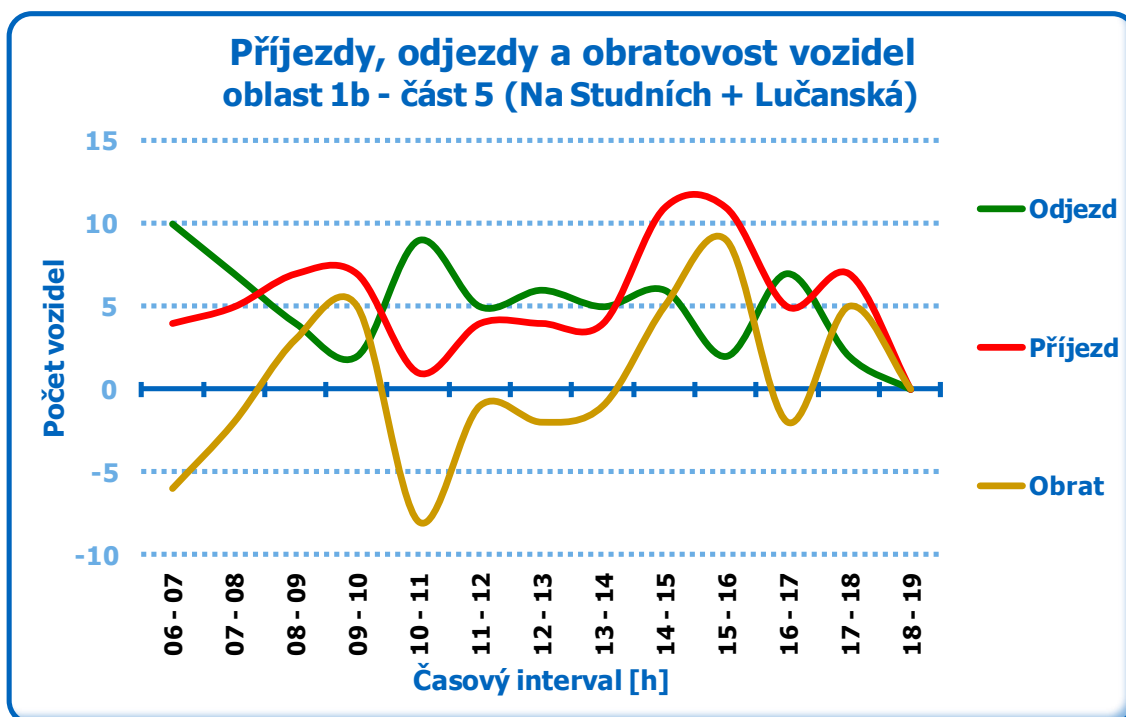
graf 8

celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast 1b – část 5 (Na Studních + Lučanská)“



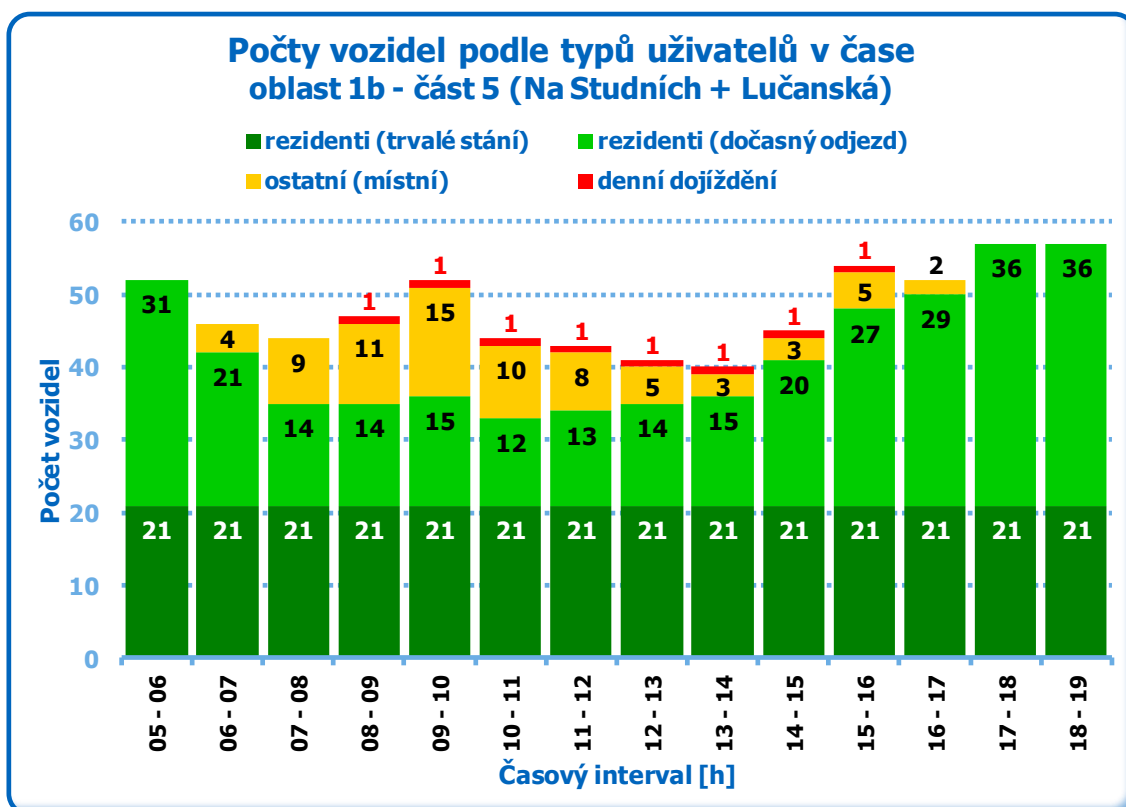
graf 9

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast 1b – část 5 (Na Studních + Lučanská)“



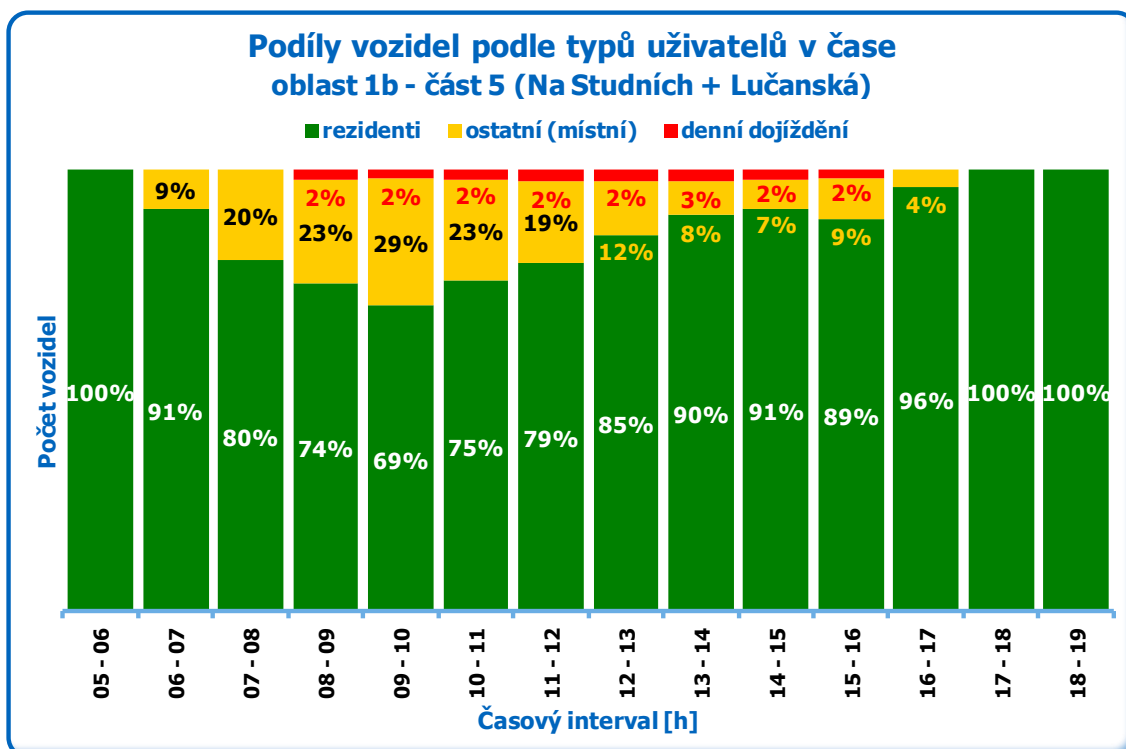
graf 10

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast 1b – část 5 (Na Studních + Lučanská)“



graf 11

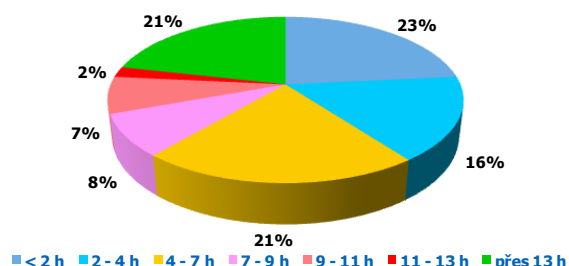
absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „oblast 1b – část 5 (Na Studních + Lučanská)“



graf 12

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast 1b – část 5 (Na Studních + Lučanská)“

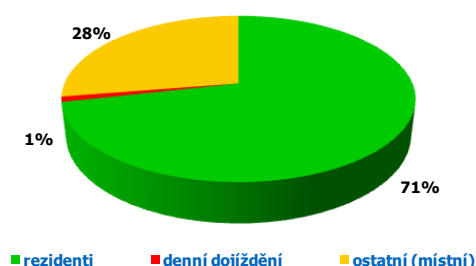
Podíly vozidel podle délky stání
oblast 1b - část 5 (Na Studních + Lučanská)



graf 13

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě
„oblast 1b – část 5 (Na Studních + Lučanská)“ podle
časové délky jejich parkování

Podíly vozidel podle typů uživatelů
oblast 1b - část 5 (Na Studních + Lučanská)

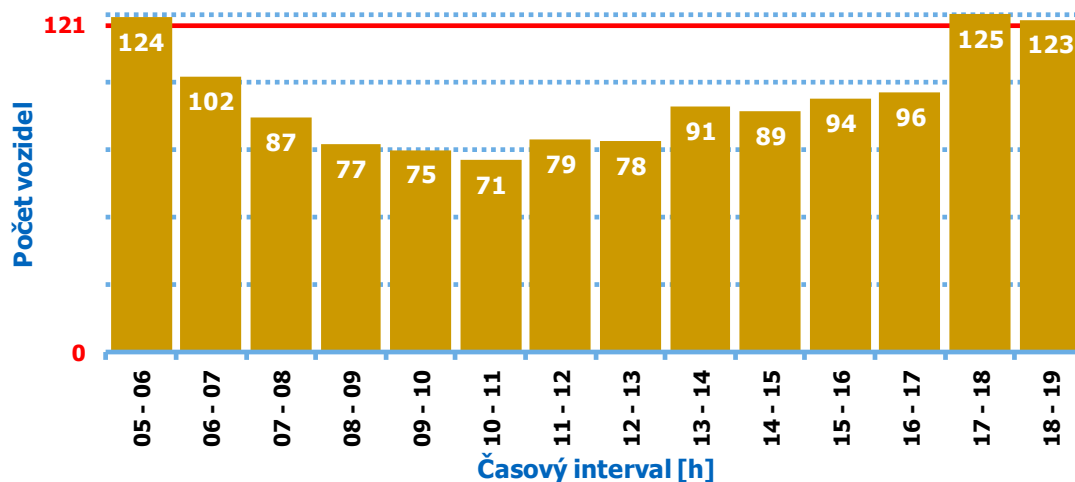


graf 14

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den
v lokalitě „oblast 1b – část 5
(Na Studních + Lučanská)“

- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.1.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (části 6+7) graf 18 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 19 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
- předposlední graf 20 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (části 6+7) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 21 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
- oblast 1b / část 8 (Mazákova):
 - průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 22 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (část 8) činí 18 parkovacích míst)
 - následující graf 23 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (část 8) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 24

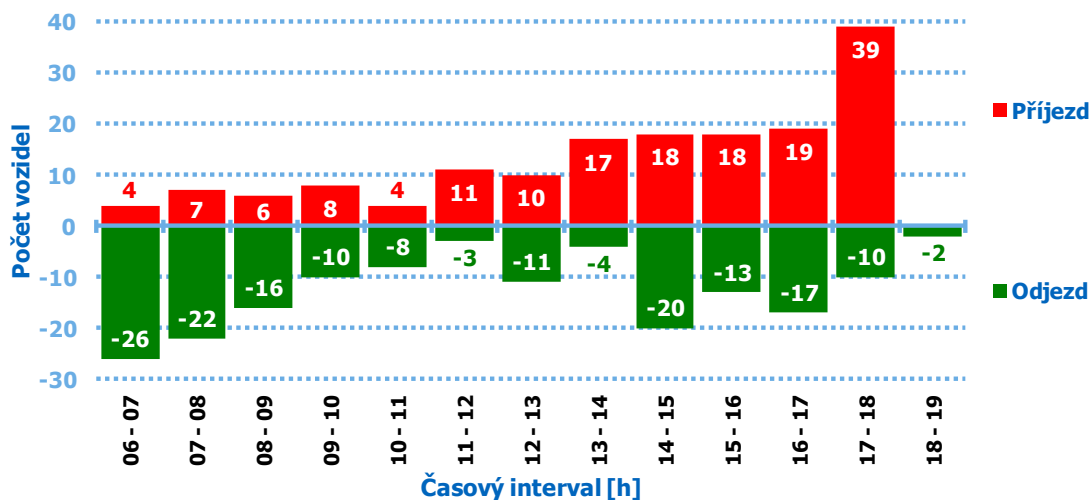
Celková obsazenost parkovacích míst v čase oblast 1b - část 6+7 (Ortenova)



graf 15

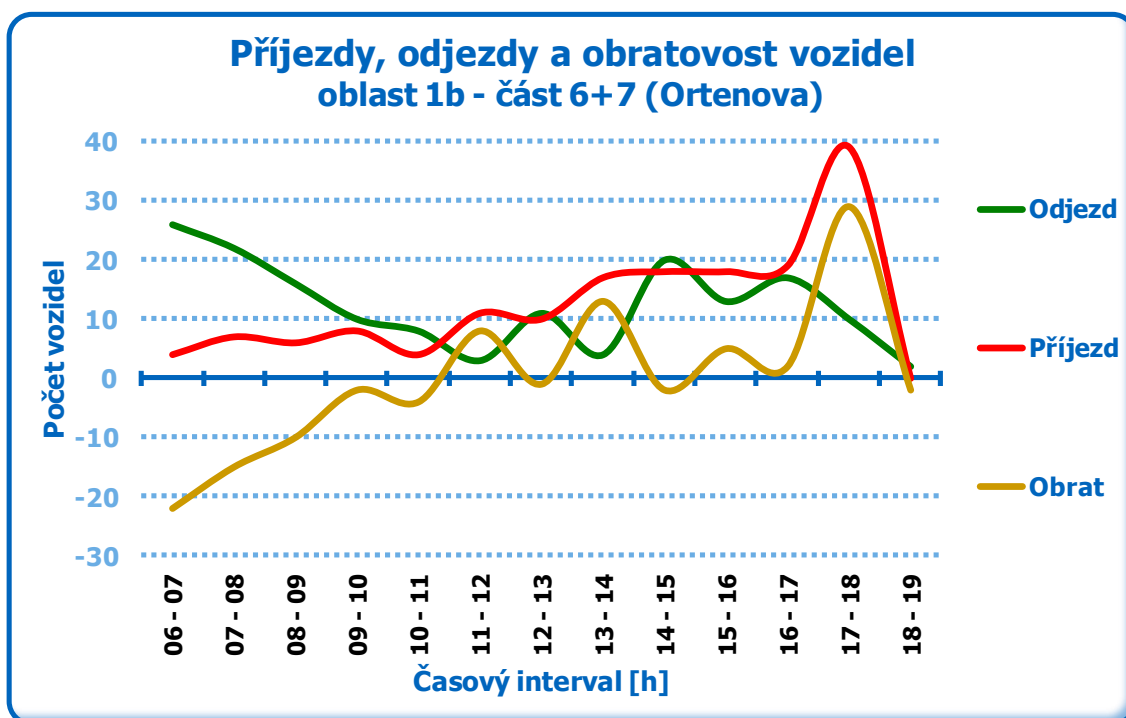
celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast 1b – část 6+7 (Ortenova)“

Příjezdy / odjezdy vozidel do / z oblasti oblast 1b - část 6+7 (Ortenova)



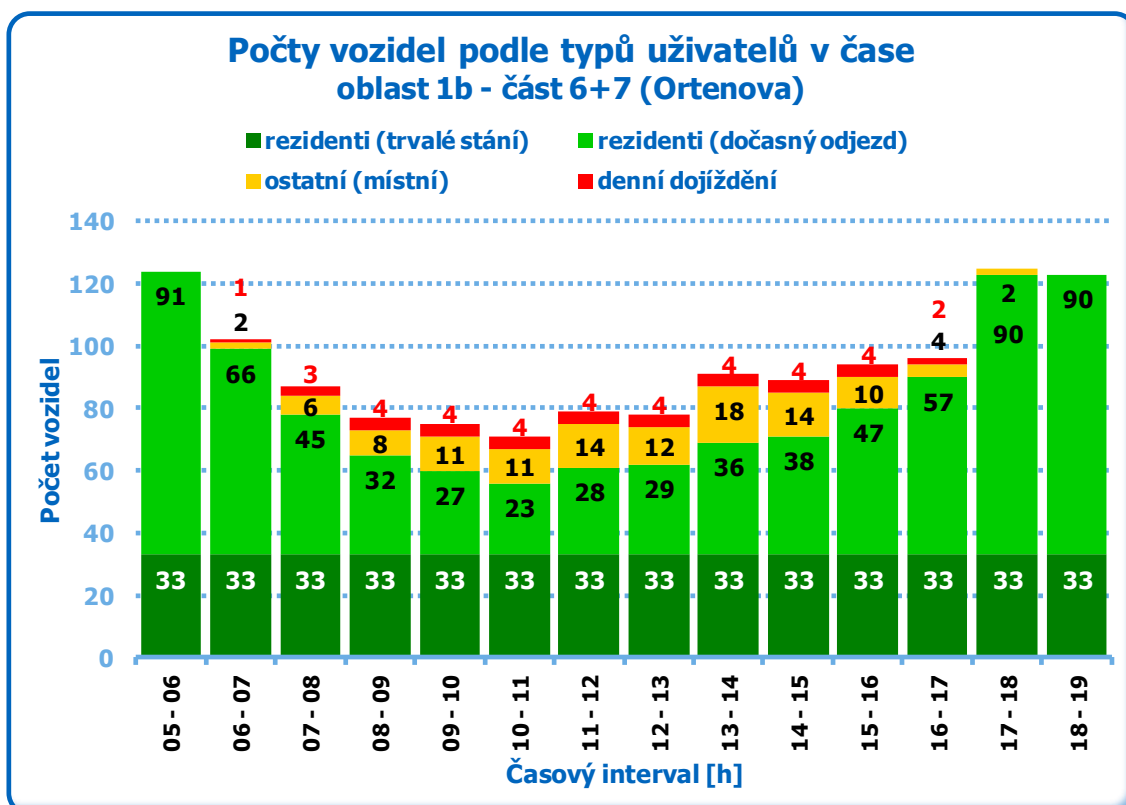
graf 16

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast 1b – část 6+7 (Ortenova)“



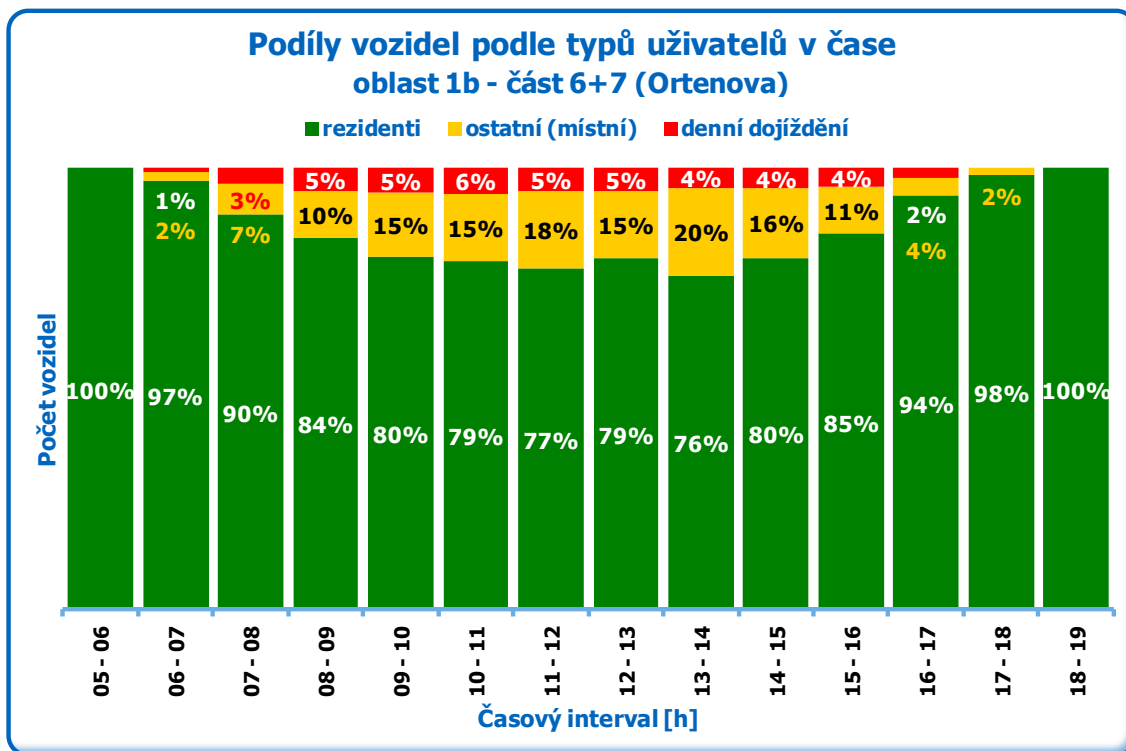
graf 17

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast 1b – část 6+7 (Ortenova)“



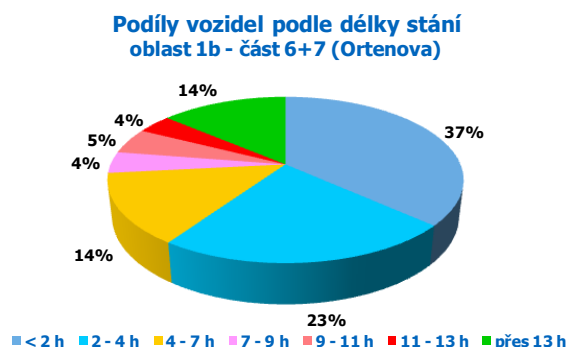
graf 18

absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „oblast 1b – část 6+7 (Ortenova)“



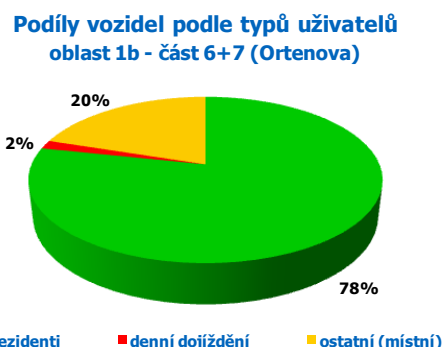
graf 19

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast 1b – část 6+7 (Ortenova)“



graf 20

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě
„oblast 1b – část 6+7 (Ortenova)“ podle časové
délky jejich parkování

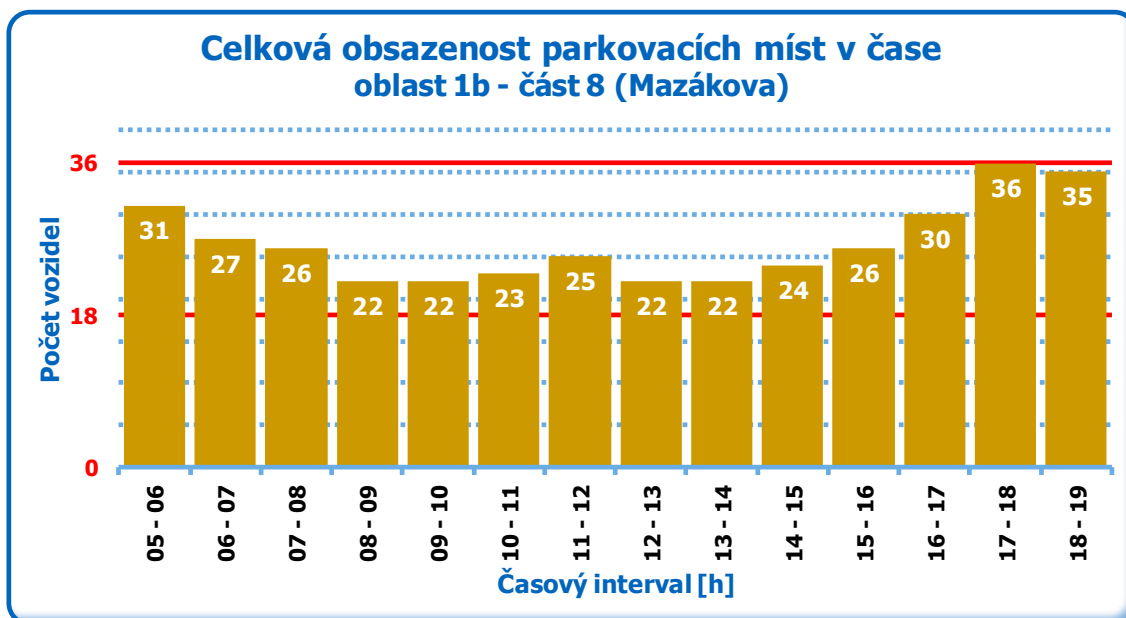


graf 21

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den
v lokalitě „oblast 1b – část 6+7 (Ortenova)“

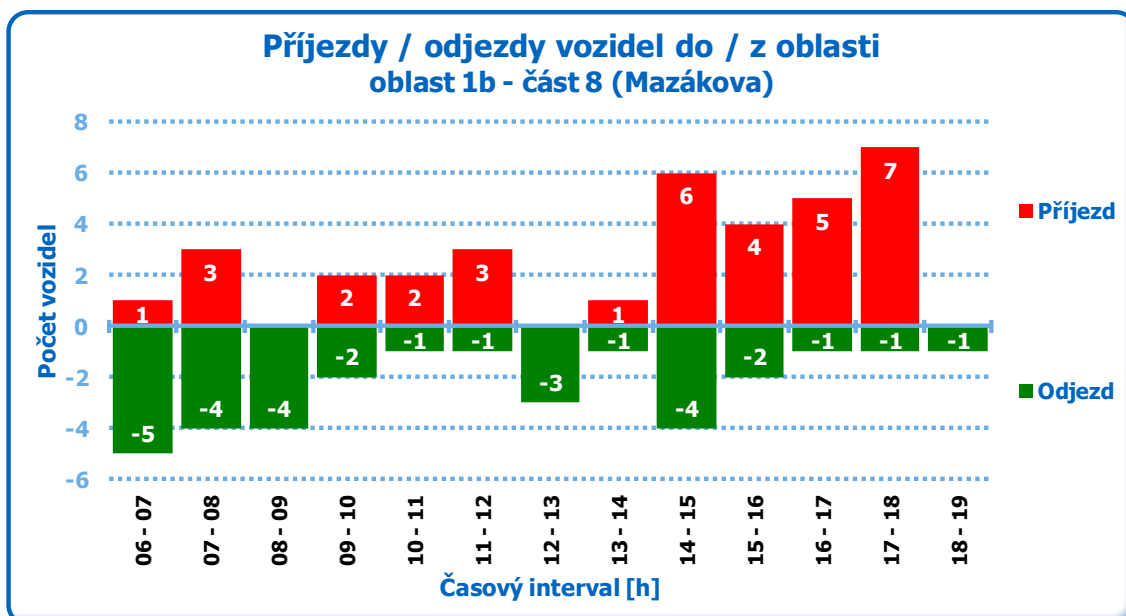
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.1.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (část 8) graf 25 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 26 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce

- předposlední graf 27 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (část 8) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 28 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



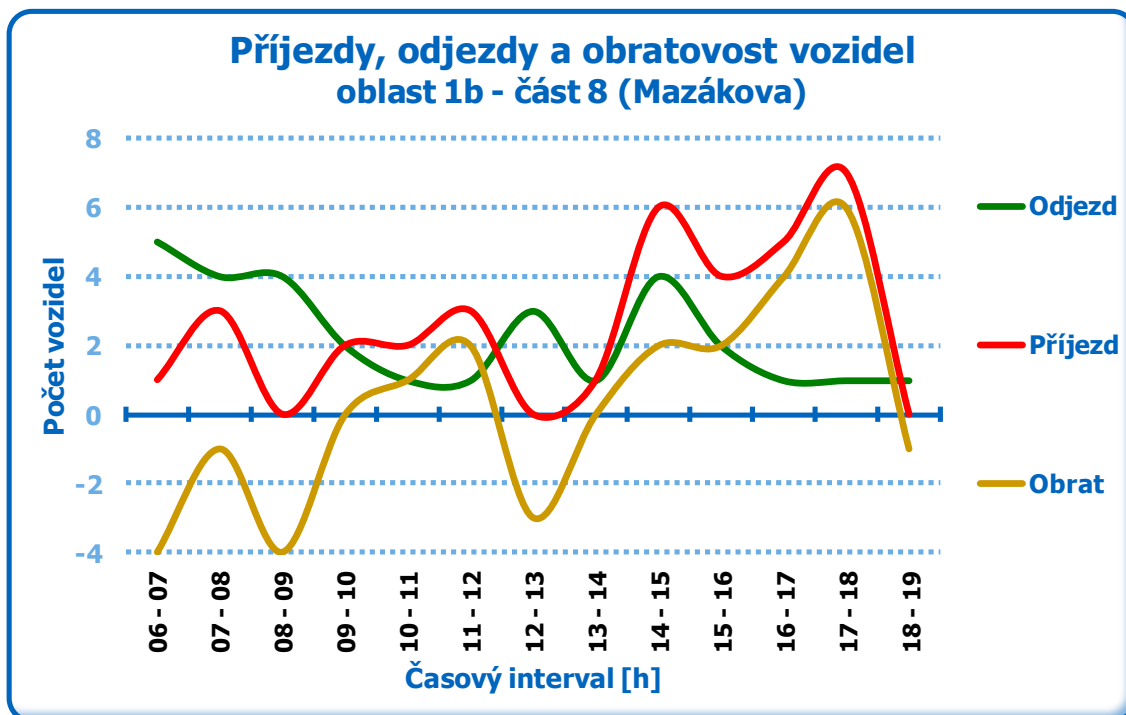
graf 22

celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast 1b – část 8 (Mazákova)“



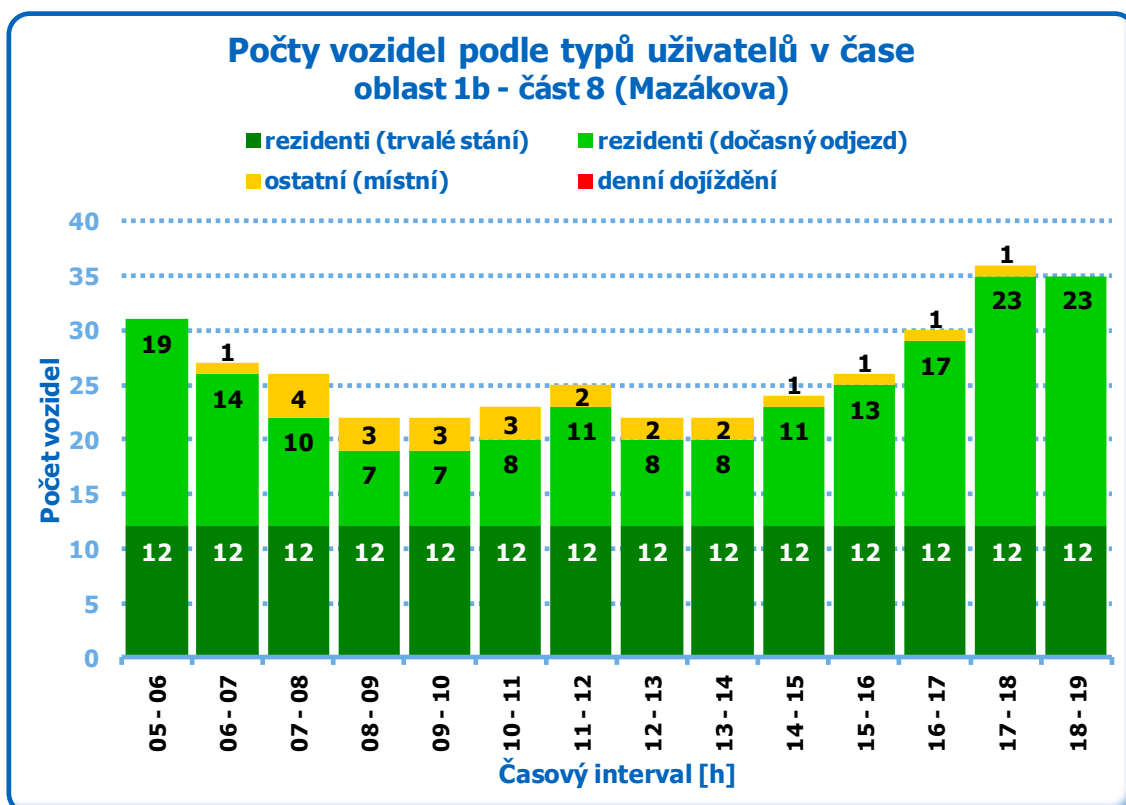
graf 23

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast 1b – část 8 (Mazákova)“



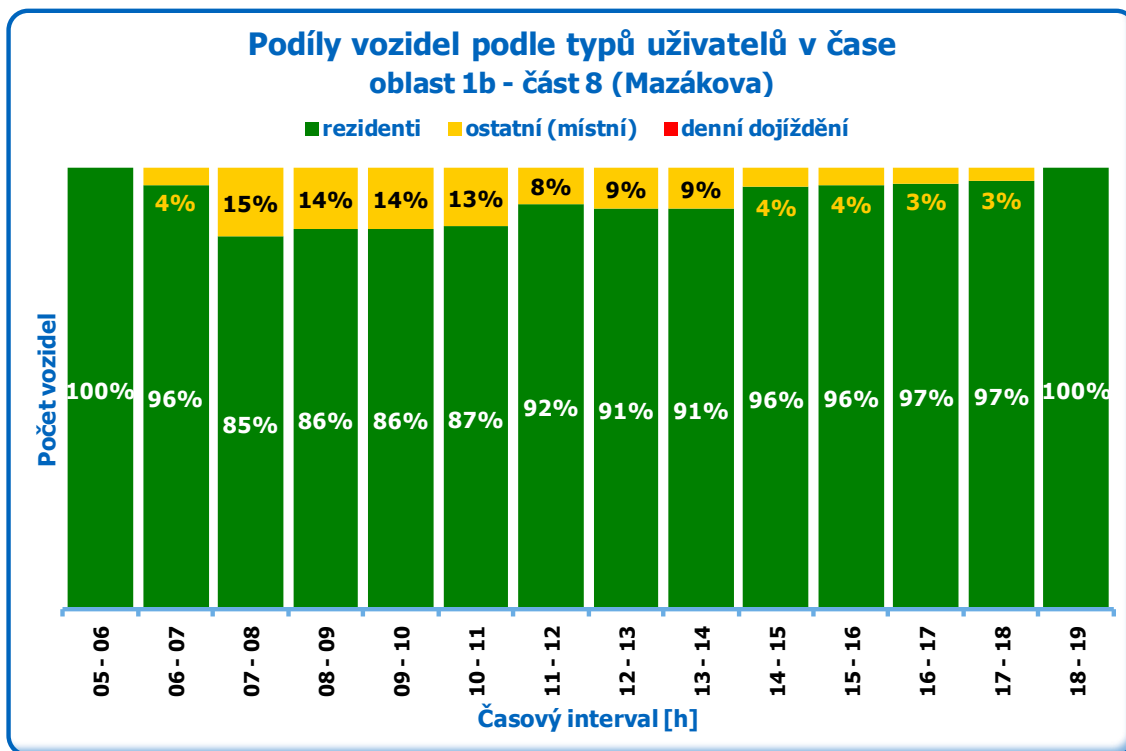
graf 24

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast 1b – část 8 (Mazákova)“



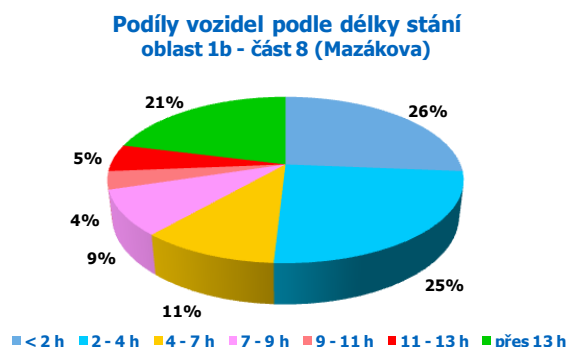
graf 25

absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „oblast 1b – část 8 (Mazákova)“



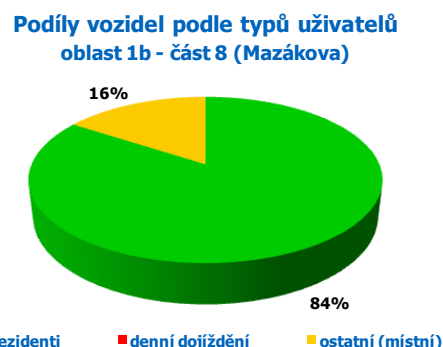
graf 26

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast 1b – část 8 (Mazákova)“



graf 27

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě „oblast 1b – část 8 (Mazákova)“ podle časové délky jejich parkování



graf 28

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v lokalitě „oblast 1b – část 8 (Mazákova)“

• oblast 1b / část 9 (Opletalova – východ):

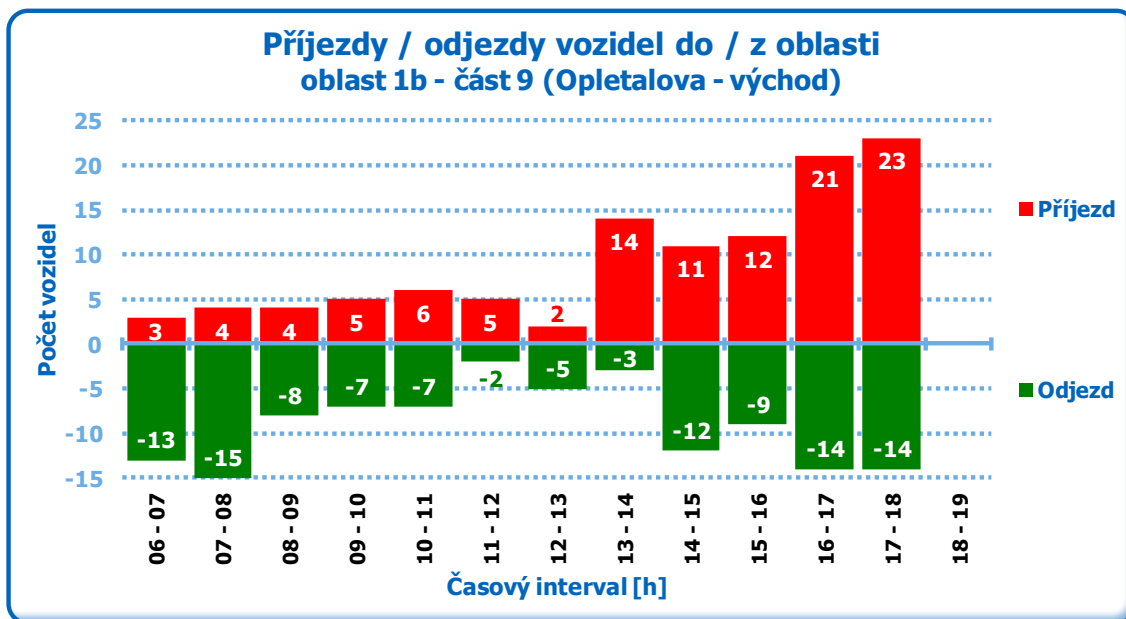
- průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 29 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (část 9) činí 97 parkovacích míst)

- následující graf 30 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (část 9) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 31
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.1.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (část 9) graf 32 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 33 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
- předposlední graf 34 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (část 9) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 35 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



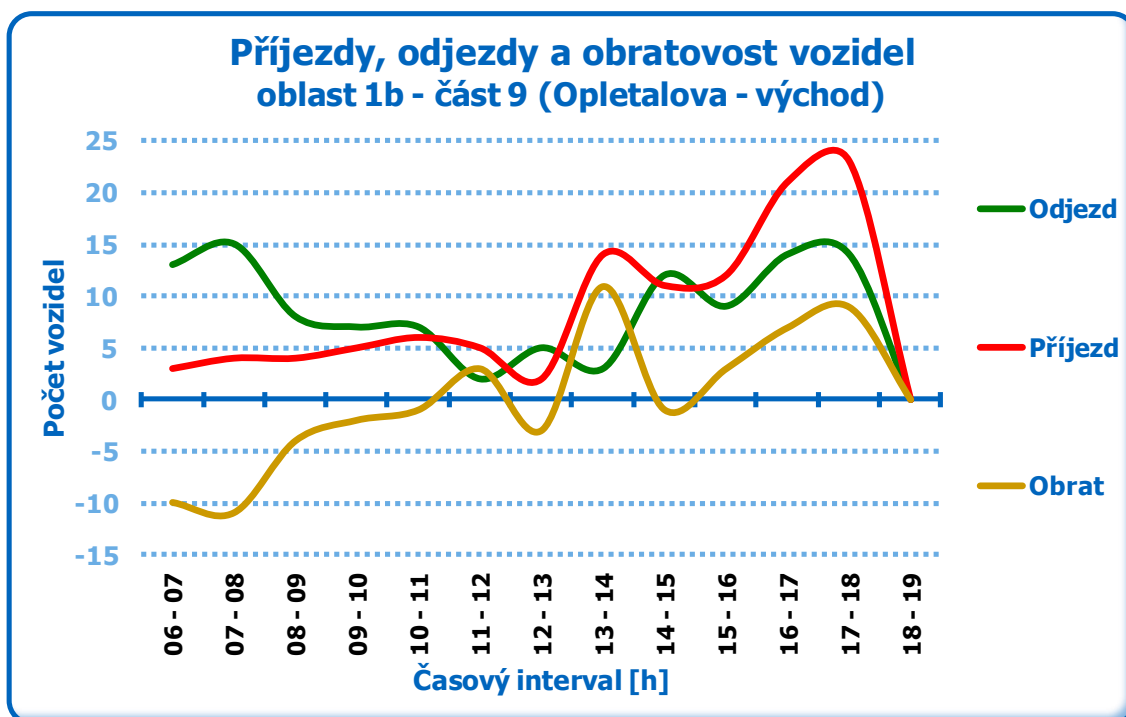
graf 29

celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast 1b – část 9 (Opletalova – východ)“



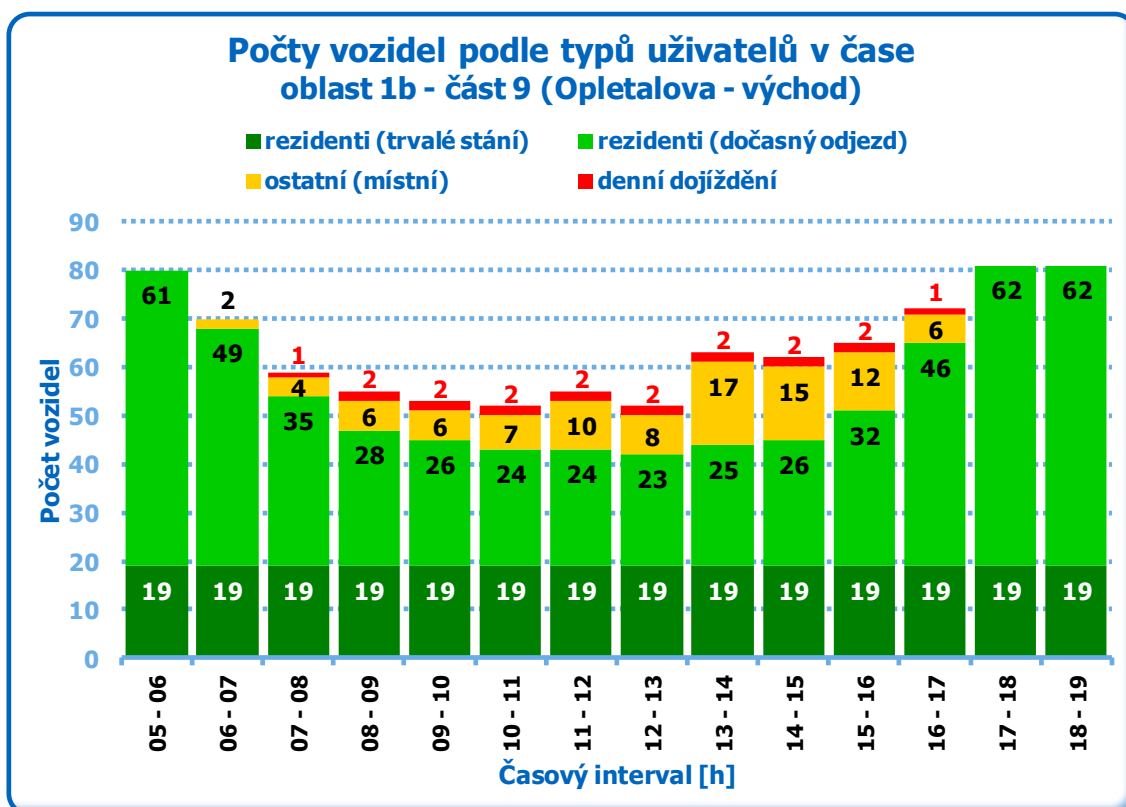
graf 30

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast 1b – část 9 (Opletalova – východ)“



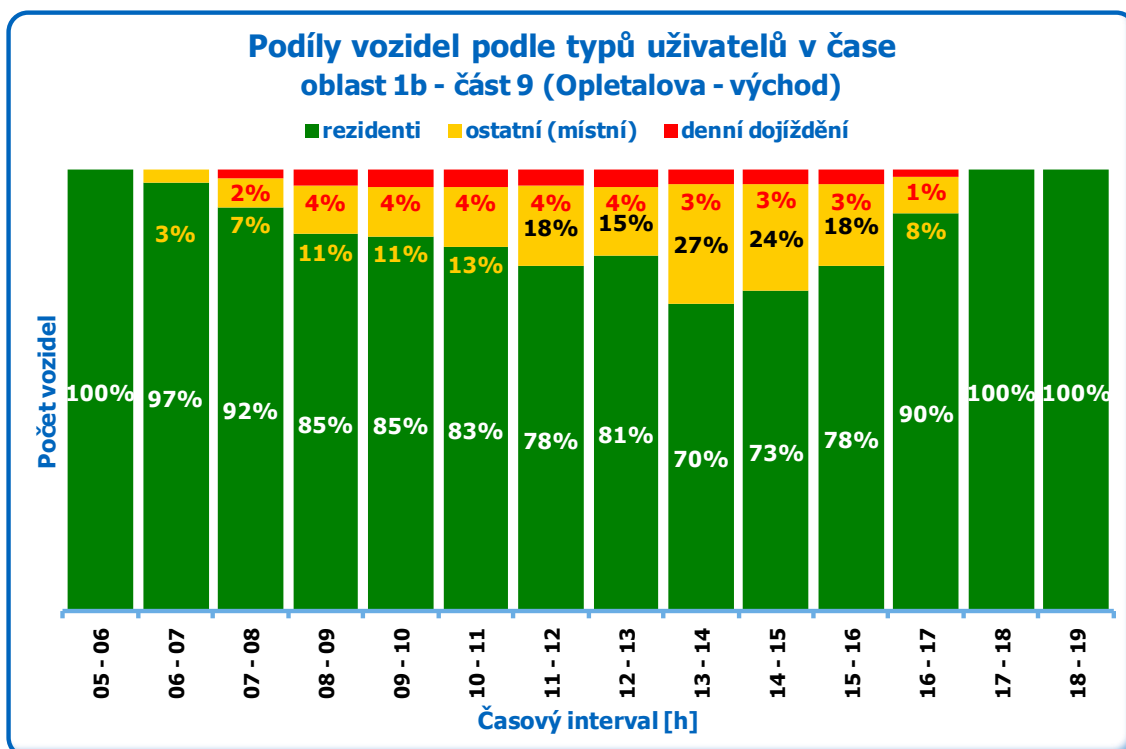
graf 31

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast 1b – část 9 (Opletalova – východ)“



graf 32

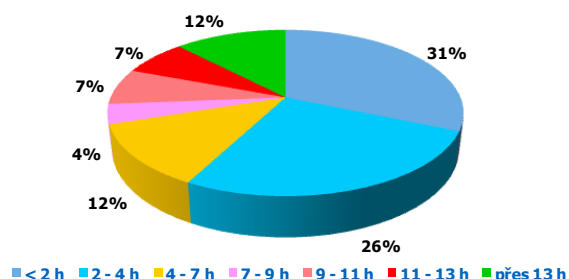
absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „oblast 1b – část 9 (Opletalova – východ)“



graf 33

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast 1b – část 9 (Opletalova – východ)“

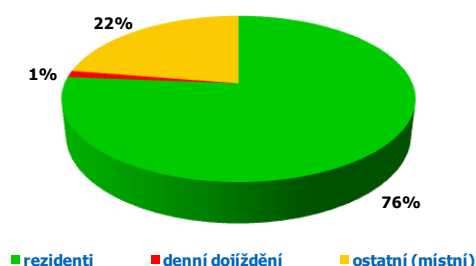
Podíly vozidel podle délky stání
oblast 1b - část 9 (Opletalova - východ)



graf 34

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě
„oblast 1b – část 9 (Opletalova – východ)” podle
časové délky jejich parkování

Podíly vozidel podle typů uživatelů
oblast 1b - část 9 (Opletalova - východ)

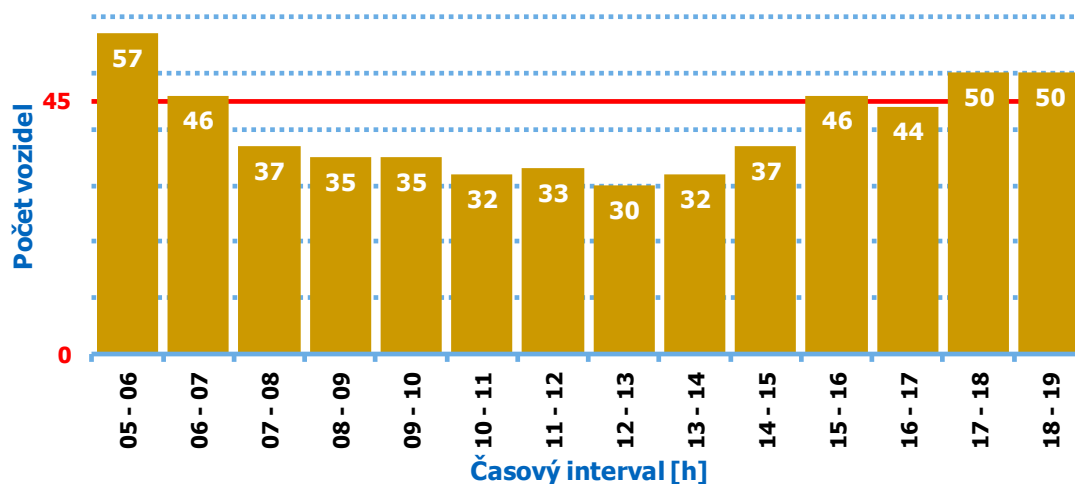


graf 35

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den
v lokalitě „oblast 1b – část 9 (Opletalova – východ)”

- oblast 1b / část 10 (parkoviště OC Pasáž):
 - průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 36 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel” a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (část 10) činí 45 parkovacích míst)
 - následující graf 37 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (část 10) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 38
 - rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.1.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (část 10) graf 39 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 40 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
 - předposlední graf 41 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (část 10) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 42 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce

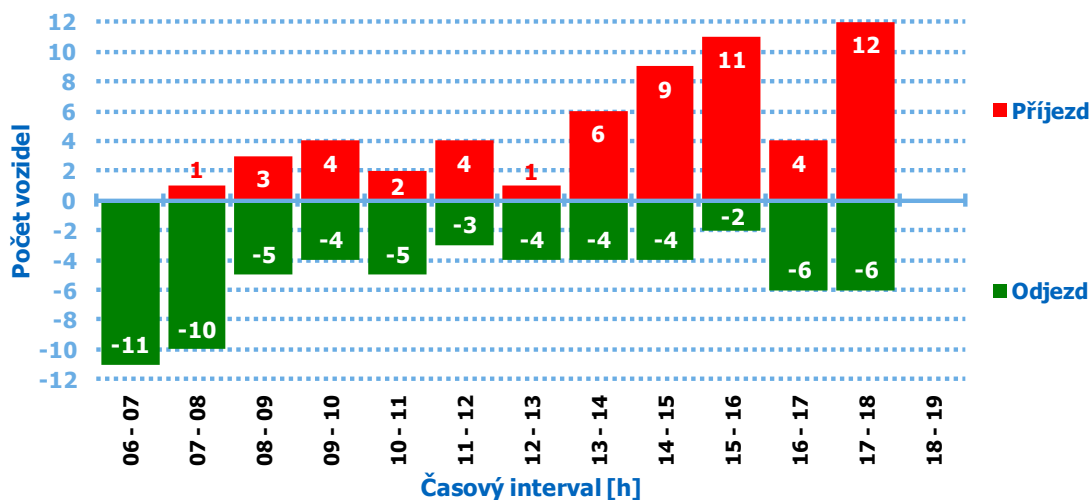
Celková obsazenost parkovacích míst v čase oblast 1b - část 10 (parkoviště OC Pasáž)



graf 36

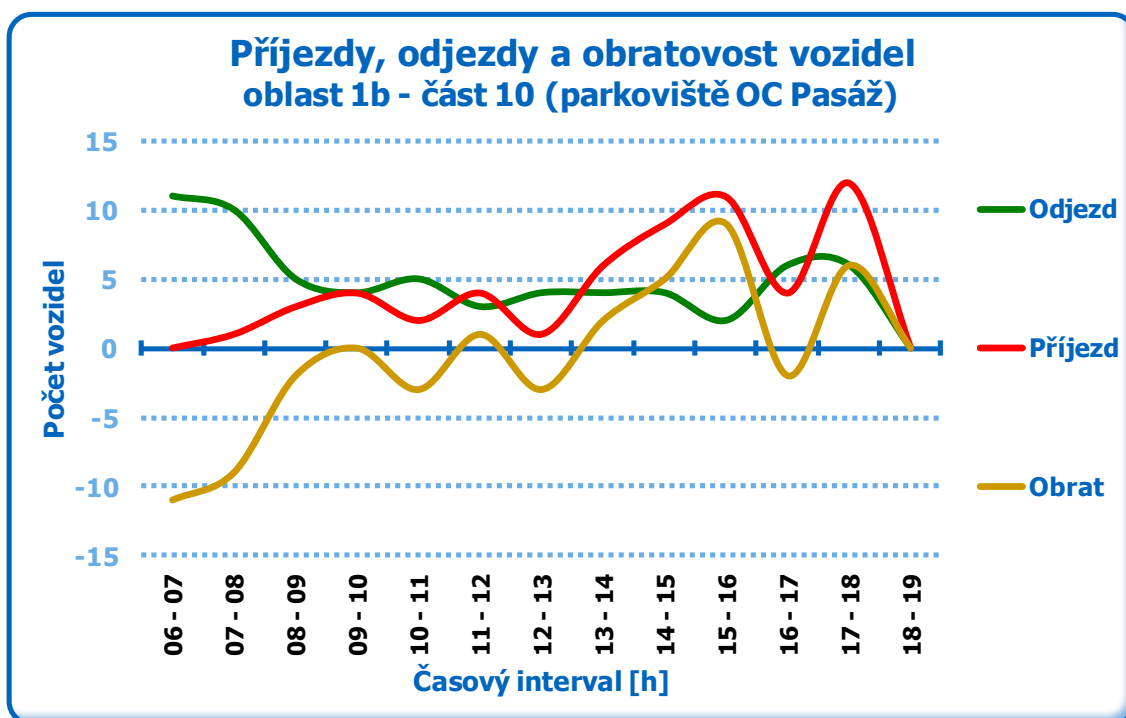
celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast 1b – část 10 (parkoviště OC Pasáž)“

Příjezdy / odjezdy vozidel do / z oblasti oblast 1b - část 10 (parkoviště OC Pasáž)



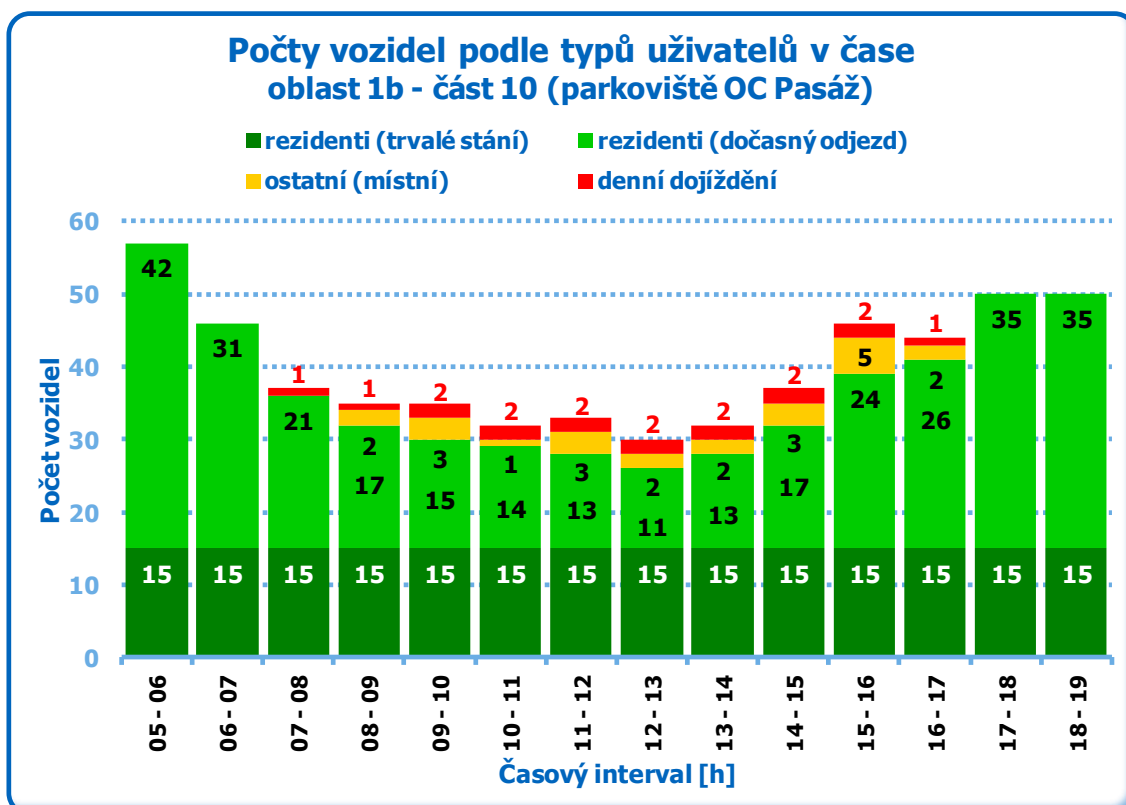
graf 37

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast 1b – část 10 (parkoviště OC Pasáž)“



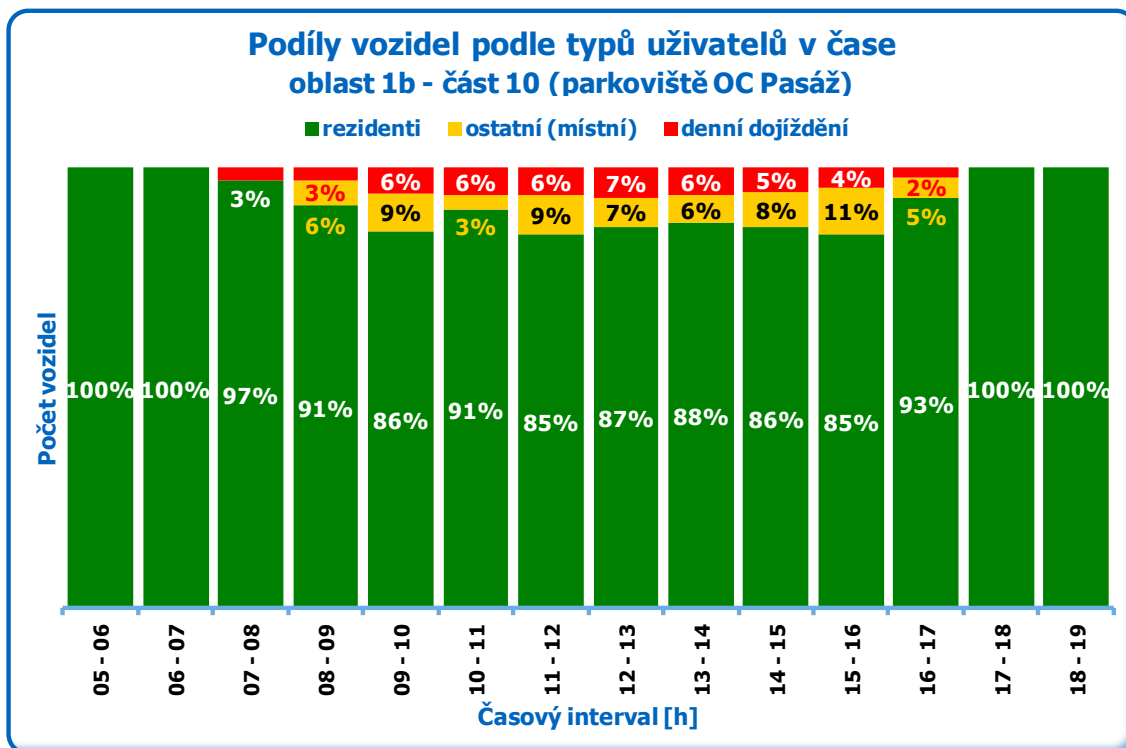
graf 38

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast 1b – část 10 (parkoviště OC Pasáž)“



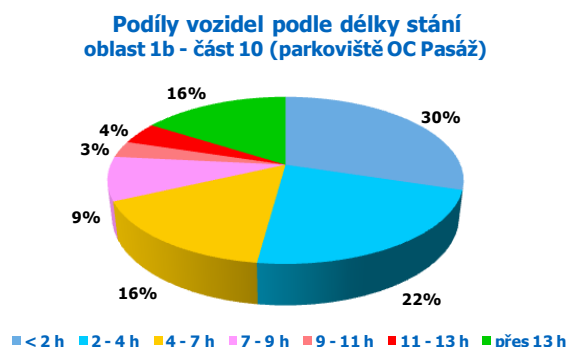
graf 39

absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „oblast 1b – část 10 (parkoviště OC Pasáž)“



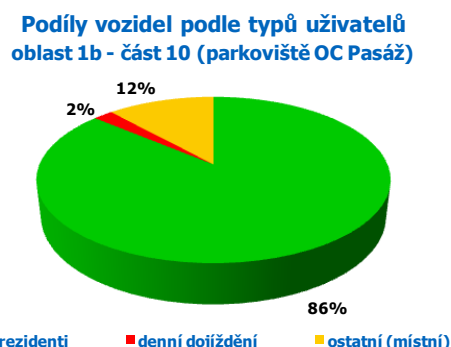
graf 40

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast 1b – část 10 (parkoviště OC Pasáž)“



graf 41

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě „oblast 1b – část 10 (parkoviště OC Pasáž)“ podle časové délky jejich parkování



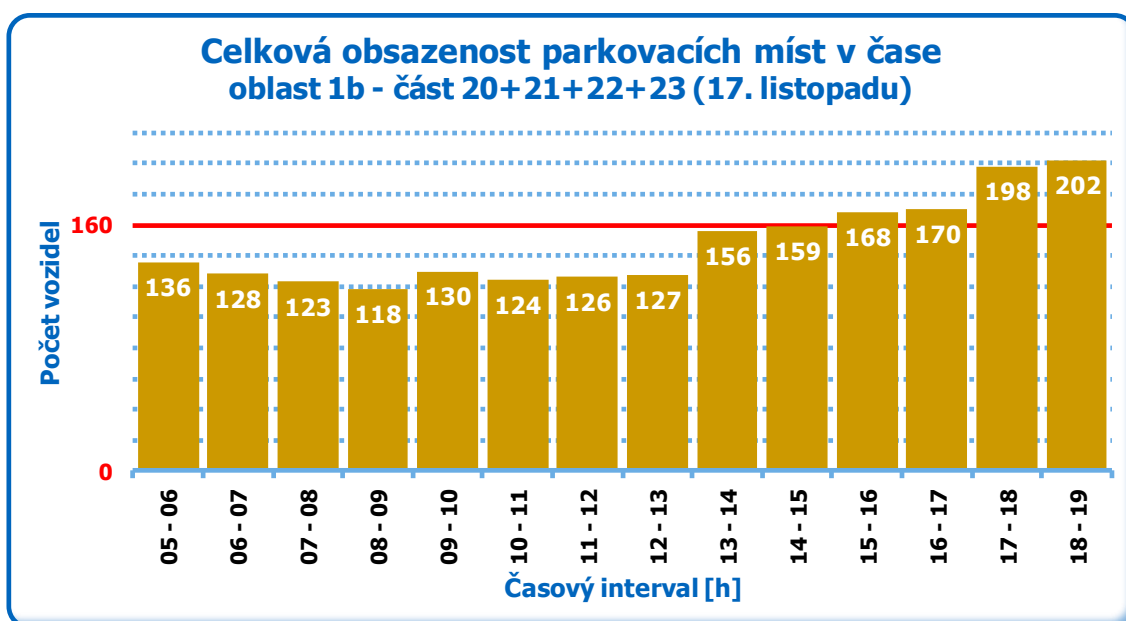
graf 42

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v lokalitě „oblast 1b – část 10 (parkoviště OC Pasáž)“

- oblast 1b / část 20+21+22+23 (17. listopadu):

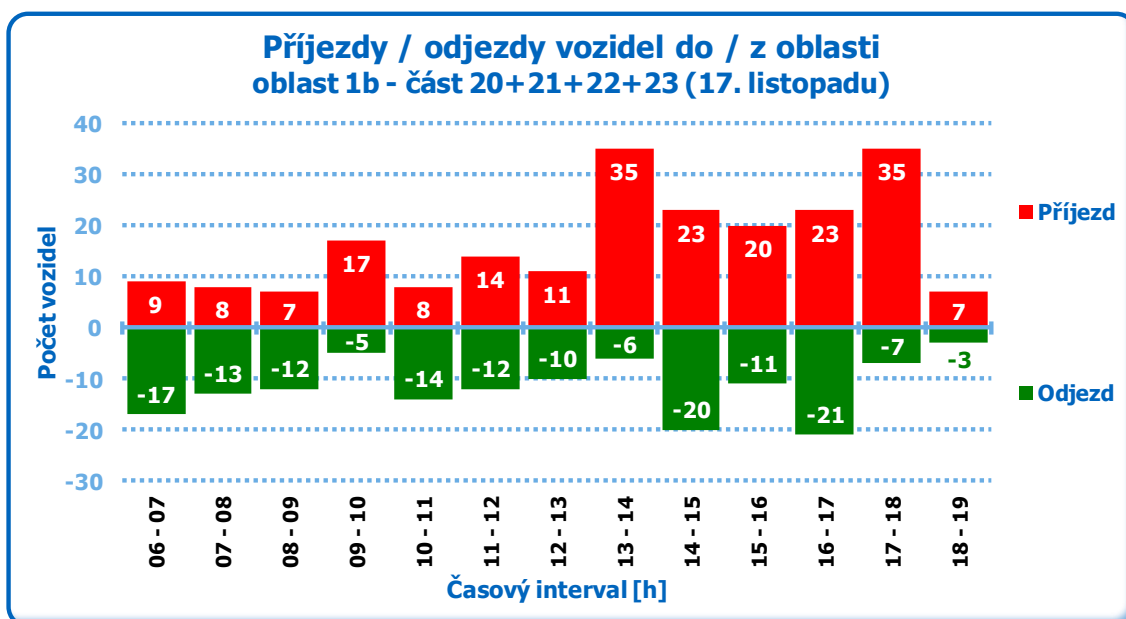
- průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 43 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (části 20+21+22+23) činí 160 parkovacích míst)

- následující graf 44 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (části 20+21+22+23) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 45
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.1.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (části 20+21+22+23) graf 46 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 47 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
- předposlední graf 48 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (části 20+21+22+23) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 49 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



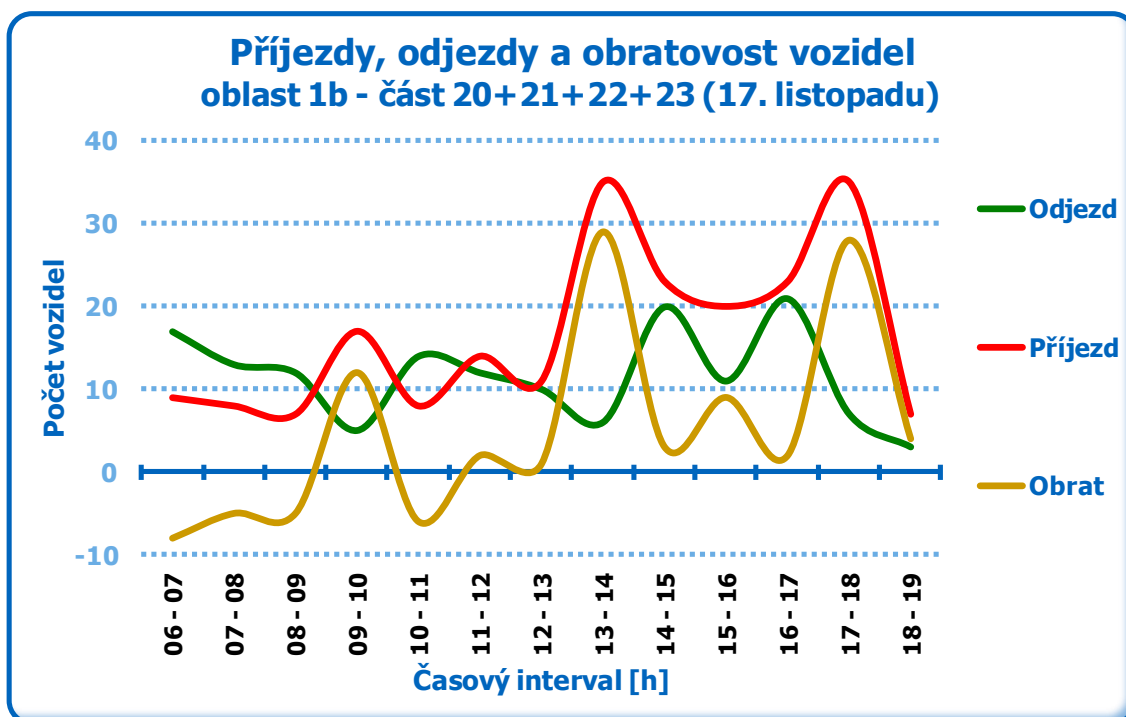
graf 43

celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast 1b – část 20+21+22+23 (17. listopadu)“



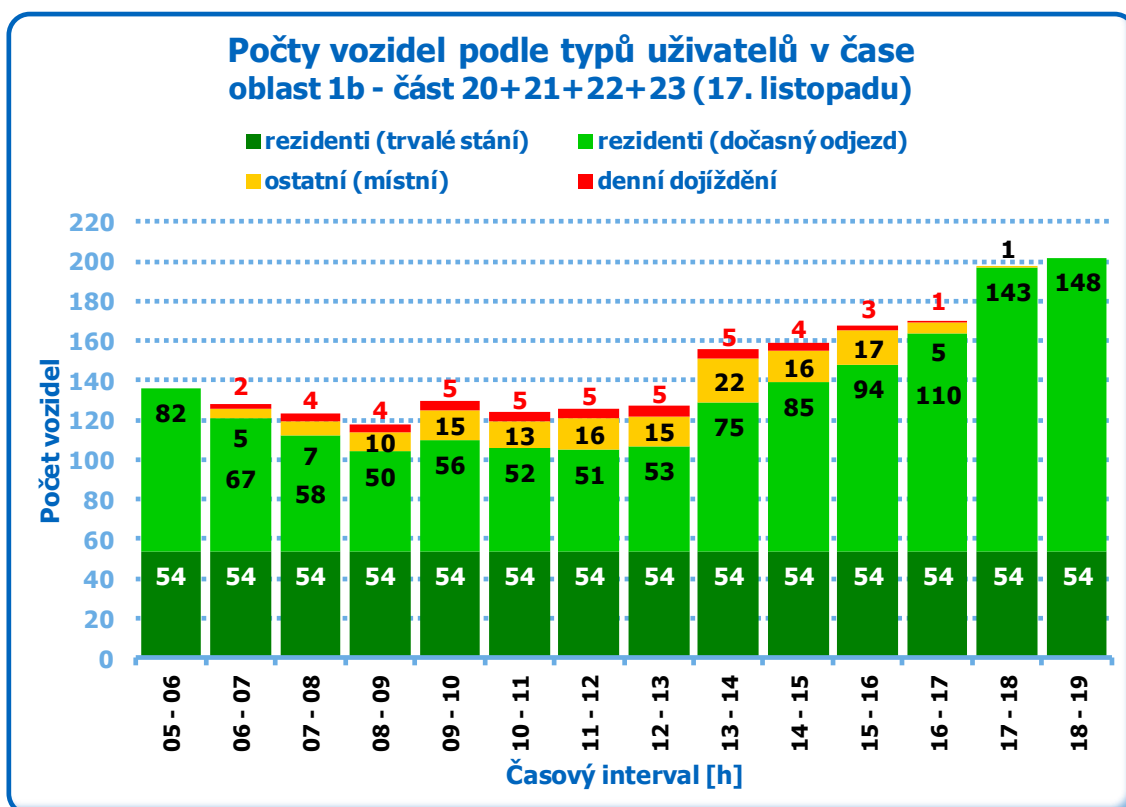
graf 44

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast 1b – část 20+21+22+23 (17. listopadu)“



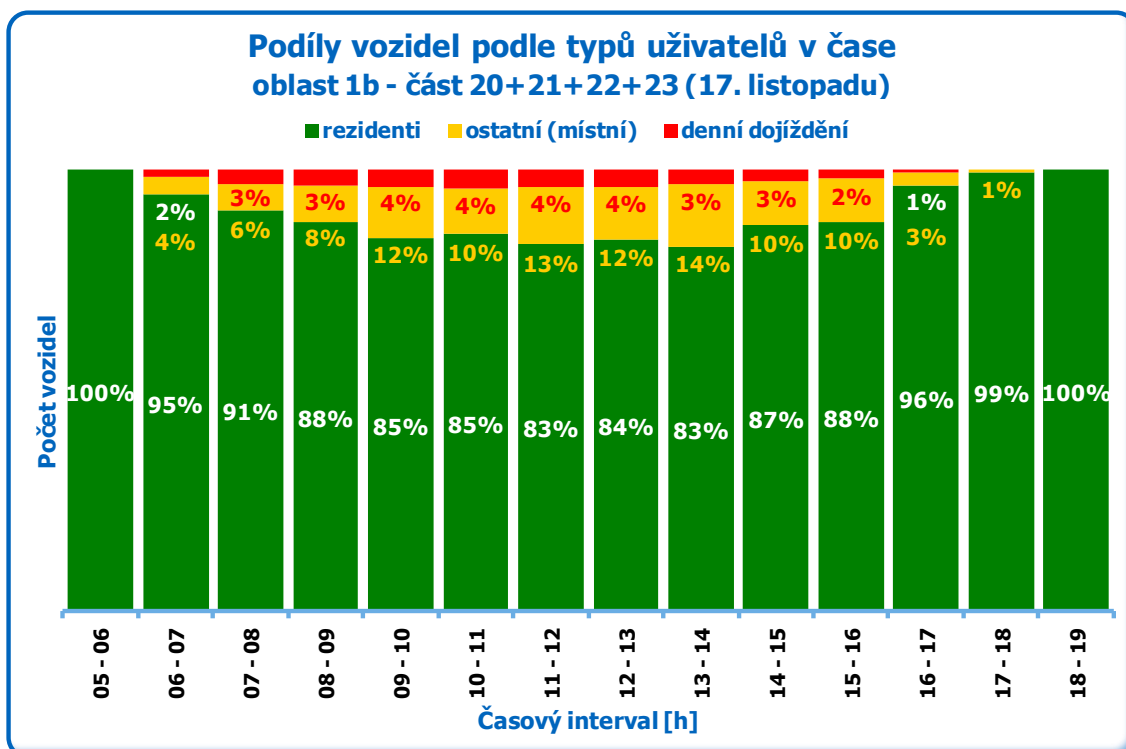
graf 45

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast 1b – část 20+21+22+23 (17. listopadu)“



graf 46

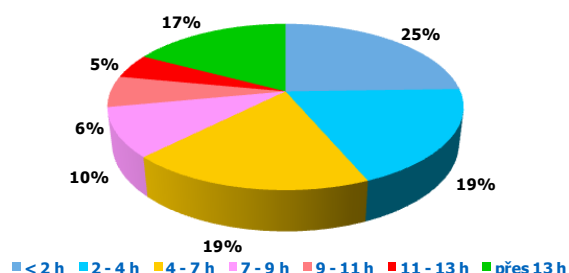
absol. počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „oblast 1b – část 20+21+22+23 (17. listopadu)“



graf 47

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast 1b – část 20+21+22+23 (17. listopadu)“

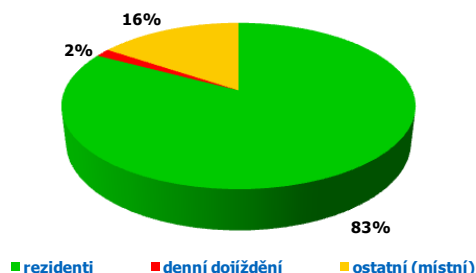
Podíly vozidel podle délky stání
oblast 1b - část 20+21+22+23 (17. listopadu)



graf 48

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě
„oblast 1b – část 20+21+22+23 (17. listopadu)“
podle časové délky jejich parkování

Podíly vozidel podle typů uživatelů
oblast 1b - část 20+21+22+23 (17. listopadu)



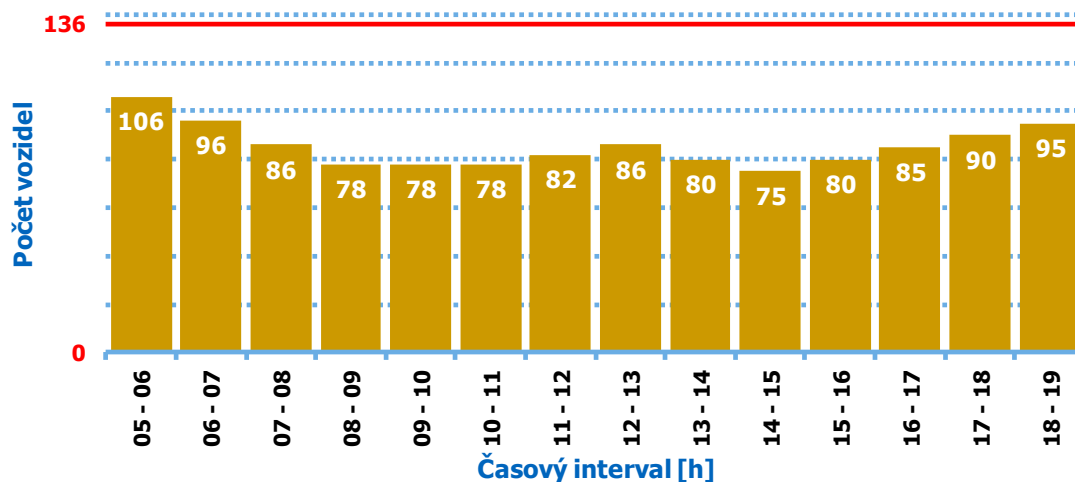
graf 49

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den
v lokalitě „oblast 1b – část 20+21+22+23
(17. listopadu)“

- oblast 1c / část 11+12 (Jana Zajíce):

- průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 50 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (části 11+12) činí 136 parkovacích míst)
- následující graf 51 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (části 11+12) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 52
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.1.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (části 11+12) graf 53 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 54 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
- předposlední graf 55 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (části 11+12) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 56 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce

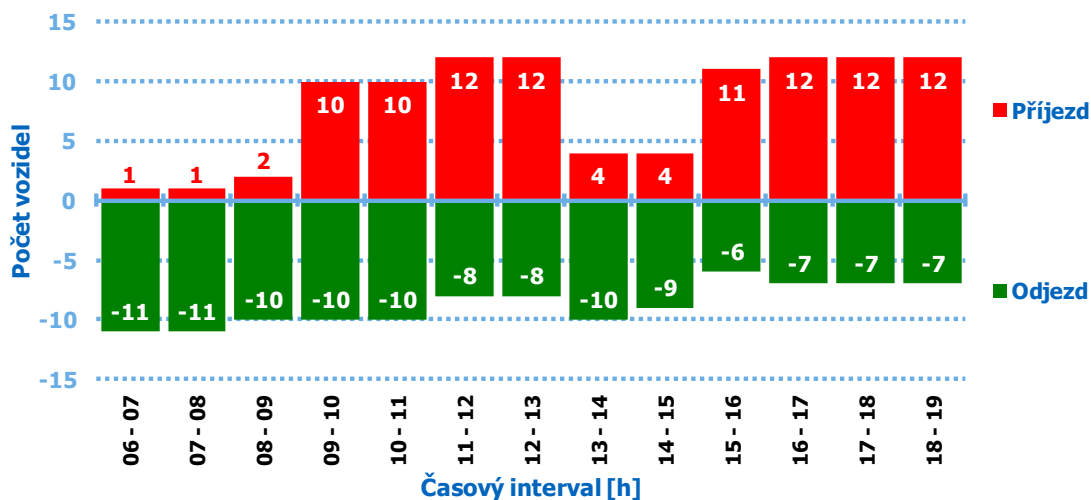
Celková obsazenost parkovacích míst v čase oblast 1c - část 11+12 (Jana Zajíce)



graf 50

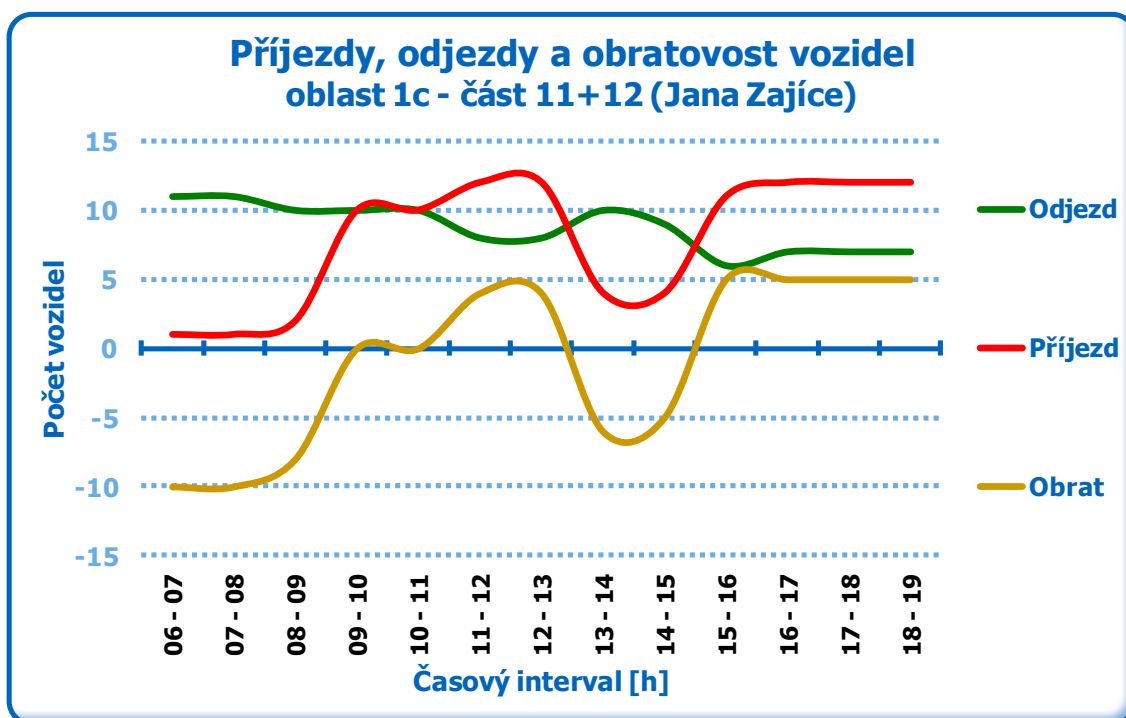
celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast 1c – část 11+12 (Jana Zajíce)“

Příjezdy / odjezdy vozidel do / z oblasti oblast 1c - část 11+12 (Jana Zajíce)



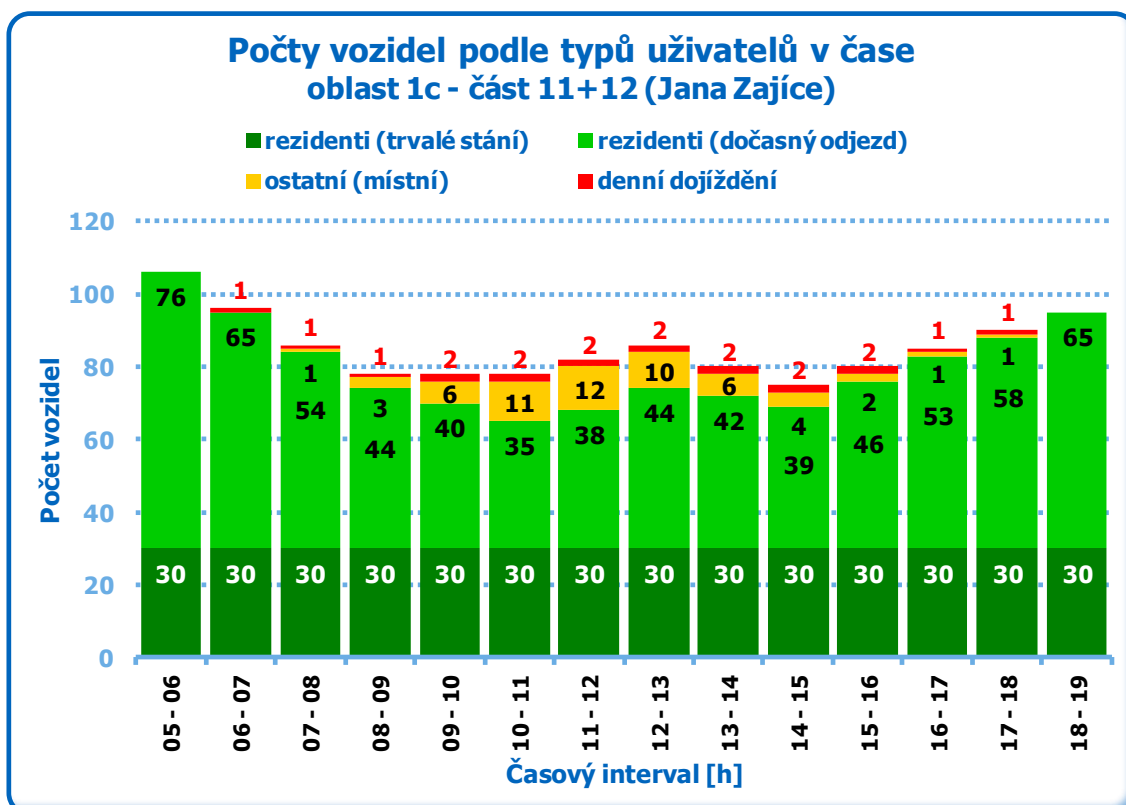
graf 51

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast 1c – část 11+12 (Jana Zajíce)“



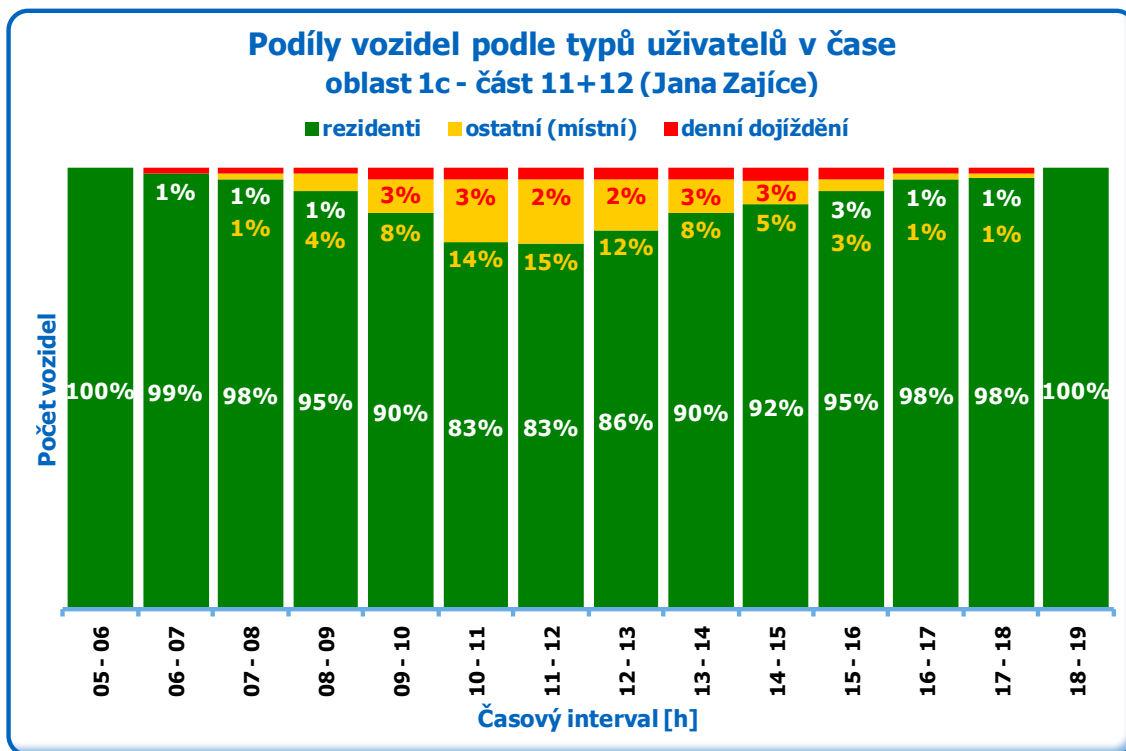
graf 52

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast 1c – část 11+12 (Jana Zajíce)“



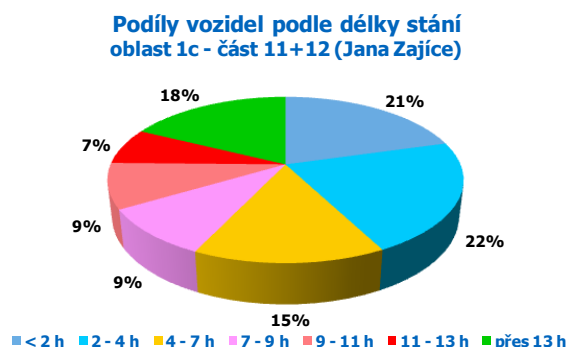
graf 53

absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „oblast 1c – část 11+12 (Jana Zajíce)“



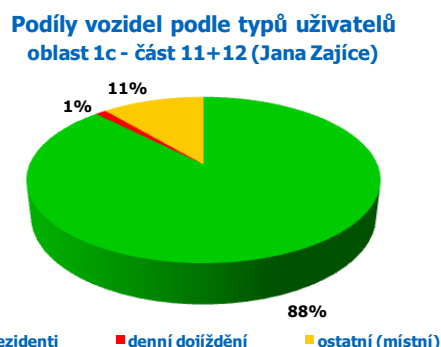
graf 54

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast 1c – část 11+12 (Jana Zajíce)“



graf 55

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě
„oblast 1c – část 11+12 (Jana Zajíce)“ podle časové
délky jejich parkování

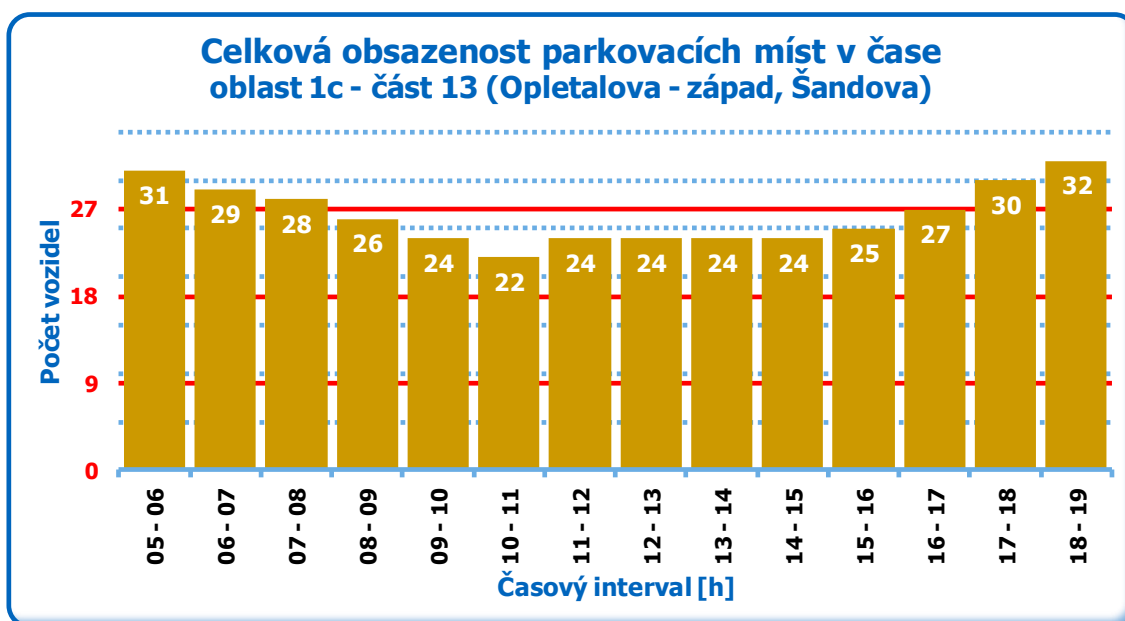


graf 56

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den
v lokalitě „oblast 1c – část 11+12 (Jana Zajíce)“

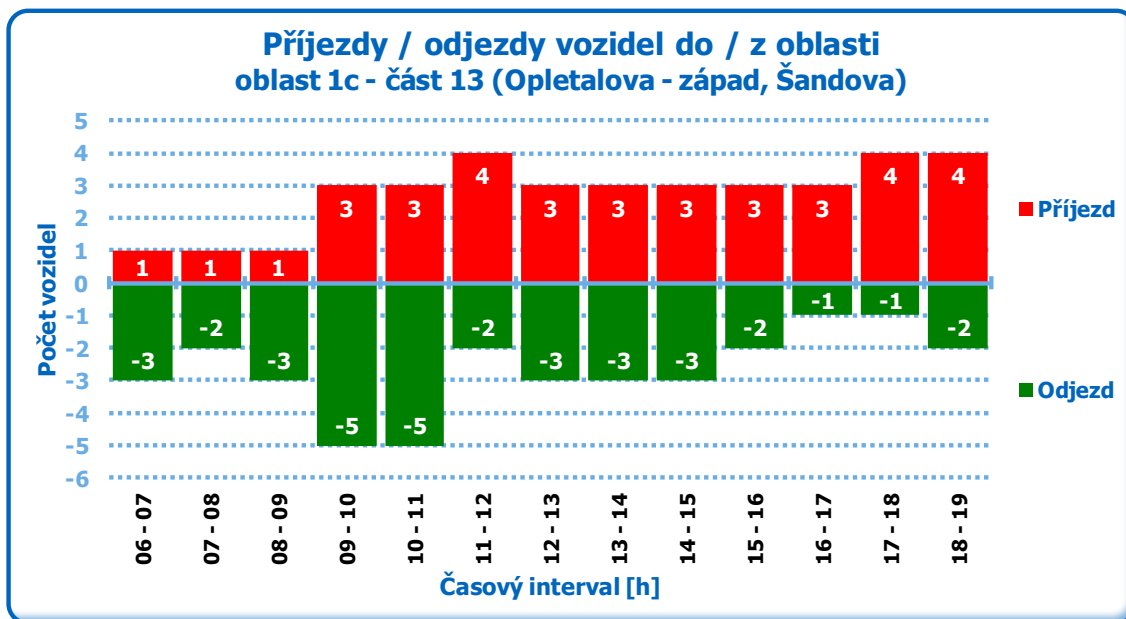
- oblast 1c / část 13 (Opletalova – západ, Šandova):
 - průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 57 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (část 13) činí 9 parkovacích míst)

- následující graf 58 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (část 13) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 59
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.1.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (část 13) graf 60 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 61 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
- předposlední graf 62 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (část 13) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 63 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



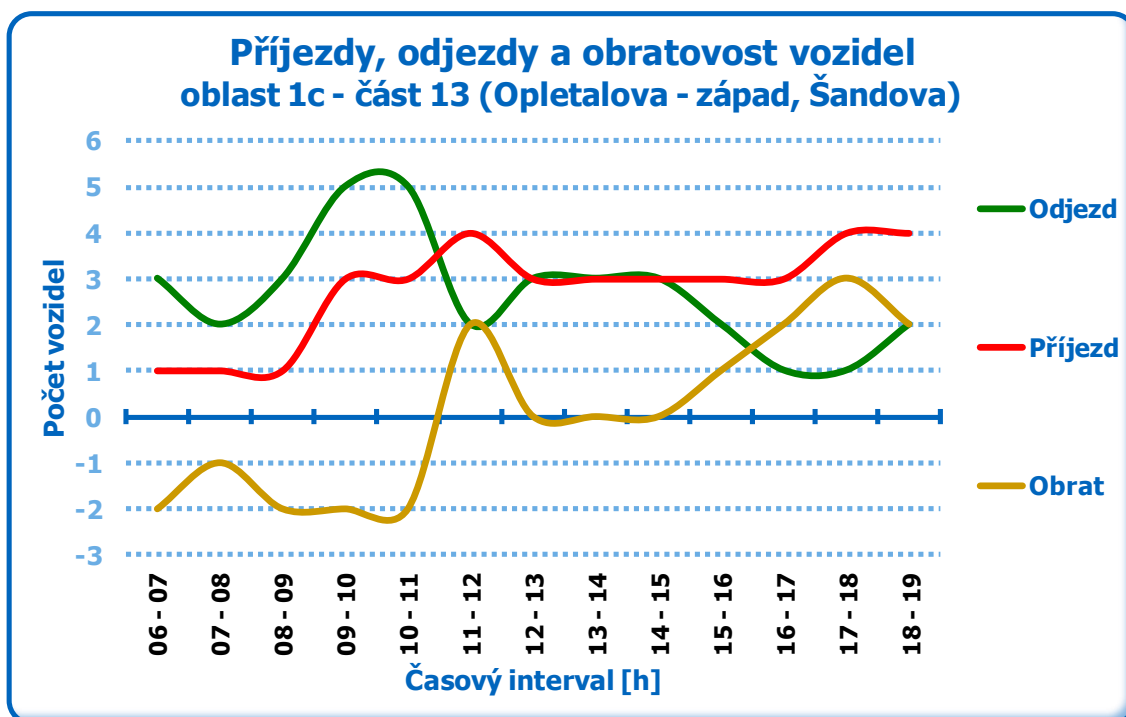
graf 57

celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast 1c – část 13 (Opletalova – západ, Šandova)“



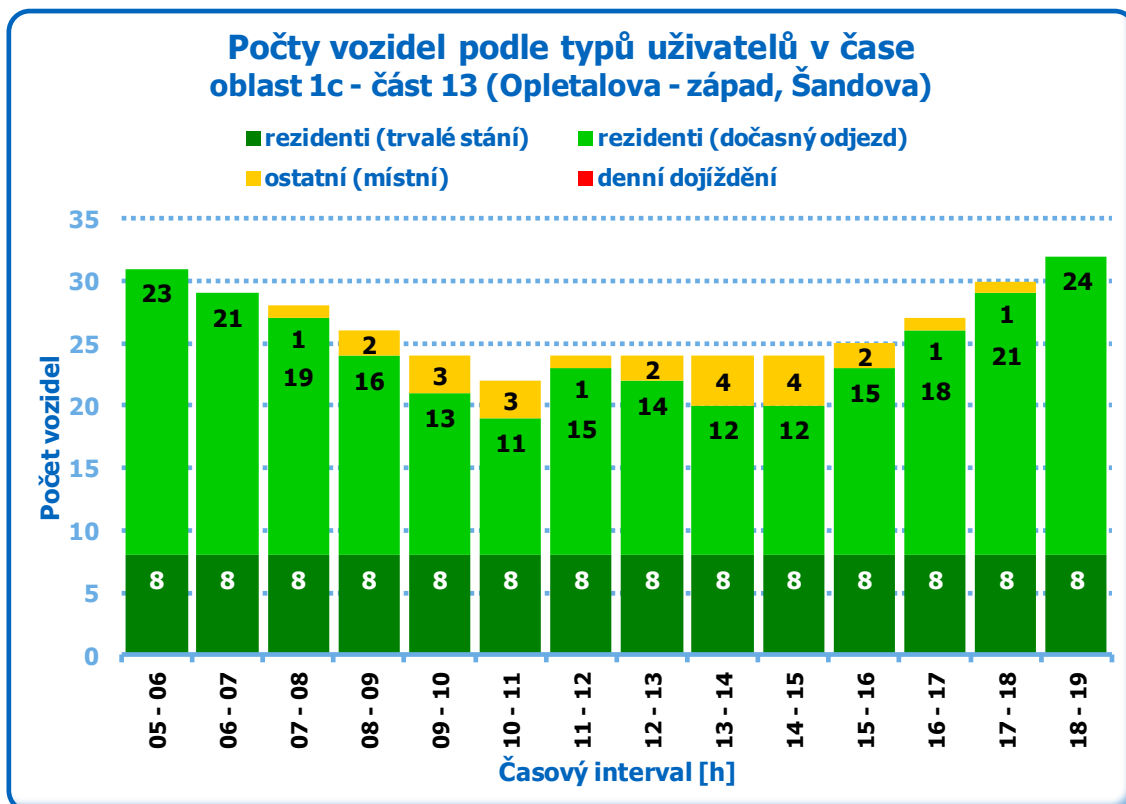
graf 58

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast 1c – část 13 (Opletalova – západ, Šandova)“



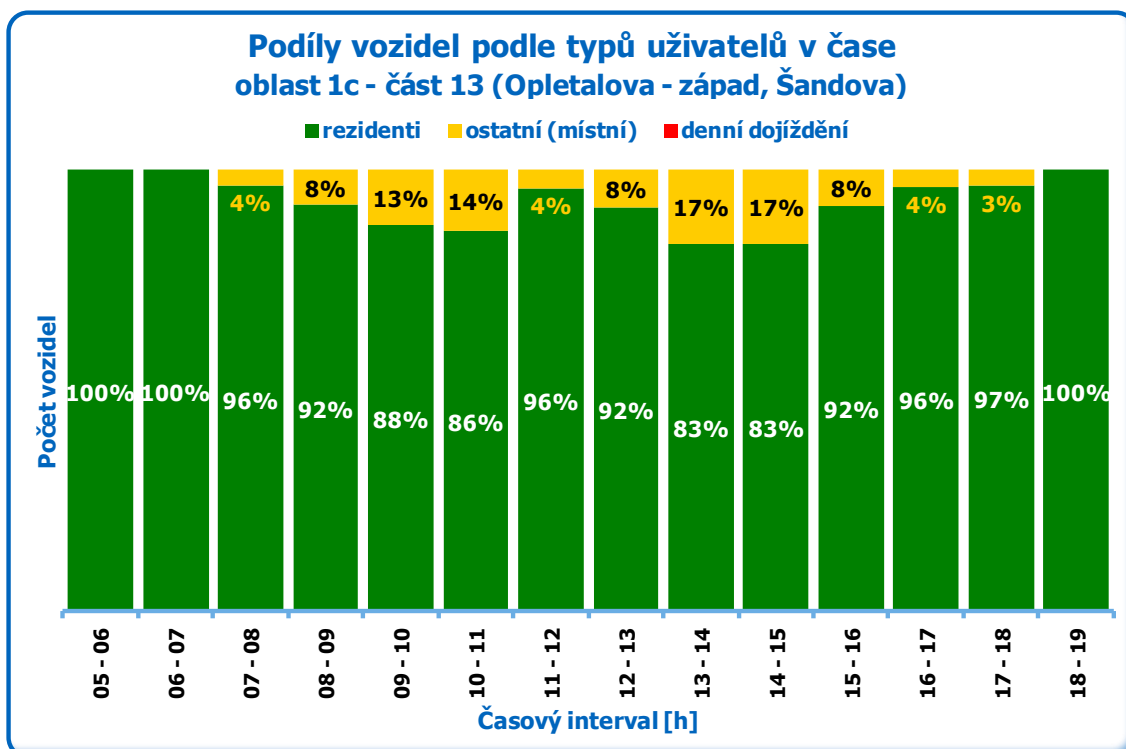
graf 59

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast 1c – část 13 (Opletalova – západ, Šandova)“



graf 60

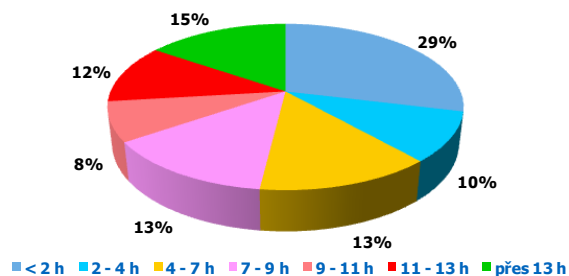
absol. počty voz. podle typů uživatelů v čase v lokalitě „oblast 1c – část 13 (Opletalova – západ, Šandova)“



graf 61

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast 1c – část 13 (Opletalova – západ, Šandova)“

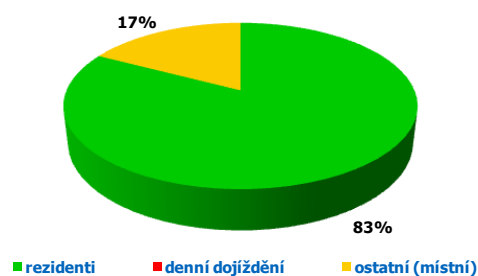
Podíly vozidel podle délky stání
oblast 1c - část 13 (Opletalova - západ, Šandova)



graf 62

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě
„oblast 1c – část 13 (Opletalova – západ, Šandova)“
podle časové délky jejich parkování

Podíly vozidel podle typů uživatelů
oblast 1c - část 13 (Opletalova - západ, Šandova)



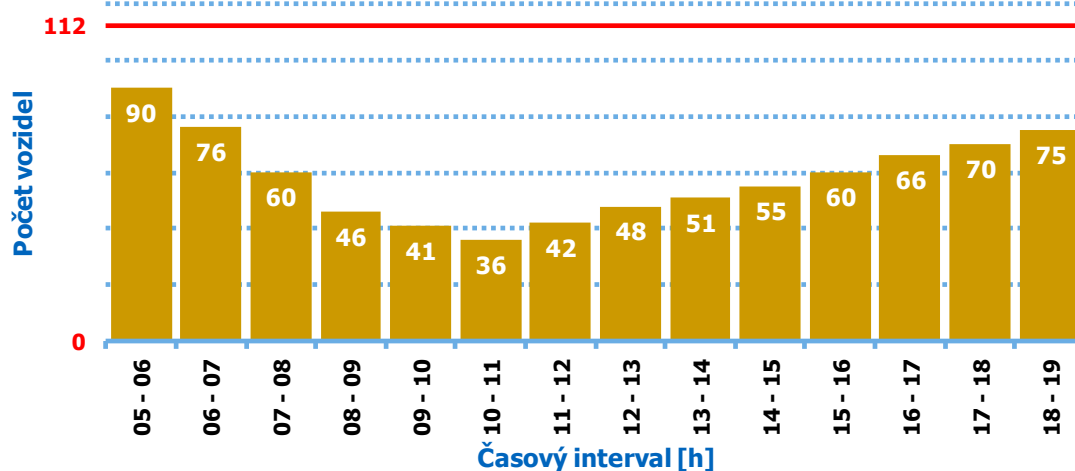
graf 63

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den
v lokalitě „oblast 1c – část 13
(Opletalova – západ, Šandova)“

- oblast 1c / část 14 (parkoviště v Šipší):

- průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 64 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (část 14) činí 112 parkovacích míst)
- následující graf 65 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (část 14) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 66
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.1.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (část 14) graf 67 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 68 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
- předposlední graf 69 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (část 14) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 70 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce

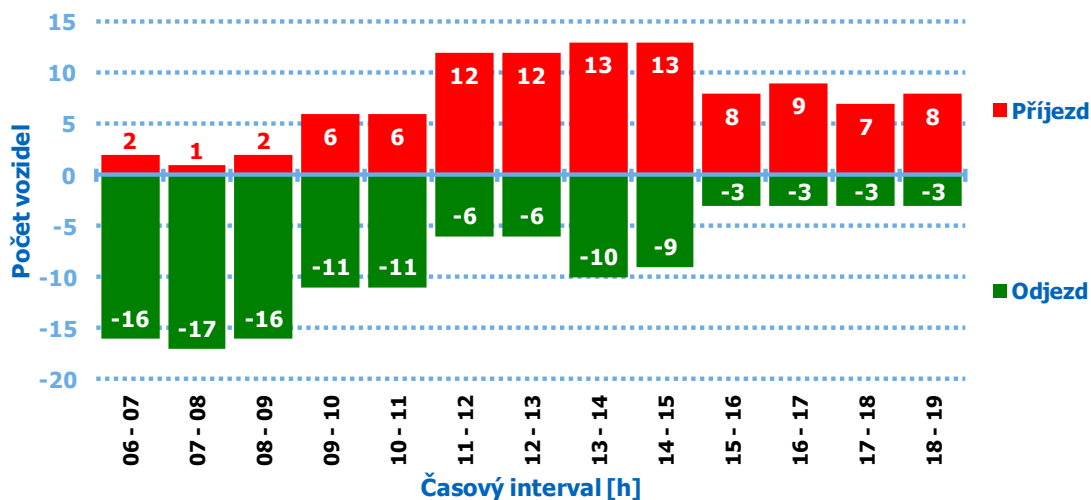
Celková obsazenost parkovacích míst v čase oblast 1c - část 14 (parkoviště v Šipší)



graf 64

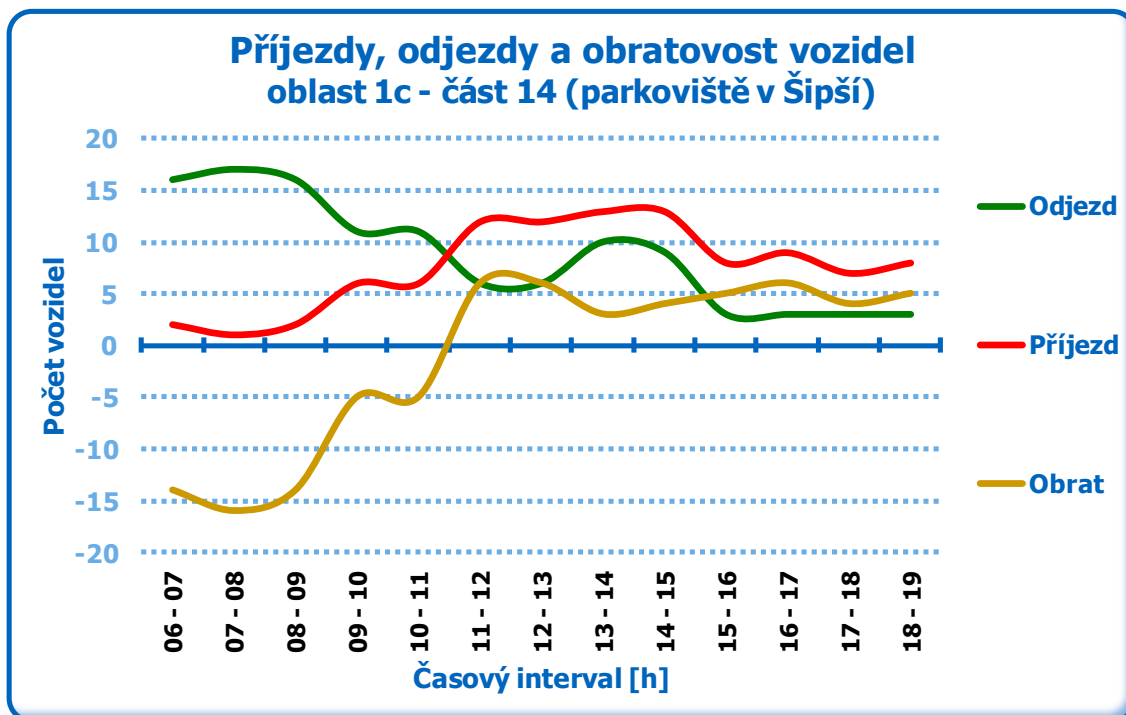
celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast 1c – část 14 (parkoviště v Šipší)“

Příjezdy / odjezdy vozidel do / z oblasti oblast 1c - část 14 (parkoviště v Šipší)



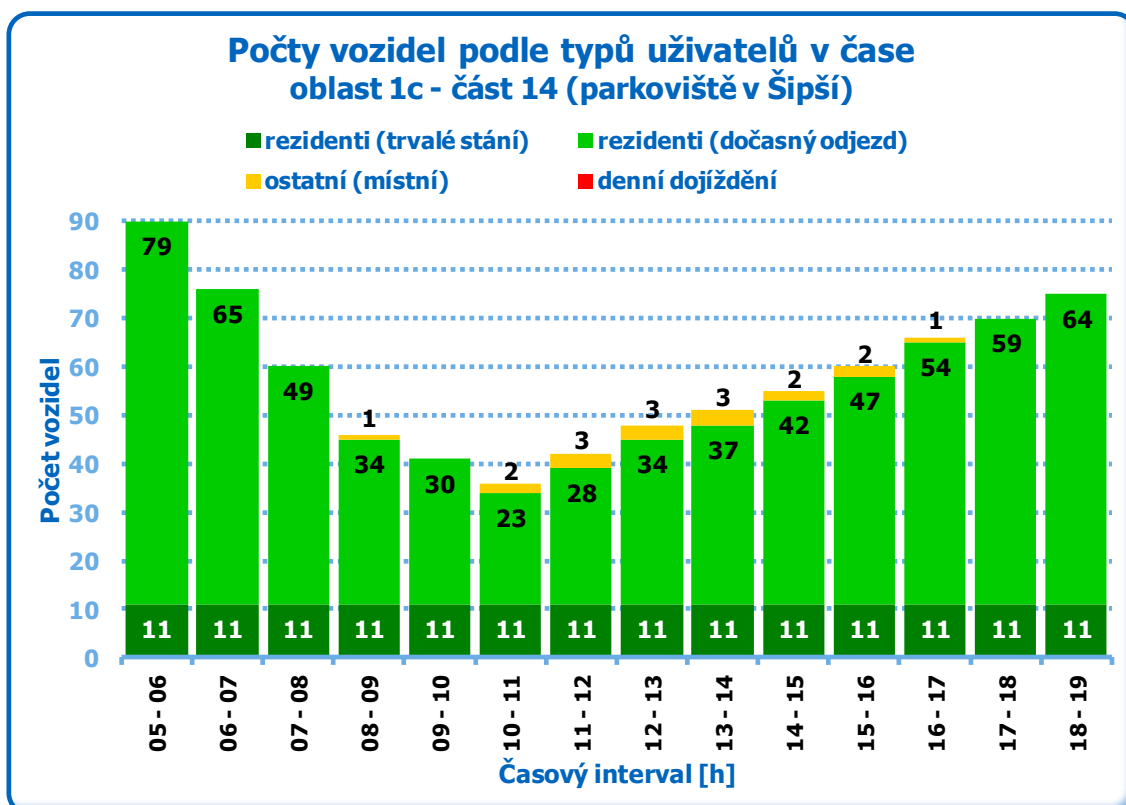
graf 65

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast 1c – část 14 (parkoviště v Šipší)“



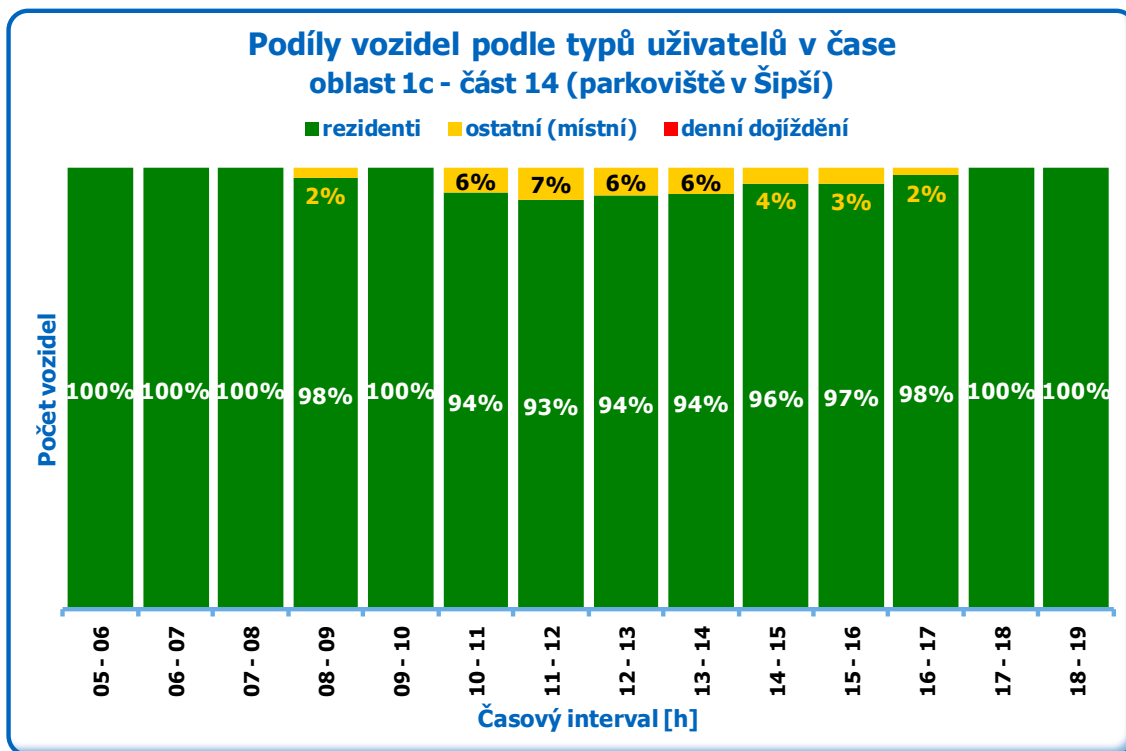
graf 66

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast 1c – část 14 (parkoviště v Šipší)“



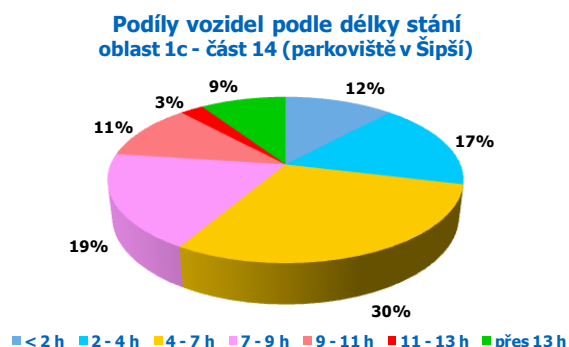
graf 67

absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „oblast 1c – část 14 (parkoviště v Šipší)“



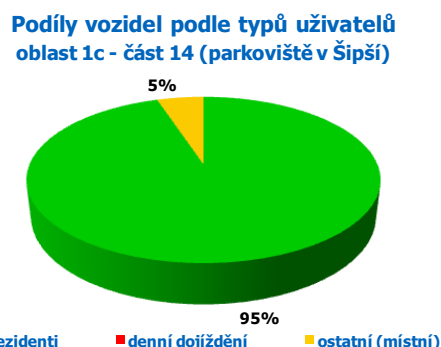
graf 68

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast 1c – část 14 (parkoviště v Šipší)“



graf 69

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě
„oblast 1c – část 14 (parkoviště v Šipší)“ podle
časové délky jejich parkování



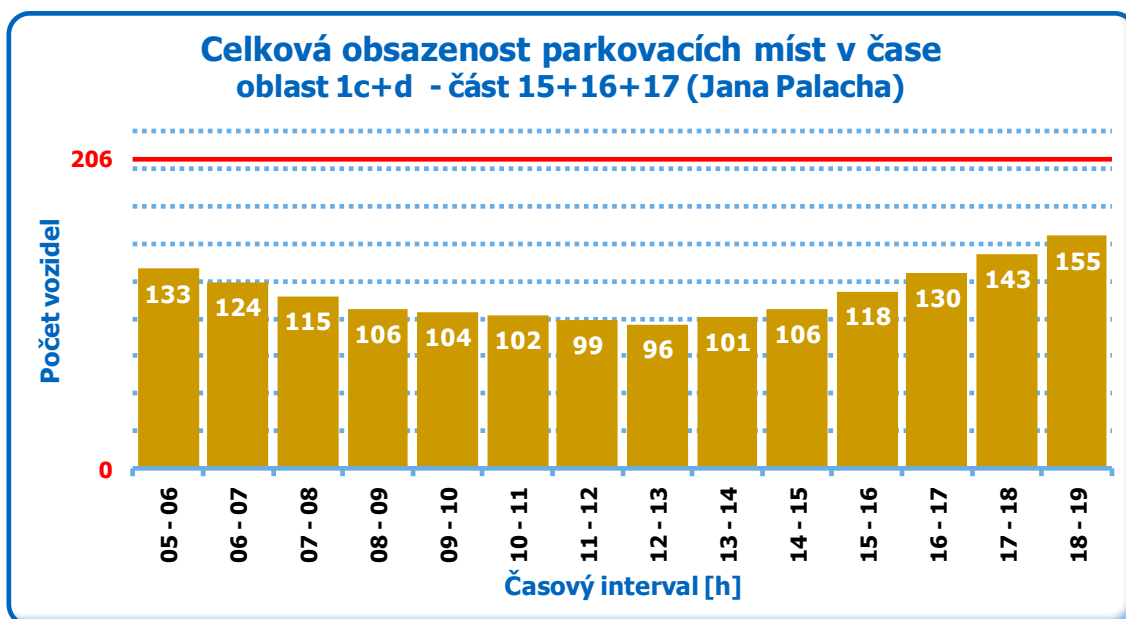
graf 70

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den
v lokalitě „oblast 1c – část 14 (parkoviště v Šipší)“

• oblast 1c+d / část 15+16+17 (Jana Palacha):

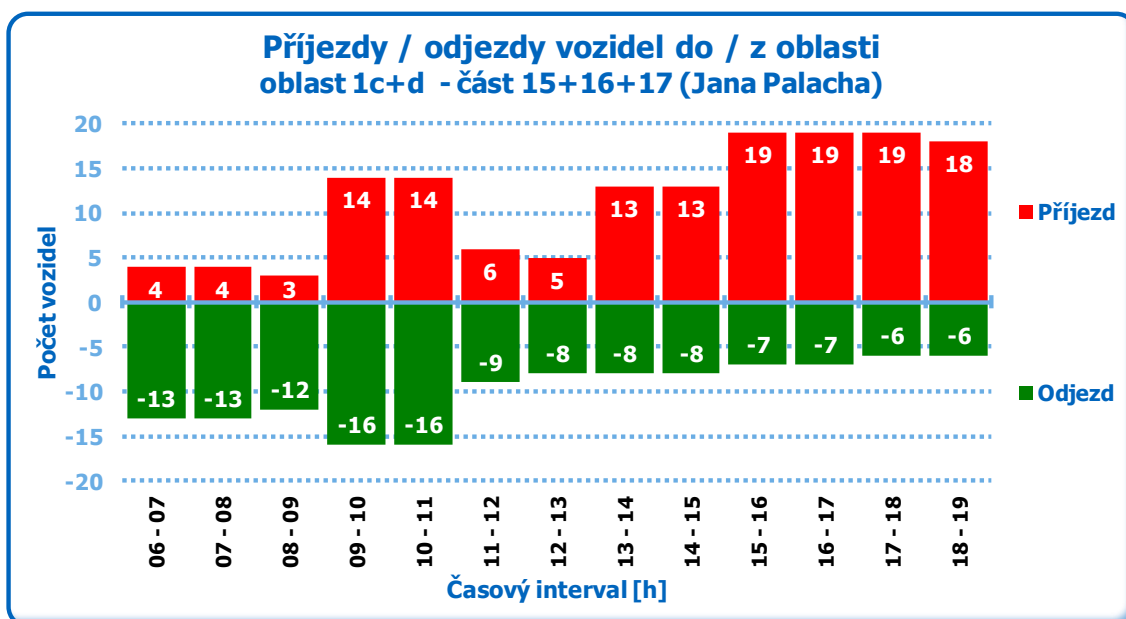
- průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 71 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (části 15+16+17) činí 206 parkovacích míst)

- následující graf 72 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (části 15+16+17) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 73
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.1.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (části 15+16+17) graf 74 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 75 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
- předposlední graf 76 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (části 15+16+17) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 77 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



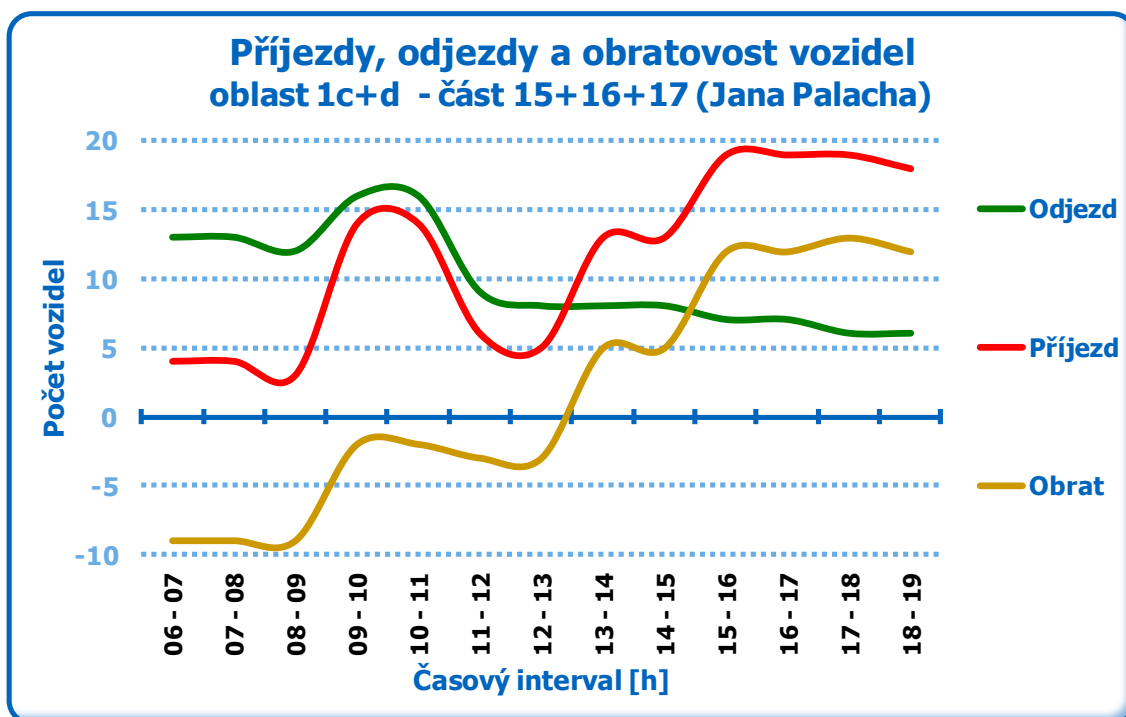
graf 71

celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast 1c+d – část 15+16+17 (Jana Palacha)“



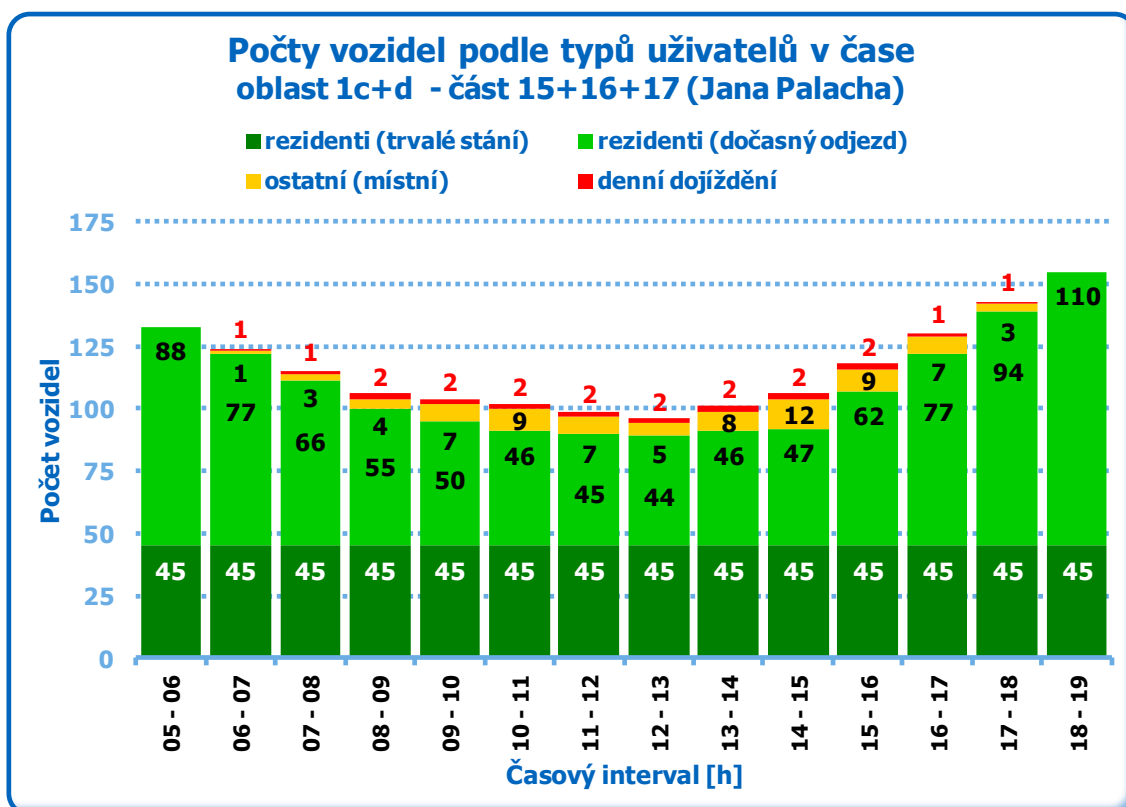
graf 72

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast 1c+d – část 15+16+17 (Jana Palacha)“



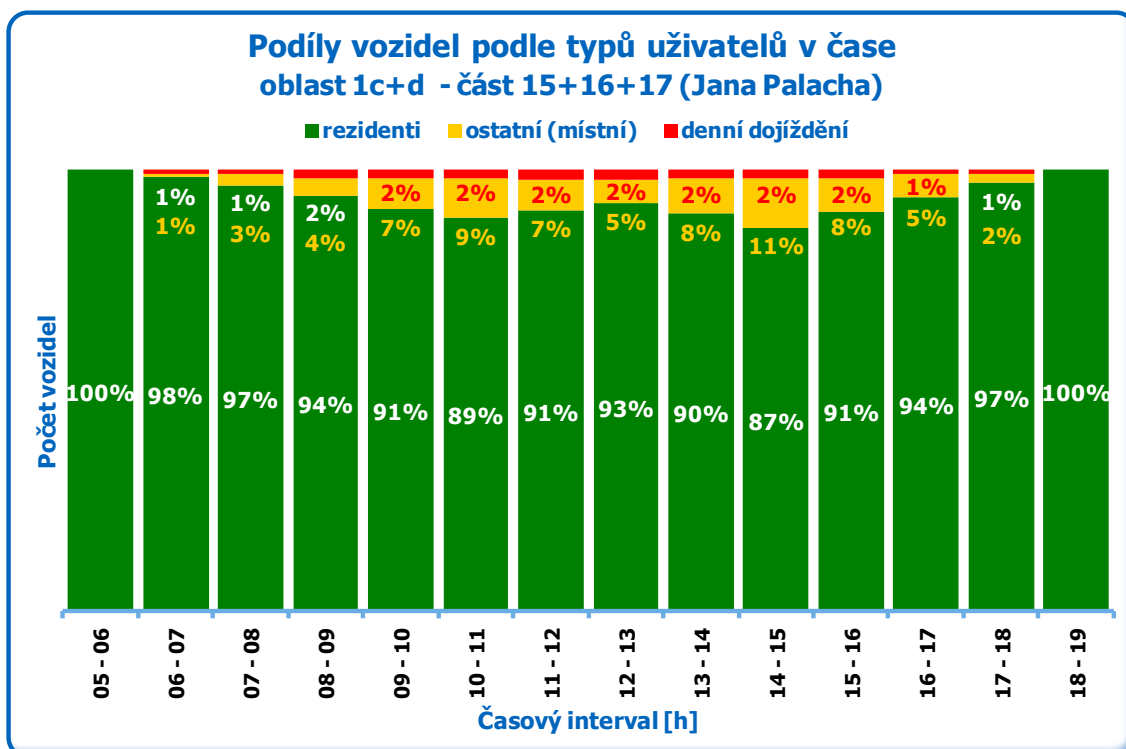
graf 73

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast 1c+d – část 15+16+17 (Jana Palacha)“



graf 74

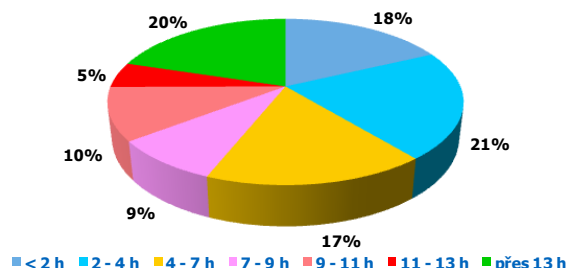
absolut. počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „oblast 1c+d – část 15+16+17 (Jana Palacha)“



graf 75

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast 1c+d – část 15+16+17 (Jana Palacha)“

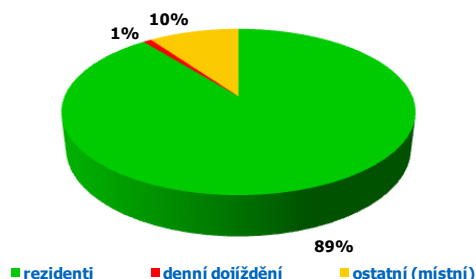
Podíly vozidel podle délky stání
oblast 1c+d - část 15+16+17 (Jana Palacha)



graf 76

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě
„oblast 1c+d – část 15+16+17 (Jana Palacha)“ podle
časové délky jejich parkování

Podíly vozidel podle typů uživatelů
oblast 1c+d - část 15+16+17 (Jana Palacha)



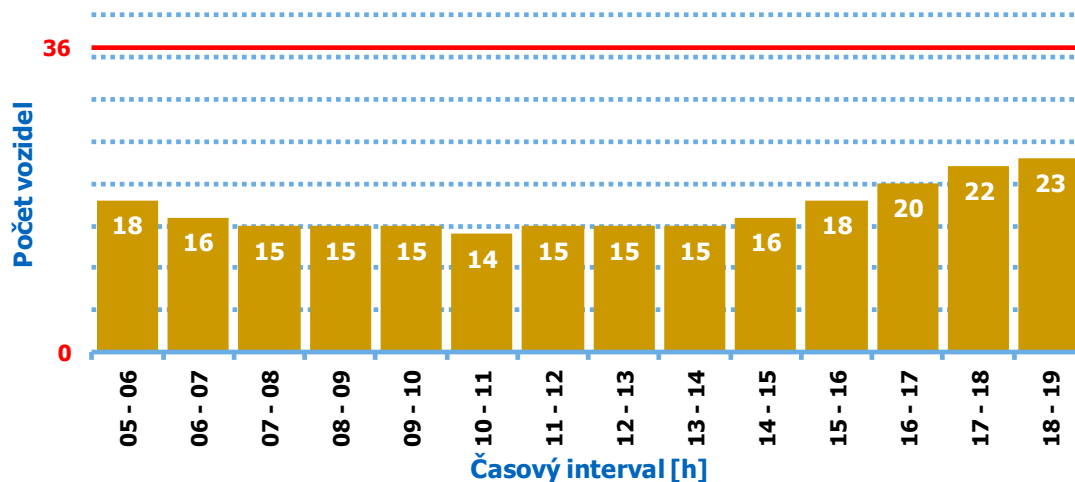
graf 77

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den
v lokalitě „oblast 1c+d – část 15+16+17
(Jana Palacha)“

- oblast 1d / část 18 (Havířská stezka):

- průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 78 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (část 18) činí 36 parkovacích míst)
- následující graf 79 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (část 18) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 80
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.1.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (část 18) graf 81 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 82 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
- předposlední graf 83 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (část 18) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 84 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce

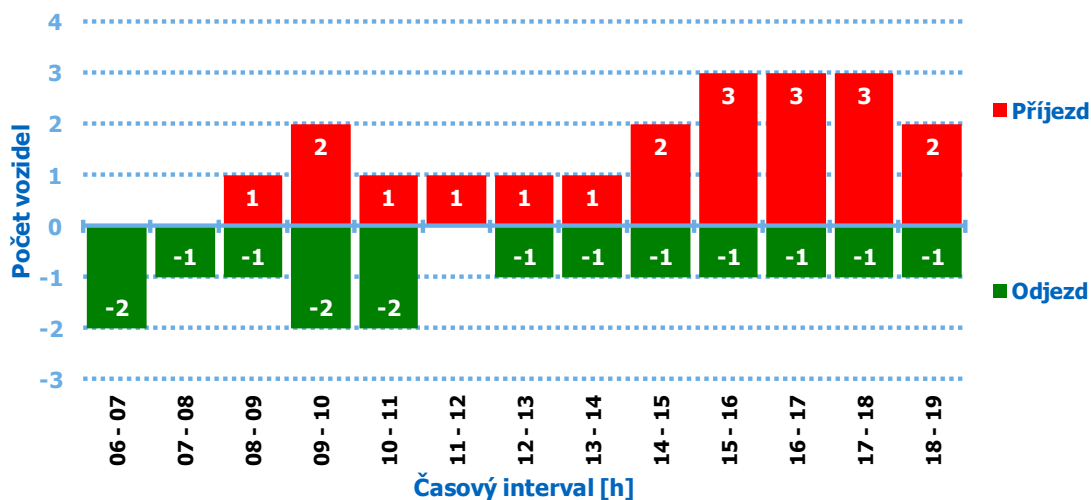
Celková obsazenost parkovacích míst v čase oblast 1d - část 18 (Havířská stezka)



graf 78

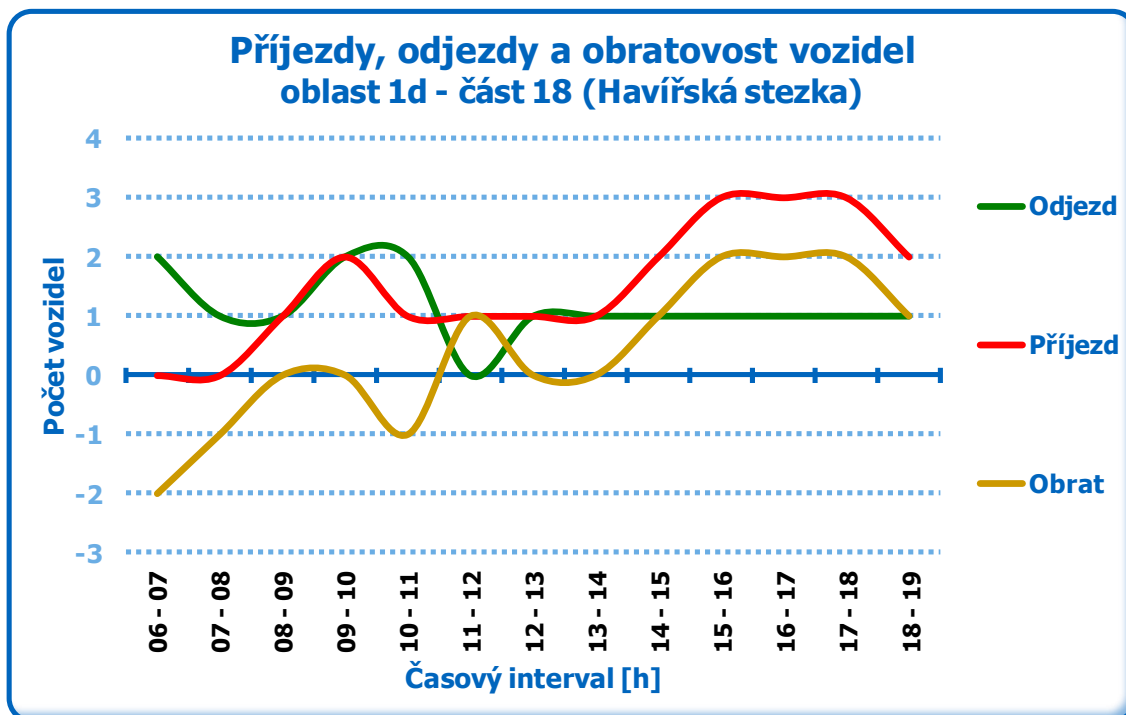
celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast 1d – část 18 (Havířská stezka)“

Příjezdy / odjezdy vozidel do / z oblasti oblast 1d - část 18 (Havířská stezka)



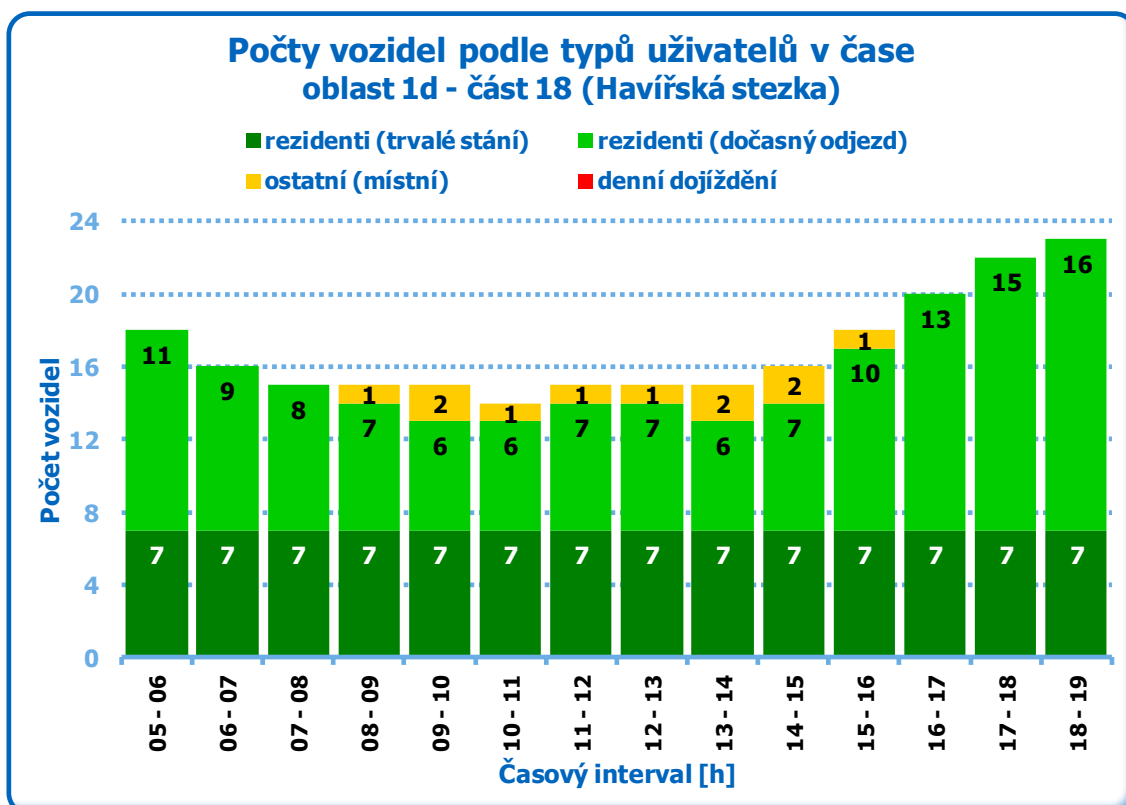
graf 79

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast 1d – část 18 (Havířská stezka)“



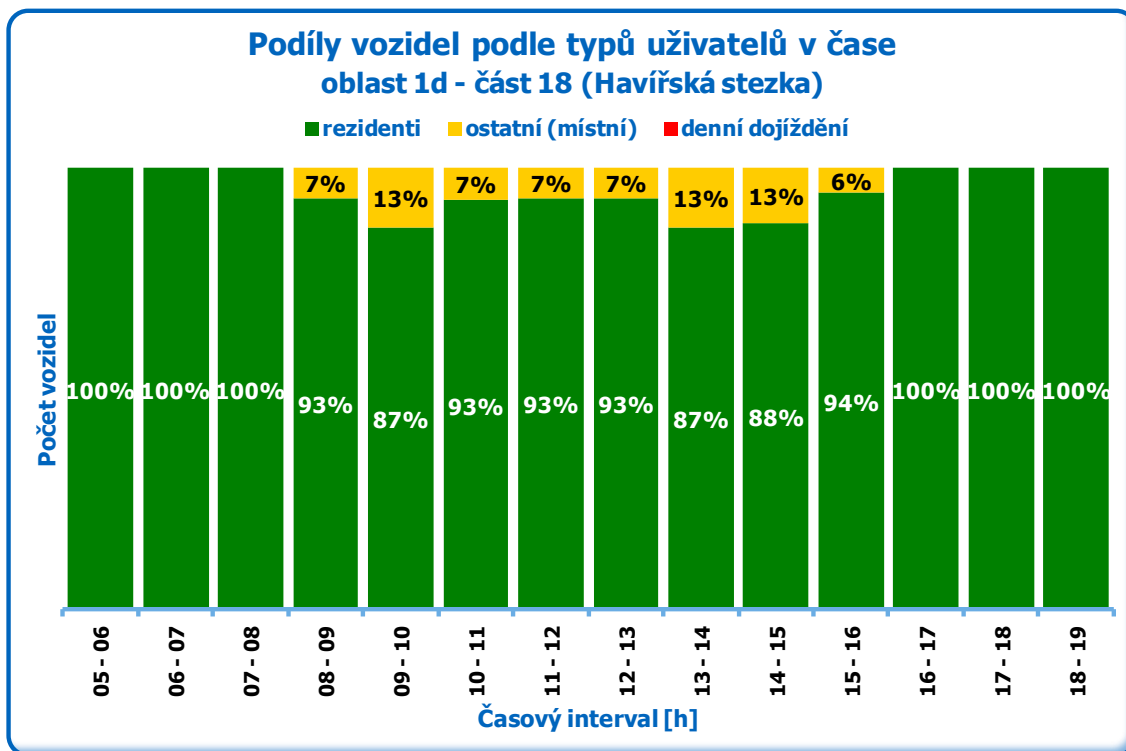
graf 80

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast 1d – část 18 (Havířská stezka)“



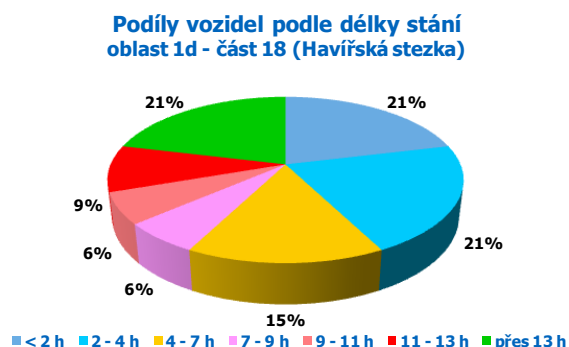
graf 81

absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „oblast 1d – část 18 (Havířská stezka)“



graf 82

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast 1d – část 18 (Havířská stezka)“



graf 83

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě „oblast 1d – část 18 (Havířská stezka)“ podle časové délky jejich parkování



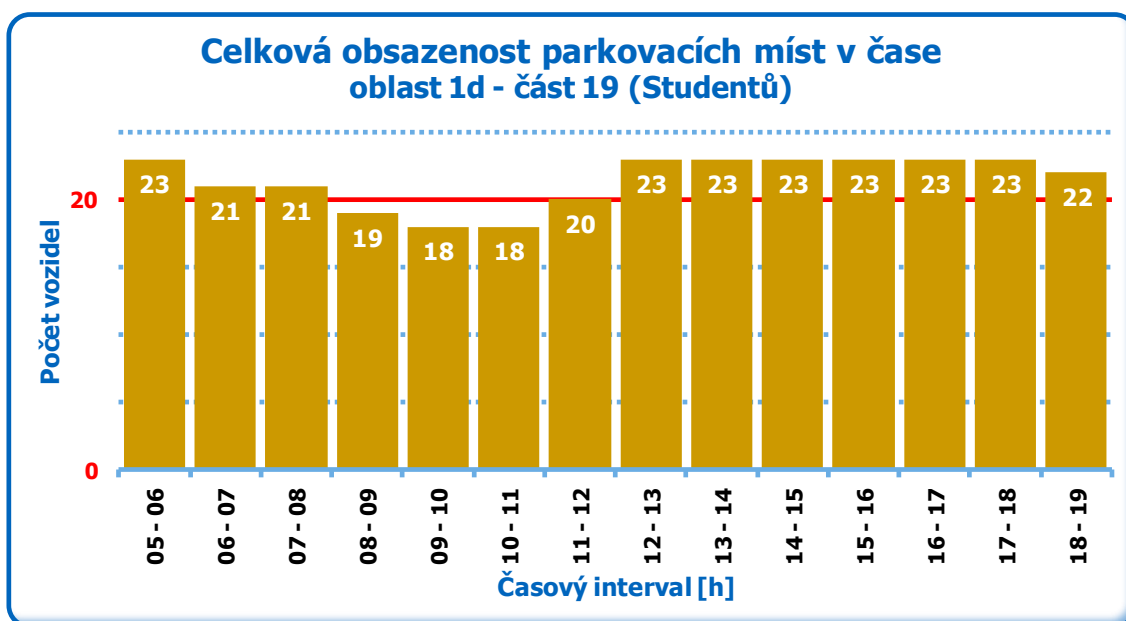
graf 84

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v lokalitě „oblast 1d – část 18 (Havířská stezka)“

• oblast 1d / část 19 (Studentů):

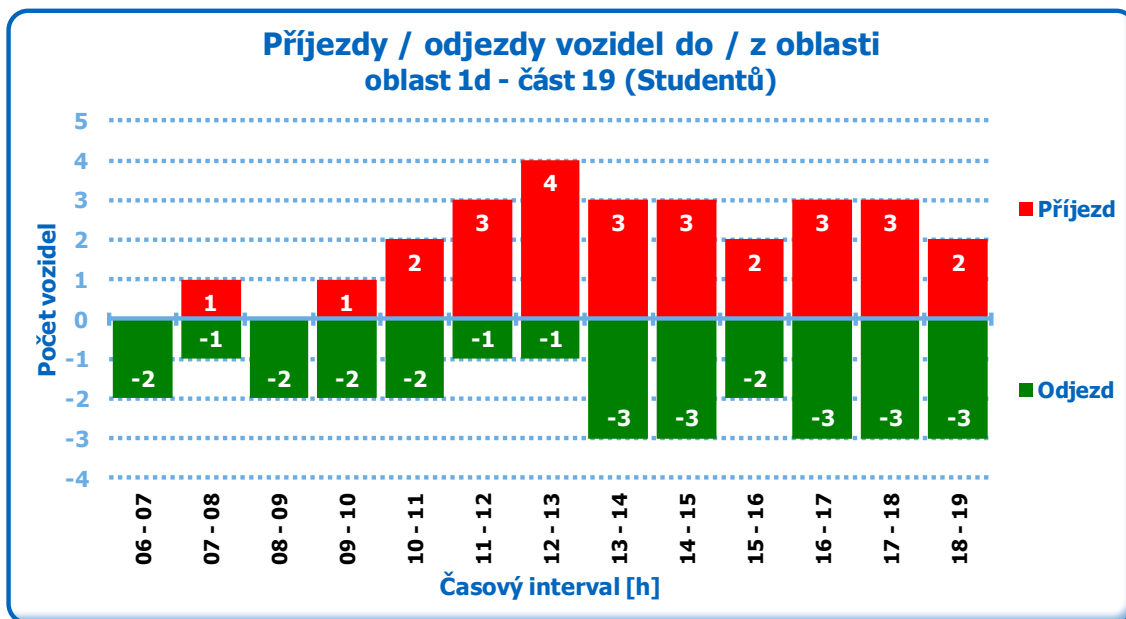
- průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 85 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (část 19) činí 20 parkovacích míst)

- následující graf 86 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (část 19) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 87
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.1.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (část 19) graf 88 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 89 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
- předposlední graf 90 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (část 19) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 91 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



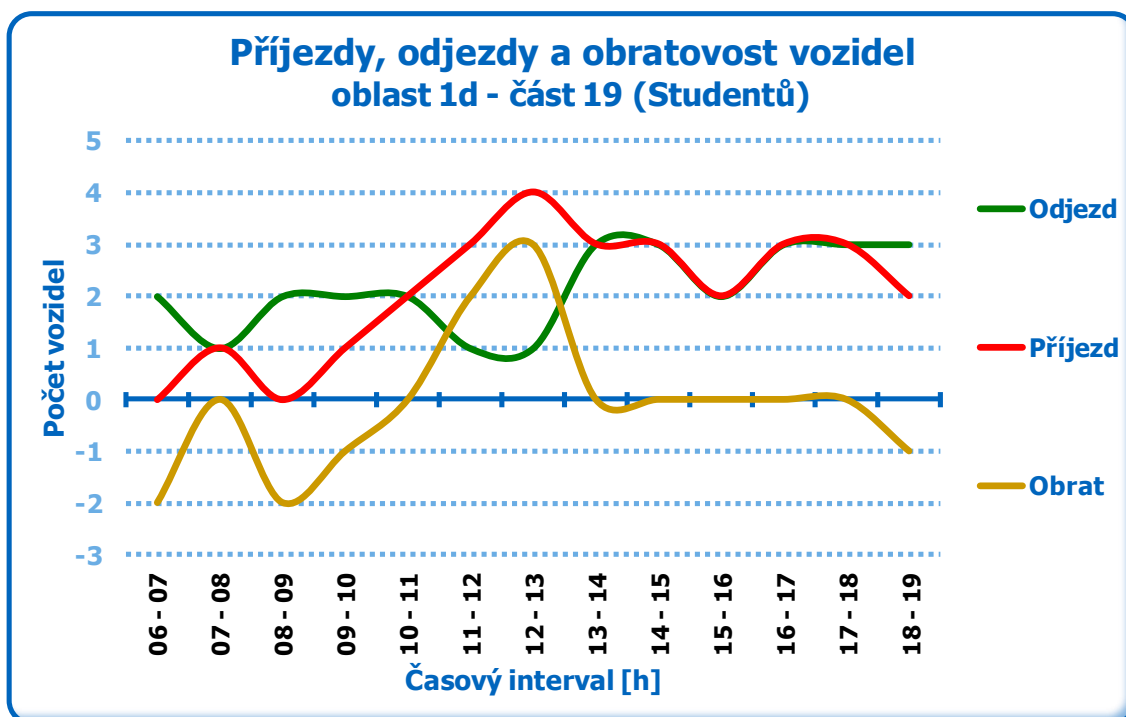
graf 85

celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast 1d – část 19 (Studentů)“



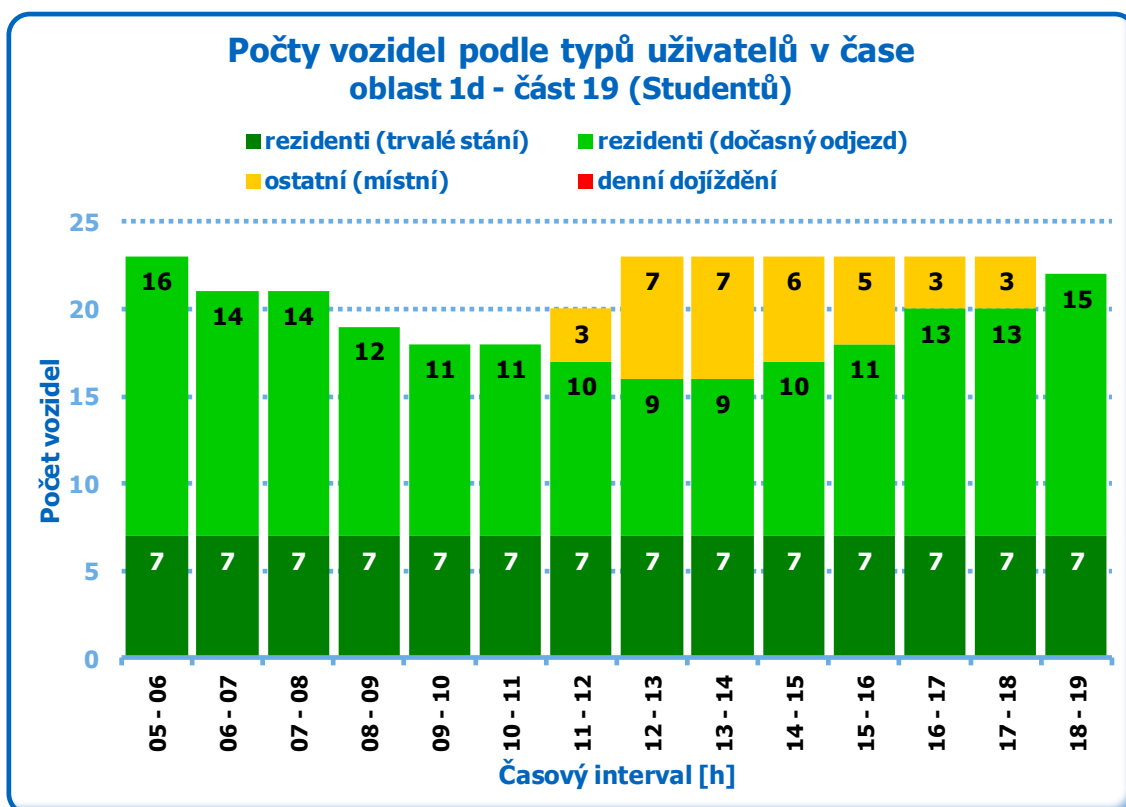
graf 86

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast 1d – část 19 (Studentů)“



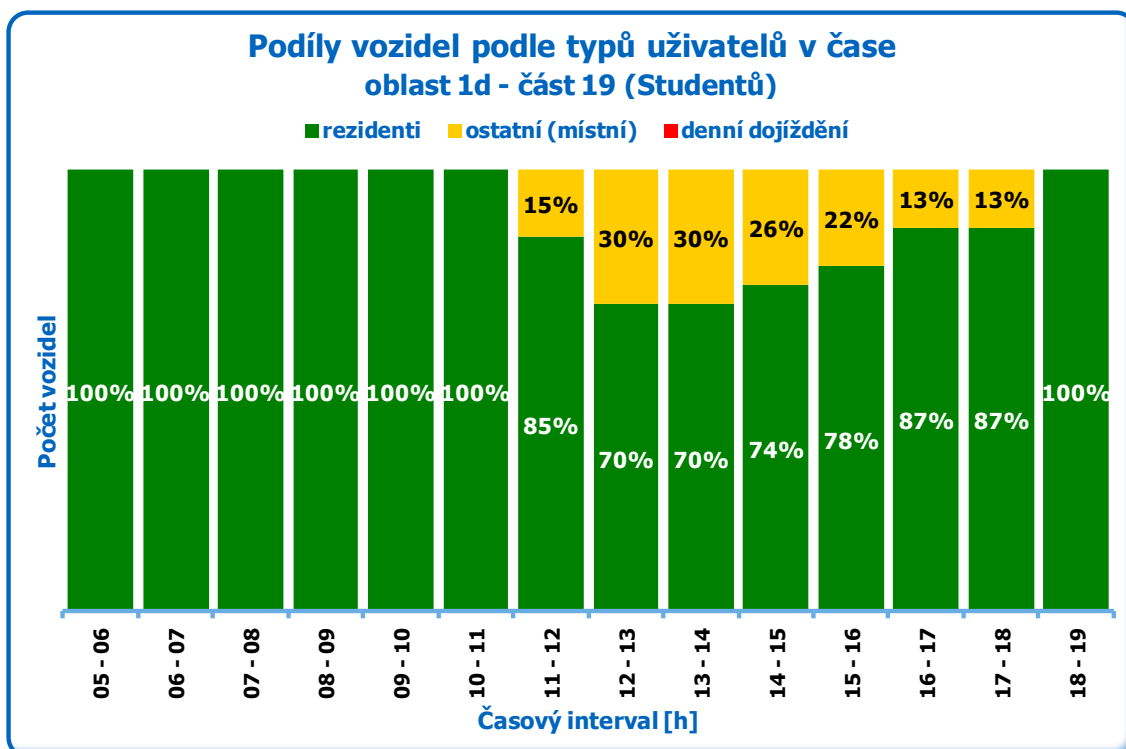
graf 87

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast 1d – část 19 (Studentů)“



graf 88

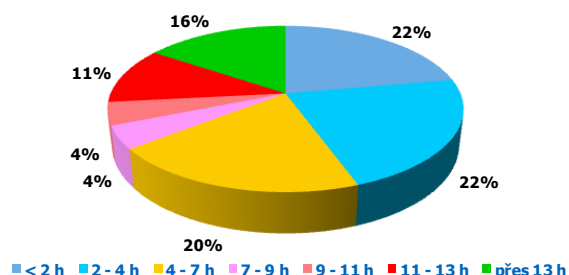
absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „oblast 1d – část 19 (Studentů)“



graf 89

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast 1d – část 19 (Studentů)“

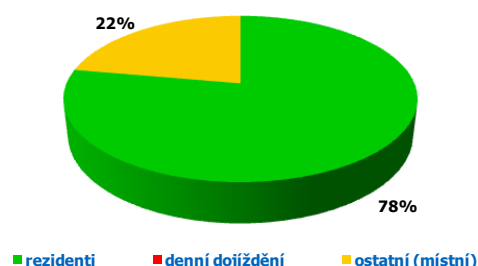
Podíly vozidel podle délky stání
oblast 1d - část 19 (Studentů)



graf 90

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě
„oblast 1d – část 19 (Studentů)“ podle časové délky
jejich parkování

Podíly vozidel podle typů uživatelů
oblast 1d - část 19 (Studentů)



graf 91

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den
v lokalitě „oblast 1d – část 19 (Studentů)“

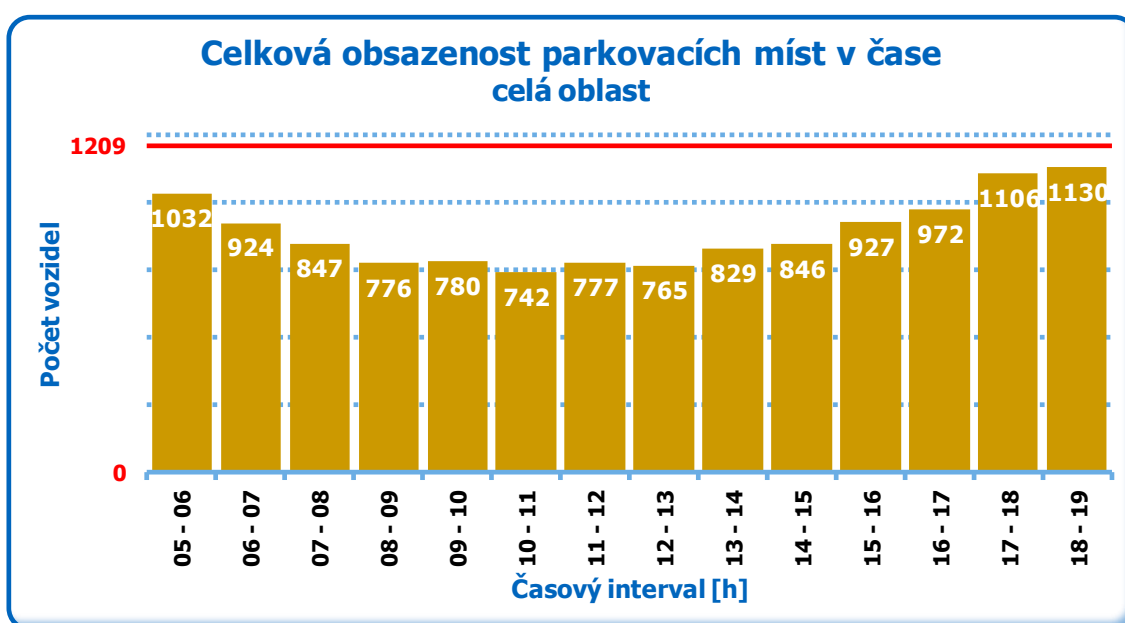
4.1.2.3. Výsledky průzkumu dopravy v klidu

Během průzkumu dopravy v klidu, který byl proveden na sídlišti v časovém rozmezí od 5:00 h do 19:00 h, se vystřídalo celkem 1 984 různých vozidel. Zároveň bylo průzkumem zjištěna míra využívání a také míra obratovosti vozidel na parkovacích místech v jednotlivých oblastech a jejich částech v čase během typického pracovního dne, přičemž maximální počet vozidel dosáhl 1 130 automobilů (viz graf 92). Lze předpokládat, že obratovost vozidel může být i vyšší díky tomu, že rezidenti mohli odjíždět dříve nebo později než v dobu provedení průzkumu (05:00 – 19:00). Obsazenost všech parkovacích míst, které byly seskupeny do oblastí a jejich částí, byla pravidelně měřena v dobu průzkumu a pro vyhodnocení obratovosti vozidel byly zaznamenávány i registrační značky zaparkovaných vozidel.

- celá oblast sídliště Šipší:
 - průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 92 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (celá oblast sídliště Šipší) činí 1209 parkovacích míst)
 - následující graf 93 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (celá oblast sídliště Šipší) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 94

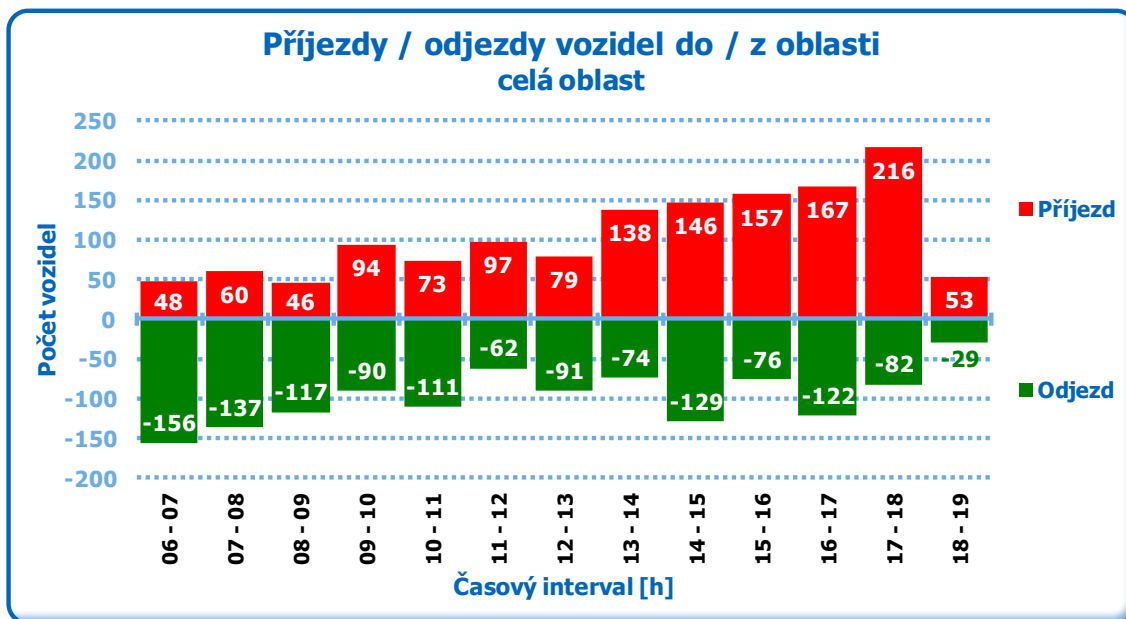
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.1.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (celá oblast sídliště Šipší) graf 95 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 96 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
- předposlední graf 97 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (celá oblast sídliště Šipší) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 98 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce

Na základě průzkumu na sídlišti Šipší bylo parkujícími vozidly vygenerováno 2 650 cest za den. Vzájemnou vazbu mezi sídlišti Hlouška a Šipší představuje jenom 86 cest, což je zanedbatelný výsledek oproti cestám směrem ze sídliště Šipší a zpět. Nejmenší podíl parkujících vozidel rezidentů, který činil 82 %, byl zaznamenán mezi 10:00 h a 13:00 h (viz graf 96).



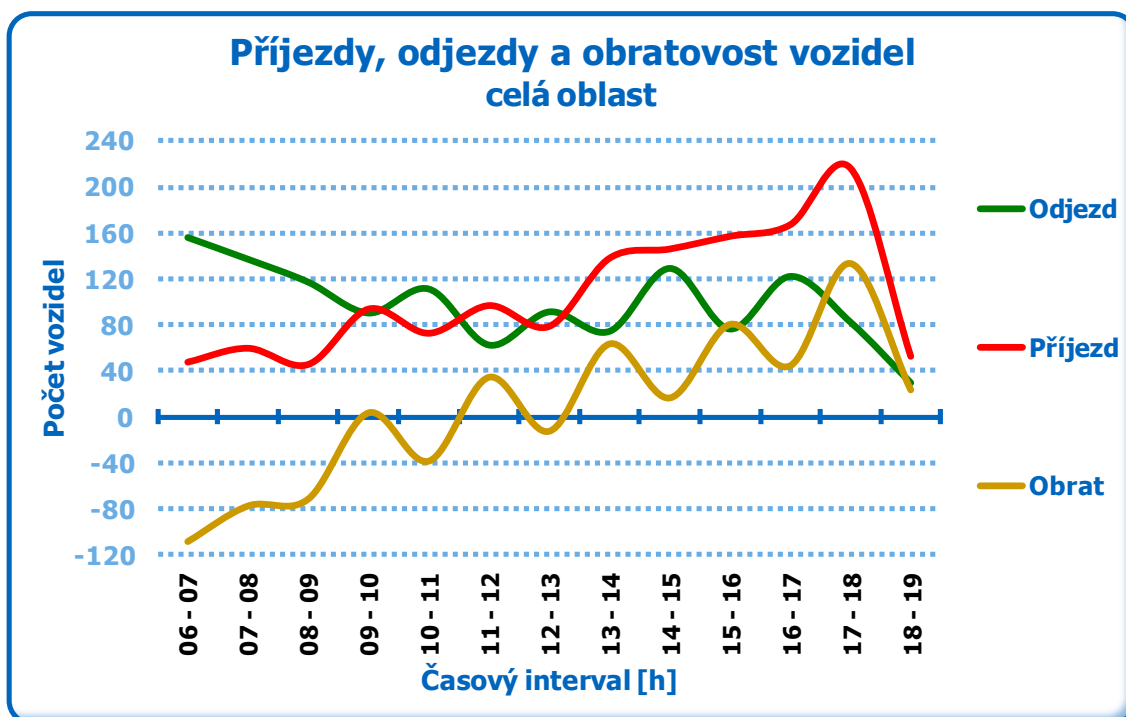
graf 92

celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „celá oblast sídliště Šipší“



graf 93

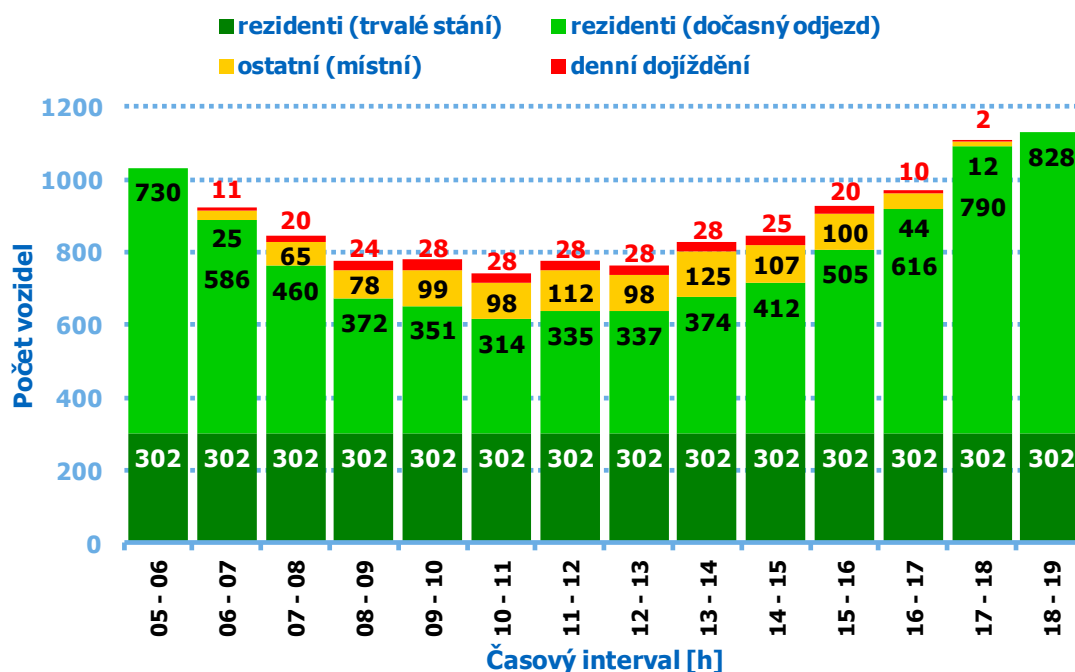
příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „celá oblast sídliště Šipší“



graf 94

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „celá oblast sídliště Šipší“

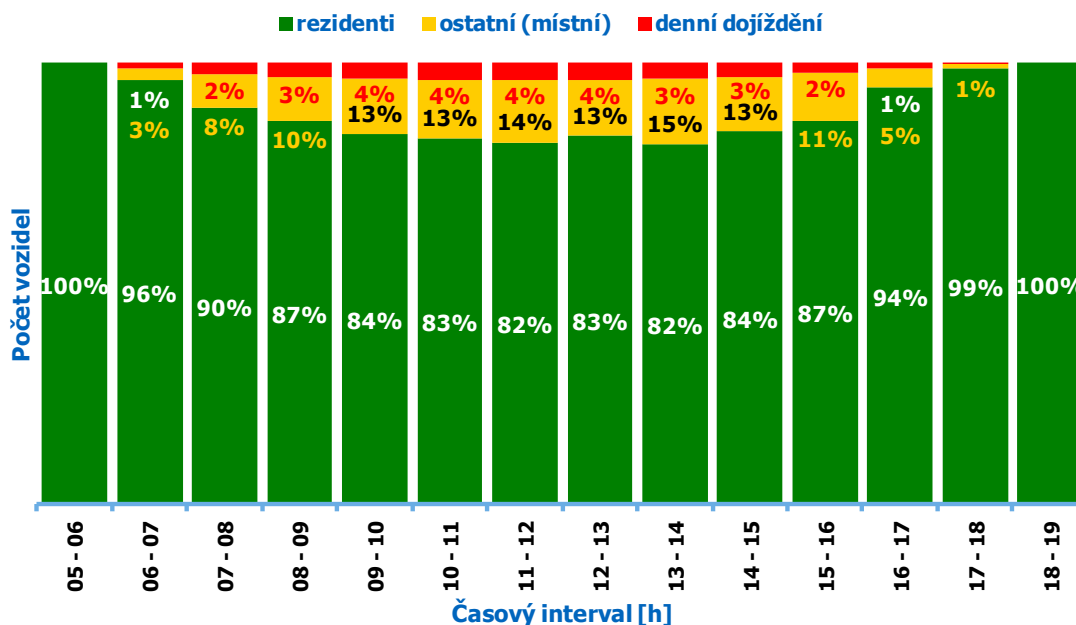
Počty vozidel podle typů uživatelů v čase celá oblast



graf 95

absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „celá oblast sídliště Šipší“

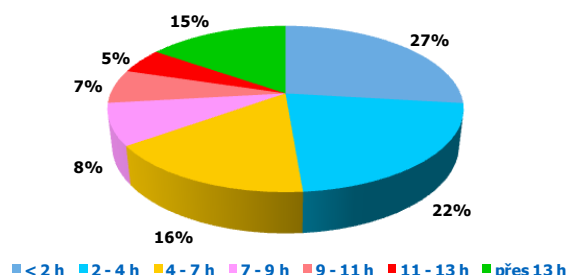
Podíly vozidel podle typů uživatelů v čase celá oblast



graf 96

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „celá oblast sídliště Šipší“

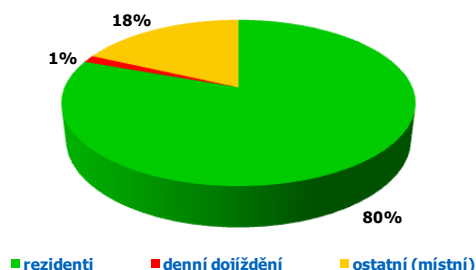
Podíly vozidel podle délky stání
celá oblast



graf 97

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě
„celá oblast sídliště Šipší“ podle časové délky jejich
parkování

Podíly vozidel podle typů uživatelů
celá oblast



graf 98

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den
v lokalitě „celá oblast sídliště Šipší“

Jeden z problémů sídliště Šipší nespočívá v tom, že celková teoretická nabídka míst je o mnoho nižší než skutečná potřeba, ale v tom, že rezidenti chtějí parkovat co nejblíže ke svému domu. Oblasti se specifickým využitím obsahují některé části, které jsou přesycené parkujícími automobily o celkem 102 vozidel navíc.

Průzkum ukázal, že v níže uvedených částech vyhodnocovaných oblastí v rámci sídliště Šipší dochází k největšímu deficitu parkovacích míst:

- oblast 1b / části 20+21+22+23 (viz graf 43) deficit 42 parkovacích míst
- oblast 1c / část 13 (viz graf 57) deficit 23 parkovacích míst
- oblast 1b / část 8 (viz graf 22) deficit 18 parkovacích míst
- oblast 1b / část 10 (viz graf 36) deficit 12 parkovacích míst
- oblast 1b / části 6+7 (viz graf 15) deficit 4 parkovacích míst
- oblast 1d / část 19 (viz graf 85) deficit 3 parkovacích míst

Oproti plochám s nedostatkem parkovacích míst se na sídlišti vyskytují též parkovací plochy, kde nedošlo k jejím úplnému využití a zůstávají volné během celého dne, celkově to je překvapivě až 140 parkovacích míst, např.:

- oblast 1c / části 15+16+17 (viz graf 71) bez využití 51 parkovacích míst
- oblast 1c / části 11+12 (viz graf 50) bez využití 30 parkovacích míst
- oblast 1c / část 14 (viz graf 64) bez využití 22 parkovacích míst
- oblast 1b / část 9 (viz graf 29) bez využití 16 parkovacích míst
- oblast 1d / část 18 (viz graf 78) bez využití 13 parkovacích míst
- oblast 1a / části 1+2+3+4 (viz graf 1) bez využití 8 parkovacích míst

4.1.3. Sídliště Hlouška

4.1.3.1. Pasport ploch pro dopravu v klidu

Pro průzkum dopravy v klidu a jednodušší vyhodnocení stávající situace na sídlišti Hlouška byl vytvořen pasport stávajících parkovacích ploch. Pro jednoznačné a logické vyhodnocení poptávky po místech a obratovosti vozidel v daném místě byly parkovací plochy seskupené do oblastí a ty pak byly rozděleny na dílčí části, které jsou tvořeny už konkrétními seskupeními parkovacích míst v dané ulici, její části nebo skupině kratších ulic. Způsob přiřazení jednotlivých parkovacích míst v jednotlivých ulicích do dílčích oblastí a dále do konkrétních částí v rámci sídliště Hlouška jsou zobrazeny na obr. 8, obr. 9, obr. 10 a obr. 11. Celkový přehled využívaných parkovacích stání v závislosti na geometrickém uspořádání v oblasti sídliště Hlouška zobrazuje Příloha 3.7.

V současné době se na celém sídlišti Hlouška nachází 546 legálních parkovacích míst, které rezidenti a návštěvníci sídliště běžně využívají v souladu se zákonem (viz Příloha 3.7). Zároveň se na sídlišti vyskytuje dalších 137 nelegálně (v rozporu se zákonem) využívaných míst, kdy při parkování dochází k porušování zákona a dopravních předpisů týkajících se zastavení a stání vozidel na pozemní komunikaci. Tato v rozporu se zákonem využívaná parkovací místa je nutné buď odstranit nebo jinak uspořádat provoz na pozemních komunikacích takovým způsobem, aby bylo možné tato místa využívat již legálně.

4.1.3.2. Průzkum obsazenosti ploch pro dopravu v klidu

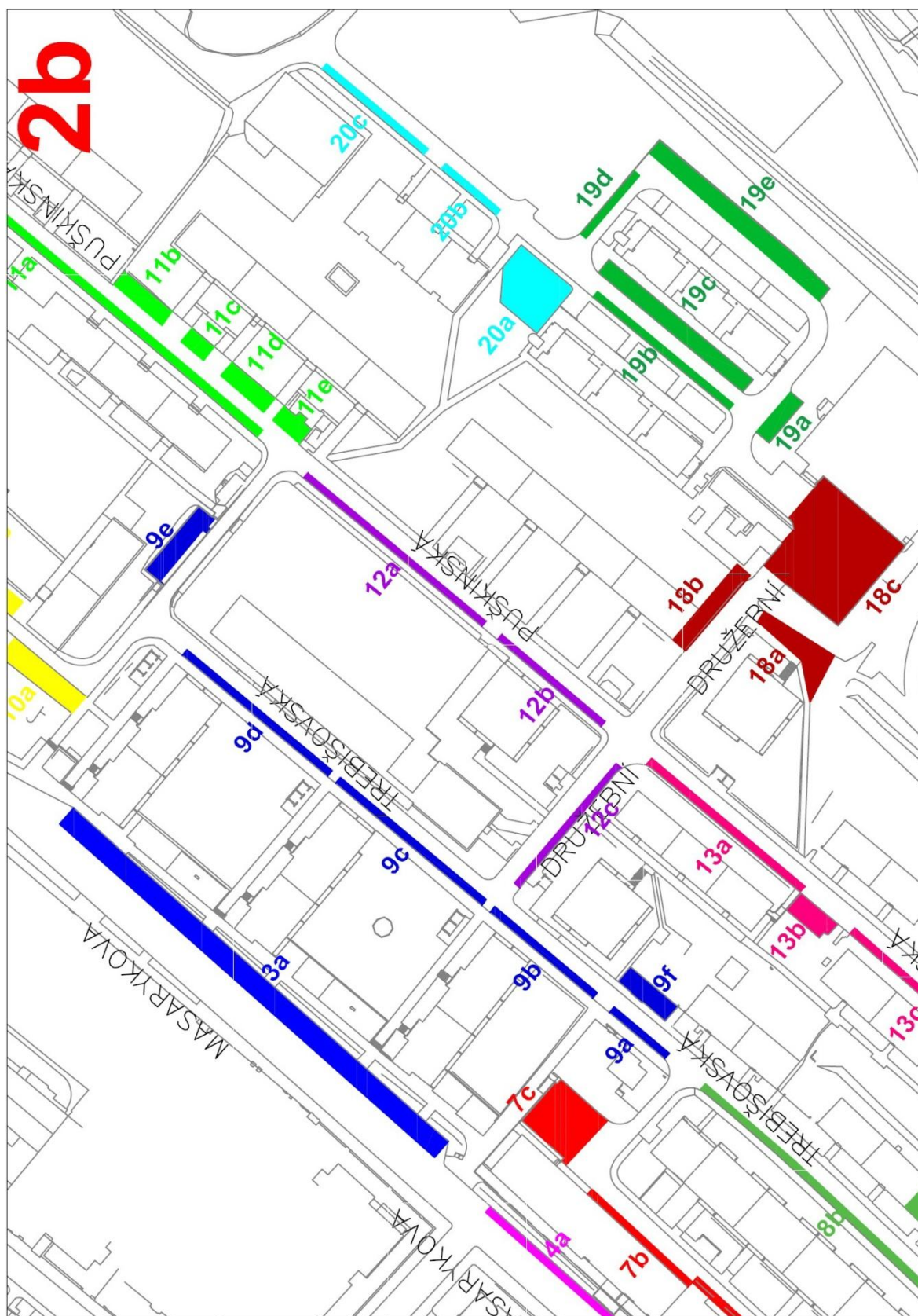
Na základě postupů a principů popsaných v kapitole 4.1.1 byly v posuzovaných oblastech a jejích dílčích částech na sídlišti Hlouška města zjištěny níže uvedené charakteristiky dopravy v klidu:

- oblast 2a / část 1 (Zelenkova):
 - průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 99 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (část 1) činí 24 parkovacích míst)



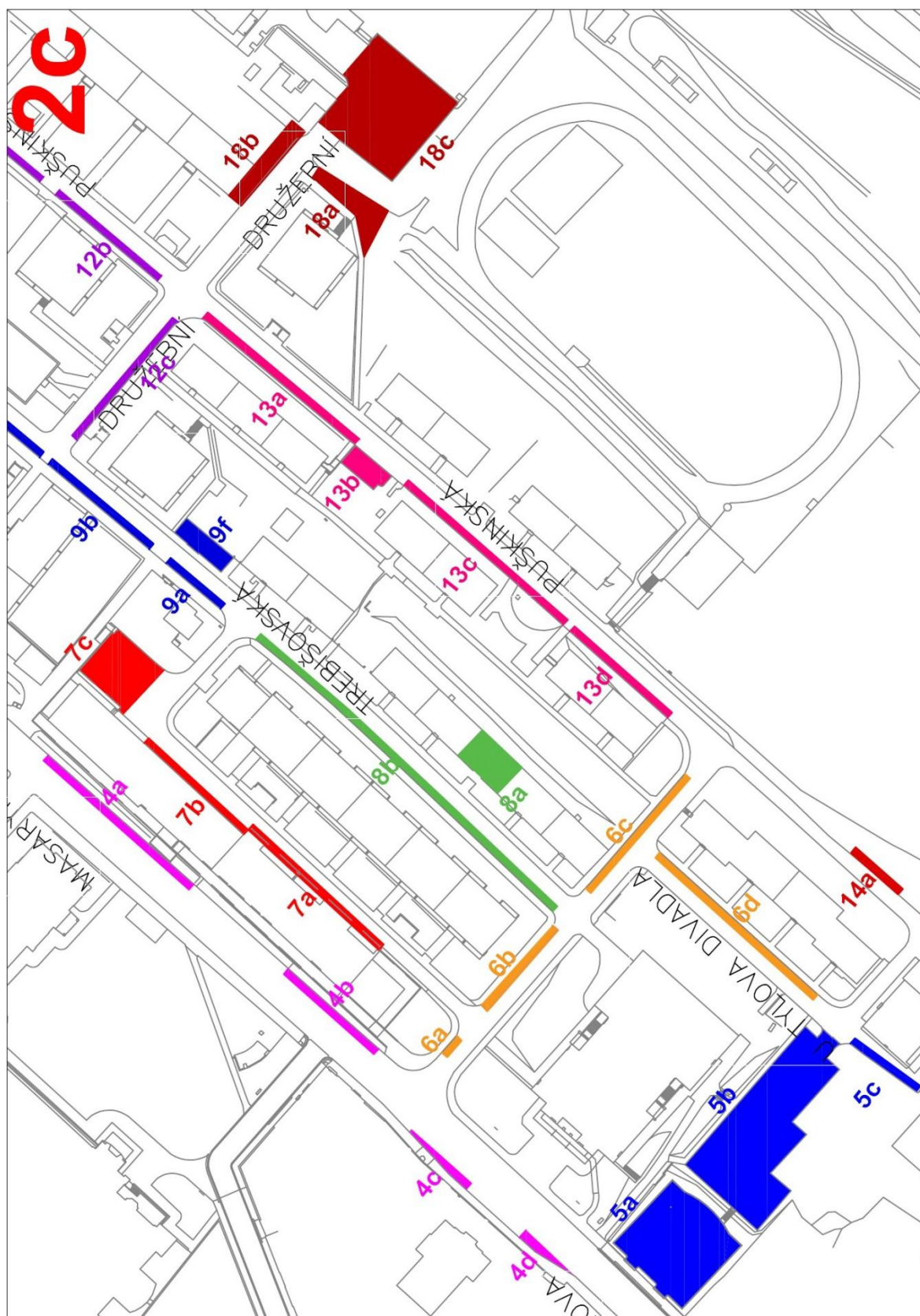
obr. 8

přiřazení parkovacích míst v jednotlivých ulicích do konkrétních částí v rámci sídliště Hlouchka (oblast 2a)



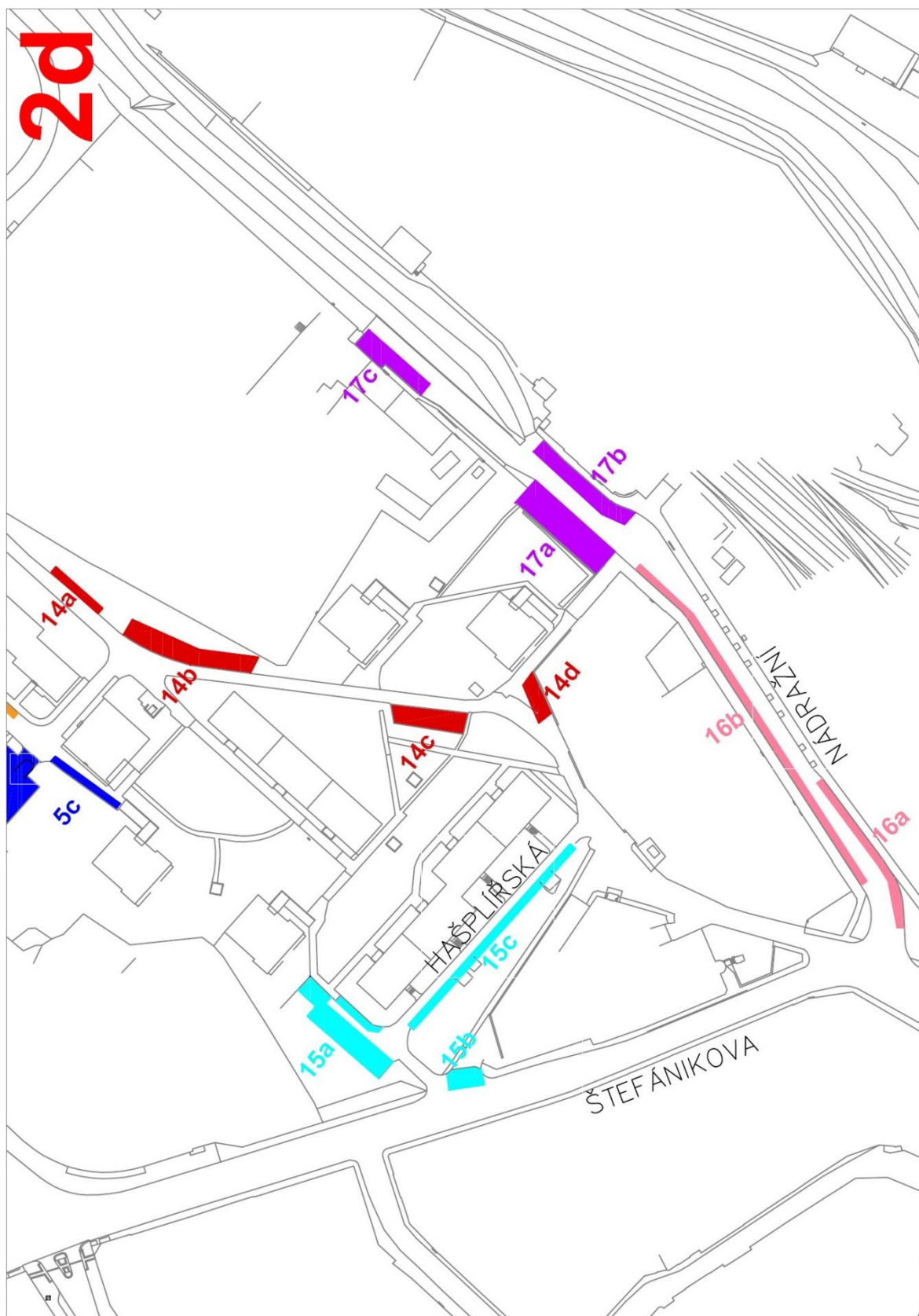
obr. 9

přiřazení parkovacích míst v jednotlivých ulicích do konkrétních částí v rámci sídliště Hlouška (oblast 2b)



obr. 10

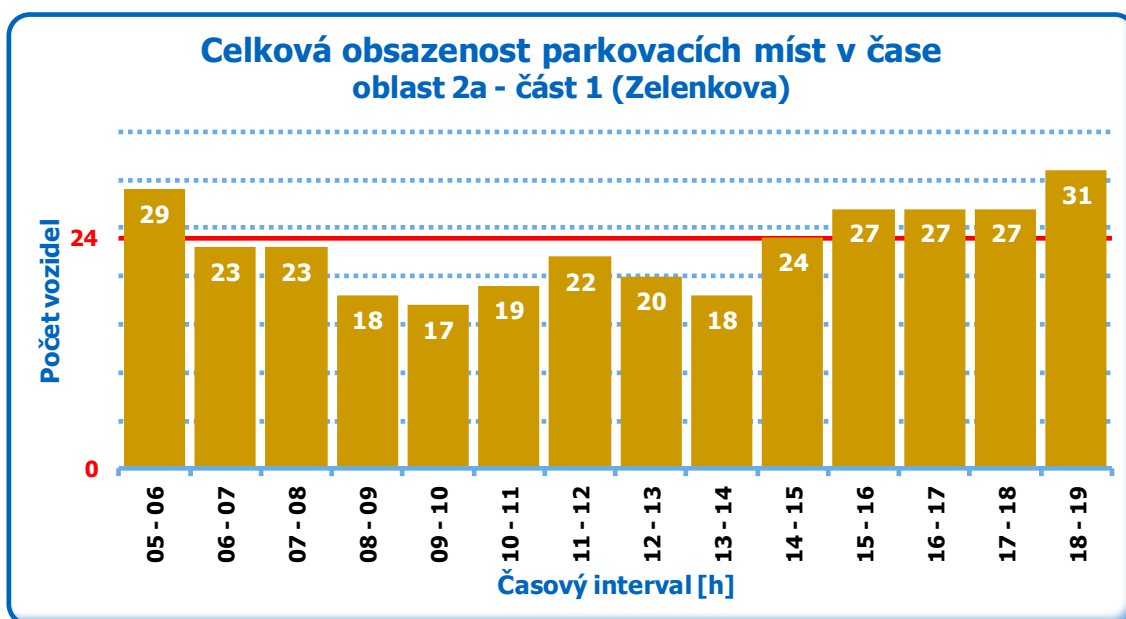
přiřazení parkovacích míst v jednotlivých ulicích do konkrétních částí v rámci sídliště Hlouška (oblast 2c)



obr. 11

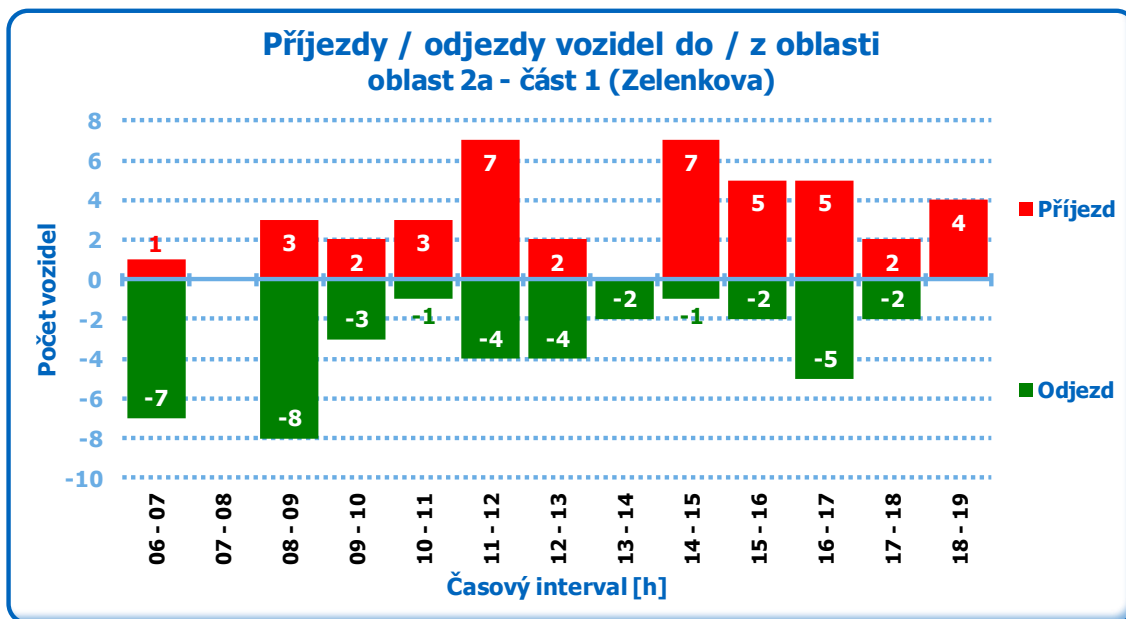
přiřazení parkovacích míst v jednotlivých ulicích do konkrétních částí v rámci sídliště Hlouška (oblast 2d)

- následující graf 100 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (část 1) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 101
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.1.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (část 1) graf 102 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 103 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
- předposlední graf 104 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (část 1) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 105 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



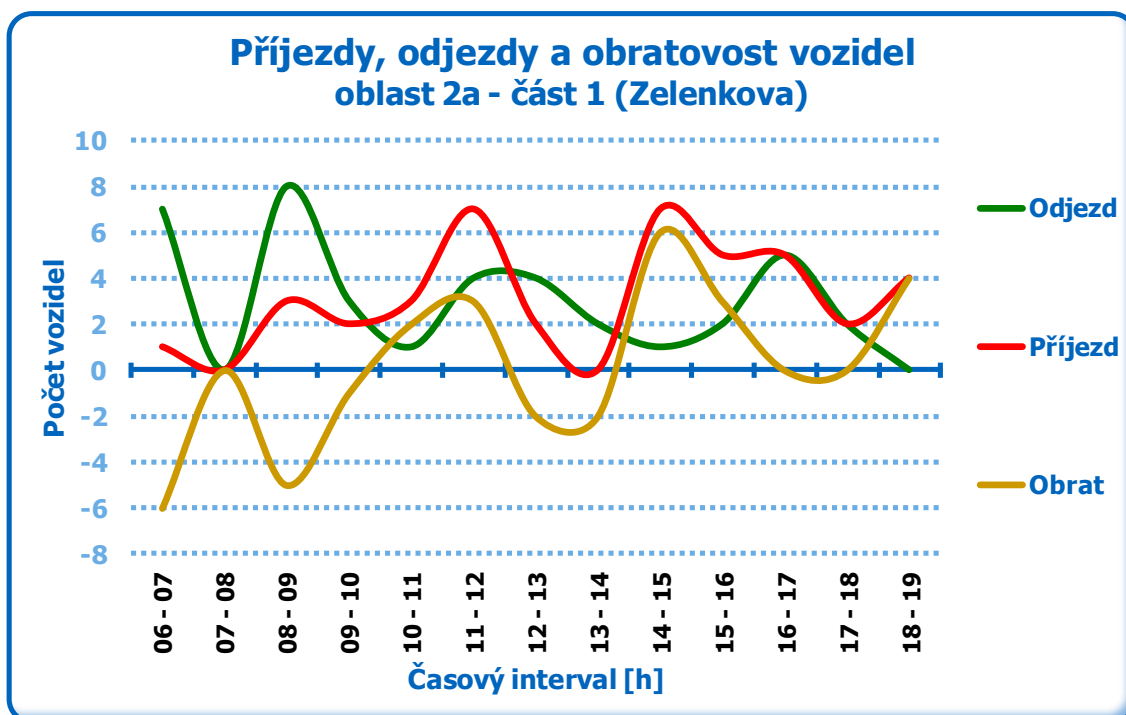
graf 99

celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast 2a – část 1 (Zelenkova)“



graf 100

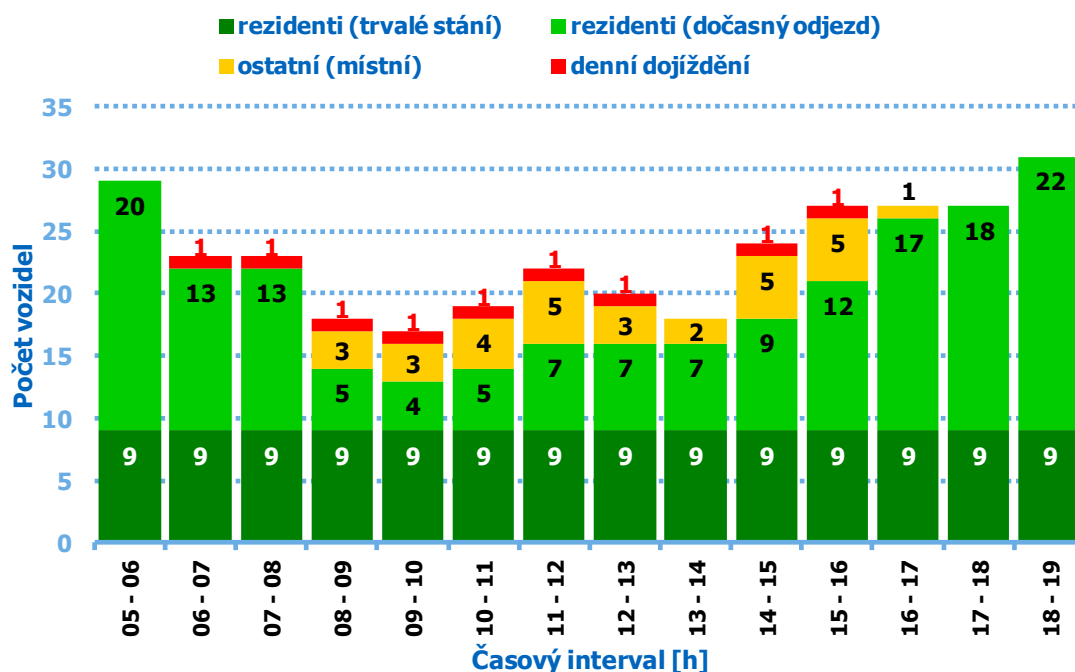
příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast 2a – část 1 (Zelenkova)“



graf 101

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast 2a – část 1 (Zelenkova)“

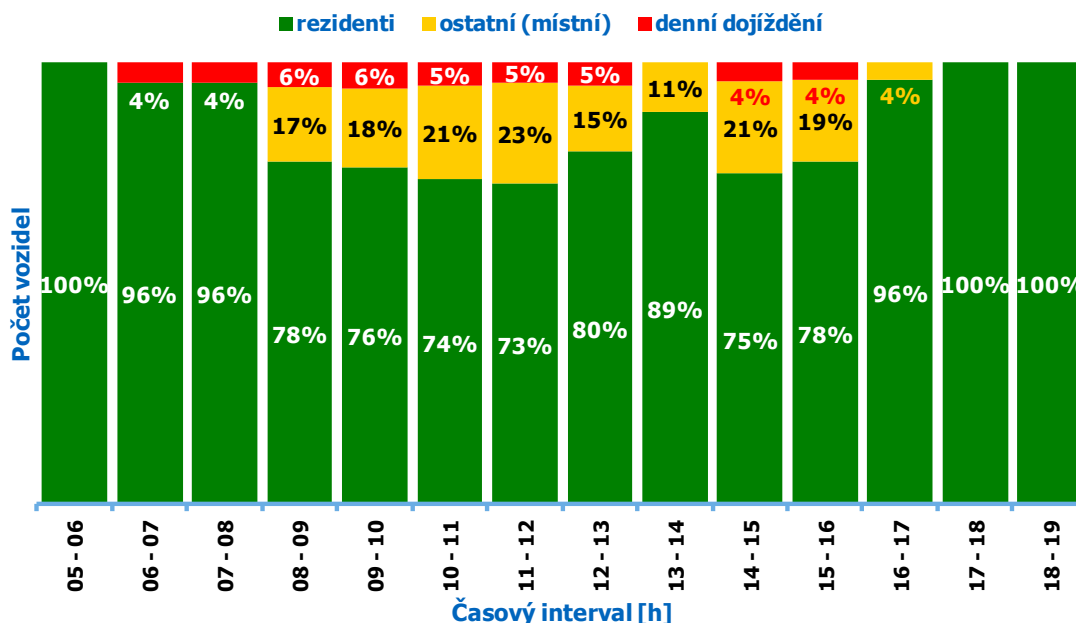
Počty vozidel podle typů uživatelů v čase oblast 2a - část 1 (Zelenkova)



graf 102

absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „oblast 2a – část 1 (Zelenkova)“

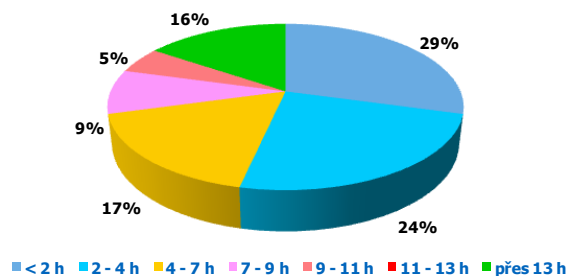
Podíly vozidel podle typů uživatelů v čase oblast 2a - část 1 (Zelenkova)



graf 103

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast 2a – část 1 (Zelenkova)“

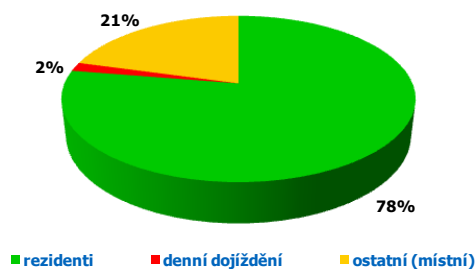
Podíly vozidel podle délky stání
oblast 2a - část 1 (Zelenkova)



graf 104

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě
„oblast 2a – část 1 (Zelenkova)“ podle časové délky
jejich parkování

Podíly vozidel podle typů uživatelů
oblast 2a - část 1 (Zelenkova)



graf 105

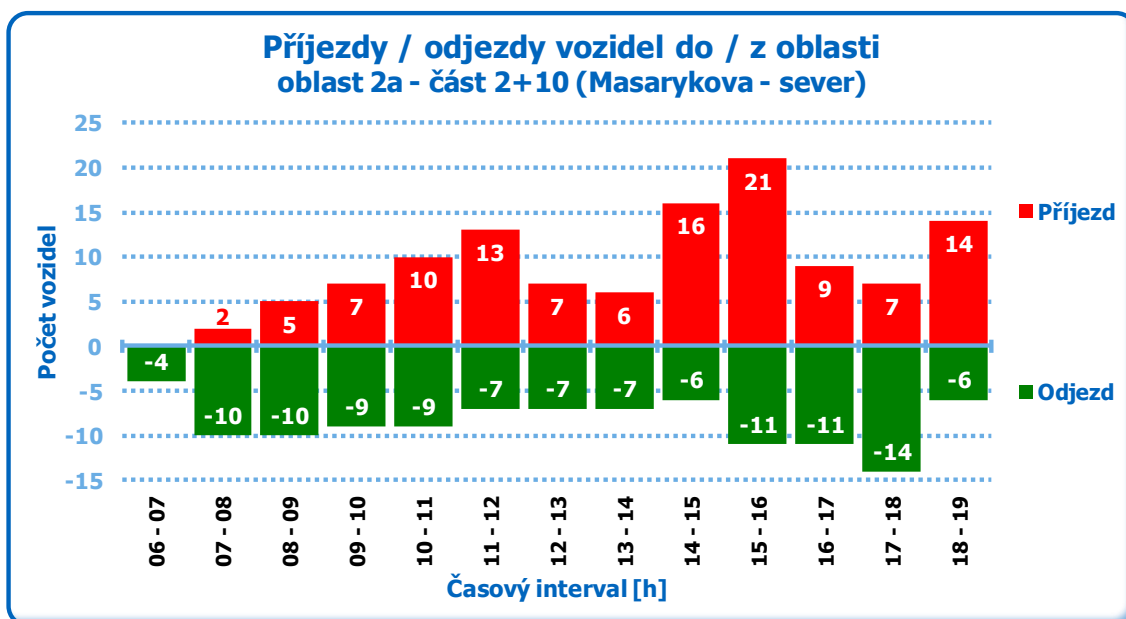
podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den
v lokalitě „oblast 2a – část 1 (Zelenkova)“

- oblast 2a / část 2+10 (Masarykova – sever):
 - průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 106 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (části 2+10) činí 66 parkovacích míst)
 - následující graf 107 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (části 2+10) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 108
 - rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.1.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (části 2+10) graf 109 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 110 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
 - předposlední graf 111 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (části 2+10) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 112 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



graf 106

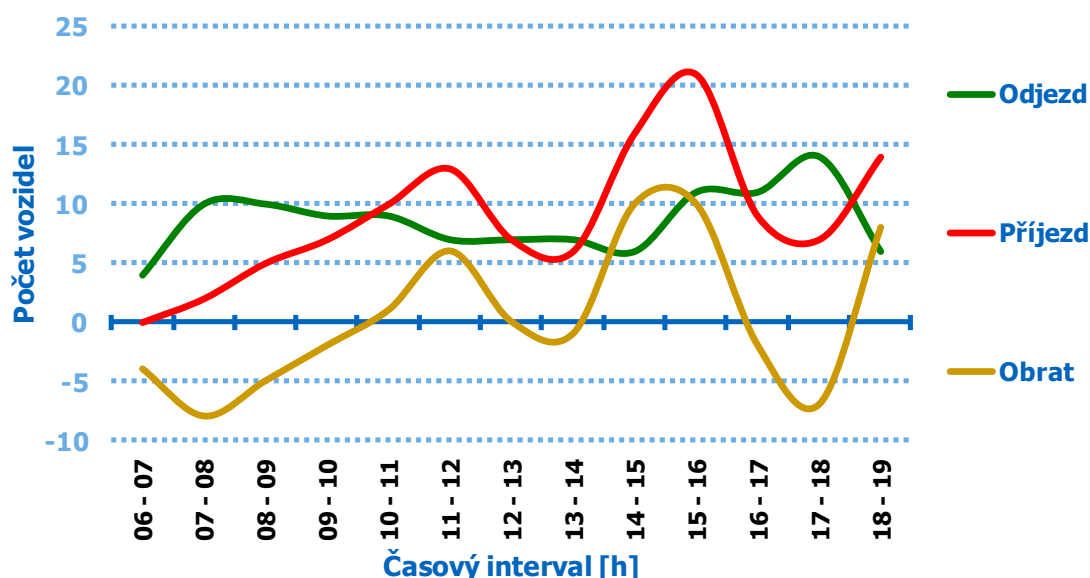
celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast 2a – část 2+10 (Masarykova – sever)“



graf 107

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast 2a – část 2+10 (Masarykova – sever)“

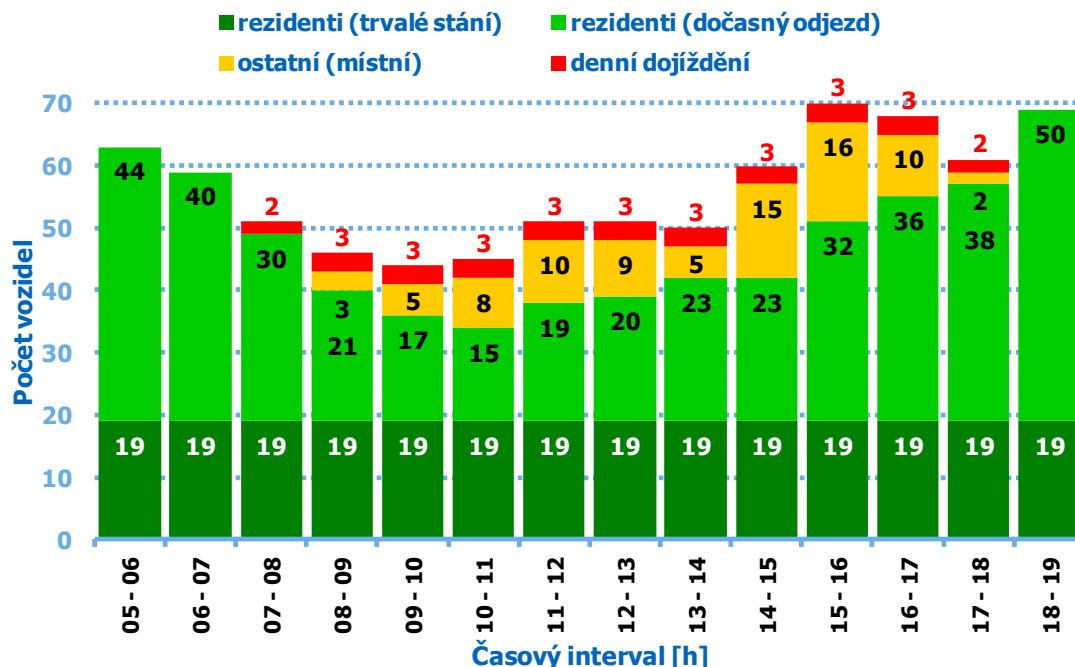
Příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel oblast 2a - část 2+10 (Masarykova - sever)



graf 108

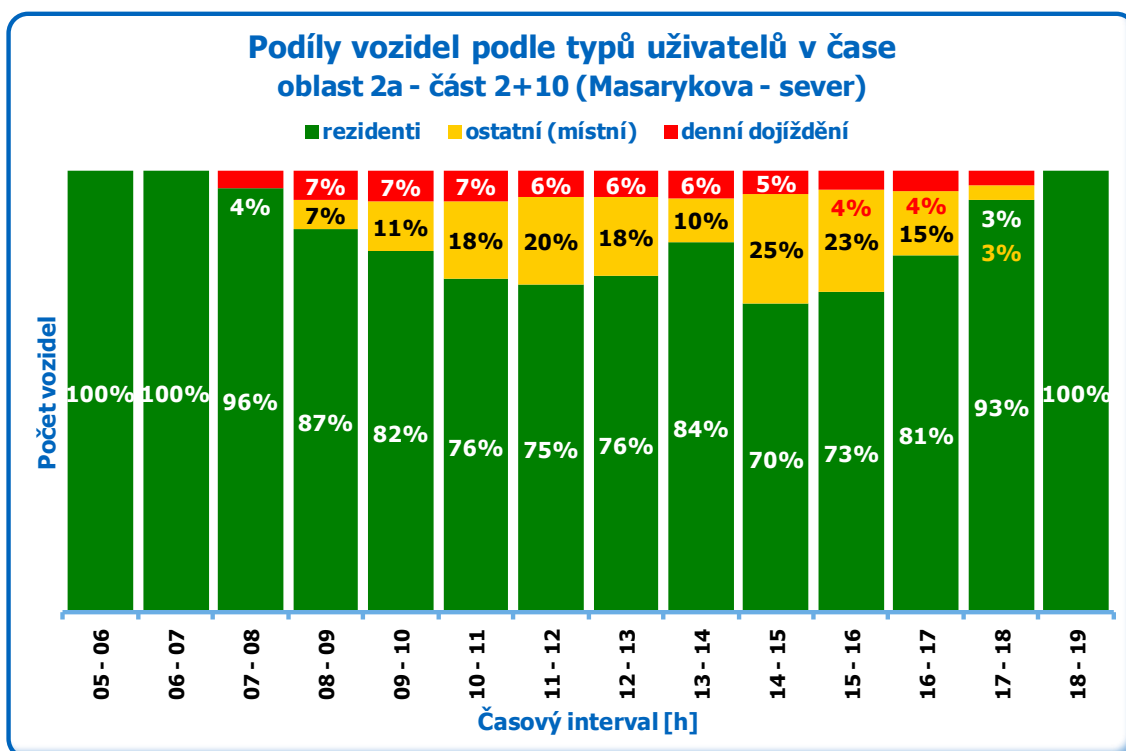
příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast 2a – část 2+10 (Masarykova – sever)“

Počty vozidel podle typů uživatelů v čase oblast 2a - část 2+10 (Masarykova - sever)



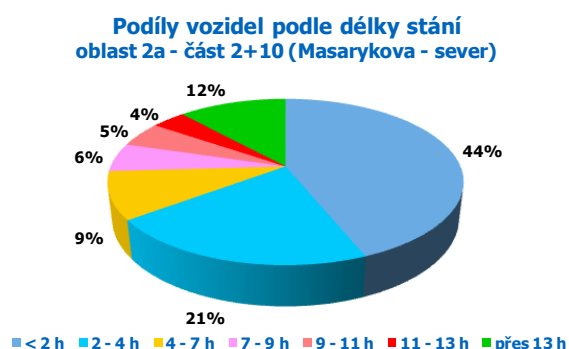
graf 109

absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „oblast 2a – část 2+10 (Masarykova – sever)“



graf 110

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast 2a – část 2+10 (Masarykova – sever)“



graf 111

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě „oblast 2a – část 2+10 (Masarykova – sever)“ podle časové délky jejich parkování



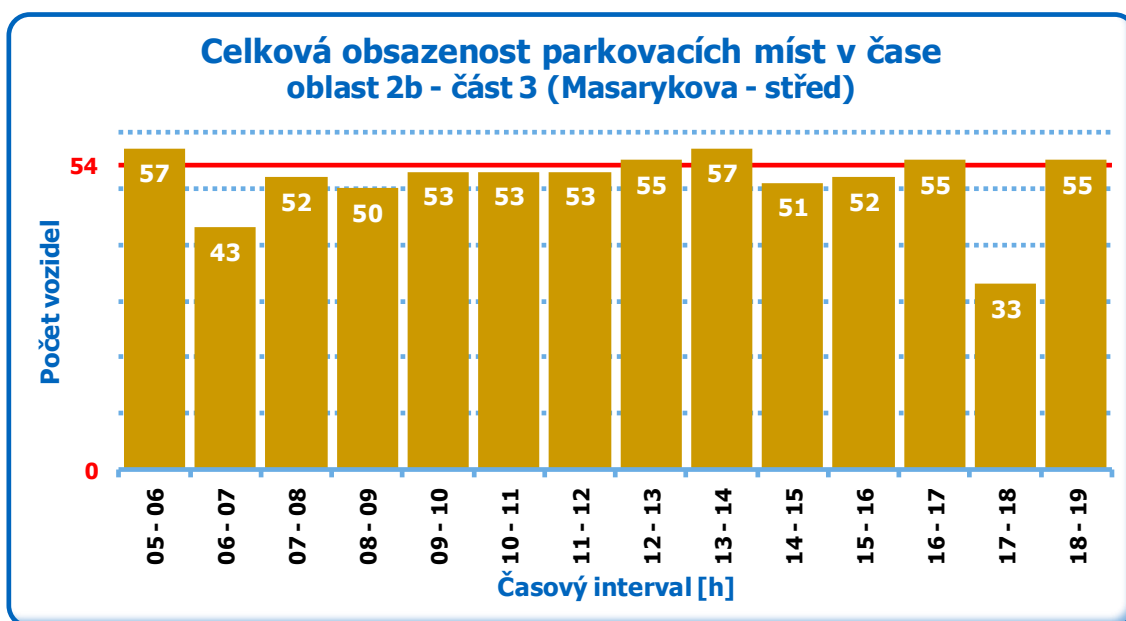
graf 112

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v lokalitě „oblast 2a – část 2+10 (Masarykova – sever)“

• oblast 2b / část 3 (Masarykova – střed):

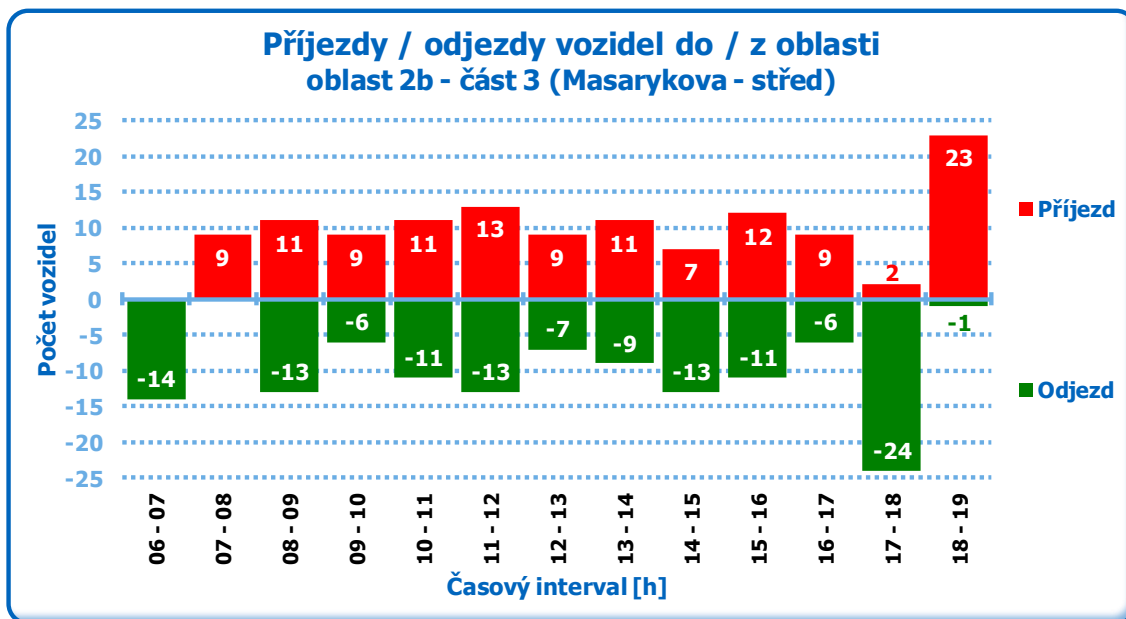
- průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 113 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (část 3) činí 54 parkovacích míst)

- následující graf 114 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (část 3) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 115
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.1.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (část 3) graf 116 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 117 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
- předposlední graf 118 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (část 3) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 119 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



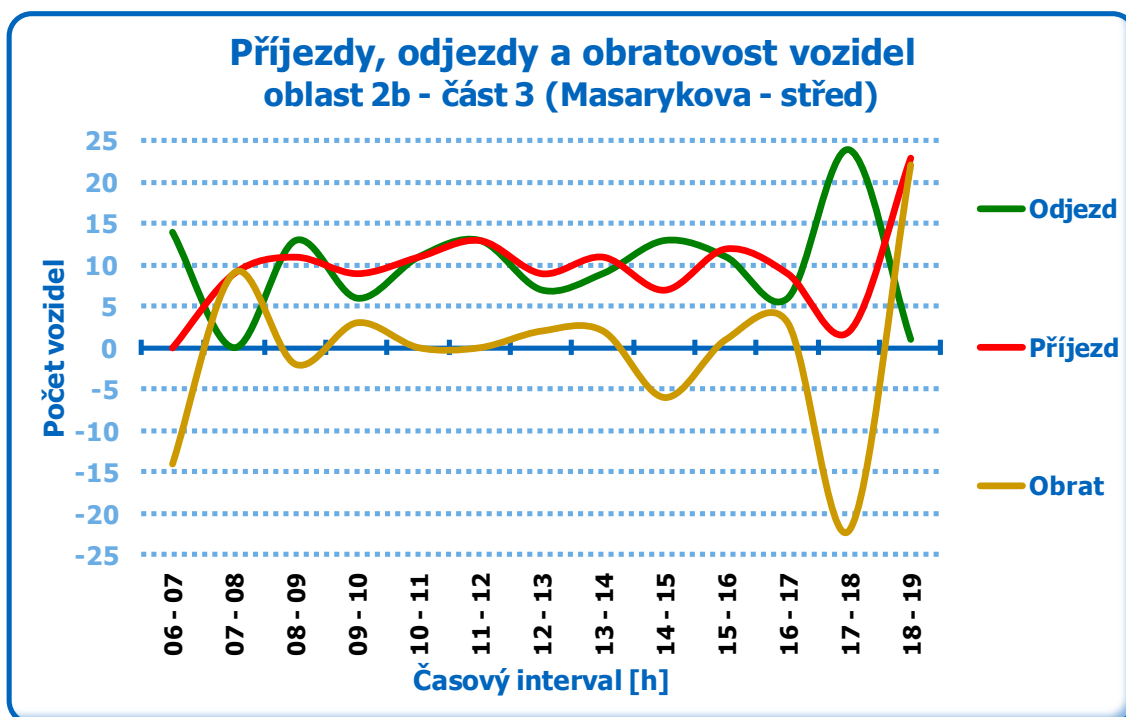
graf 113

celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast 2b – část 3 (Masarykova – střed)“



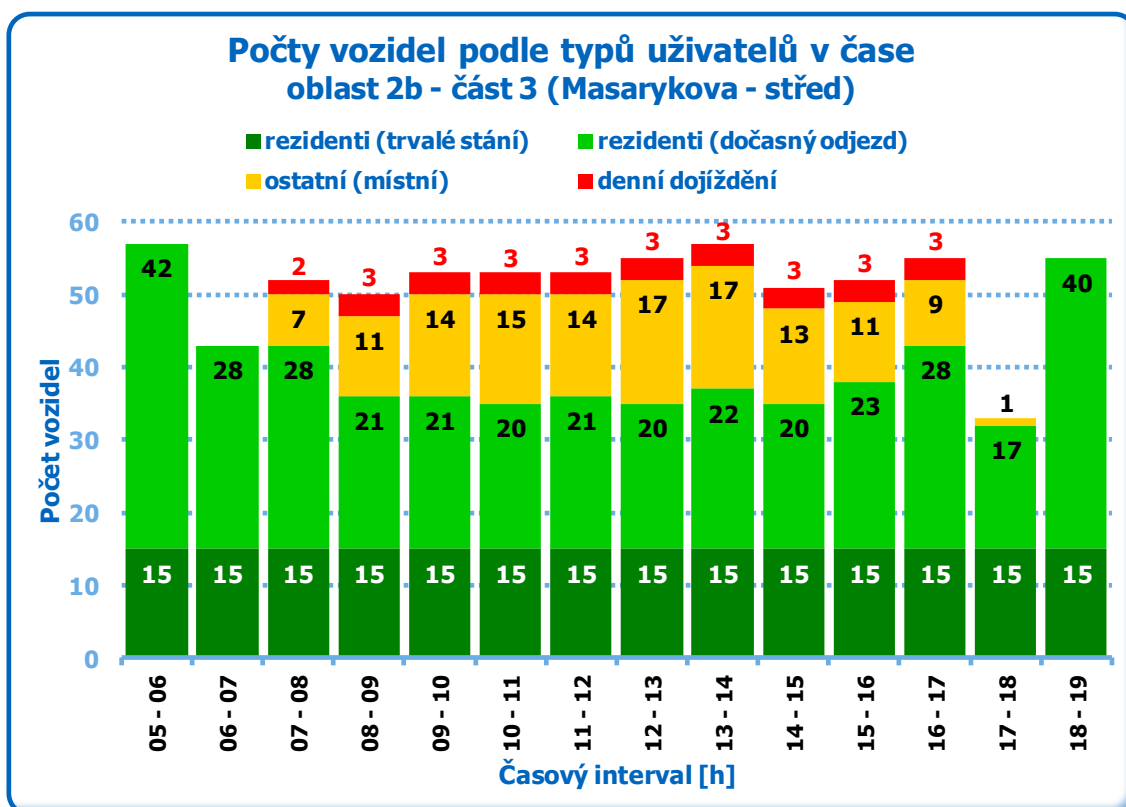
graf 114

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast 2b – část 3 (Masarykova – střed)“



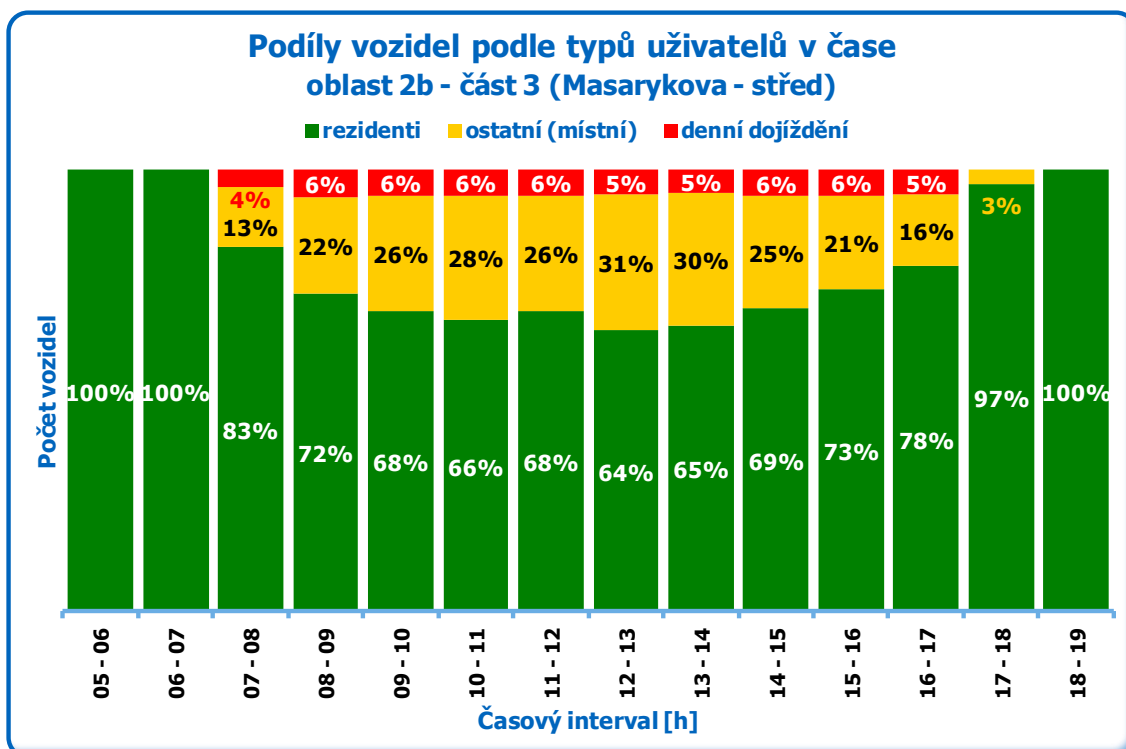
graf 115

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast 2b – část 3 (Masarykova – střed)“



graf 116

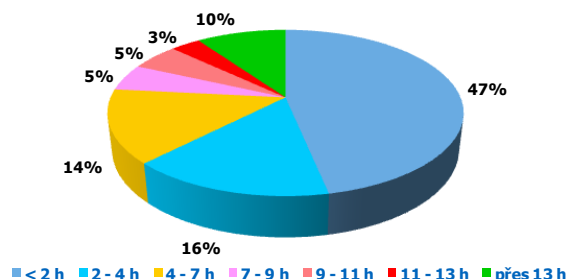
absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „oblast 2b – část 3 (Masarykova – střed)“



graf 117

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast 2b – část 3 (Masarykova – střed)“

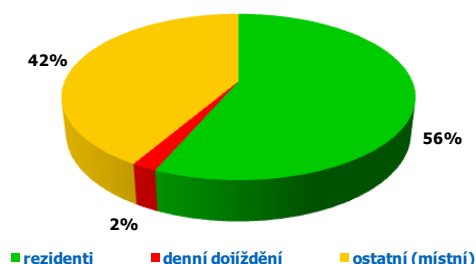
Podíly vozidel podle délky stání
oblast 2b - část 3 (Masarykova - střed)



graf 118

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě
„oblast 2b – část 3 (Masarykova – střed)” podle
časové délky jejich parkování

Podíly vozidel podle typů uživatelů
oblast 2b - část 3 (Masarykova - střed)



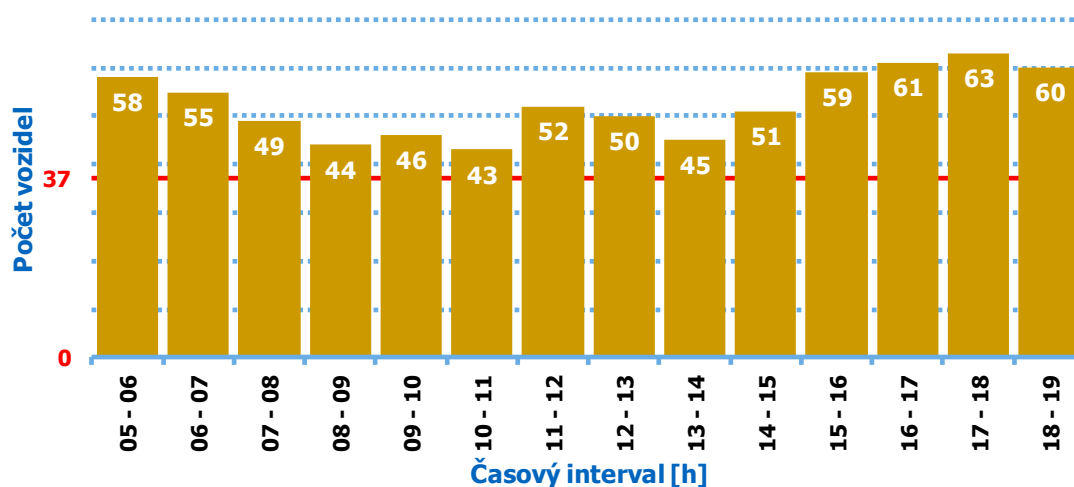
graf 119

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den
v lokalitě „oblast 2b – část 3 (Masarykova – střed)”

- oblast 2b / část 8+9 (Trebišovská):

- průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 120 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel” a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (části 8+9) činí 37 parkovacích míst)
- následující graf 121 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (části 8+9) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 122
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.1.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (části 8+9) graf 123 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 124 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
- předposlední graf 124 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (části 8+9) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 125 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce

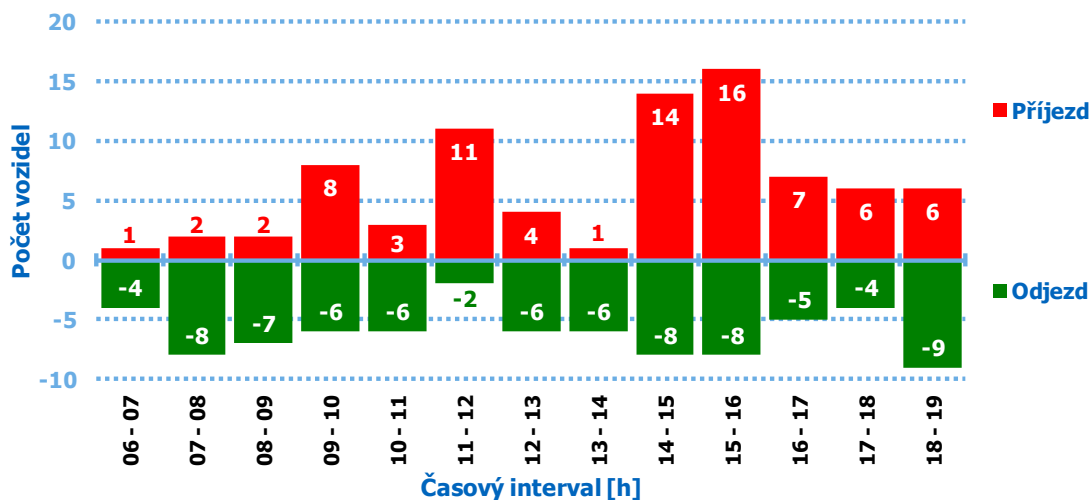
Celková obsazenost parkovacích míst v čase oblast 2b - část 8+9 (Trebišovská)



graf 120

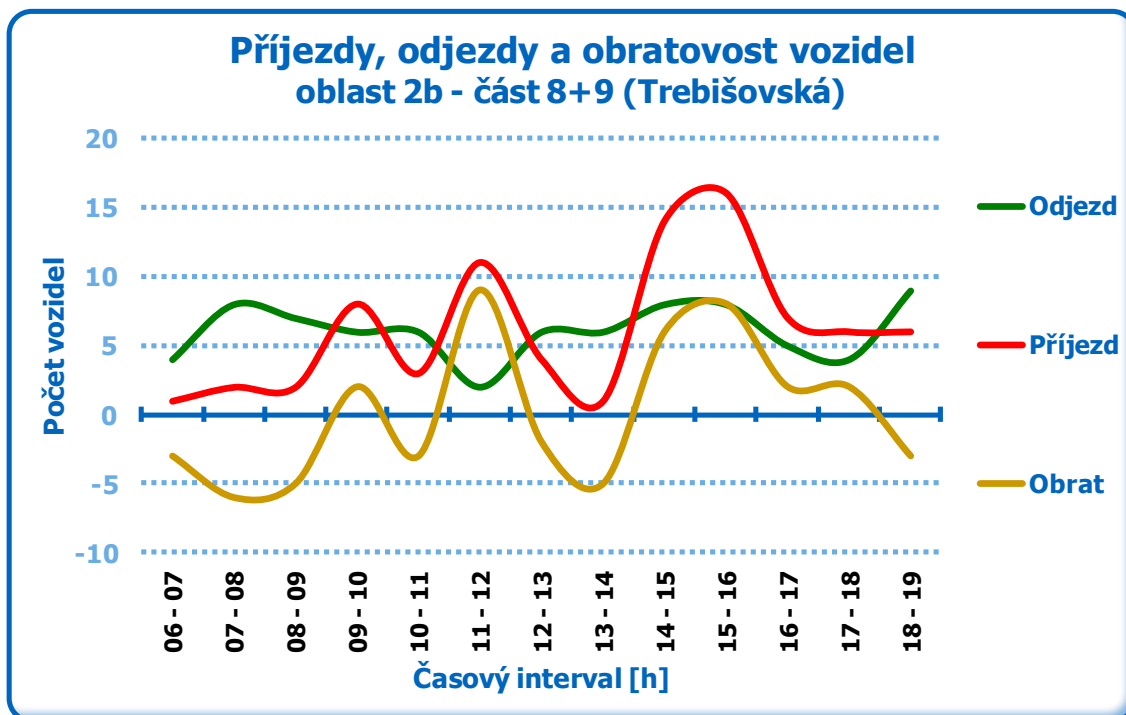
celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast 2b – část 8+9 (Trebišovská)“

Příjezdy / odjezdy vozidel do / z oblasti oblast 2b - část 8+9 (Trebišovská)



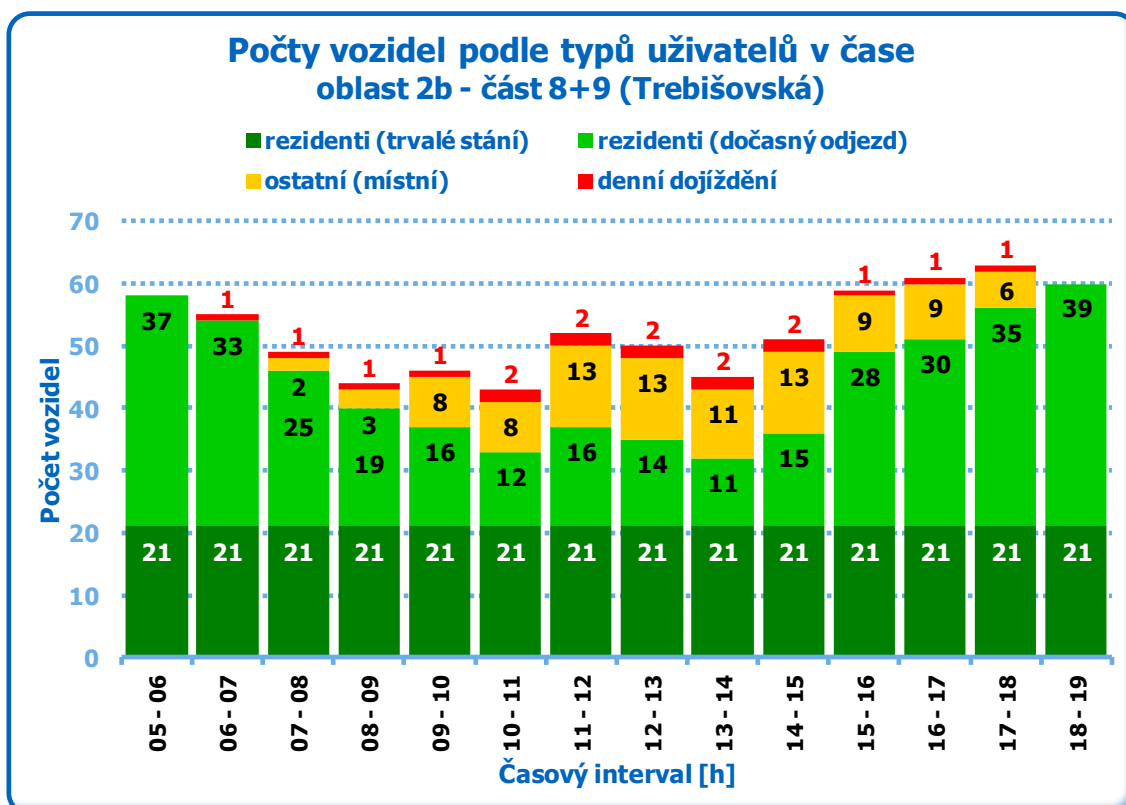
graf 121

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast 2b – část 8+9 (Trebišovská)“



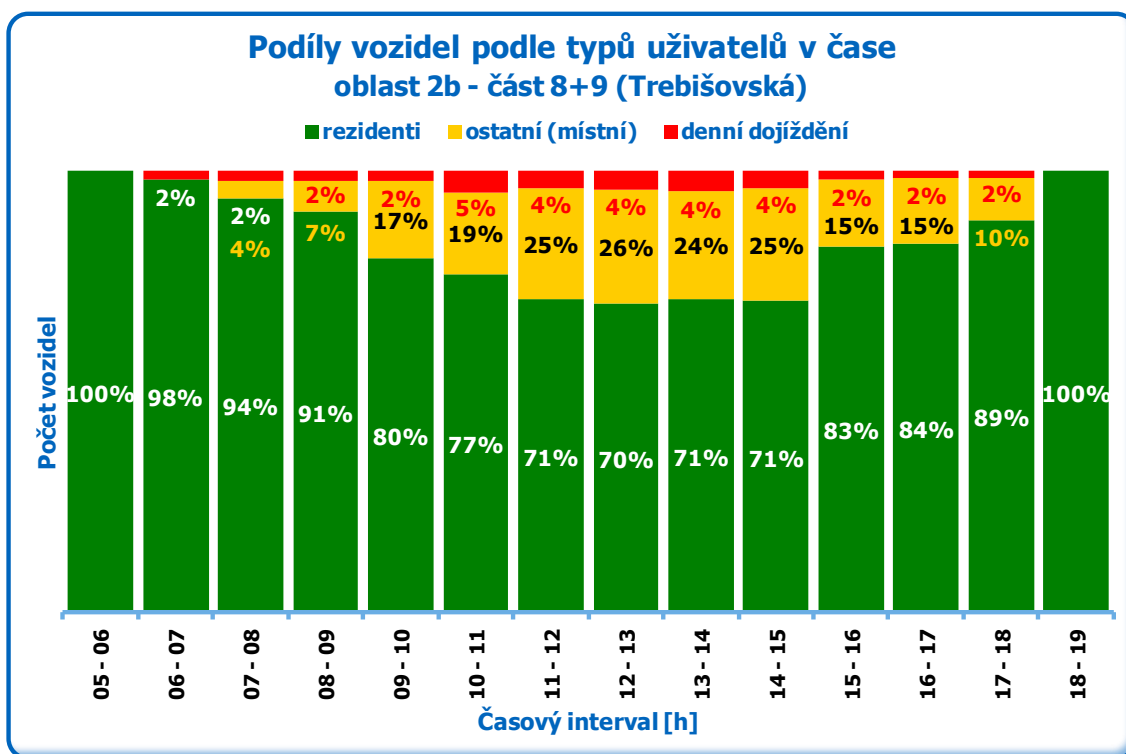
graf 122

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast 2b – část 8+9 (Trebišovská)“



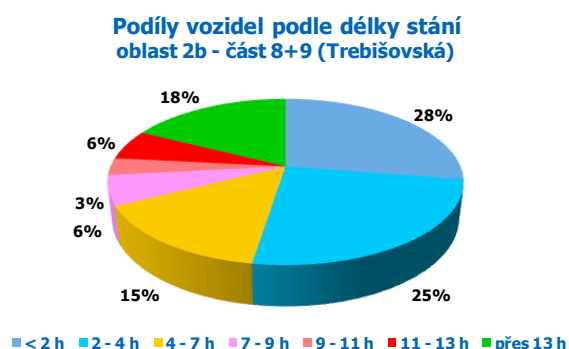
graf 123

absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „oblast 2b – část 8+9 (Trebišovská)“



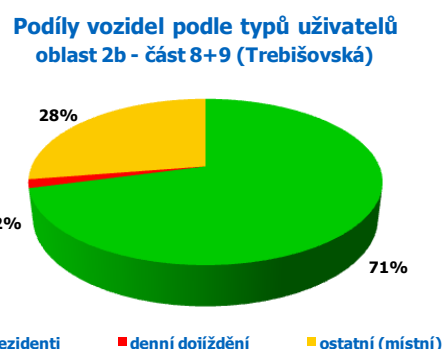
graf 124

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast 2b – část 8+9 (Trebišovská)“



graf 125

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě „oblast 2b – část 8+9 (Trebišovská)“ podle časové délky jejich parkování

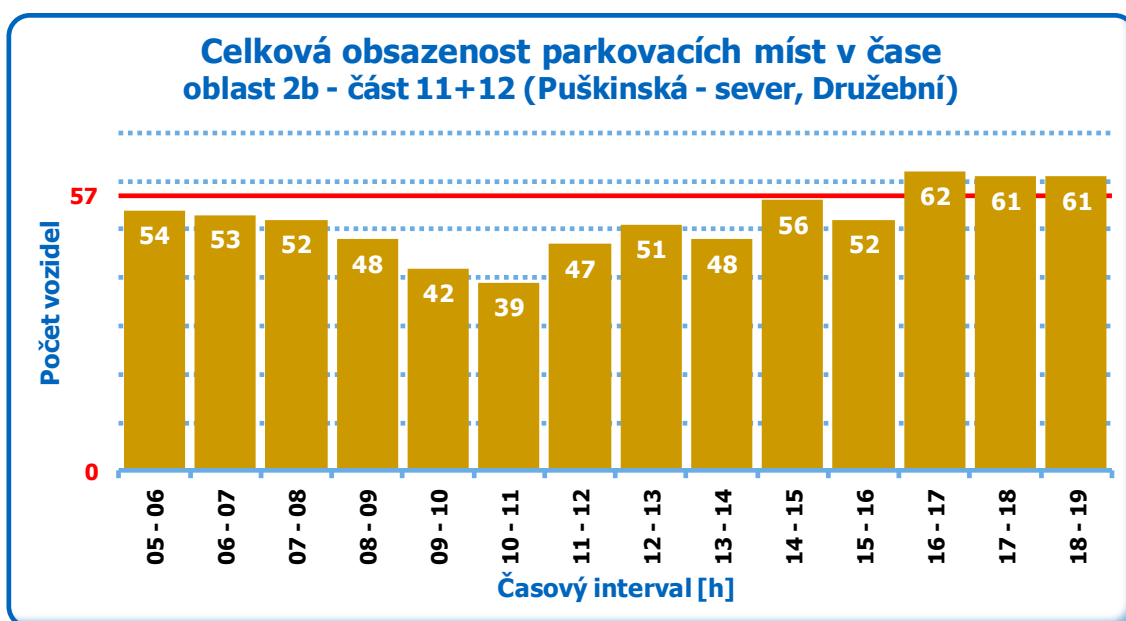


graf 126

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v lokalitě „oblast 2b – část 8+9 (Trebišovská)“

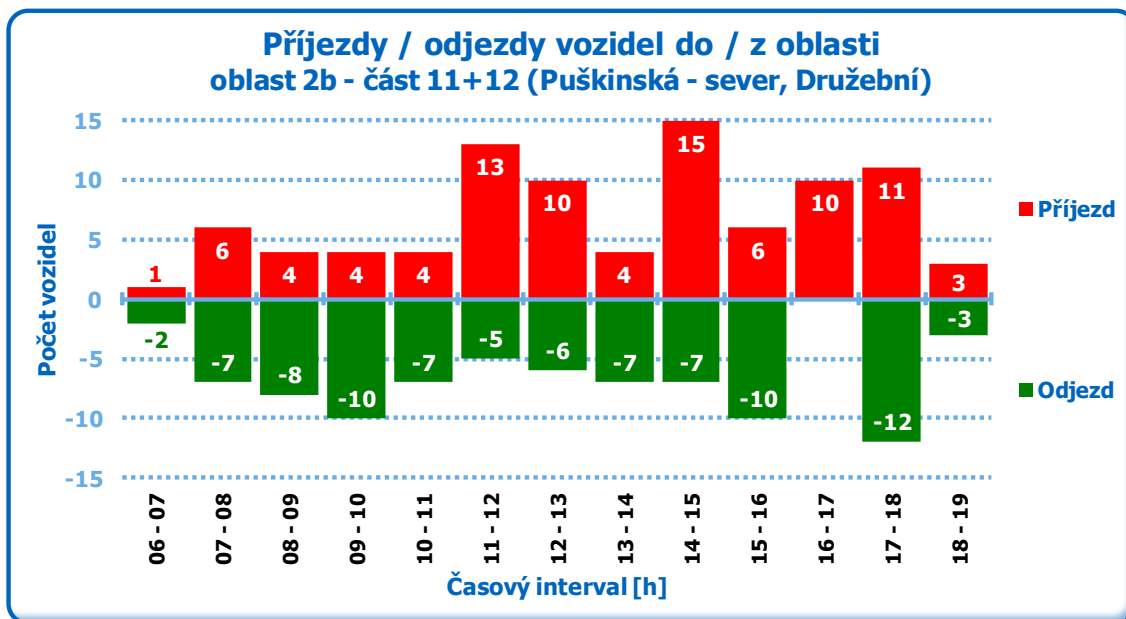
- oblast 2b / část 11+12 (Puškinská – sever, Družební):
 - průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 127 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (části 11+12) činí 57 parkovacích míst)

- následující graf 128 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (části 11+12) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 129
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.1.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (části 11+12) graf 130 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 131 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
- předposlední graf 132 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (části 11+12) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 133 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



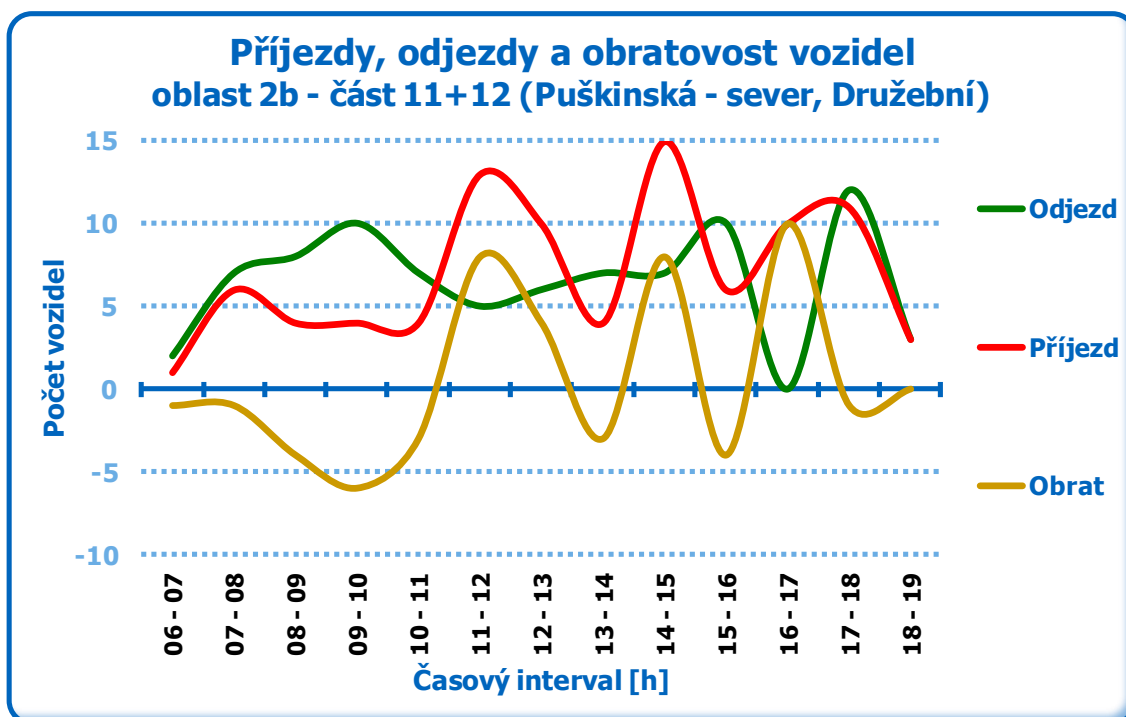
graf 127

celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast 2b – část 11+12 (Puškinská – sever, Družební)“



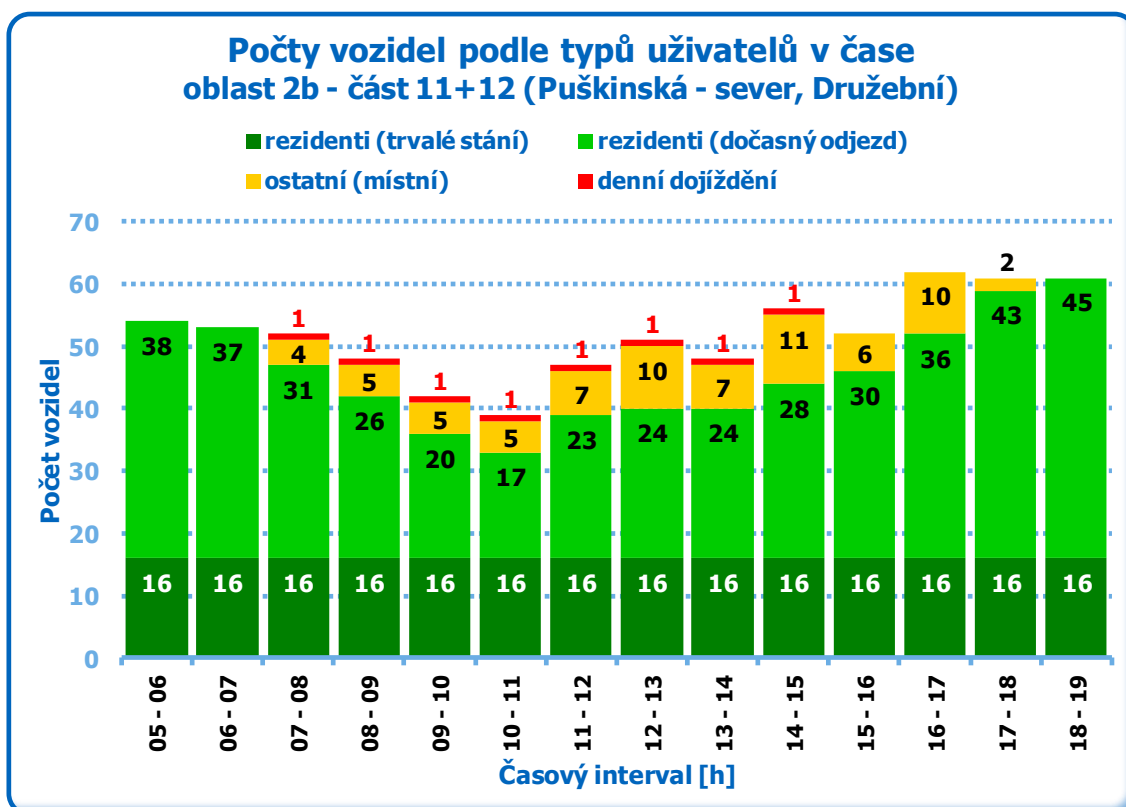
graf 128

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast 2b – část 11+12 (Puškinská – sever, Družební)“



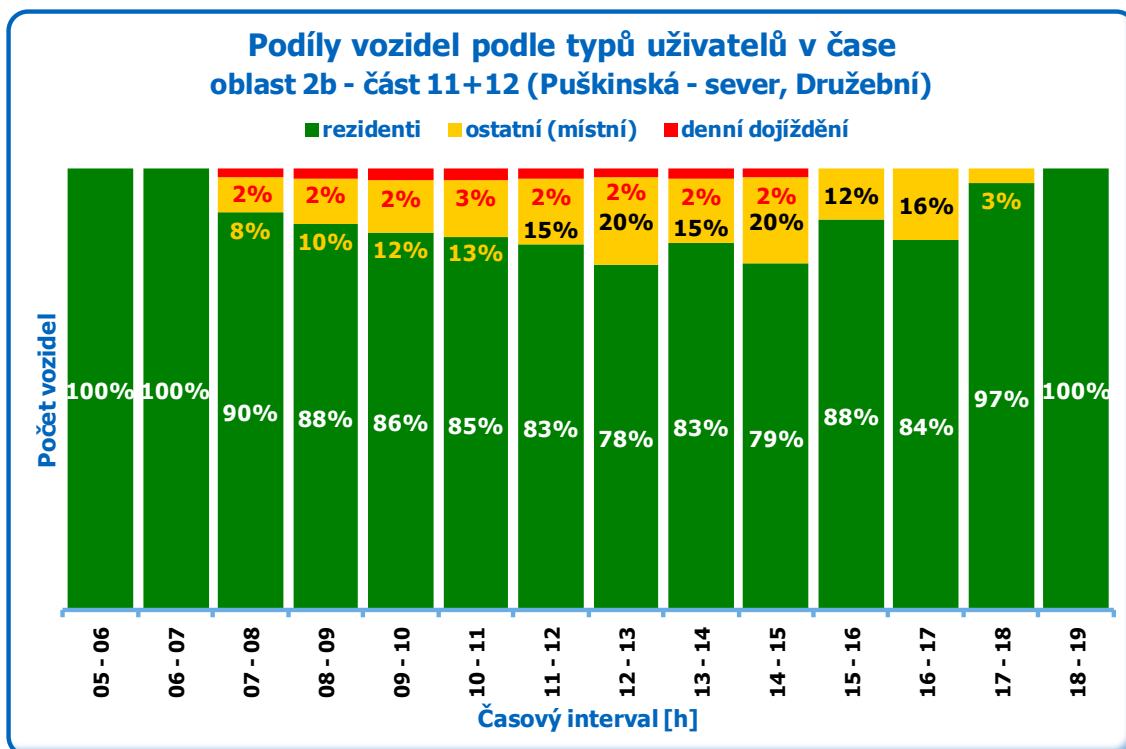
graf 129

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast 2b – část 11+12 (Puškinská – sever, Družební)“



graf 130

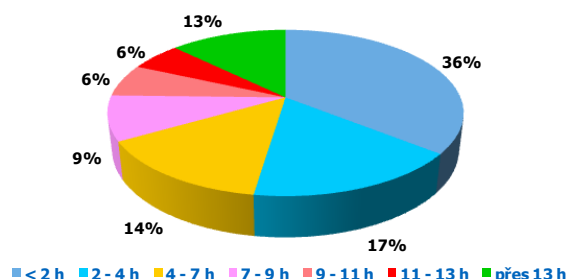
abs. počty voz. podle typů uživatelů v čase v lokal. „oblast 2b – část 11+12 (Puškinská – sever, Družební)“



graf 131

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast 2b – část 11+12 (Puškinská – sever, Družební)“

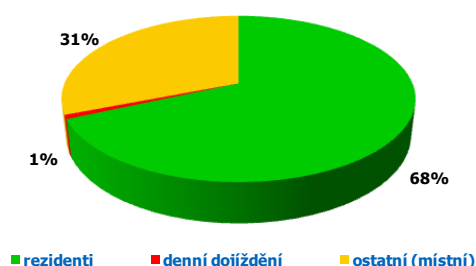
Podíly vozidel podle délky stání
oblast 2b - část 11+12 (Puškinská - sever, Družební)



graf 132

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě „oblast 2b – část 11+12 (Puškinská – sever, Družební)“ podle časové délky jejich parkování

Podíly vozidel podle typů uživatelů
oblast 2b - část 11+12 (Puškinská - sever, Družební)

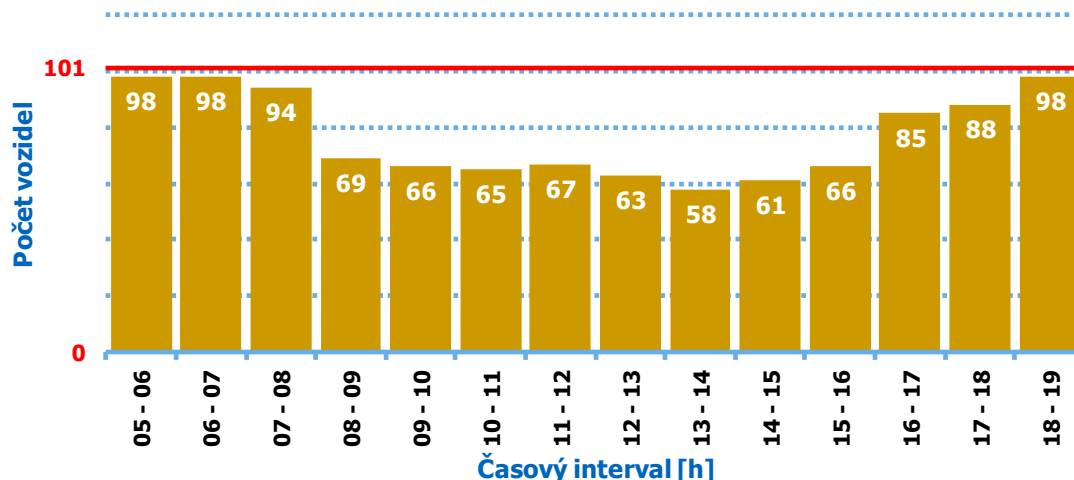


graf 133

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v lokalitě „oblast 2b – část 11+12 (Puškinská – sever, Družební)“

- oblast 2b / část 18+19+20 (sportovní hala):
 - průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 134 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (části 18+19+20) činí 101 parkovacích míst)
 - následující graf 135 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (části 18+19+20) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 136
 - rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.1.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (části 18+19+20) graf 137 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 138 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
 - předposlední graf 139 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (části 18+19+20) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 140 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce

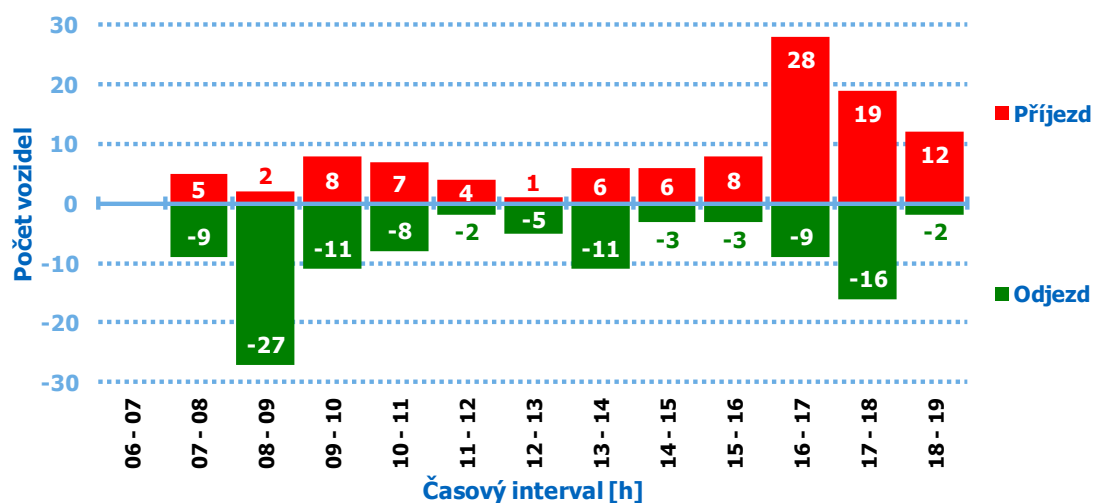
Celková obsazenost parkovacích míst v čase oblast 2b - část 18+19+20 (sportovní hala)



graf 134

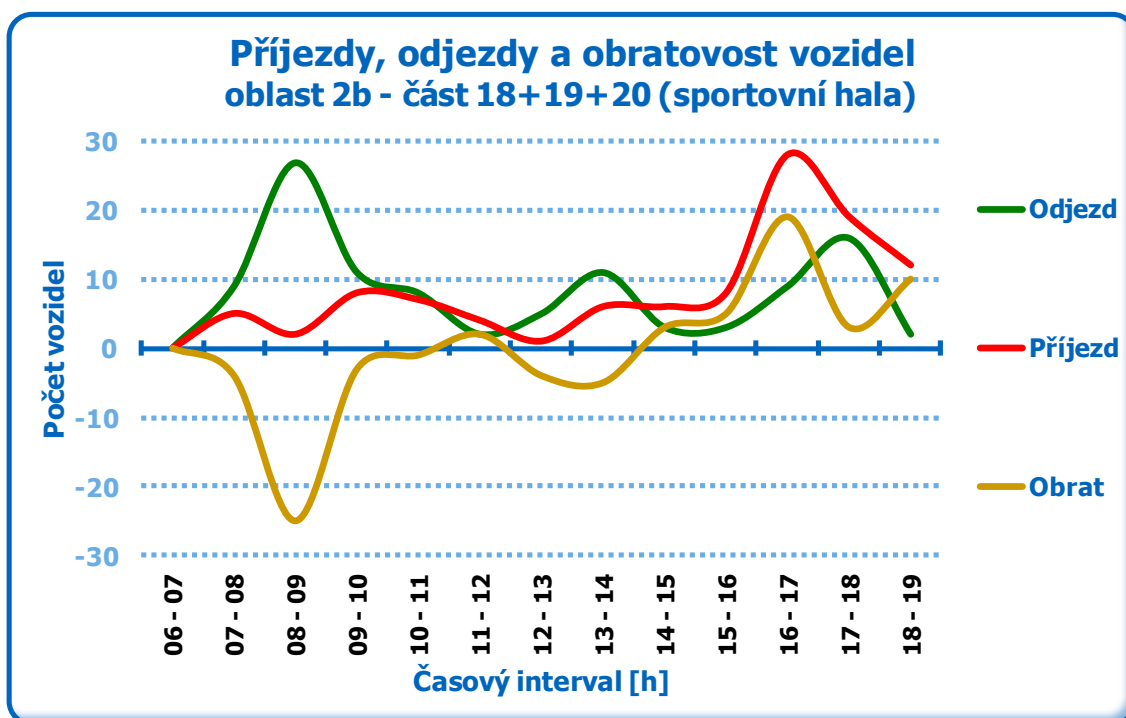
celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast 2b – část 18+19+20 (sportovní hala)“

Příjezdy / odjezdy vozidel do / z oblasti oblast 2b - část 18+19+20 (sportovní hala)



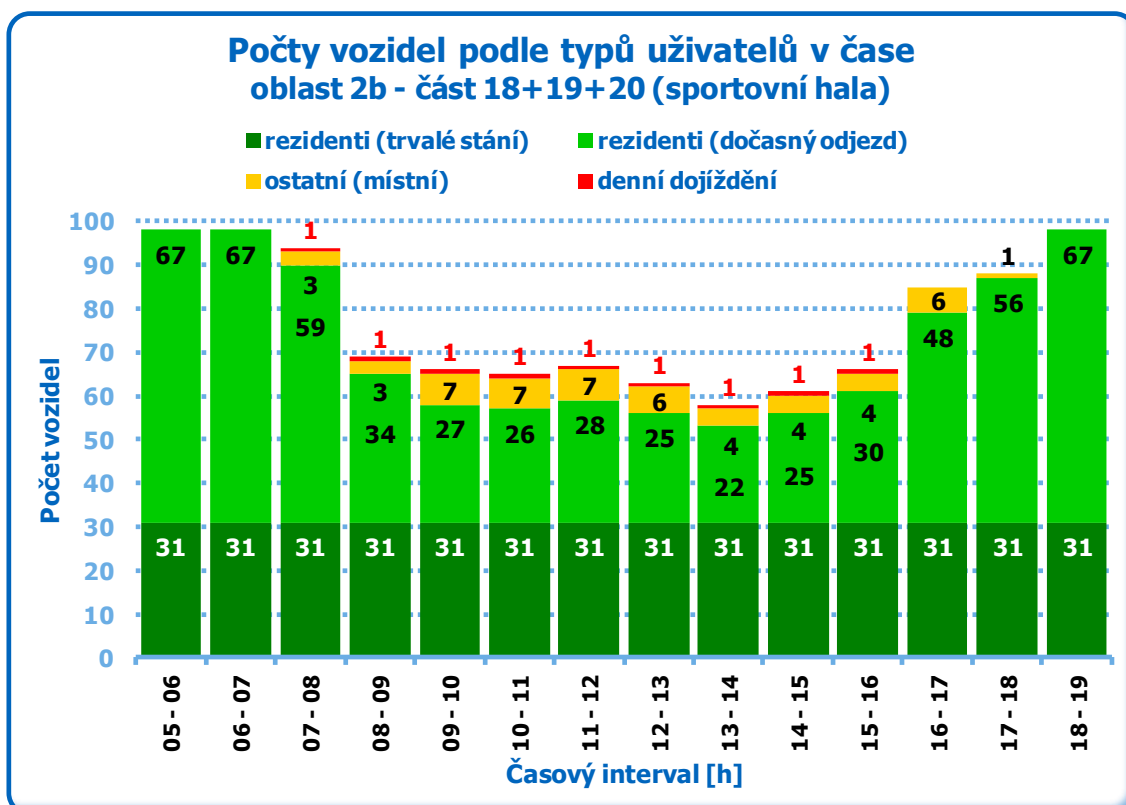
graf 135

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast 2b – část 18+19+20 (sportovní hala)“



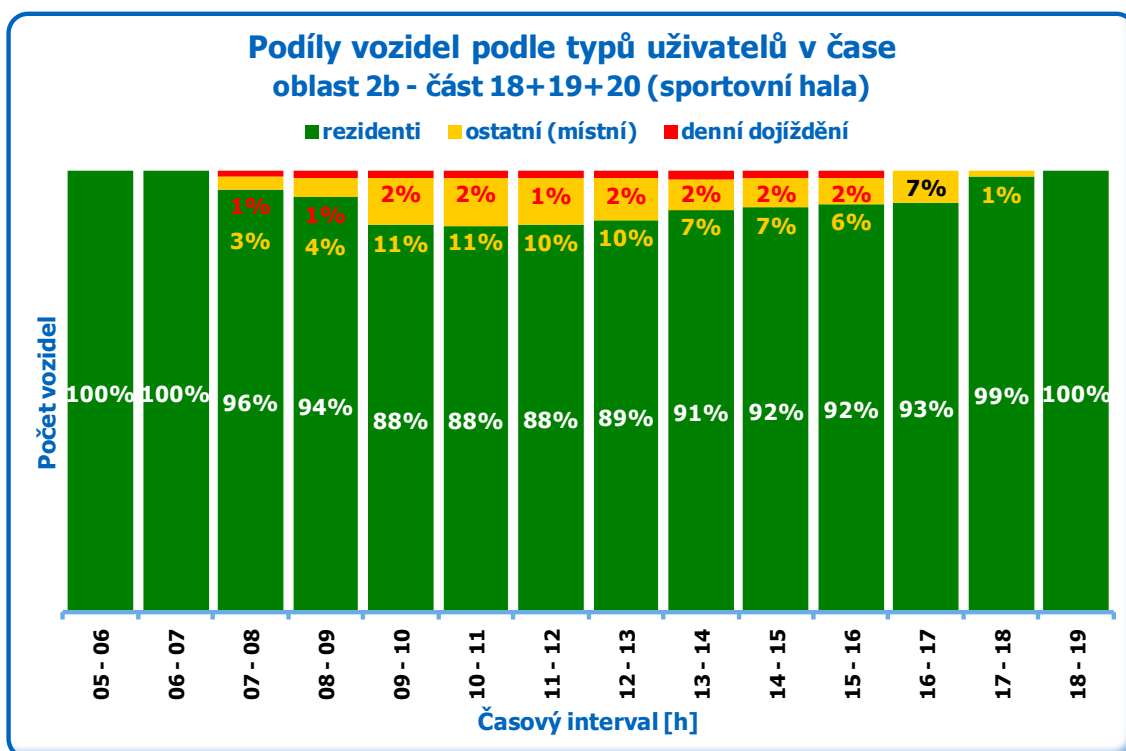
graf 136

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast 2b – část 18+19+20 (sportovní hala)“



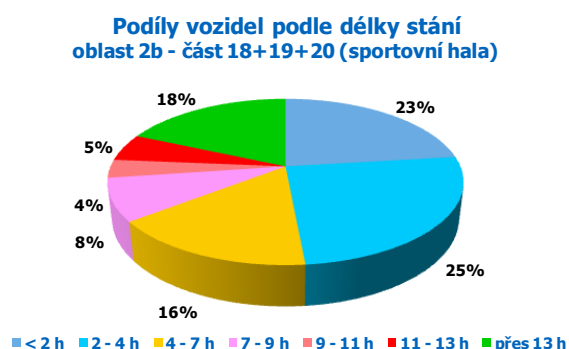
graf 137

absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „oblast 2b – část 18+19+20 (sportovní hala)“



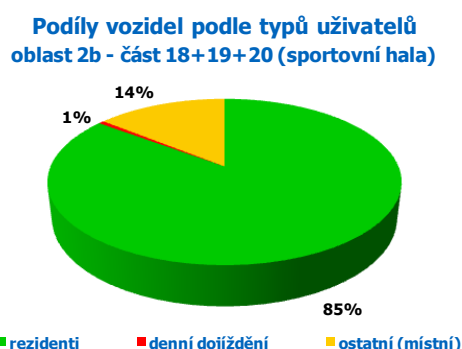
graf 138

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast 2b – část 18+19+20 (sportovní hala)“



graf 139

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě
„oblast 2b – část 18+19+20 (sportovní hala)“ podle
časové délky jejich parkování



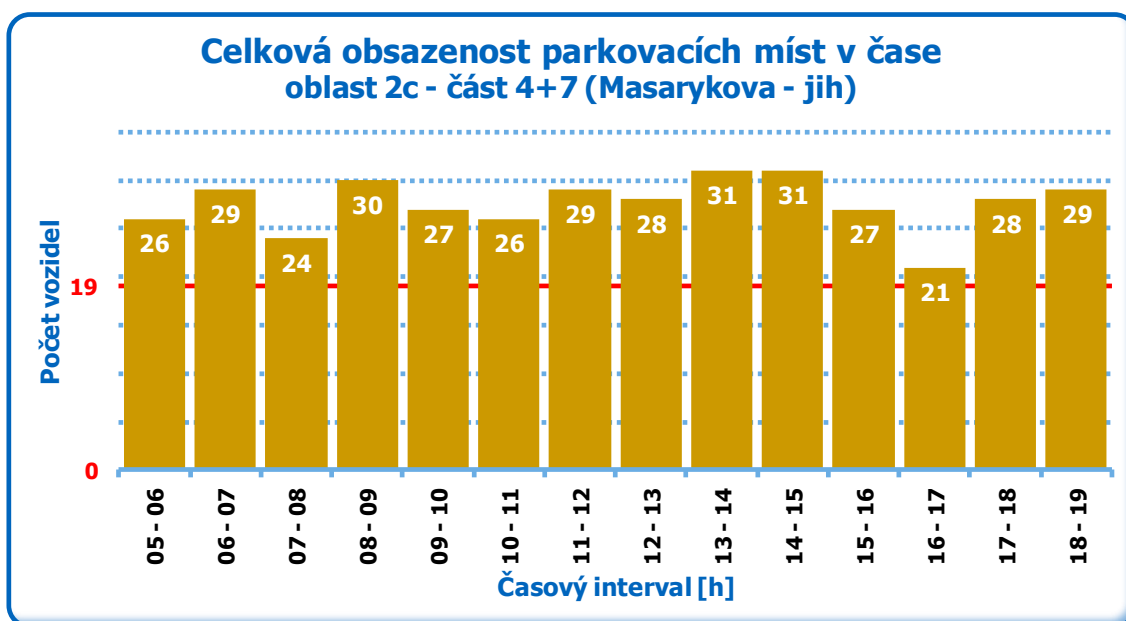
graf 140

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den
v lokalitě „oblast 2b – část 18+19+20
(sportovní hala)“

• oblast 2c / část 4+7 (Masarykova – jih):

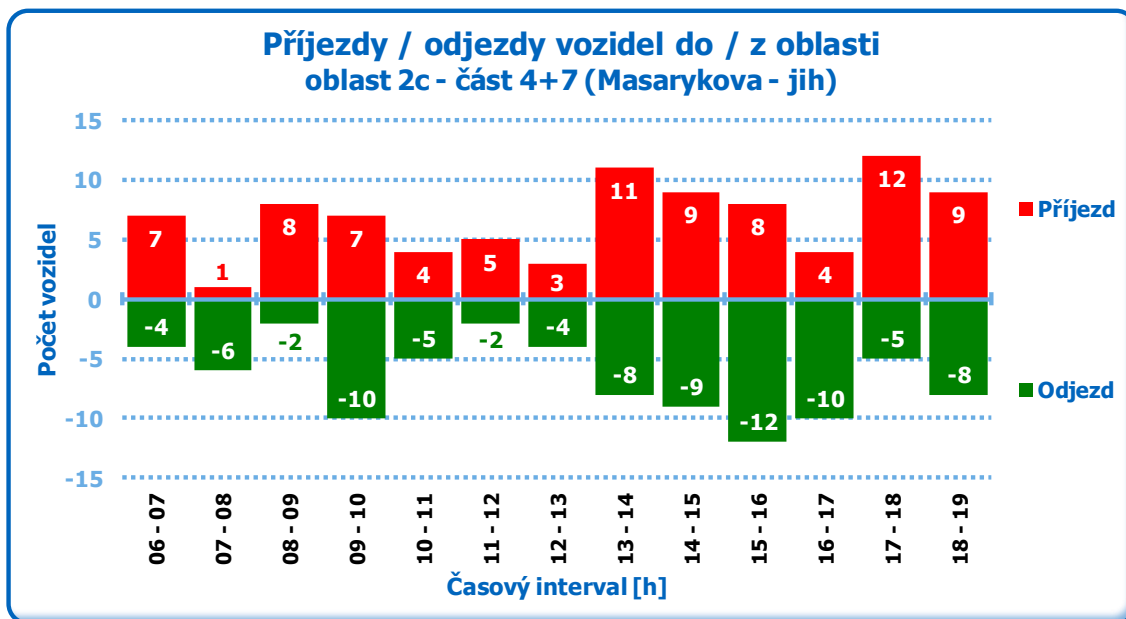
- průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 141 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (části 4+7) činí 19 parkovacích míst)

- následující graf 142 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (části 4+7) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 143
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.1.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (části 4+7) graf 144 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 145 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
- předposlední graf 146 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (části 4+7) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 147 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



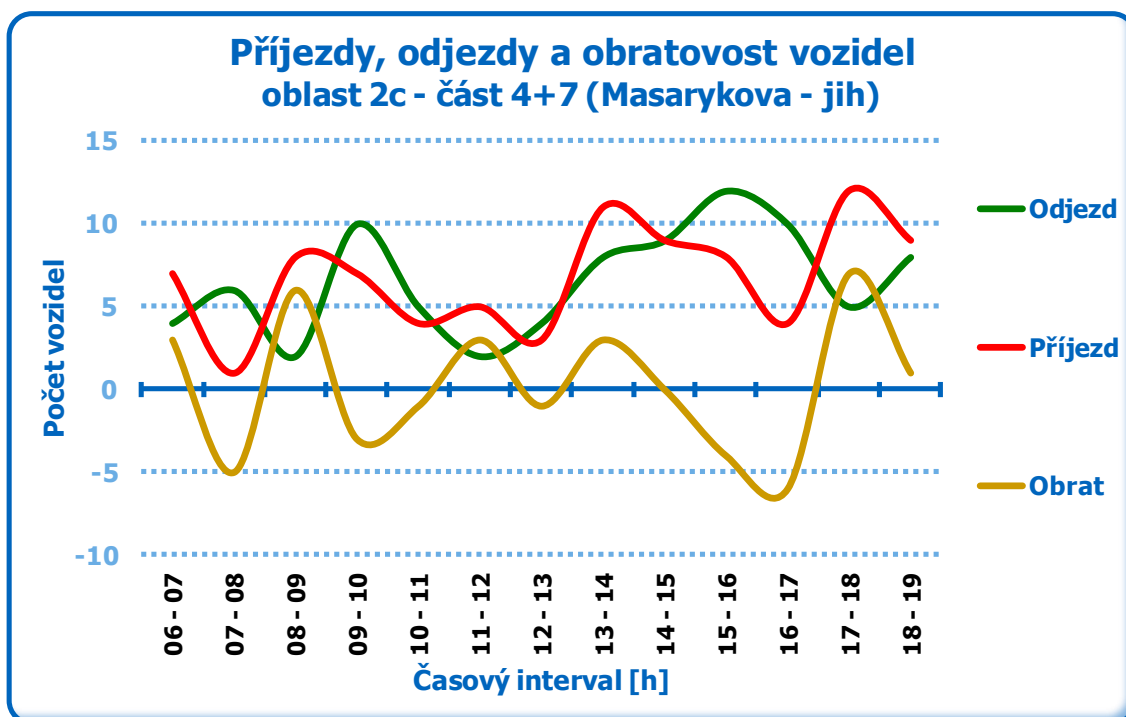
graf 141

celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast 2c – část 4+7 (Masarykova – jih)“



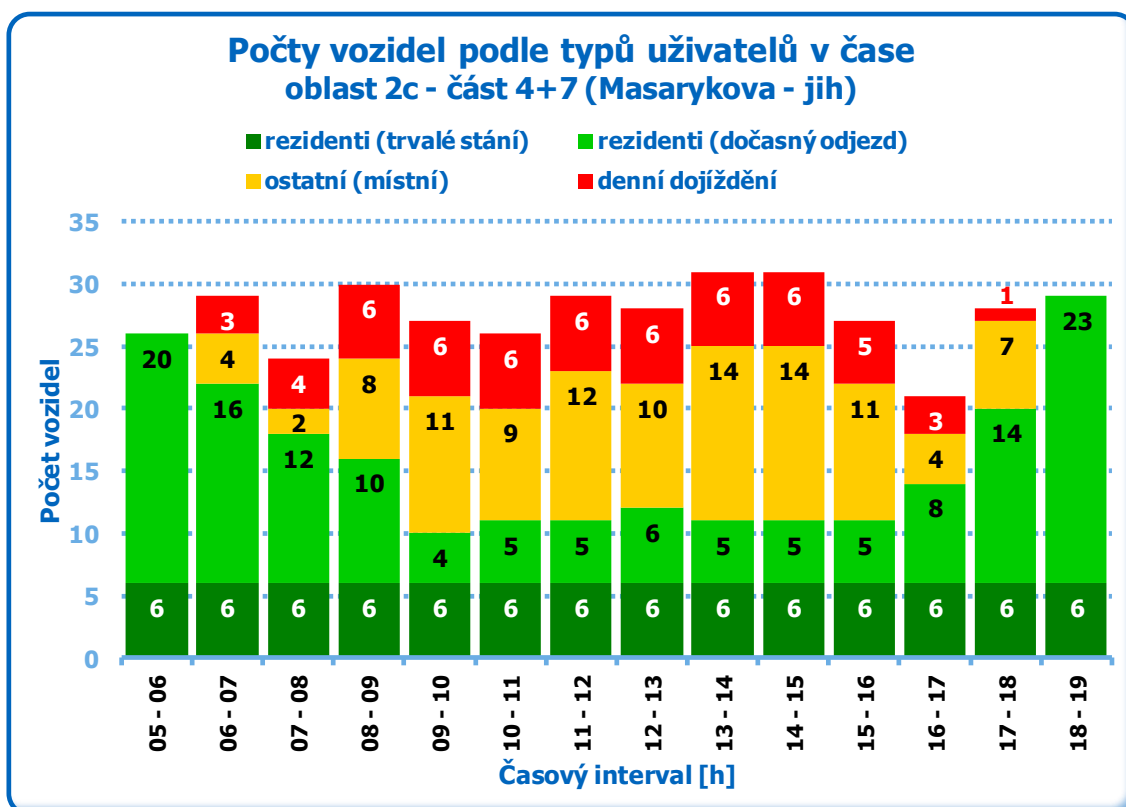
graf 142

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast 2c – část 4+7 (Masarykova – jih)“



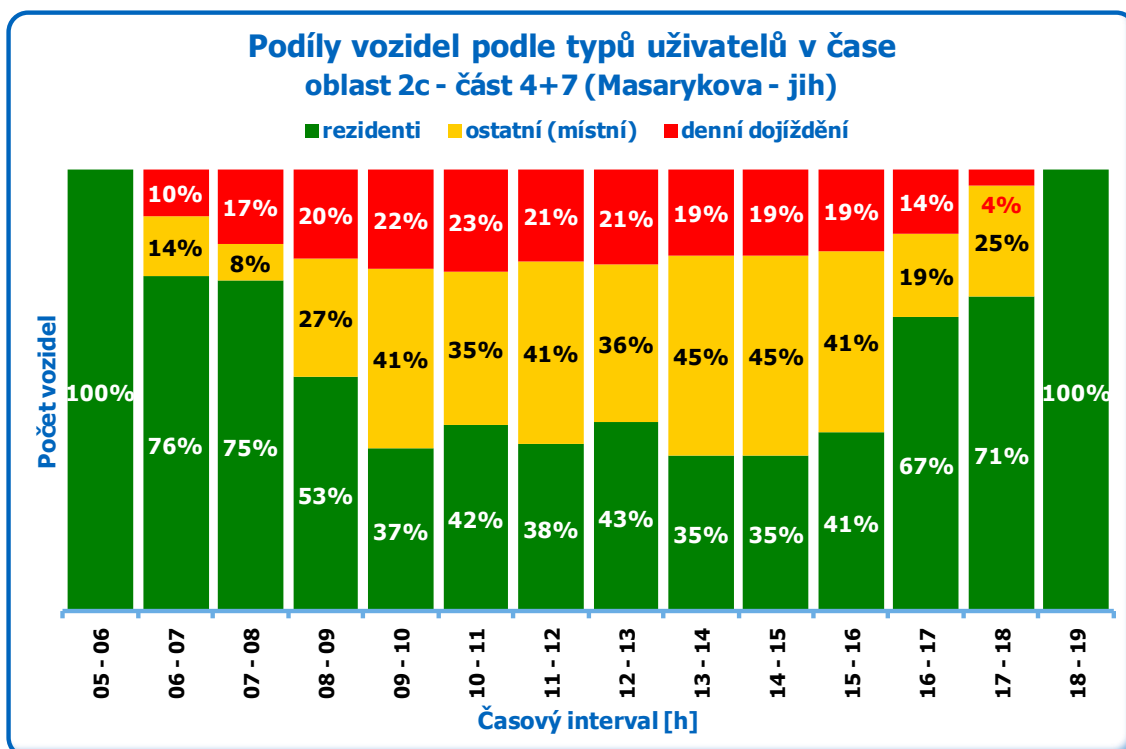
graf 143

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast 2c – část 4+7 (Masarykova – jih)“



graf 144

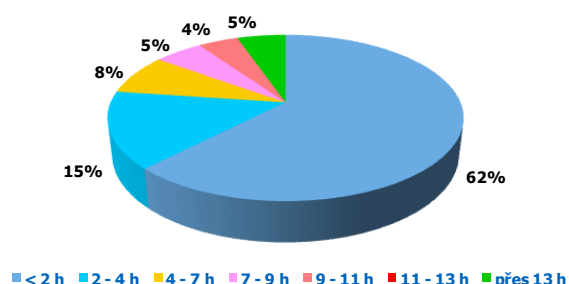
absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „oblast 2c – část 4+7 (Masarykova – jih)“



graf 145

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast 2c – část 4+7 (Masarykova – jih)“

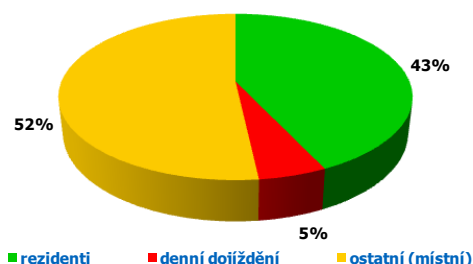
Podíly vozidel podle délky stání
oblast 2c - část 4+7 (Masarykova - jih)



graf 146

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě
„oblast 2c – část 4+7 (Masarykova – jih)” podle
časové délky jejich parkování

Podíly vozidel podle typů uživatelů
oblast 2c - část 4+7 (Masarykova - jih)



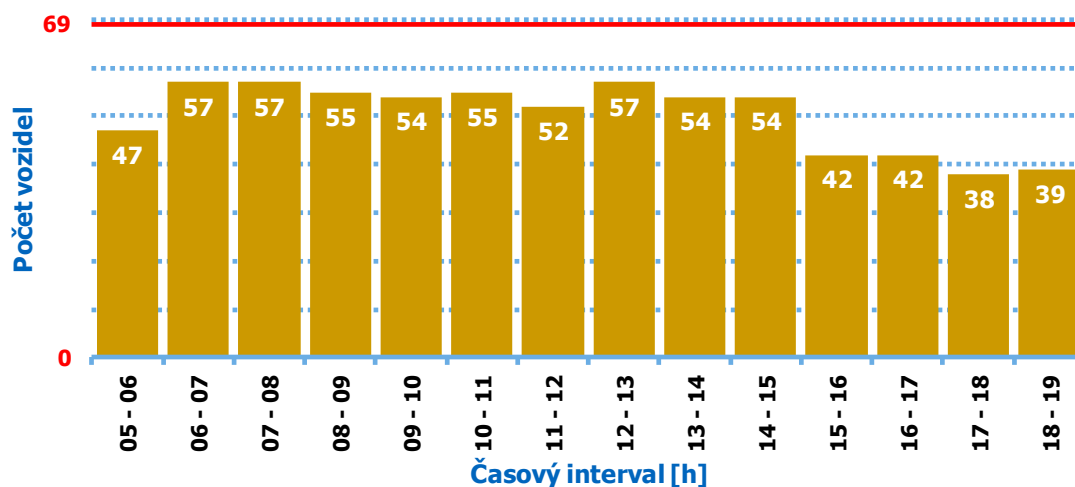
graf 147

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den
v lokalitě „oblast 2c – část 4+7 (Masarykova – jih)”

- oblast 2c / část 5 (Tylovo divadlo):

- průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 148 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel” a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (část 5) činí 69 parkovacích míst)
- následující graf 149 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (část 5) během celého dne, přičemž celkovou obrátovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 150
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.1.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (část 5) graf 151 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 152 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
- předposlední graf 153 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (část 5) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 154 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce

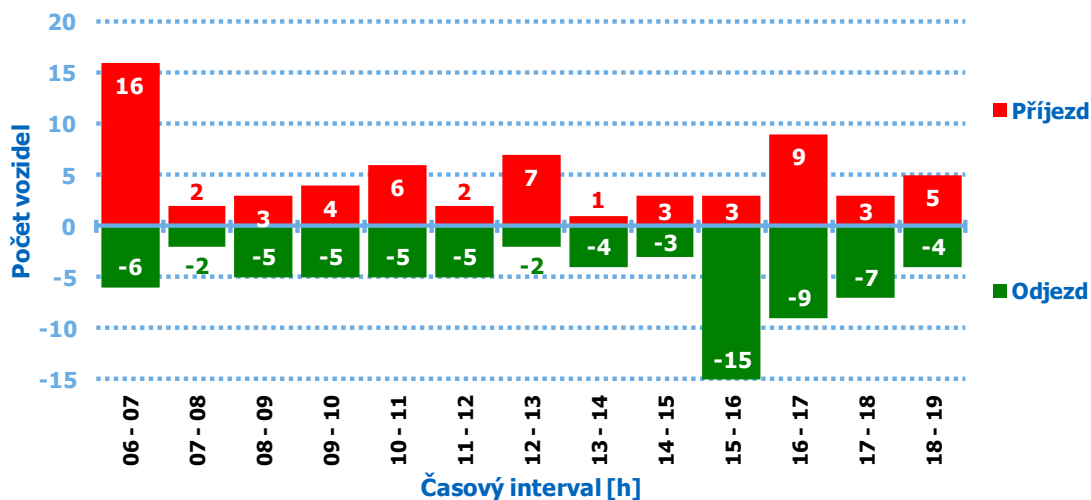
Celková obsazenost parkovacích míst v čase oblast 2c - část 5 (Tylovo divadlo)



graf 148

celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast 2c – část 5 (Tylovo divadlo)“

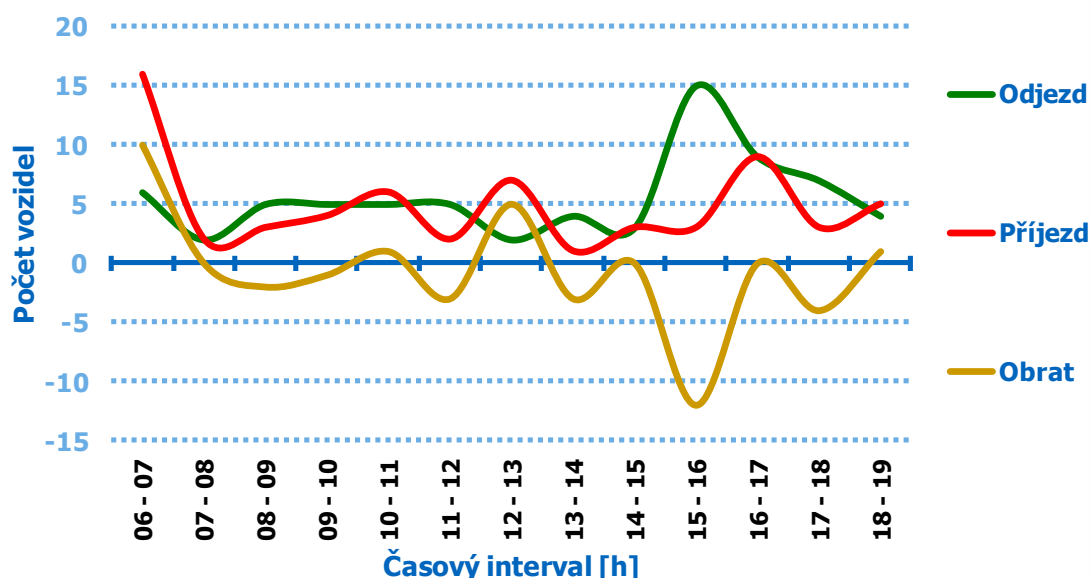
Příjezdy / odjezdy vozidel do / z oblasti oblast 2c - část 5 (Tylovo divadlo)



graf 149

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast 2c – část 5 (Tylovo divadlo)“

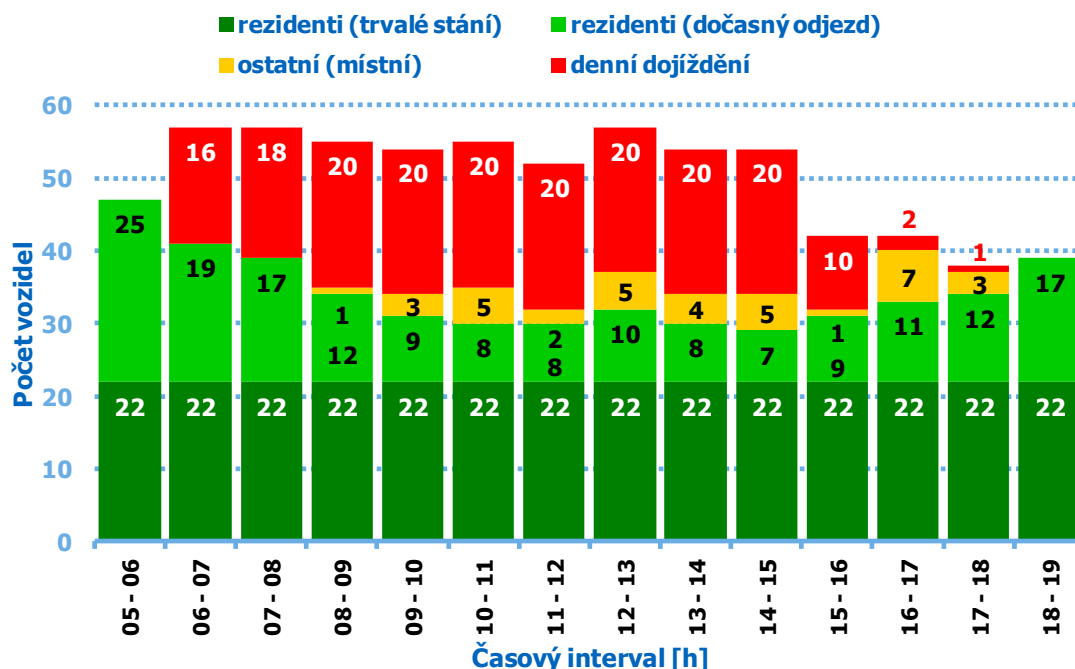
Příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel oblast 2c - část 5 (Tylovo divadlo)



graf 150

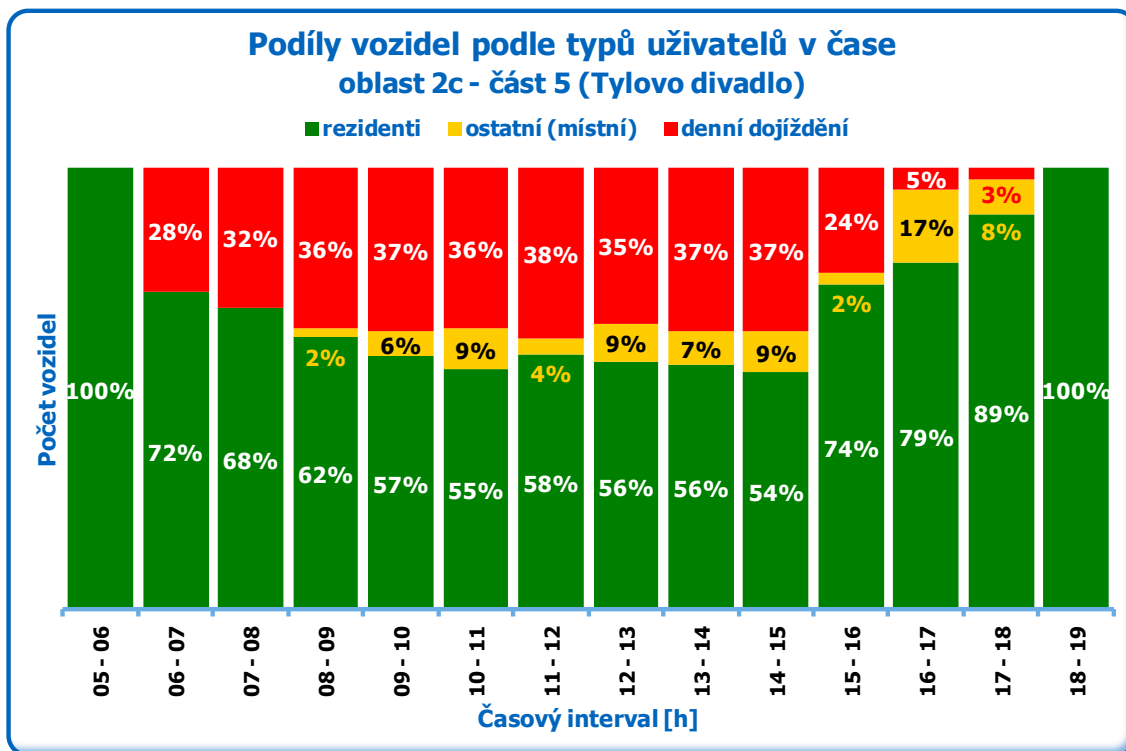
příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast 2c – část 5 (Tylovo divadlo)“

Počty vozidel podle typů uživatelů v čase oblast 2c - část 5 (Tylovo divadlo)



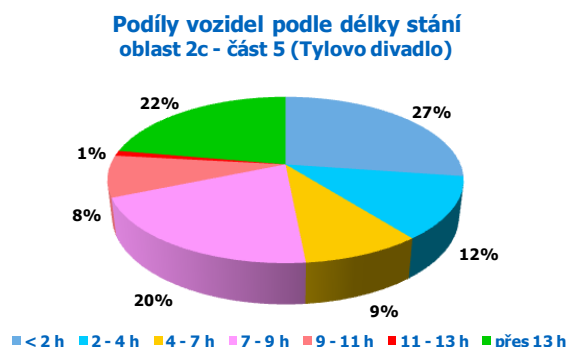
graf 151

absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „oblast 2c – část 5 (Tylovo divadlo)“



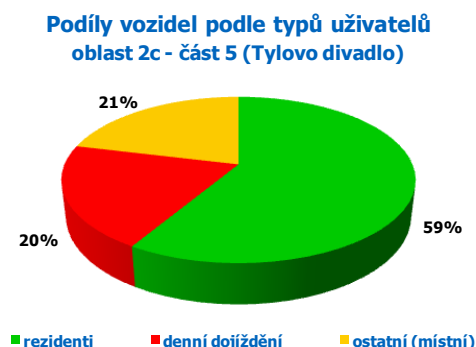
graf 152

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast 2c – část 5 (Tylovo divadlo)“



graf 153

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě „oblast 2c – část 5 (Tylovo divadlo)“ podle časové délky jejich parkování



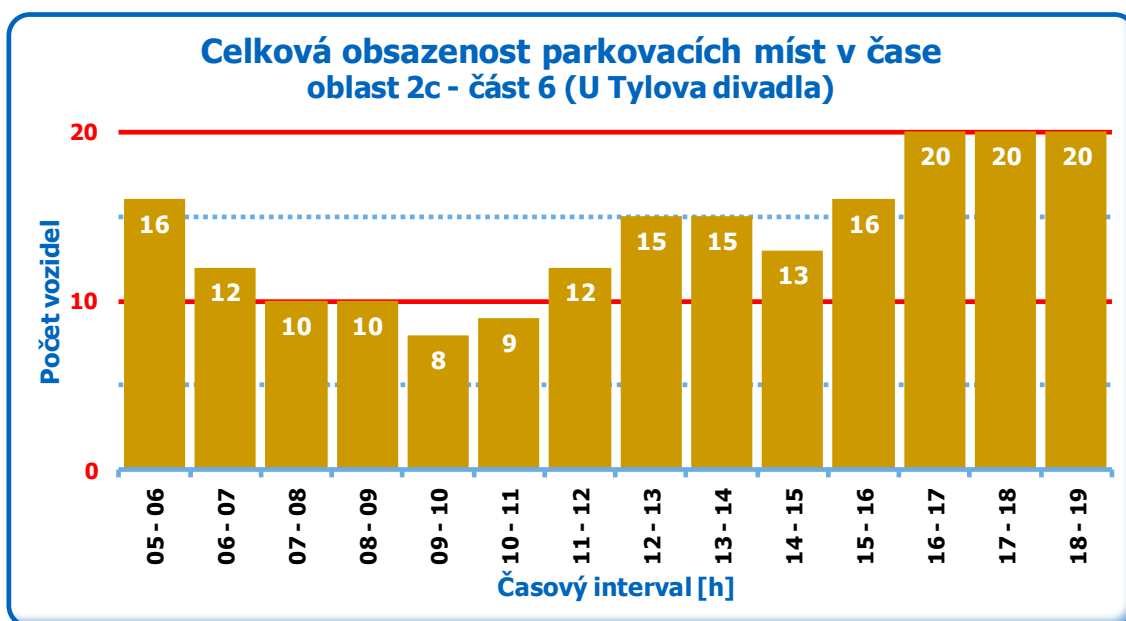
graf 154

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v lokalitě „oblast 2c – část 5 (Tylovo divadlo)“

• oblast 2c / část 6 (U Tylova divadla):

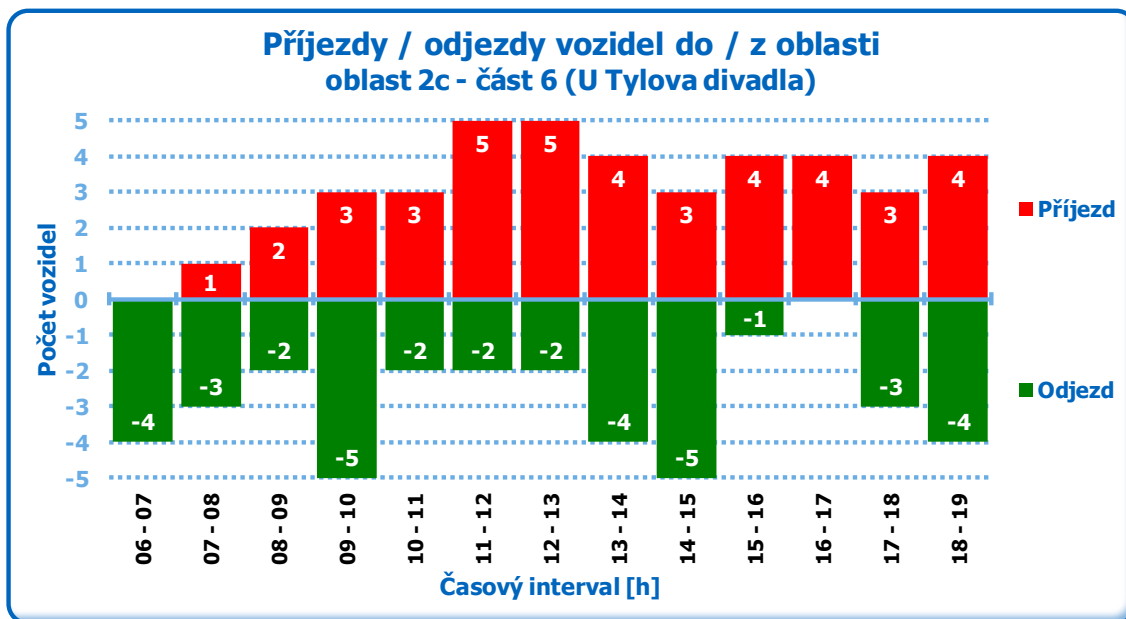
- průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 155 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (část 6) činí 10 parkovacích míst)

- následující graf 156 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (část 6) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 157
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.1.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (část 6) graf 158 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 159 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
- předposlední graf 160 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (část 6) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 161 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



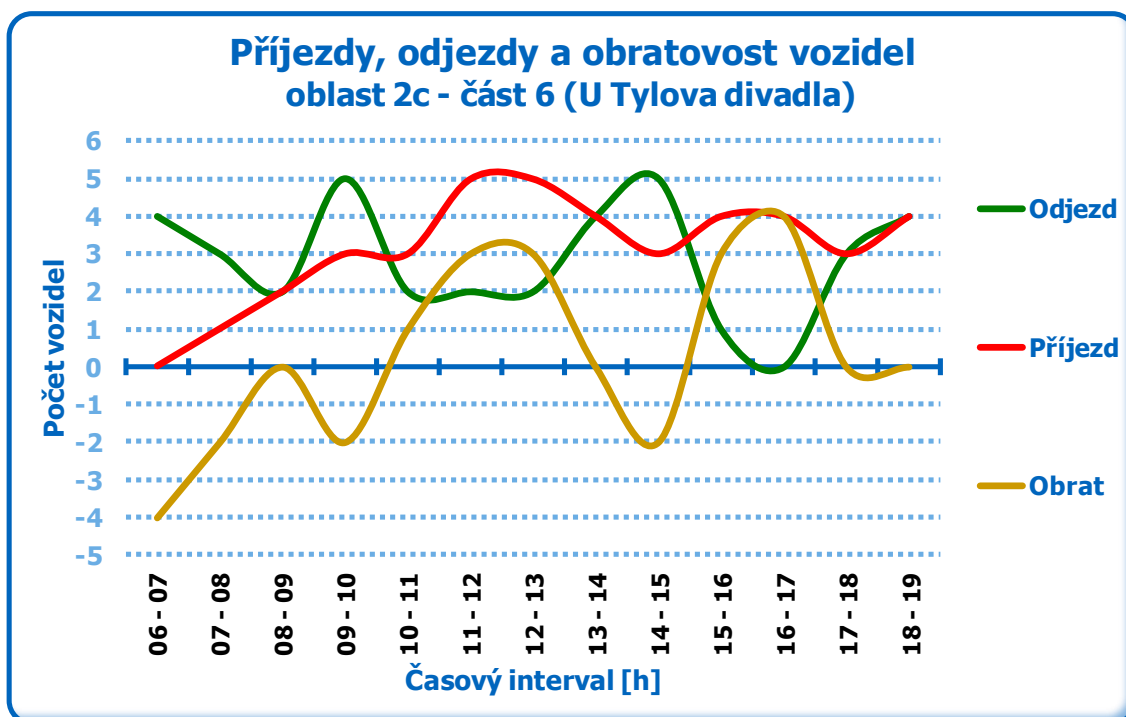
graf 155

celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast 2c – část 6 (U Tylova divadla)“



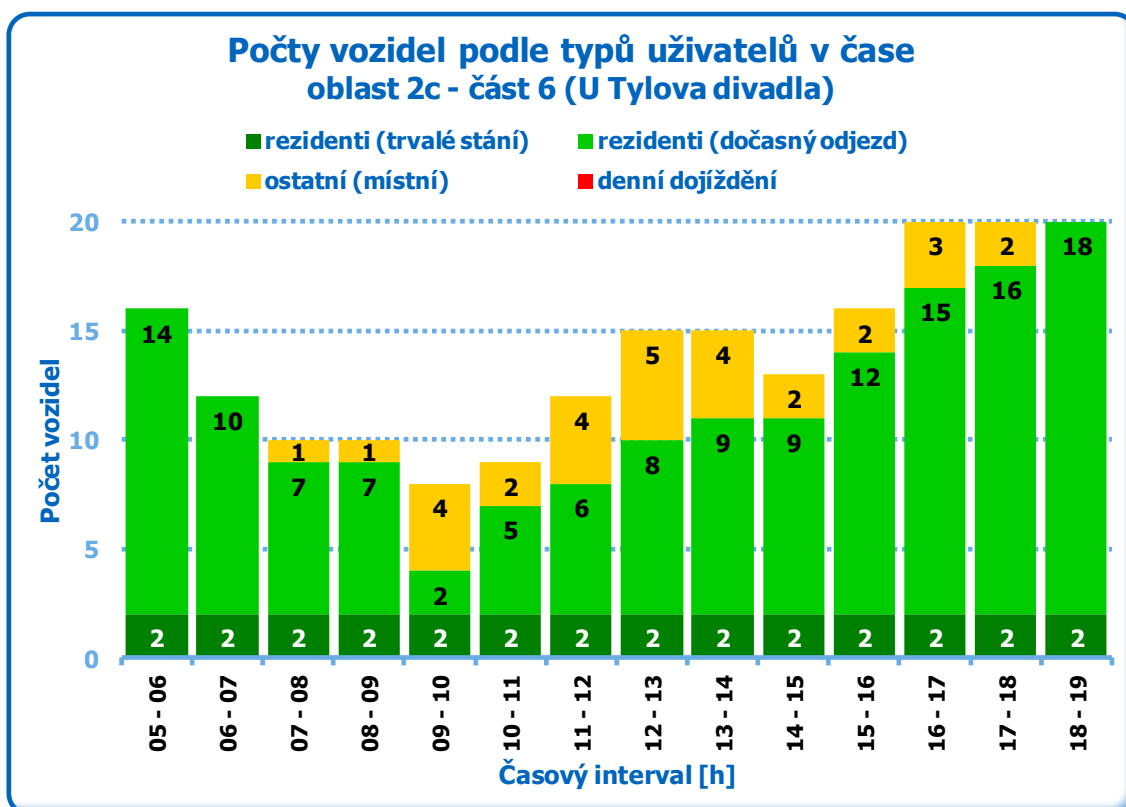
graf 156

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast 2c – část 6 (U Tylova divadla)“



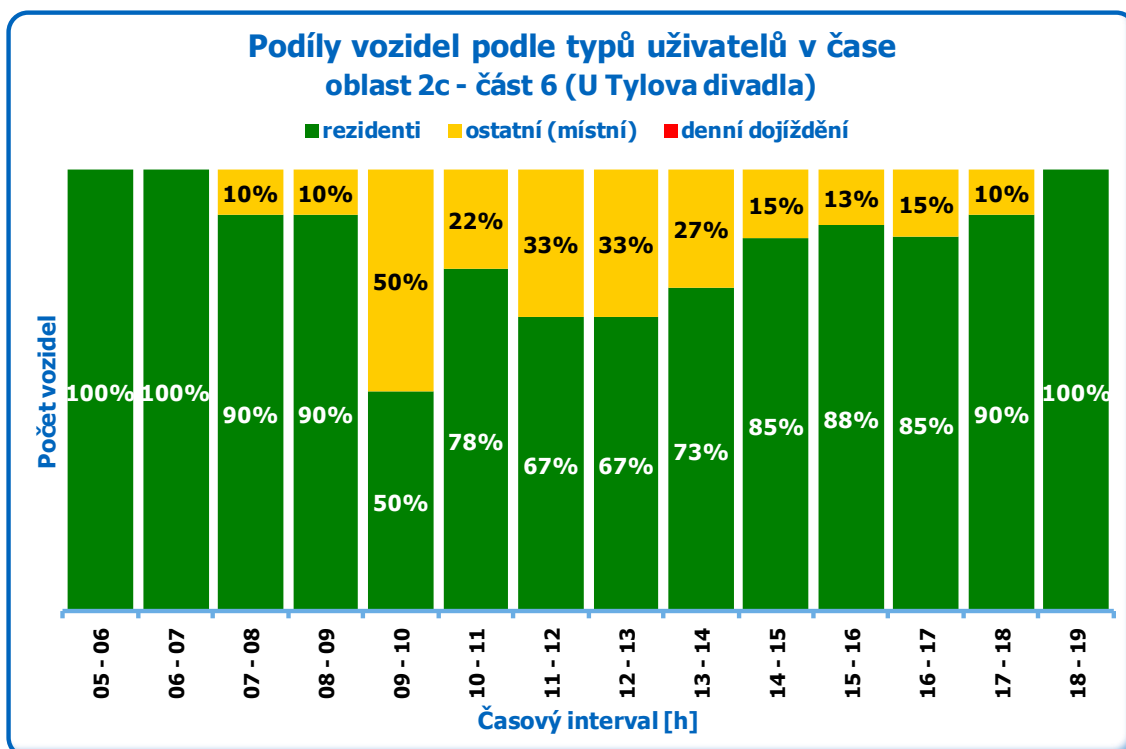
graf 157

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast 2c – část 6 (U Tylova divadla)“



graf 158

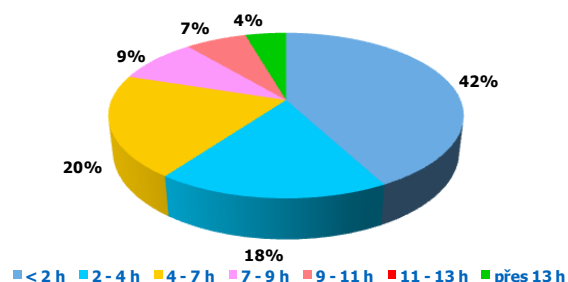
absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „oblast 2c – část 6 (U Tylova divadla)“



graf 159

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast 2c – část 6 (U Tylova divadla)“

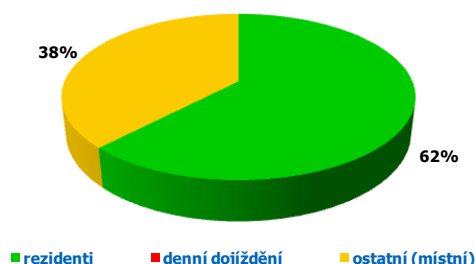
Podíly vozidel podle délky stání
oblast 2c - část 6 (U Tylova divadla)



graf 160

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě
„oblast 2c – část 6 (U Tylova divadla)“ podle časové
délky jejich parkování

Podíly vozidel podle typů uživatelů
oblast 2c - část 6 (U Tylova divadla)

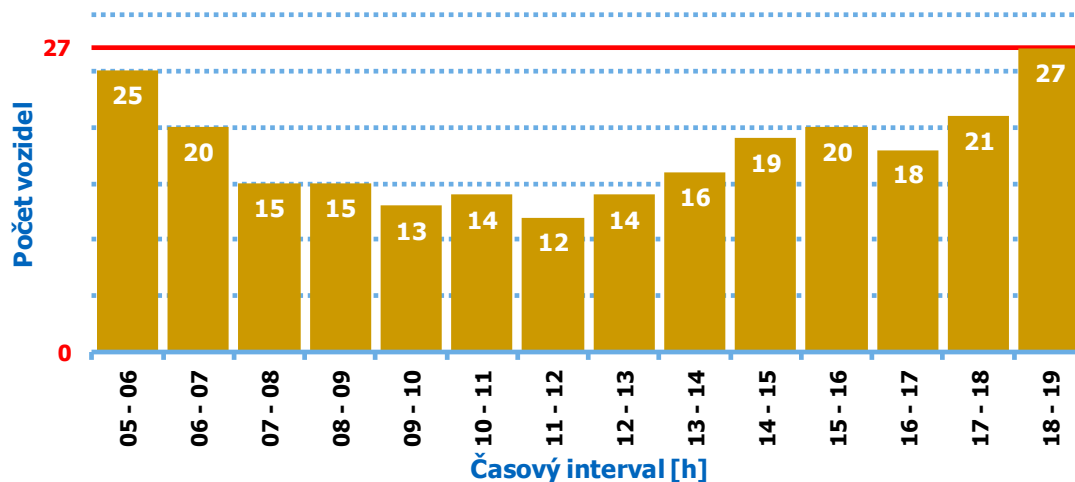


graf 161

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den
v lokalitě „oblast 2c – část 6 (U Tylova divadla)“

- oblast 2c / část 13 (Puškinská – střed):
 - průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 162 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (část 13) činí 27 parkovacích míst)
 - následující graf 163 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (část 13) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 164
 - rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.1.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (část 13) graf 165 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 166 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
 - předposlední graf 167 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (část 13) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 168 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce

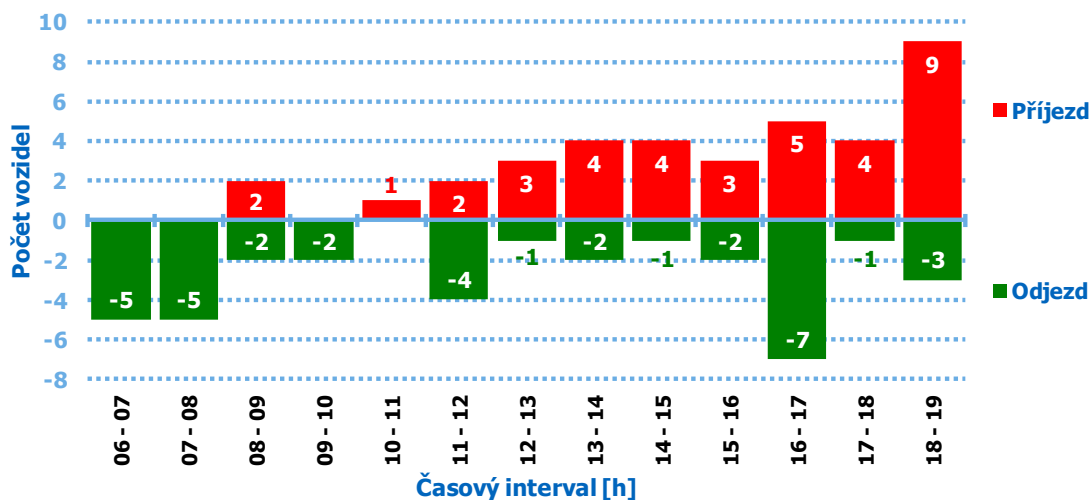
Celková obsazenost parkovacích míst v čase oblast 2c - část 13 (Puškinská - střed)



graf 162

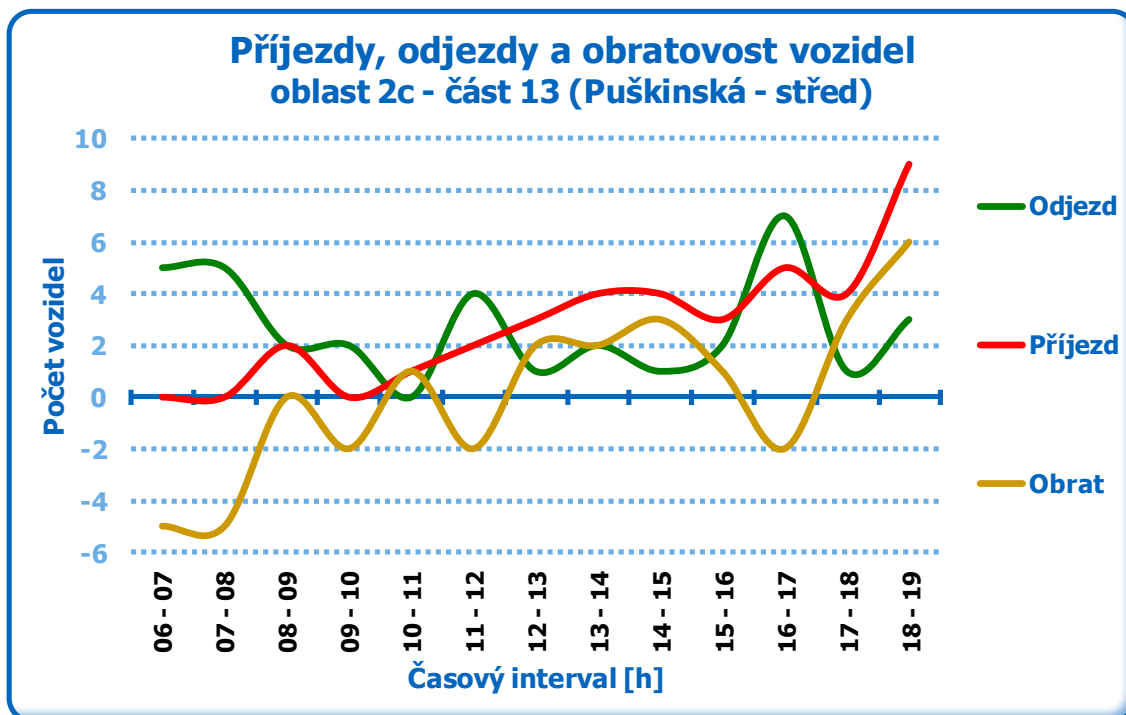
celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast 2c – část 13 (Puškinská – střed)“

Příjezdy / odjezdy vozidel do / z oblasti oblast 2c - část 13 (Puškinská - střed)



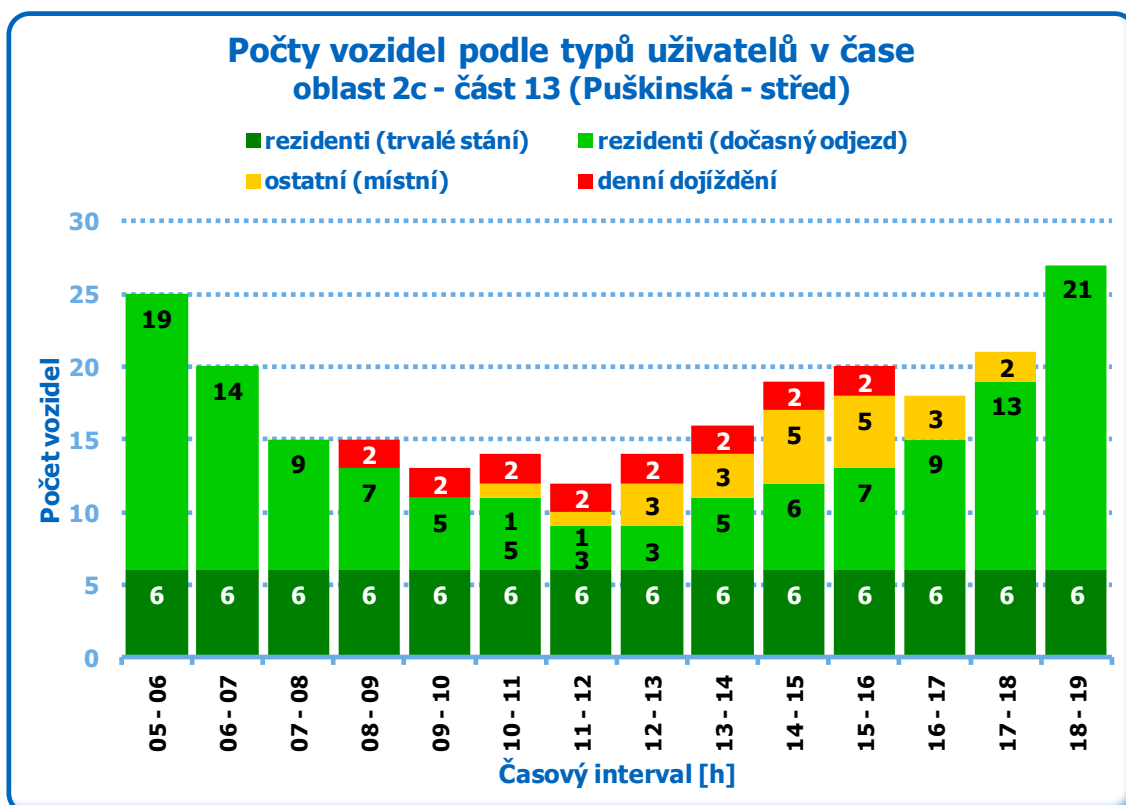
graf 163

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast 2c – část 13 (Puškinská – střed)“



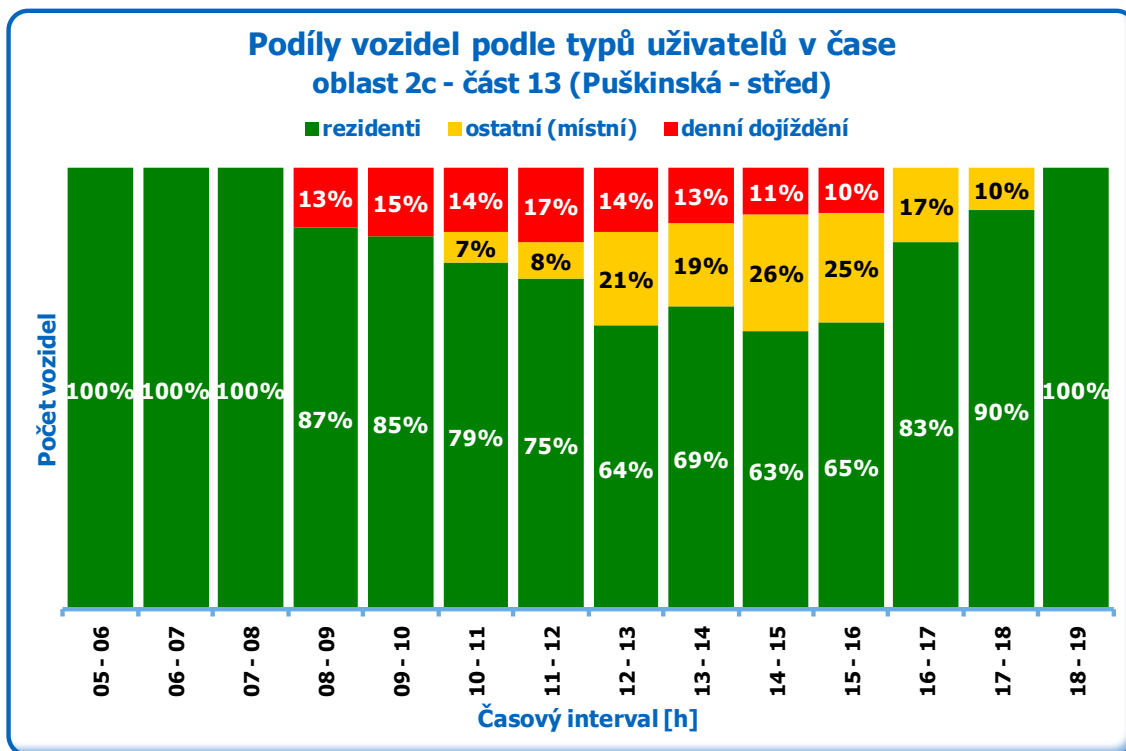
graf 164

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast 2c – část 13 (Puškinská – střed)“



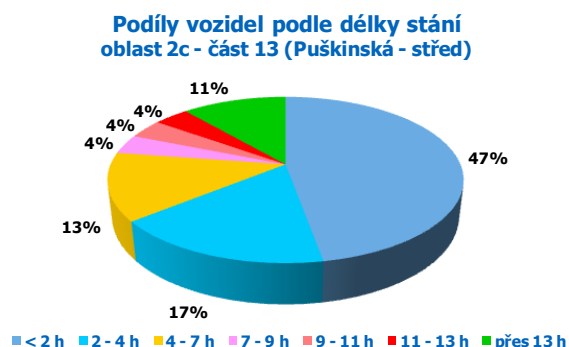
graf 165

absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „oblast 2c – část 13 (Puškinská – střed)“



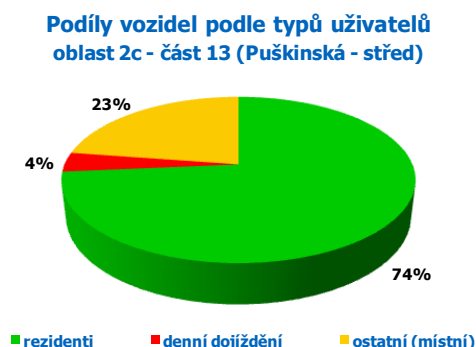
graf 166

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast 2c – část 13 (Puškinská – střed)“



graf 167

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě
„oblast 2c – část 13 (Puškinská – střed)“ podle
časové délky jejich parkování

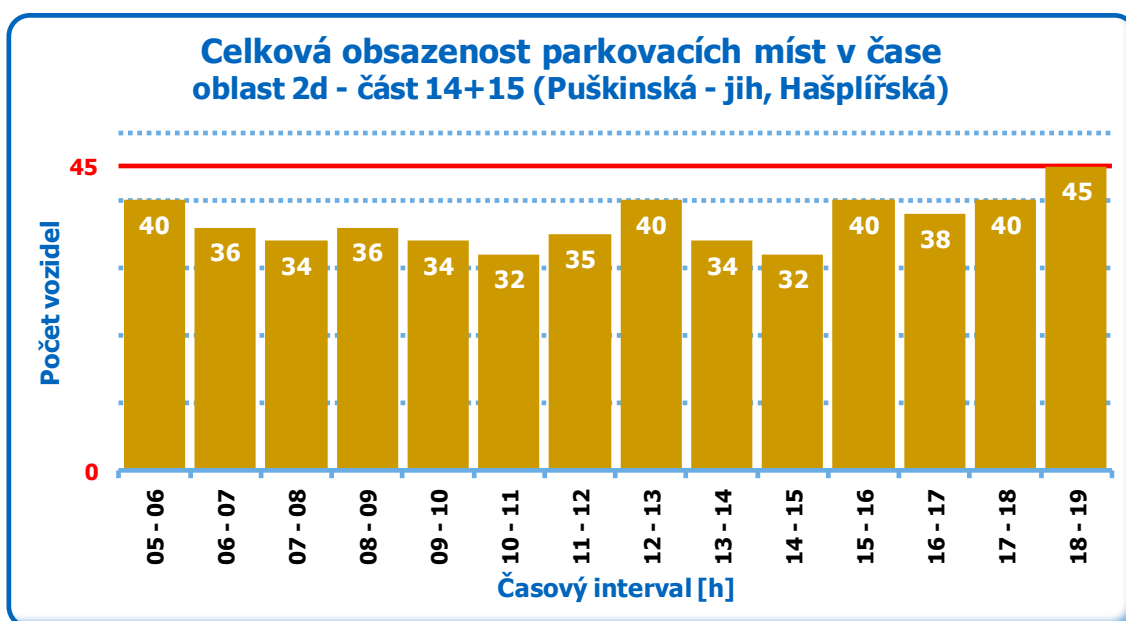


graf 168

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den
v lokalitě „oblast 2c – část 13 (Puškinská – střed)“

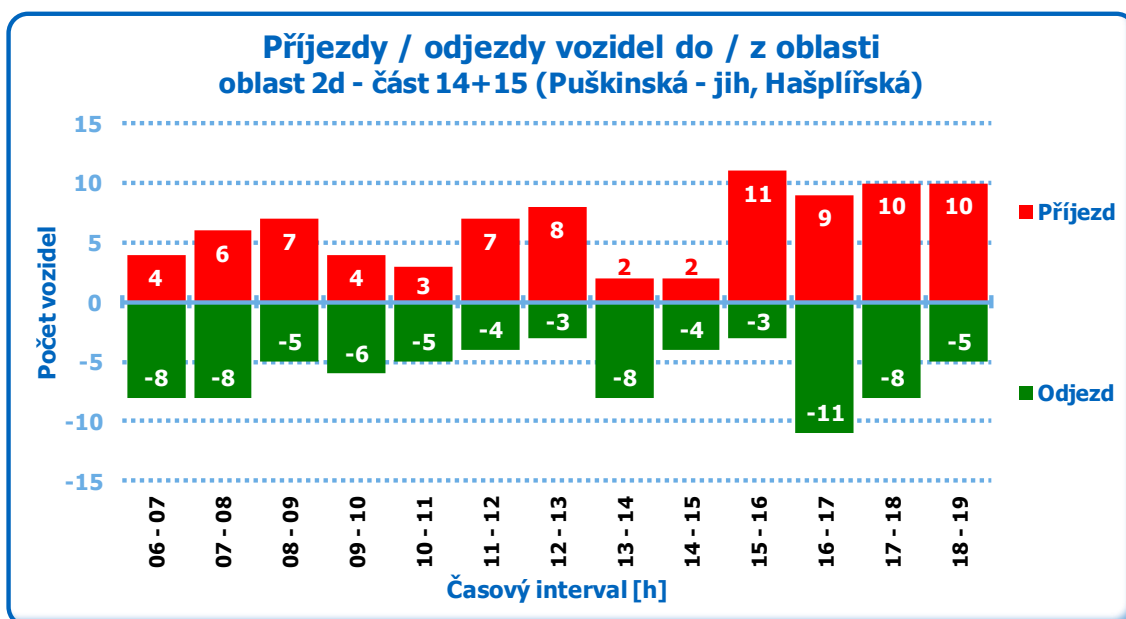
- oblast 2d / část 14+15 (Puškinská – jih, Hašplířská):
 - průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 169 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (části 14+15) činí 45 parkovacích míst)

- následující graf 170 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (části 14+15) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 171
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.1.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (části 14+15) graf 172 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 173 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
- předposlední graf 174 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (části 14+15) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 175 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



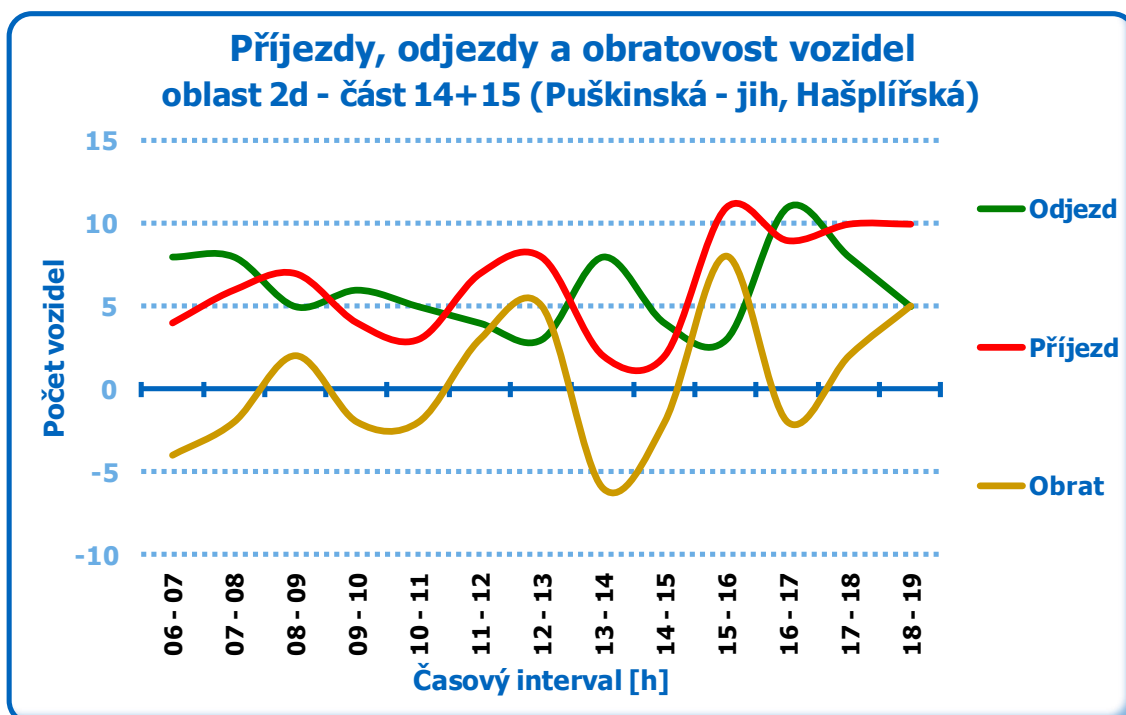
graf 169

celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast 2d – část 14+15
(Puškinská – jih, Hašplířská)“



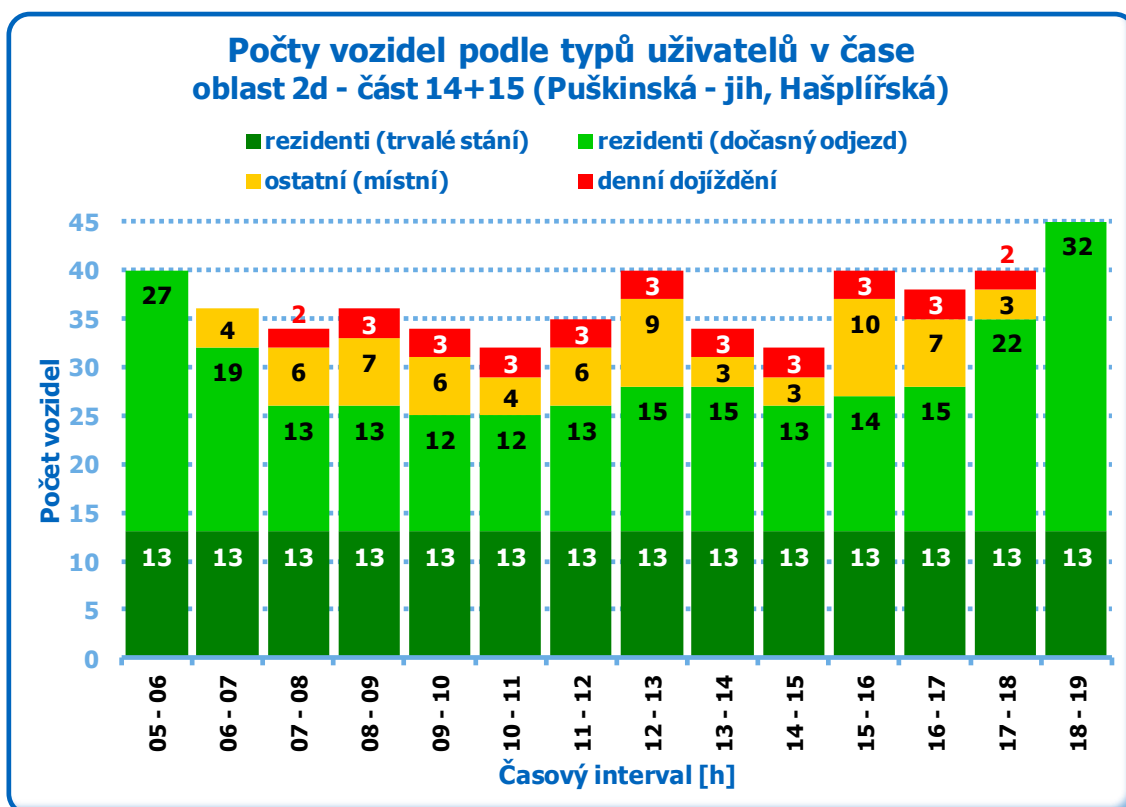
graf 170

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast 2d – část 14+15 (Puškinská – jih, Hašplířská)“



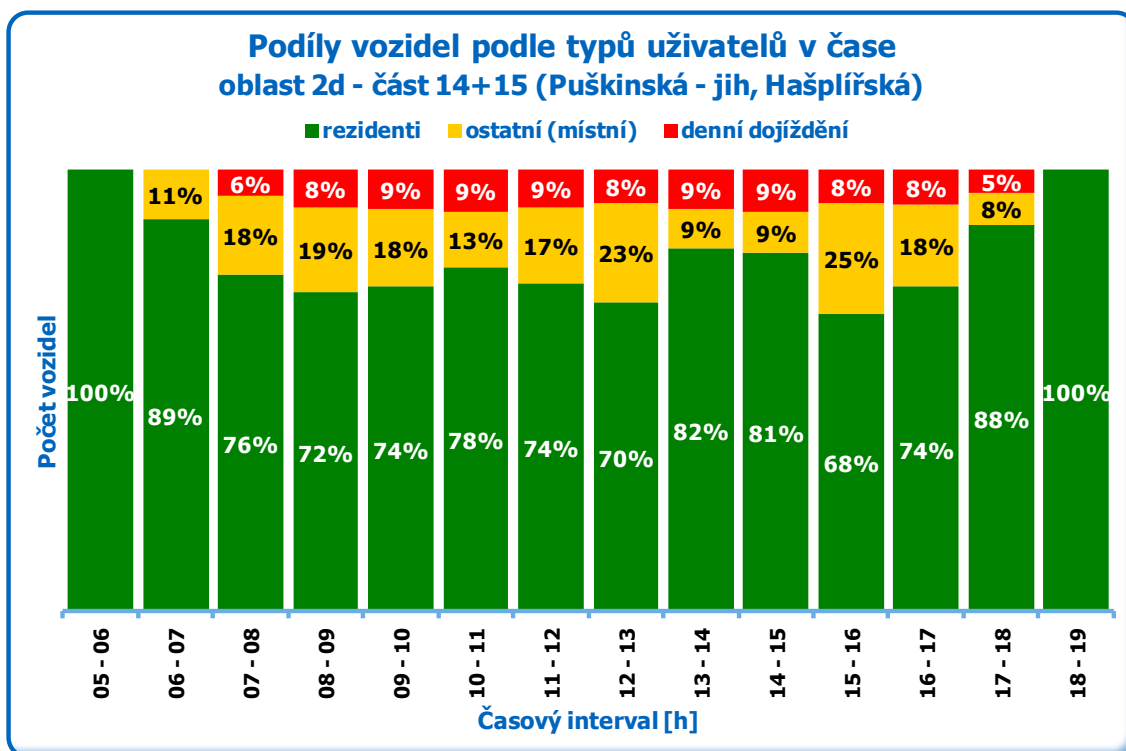
graf 171

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast 2d – část 14+15 (Puškinská – jih, Hašplířská)“



graf 172

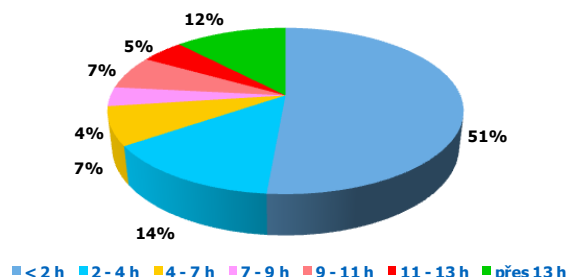
abs. počty voz. podle typů uživatelů v čase v lokalitě „oblast 2d – část 14+15 (Puškinská – jih, Hašplířská)“



graf 173

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast 2d – část 14+15 (Puškinská – jih, Hašplířská)“

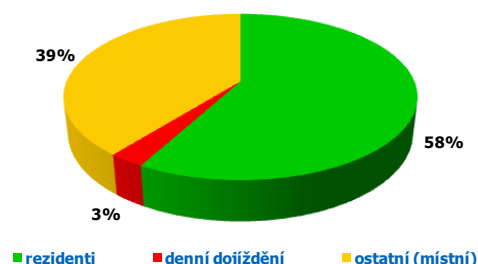
Podíly vozidel podle délky stání
oblast 2d - část 14+15 (Puškinská - jih, Hašplířská)



graf 174

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě
„oblast 2d – část 14+15 (Puškinská – jih,
Hašplířská)“ podle časové délky jejich parkování

Podíly vozidel podle typů uživatelů
oblast 2d - část 14+15 (Puškinská - jih, Hašplířská)



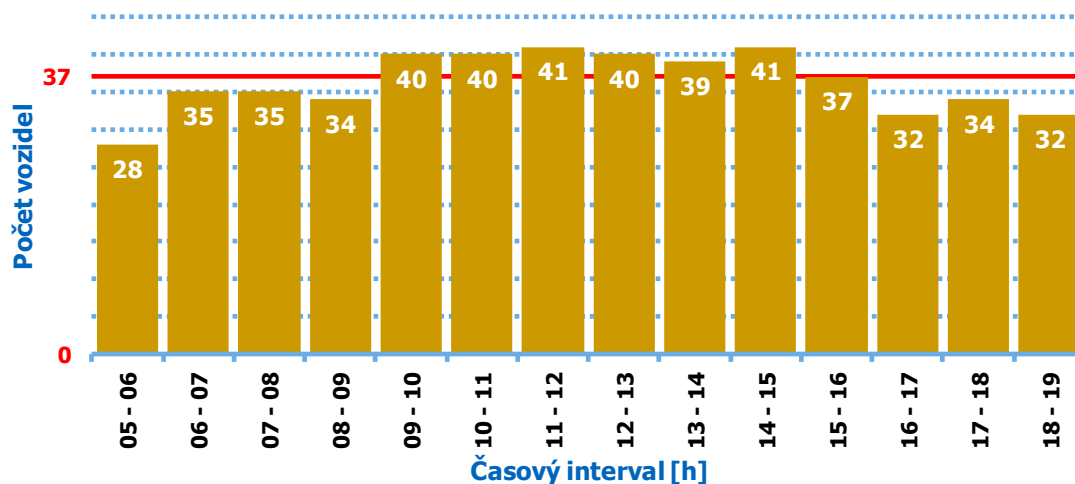
graf 175

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den
v lokalitě „oblast 2d – část 14+15
(Puškinská – jih, Hašplířská)“

- oblast 2d / část 16+17 (Nádražní):

- průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 176 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (části 16+17) činí 37 parkovacích míst)
- následující graf 177 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (části 16+17) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 178
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.1.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (části 16+17) graf 179 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 180 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
- předposlední graf 181 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (části 16+17) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 182 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce

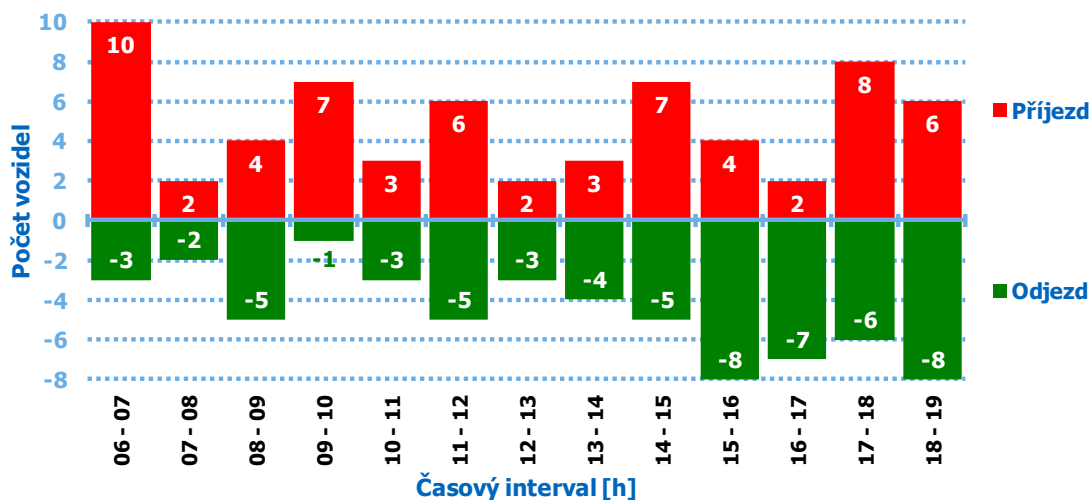
Celková obsazenost parkovacích míst v čase oblast 2d - část 16+17 (Nádražní)



graf 176

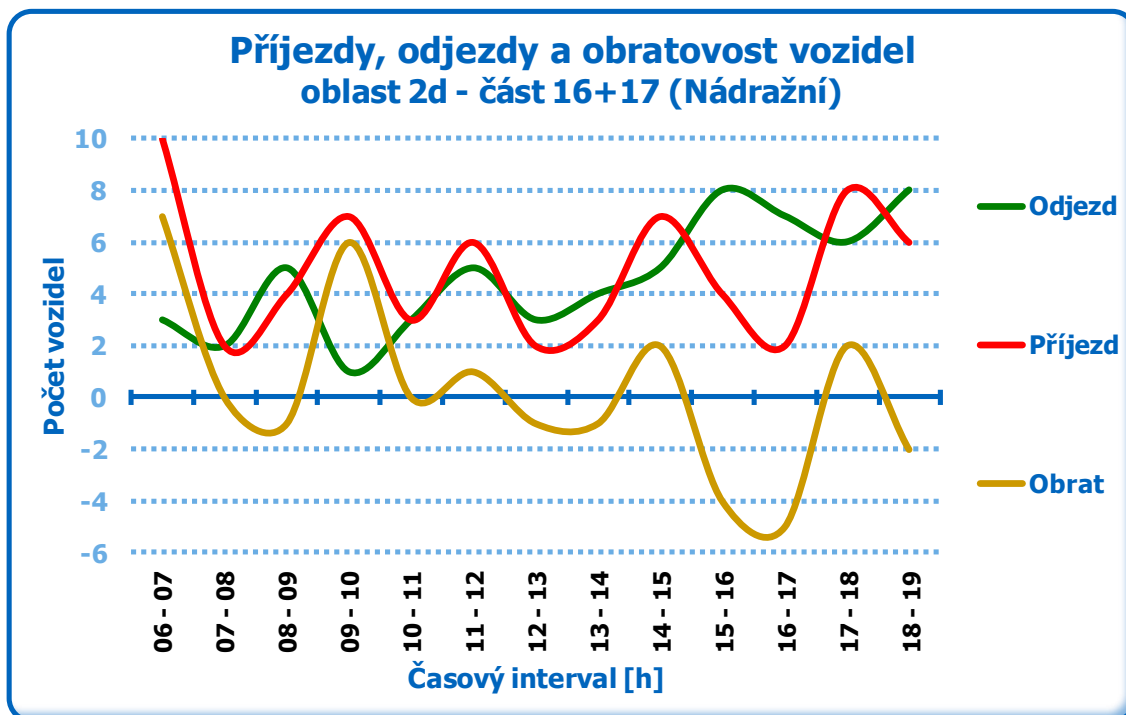
celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast 2d – část 16+17 (Nádražní)“

Příjezdy / odjezdy vozidel do / z oblasti oblast 2d - část 16+17 (Nádražní)



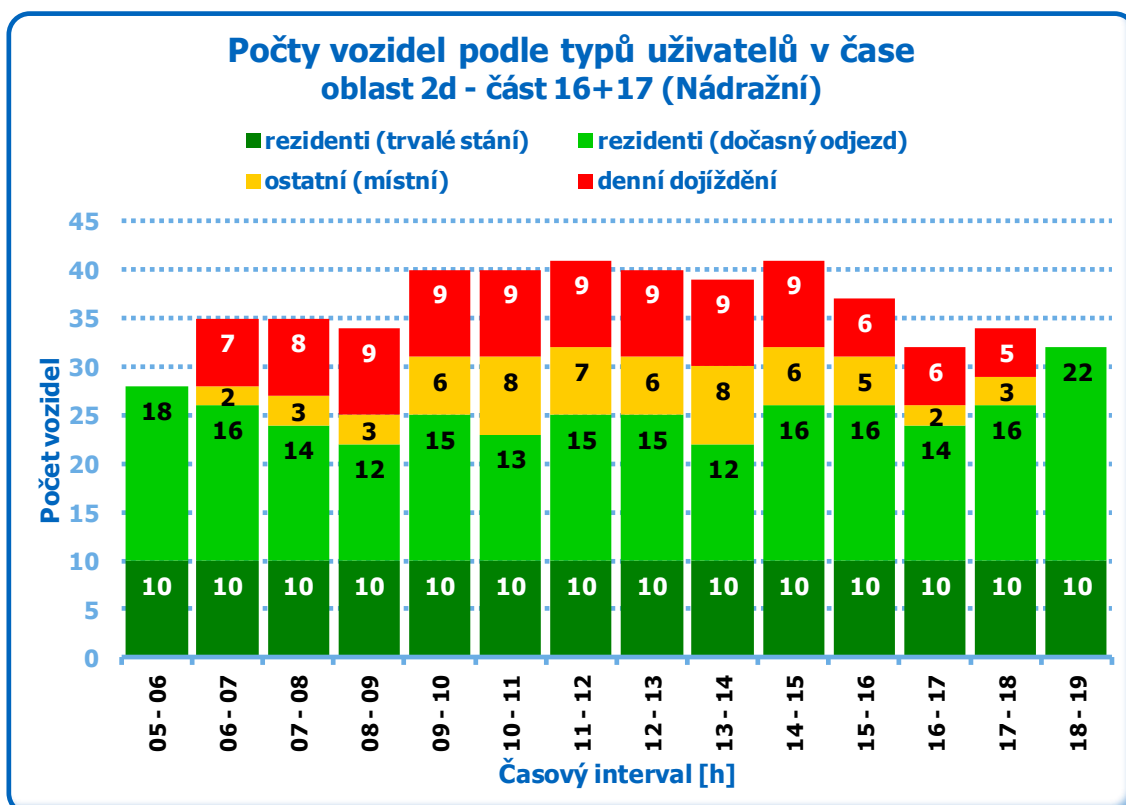
graf 177

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast 2d – část 16+17 (Nádražní)“



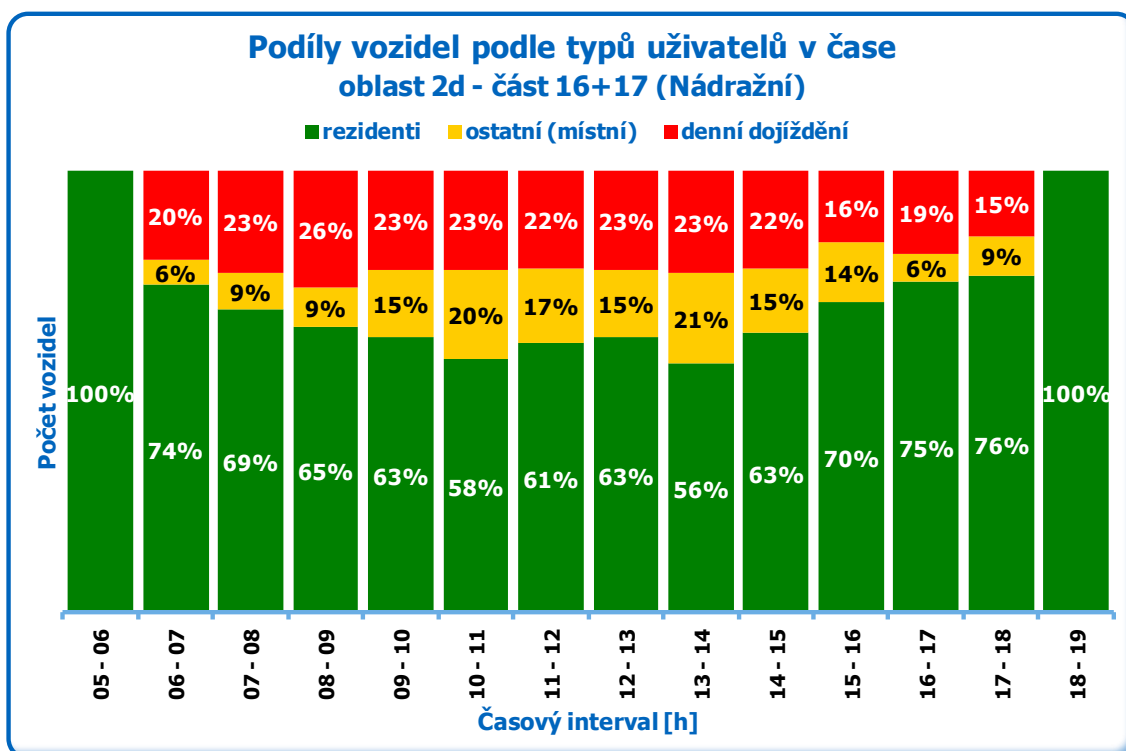
graf 178

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast 2d – část 16+17 (Nádražní)“



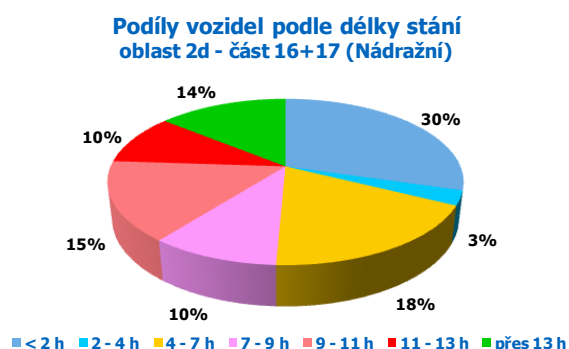
graf 179

absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „oblast 2d – část 16+17 (Nádražní)“



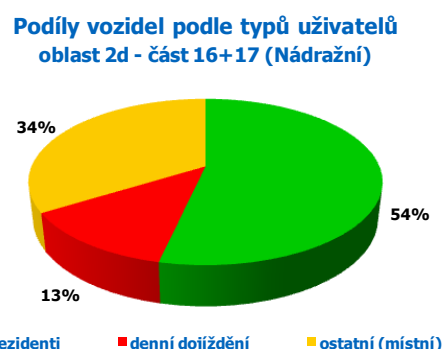
graf 180

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast 2d – část 16+17 (Nádražní)“



graf 181

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě
„oblast 2d – část 16+17 (Nádražní)“ podle časové
délky jejich parkování



graf 182

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den
v lokalitě „oblast 2d – část 16+17 (Nádražní)“

4.1.3.3. Výsledky průzkumu dopravy v klidu

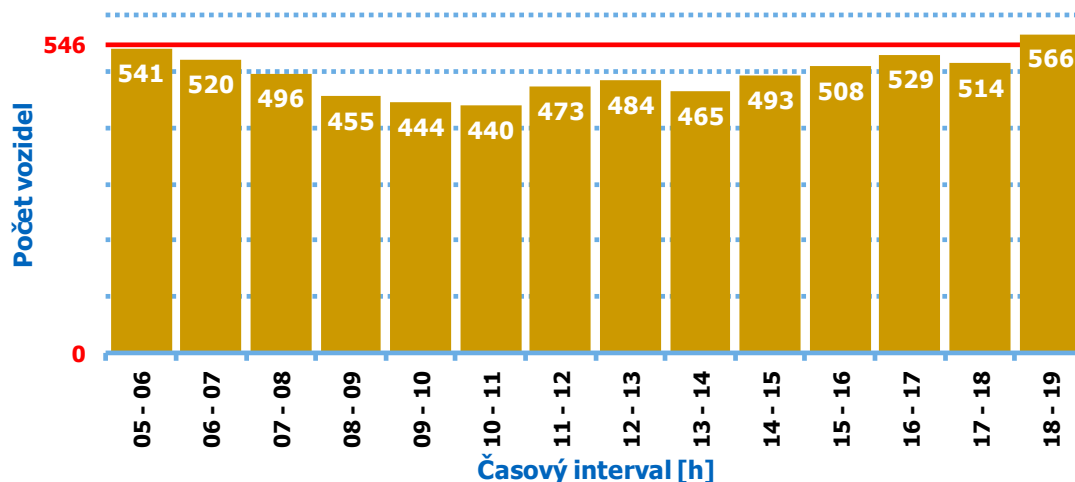
Během průzkumu dopravy v klidu, který byl proveden na sídlišti v časovém rozmezí od 5:00 h do 19:00 h, se vystřídalo celkem 1 278 různých vozidel. Zároveň bylo průzkumem zjištěna míra využívání a také míra obratovosti vozidel na parkovacích místech v jednotlivých oblastech a jejich částech v čase během typického pracovního dne, přičemž maximální počet vozidel dosáhl 566 automobilů (viz graf 183). Lze předpokládat, že obratovost vozidel může být i vyšší díky tomu, že rezidenti mohli

odjíždět dříve nebo později než v dobu provedení průzkumu (05:00 – 19:00). Obsazenost všech parkovacích míst, které byly seskupeny do oblastí a jejich částí, byla pravidelně měřena v dobu průzkumu a pro vyhodnocení obratovosti vozidel byly zaznamenávány i registrační značky zaparkovaných vozidel.

- celá oblast sídliště Hlouška:
 - průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 183 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (celá oblast sídliště Hlouška) činí 546 parkovacích míst)
 - následující graf 184 znázorňuje vývoj počtu vozidel příjezdících do a odjíždějících z posuzované lokality (celá oblast sídliště Hlouška) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 185
 - rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.1.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (celá oblast sídliště Hlouška) graf 186 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 187 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
 - předposlední graf 188 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (celá oblast sídliště Hlouška) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 189 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce

Na základě průzkumu na sídlišti Hlouška bylo parkujícími vozidly vygenerováno 1 853 cest za den. Vzájemnou vazbu mezi sídlišti Hlouška a Šipší představuje jenom 86 cest, což je zanedbatelný výsledek oproti cestám směrem ze sídliště Hlouška a zpět. Nejmenší podíl parkujících vozidel rezidentů, který činil 70 %, byl zaznamenán mezi 12:00 h a 15:00 h (viz graf 187).

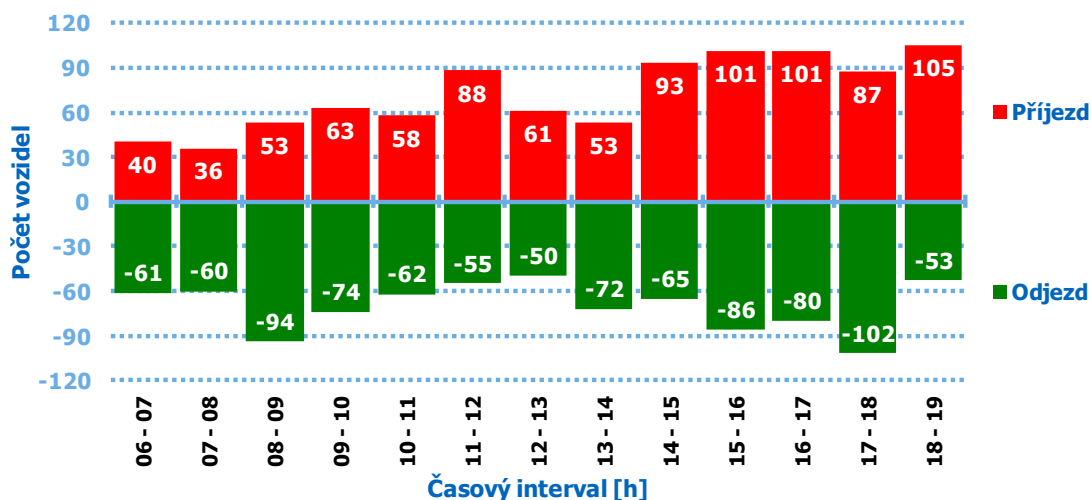
Celková obsazenost parkovacích míst v čase celá oblast



graf 183

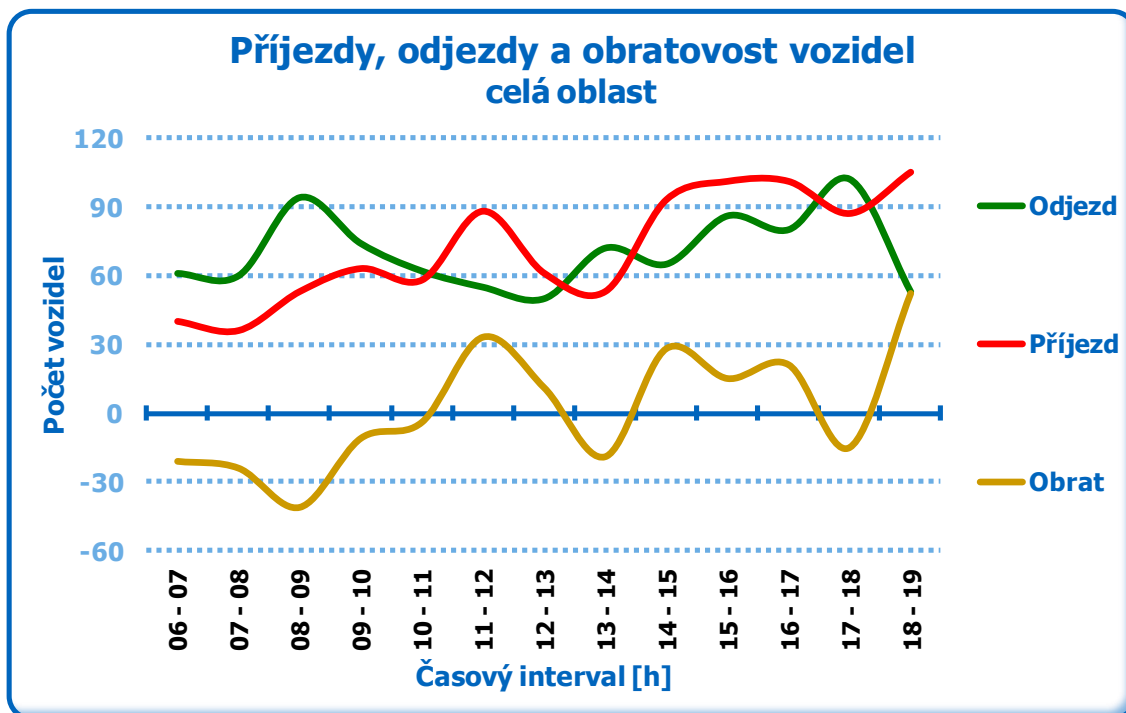
celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „celá oblast sídliště Hlouška“

Příjezdy / odjezdy vozidel do / z oblasti celá oblast



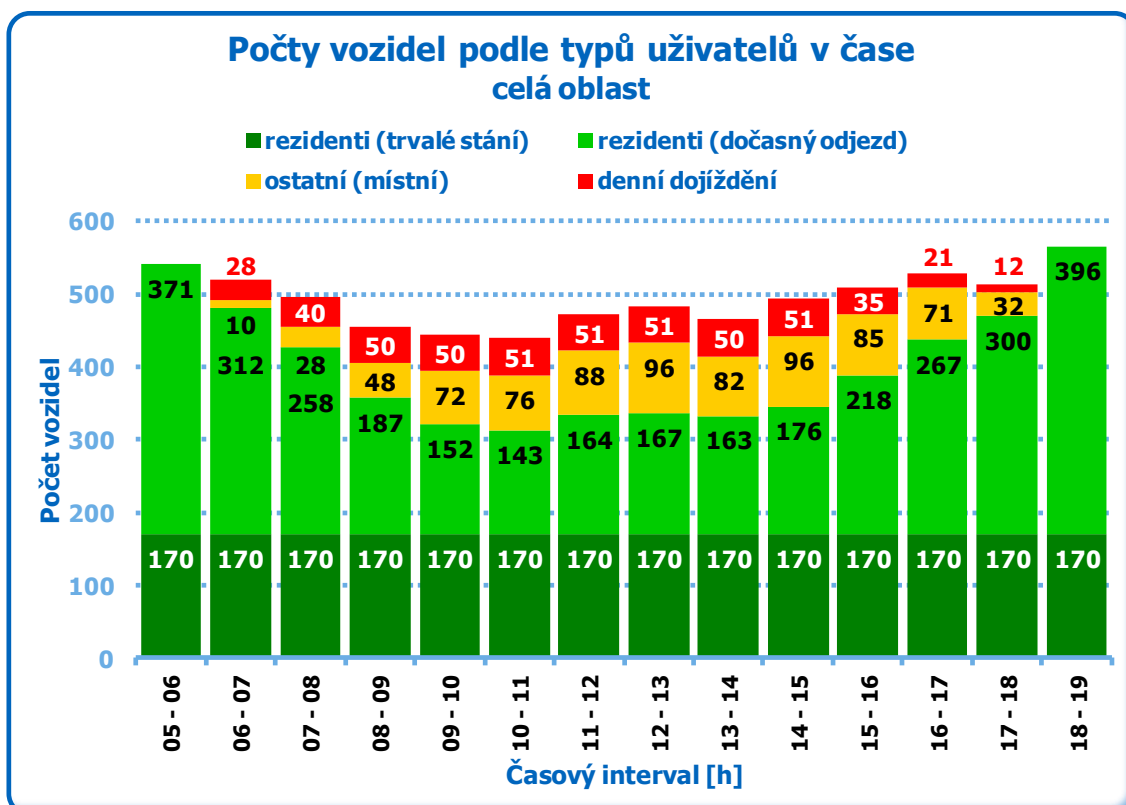
graf 184

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „celá oblast sídliště Hlouška“



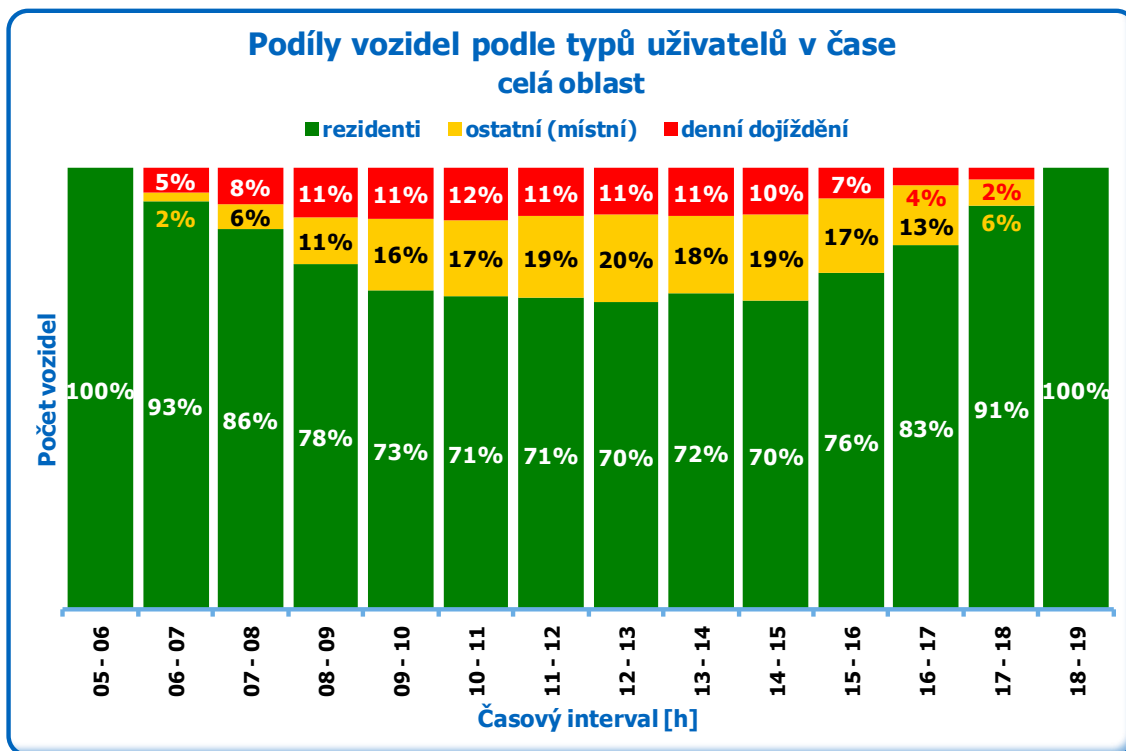
graf 185

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „celá oblast sídliště Hlouška“



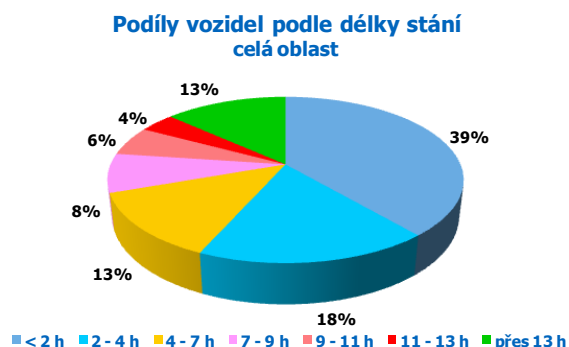
graf 186

absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „celá oblast sídliště Hlouška“



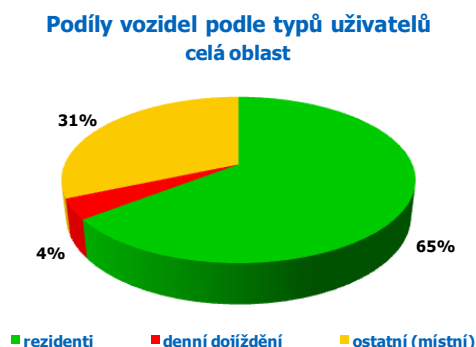
graf 187

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „celá oblast sídliště Hlouška“



graf 188

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě „celá oblast sídliště Hlouška“ podle časové délky jejich parkování



graf 189

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v lokalitě „celá oblast sídliště Hlouška“

Hlavní problém sídliště Hlouška nespočívá v tom, že celková teoretická nabídka míst je o mnoho nižší než skutečná potřeba, ale v tom, že rezidenti chtějí parkovat co nejbližší ke svému domu. Oblasti se specifickým využitím obsahují některé části, které jsou přesycené parkujícími automobily o celkem 71 vozidel navíc.

Průzkum ukázal, že v níže uvedených částech vyhodnocovaných oblastí v rámci sídliště Hlouška dochází k největšímu deficitu parkovacích míst:

- oblast 2b / části 8+9 (viz graf 120) deficit 26 parkovacích míst
- oblast 2c / části 4+7 (viz graf 141) deficit 12 parkovacích míst
- oblast 2c / část 6 (viz graf 155) deficit 10 parkovacích míst
- oblast 2a / část 1 (viz graf 99) deficit 7 parkovacích míst
- oblast 2b / části 11+12 (viz graf 127) deficit 5 parkovacích míst
- oblast 2a / části 2+10 (viz graf 106) deficit 4 parkovacích míst
- oblast 2d / části 16+17 (viz graf 176) deficit 4 parkovacích míst
- oblast 2b / část 3 (viz graf 113) deficit 3 parkovacích míst

Oproti plochám s nedostatkem parkovacích míst se na sídlišti vyskytují též parkovací plochy, kde nedošlo k jejím úplnému využití, např. v oblasti 2c (části 5) u Tylova divadla se během celého dne vyskytovalo okolo 12 volných parkovacích míst a zároveň sem až 38% uživatelů dojíždí denně do zaměstnání (viz graf 148 a graf 152). Stejný problém byl zaznamenán i v oblasti 2d (části 16+17), kde podíl dojíždějících do zaměstnání na parkujících vozidlech činil až 26% (viz graf 180).

5. NÁVRH SÍTĚ MÍSTNÍCH KOMUNIKACÍ VE MĚSTĚ

5.1. Návrh uspořádání v závislosti na funkčním členění komunikací

Návrh nového uspořádání komunikační sítě je rozdělen do 2 časových etap.

5.1.1. Návrh opatření v I. etapě (krátkodobá a střednědobá)

V první časové etapě je navrženo doplnění plošných zákazů vjezdu pro tranzitní nákladní dopravu do oblasti sídliště Hlouška a doplnění dalších lokálních zákazů vjezdů pro tranzitní nákladní dopravu.

5.2. Změny v organizaci dopravy

Zásadní změny v organizaci dopravy byly navrženy v oblasti sídliště Šipší (viz Příloha 12.6 a Příloha 12.7) a Hlouška (viz Příloha 13.6 a Příloha 13.7). Cílem zavedení jednosměrného provozu na některých místních komunikacích byl zisk nových parkovacích míst s minimalizací zásahů do městské zeleně a dále také zvýšení bezpečnosti provozu vlivem zklidnění dopravy.

Předpokládá se též zbudování nového propojení sídliště Šipší s průtahem silnice I. třídy formou prodloužení ulice Lučanská až k ulici Masarykova, což pomůže zejména snížení dopravní zátěže přilehlých vilových čtvrtí v oblasti sídliště Šipší.

V rámci sídliště Hlouška je též navrženo nové propojení na ulici Masarykova v podobě 4. paprsku křižovatky s ulicí Ostašova, který je zaústěn do sítě místních komunikací na sídlišti Hlouška a je znázorněn v Příloze 12.6 a v Příloze 12.7.

Detailnější popis provedených změn je předmětem kapitoly 6.1 a 6.2.

5.2.1. Doporučení pro usměrnění provozu včetně jednosměrných ulic

Organizace dopravy je systém zaměřený na docílení nejúčinnějšího pohybu vozidel po pozemních komunikacích. Ve městech se k dosažení tohoto cíle používá značné množství různých metodických řešení, technických prostředků a organizačních opatření. Způsoby organizace provozu zahrnují časové rozdělení dopravního toku, časové oddělení toku chodců a vozidel, stanovení rychlostních limitů, zavedení jednosměrného provozu, omezení nebo zákaz předjíždění a další manévry. Správná organizace dopravy může snížit dopravní kongesce a zvýšit bezpečnost provozu.

Například na sídlištích existuje mnoho míst, kde by adekvátní forma organizace dopravy situace mohla přispět ke zlepšení situace zavedením jednosměrného provozu. Ulice s jednosměrným provozem mají několik nesporných výhod, např. snížení konfliktních bodů (zjednodušení řízení dopravy na křižovatkách), ale nejdůležitějším faktorem jednosměrných ulic je skutečnost, že při zavedení jednosměrného provozu se získá více nových parkovacích míst.

5.2.1.1. Sídliště Šipší a sídliště Hlouška

Sídliště Šipší a sídliště Hlouška obsahují zejména z historických důvodů mnoho místních komunikací s nevhodnou šířkou průjezdu vozidel pro oba směry a současně k odstavení vozidel na jedné její straně, proto je cílem zavedení jednosměrného provozu na těchto sídlištích získ nových parkovacích míst (včetně legalizace parkování na těch parkovacích místech, kde se v současnosti parkuje v rozporu se zákonem) s minimalizací zásahů do městské zeleně a dále také zvýšení bezpečnosti provozu vlivem zklidnění dopravy.

Výsledný návrh uspořádání jednosměrných ulic na sídlišti Šipší a v přilehlé vilové čtvrti je popsán podrobně v kapitole 6.1.2 a je též zobrazen ve variantním řešení návrhu v Příloze 12.6 a v Příloze 12.7.

Výsledný návrh uspořádání jednosměrných ulic na sídlišti Hlouška a v obytné oblasti severozápadně od ulice Masarykova je popsán podrobně v kapitole 6.2.2 a je též zobrazen ve variantním řešení návrhu v Příloze 13.6 a v Příloze 13.7.

6. NÁVRH KONCEPCE DOPRAVY

6.1. Doprava v klidu na sídlišti Šipší

6.1.1. Návrh ploch pro dopravu v klidu a jejich organizace

6.1.1.1. Návrh ploch pro dopravu v klidu

Pro sídliště Šipší je předloženo mnoho návrhů pro zlepšení dopravy v klidu – odstranění komplikovaných míst, vytvoření nových parkovacích míst pro občany a návštěvníky, odstranění nelegálních parkovacích stání, což by vše mělo přispět ke zvýšení počtu parkovacích stání na území celého sídliště.

Návrh dopravy v klidu pro sídliště Šipší bylo navrženo ve 2 variantách, přičemž v obou variantách je nutné odstranit 43 nelegálních parkovacích stání bez náhrady:

- varianta č. 1 je vytvořena ve větším souladu s odborným názorem řešitelského týmu a v rámci ní bylo navrženo celkem 422 nových parkovacích stání včetně vytvoření nových parkovišť a dalších 26 parkovacích stání bylo změněno z nelegálně využívaných na nová legální (viz Příloha 12.1)
- varianta č. 2 je navržena s větší vahou na požadavky zadavatele a osadních výborů a v rámci ní došlo ke návrhu zvýšení počtu parkovacích míst o 350 nových míst a dalších 26 parkovacích stání bylo změněno z nelegálně využívaných na nová legální (viz Příloha 12.2).

Prostorové uspořádání parkovacích stání navrženo podle základních rozměrů vozidel podle ČSN 73 6056. Základní šířka pro kolmé stání osobního automobilu je uvažována 2,5 m s délkou stání 4,5 m. Pro podélné stání je uvažována jeho základní šířka 2 m a délka 5,75 m. V rámci návrhů jsou též v některých případech uvažována šikmá parkovací stání pod úhlem 60° s šířkou 2,9 m a délkou 5,2 m.

V Příloze 12.1 a v Příloze 12.2 jsou červenou barvou vyznačená místa nelegálních parkování, která je nutné odstranit z důvodu zajištění dodržování potřebné šířky pozemní komunikace pro průjezd vozidel v souladu s zákonem.

Pro obě varianty řešení byly navrženy níže uvedené změny:

- V ulici Dolní, Sběrná a Benešova nedošlo k žádné změně parkovacích ploch z důvodu správného uspořádání již existujících parkovacích míst.
- V ulici Lučanská byla navržena nová pozemní komunikace (vzniklá prodloužením ulice Lučanská až k jejímu zaústění do ulice Masarykova), při jejíž realizaci před domem č. 71 dojde k částečné redukci stávajícího parkoviště a ke změně počtu parkovacích stání z 24 na 13. Parkovací plocha vedle domu č. 190 proto vyžaduje nové uspořádání, které umožní zvýšit počet parkovacích míst aspoň o 3.
- V ulici Na Studních mezi obytnými domy č. 70 až 72 je navrženo úplně nové uspořádání stávajících parkovacích ploch a vytvoření nových parkovacích stání využitím volného prostoru kolem nich. Celkový přínos po rekonstrukci těchto ploch je nově uspořádaná parkovací plocha s kapacitou celkem 47 parkovacích míst.
- Nové návrhy kolmých parkovacích stání jsou zpracovány též v ulici Ortenova naproti domům č. 78 až 80.
- Na konci ulice Mazákova mezi dětským hřištěm a stávající hranou ulice je navrženo úsporným způsobem vytvoření nové parkovací plochy, na kterou lze umístit nová kolmá parkovací stání s 26 parkovacími místy. Na nové komunikaci, která je navržena jako propojení konce ulice Mazákova s ulicí Ortenova, může vzniknout 14 nových šikmých parkovacích stání.
- V ulici Opletalova došlo v rámci návrhu k úplné sanaci parkovacích míst a vytvoření nových parkovacích stání. Před domem č. 173 bylo navrženo vytvořit 6 nových kolmých parkovacích míst, před domem č. 175 dalších 6 nových parkovacích stání a vedle domu č. 177 bylo navrženo 9 nových kolmých parkovacích míst pro automobily. Dalších 27 nových parkovacích míst je navrženo v ulici Opletalova mezi domy č. 126 a 181. Na druhé straně ulice byla již existující parkovací místa posunuta blíže k pozemku s parcelním číslem 785/29 (obec Kutná Hora, katastrální území Sedlec u Kutné Hory). Na základě výše uvedené změny může dojít ke zvýšení počtu parkovacích míst ze stávajících 88

- na 121. Zároveň je v návrhu doporučeno rozšířit danou pozemní komunikaci a využít nové možnosti vytvořit dalších 10 kolmých parkovacích míst.
- V ulici Opletalova před domy č. 178 až 181 je nutné odstranit nelegálně využívaná parkovací stání pro zachování obousměrného provozu na pozemní komunikaci a ponechat zde pouze podélná parkovací místa jen na druhé straně.
 - Na základě navrženého zjednosměrnění části ulice Opletalova (viz též kapitola 6.1.2), tj. mezi ulicemi Jana Zajíce a Šandova, lze stávající nelegální parkovací stání změnit na již legální podélné parkovací stání v souladu se zákonem.
 - Vedle domu č. 146, ve které se sídlí lékárna, se v současné době nachází 4 nelegálně využívaná parkovací stání, neboť minimálně 1 jedno z nich brání vjezdu požární technice a neumožňuje ani bezpečnou evakuaci osob z objektu ohroženého požárem (viz Příloha 12.1, Příloha 12.2 a Příloha 12.8). Zbylá 3 zmíněná parkovací místa je navrženo zachovat, ale změnit je na vyhrazená parkovací stání pro návštěvníky lékárny.
 - Na konci ulic Šandova a Jana Palacha je navrženo lepší a úspornější provedení uspořádání dvou existujících parkovišť a zvýšení počtu odstavných míst pro automobily. Zároveň bylo navrženo využití terénních nerovností a místo 3. stávající parkovací plochy vytvořit 2-podlažní parkovací dům (podrobněji viz Příloha 12.4).
 - 10 nových kolmých stání bylo navrženo v ulici Havířská stezka mezi domy č. 68 a 140.
 - V ulici 17. listopadu okolo budovy č. 67, kde je doporučeno zřídit též jednosměrný provoz, (viz Příloha 12.1 a Příloha 12.2), byla vytvořena v návrhu nová parkovací místa. Na tomto úseku je ale nutné odstranit nelegální parkovací místa, která zabraňují bezbariérovému průjezdu automobilů, přičemž po jejich odstranění bude na druhé straně ulice možné vytvořit 13 kolmých parkovacích stání. Díky možnému zavedení jednosměrného provozu z levé strany domu č. 67, bude možné změnit 3 nelegální parkovací stání na legálně využívaná. Pro navýšení možnosti splnit potřeby obyvatel sídliště v oblasti počtu parkovacích míst v této části bylo na konci ulice navrženo využít volný prostor za domem č. 108 pro 26 nových parkovacích míst.

- Na ulici 17. listopadu se v současné době nachází 20 podélných parkovacích stání, která byla v návrhu změněna na šikmá, čímž lze dosáhnout zvýšení kapacity parkování o dalších 19 nových parkovacích míst.

Opatření a změny navržené pouze pro variantu 1 (viz Příloha 12.1):

- Ve variantě 1 v ulici Jana Palacha došlo v návrhu k odstranění 15 kolmých parkovacích míst a navržení nového parkoviště s kapacitou pro 127 vozidel na místě stávající nevyužívané budovy staré školní družiny (viz Příloha 12.3).
- Další návrh pro sídliště Šipší představuje prodloužení ulice Studentů a její napojení na ulici Jana Palacha. Tato nová komunikace umožní vytvořit při návrhu organizace dopravy jednosměrný polokruh pro plynulý pohyb vozidel po sídlišti (viz Příloha 12.1 a Příloha 12.6). V ulici Jana Palacha došlo z výše uvedených důvodů k návrhu rekonstrukce a uzavření úseku mezi oběma větvemi ulice Studentů před budovou Základní školy Jana Palacha. Výše uvedený úsek je navrženo uzavřít a vyhradit jako plochu pro chodce z důvodu zvýšení bezpečnosti prostoru před základní školou Jana Palacha (z dotčeného úseku je navrženo odstranit všechna parkovací stání pro automobily, aby uvolnily prostor pro pohyb dětí po celé ploše a jako náhradu bylo navrženo vytvořit kolmá parkovací místa na obou koncích uzavřeného úseku).
- Na nově vytvořené pozemní komunikaci v ulici Studentů byl navržen nový systém parkování K+R (Kiss & Ride), kde se jedná o parkovací místo pro krátkodobé zastavení osobních vozidel a vystoupení nebo nastoupení osob. Tento systém parkování má umožnit regulaci dovážení dětí do Základní škol Jana Palacha osobními automobily jejich rodičů a novým umístěním tak přispět k celkovému zlepšení bezpečnosti dopravy před školou (K+R má z prostorových důvodů navrženou kapacitu pouze pro 2 vozidla, což však v praxi nemusí být dostačující).

Opatření a změny navržené pouze pro variantu 2 (viz Příloha 12.2):

- Ve variantě 2 je navrženo zachování budovy školní družiny na rohu ulic Jana Palacha a Studentů a vytvoření podél této budovy v ulici Studentů 23 nových kolmých parkovacích stání.
- Zároveň zejména podle požadavků osadních výborů došlo k zachování stávajícího provozu na ulici Jana Palacha před Základní školou Jana Palacha a ke změně stávajících parkovacích míst na nový parkovací systém Kiss & Ride pro

krátkodobé zastavení osobních vozidel a vystoupení nebo nastoupení osob přímo před základní školou.

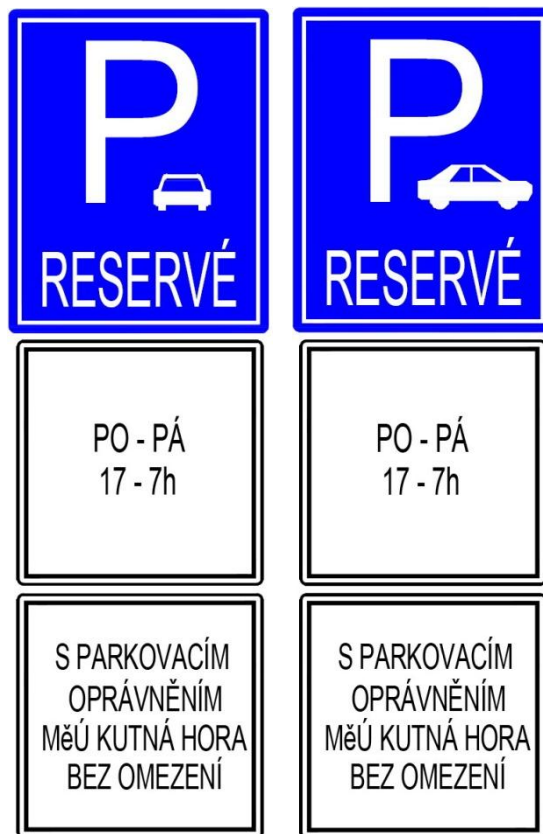
6.1.1.2. Možnosti regulace využívání ploch pro dopravu v klidu

V případě, že by se situace s nedostatkem parkovacích míst v průběhu času stále nezlepšovala, jedním z rychlých, levných a efektivních řešení je možnost přistoupit k regulaci využívání parkovacích ploch v době, kdy je zde největší poptávka po parkování zejména ze strany rezidentů – výše uvedenou regulaci lze založit na absolutním zvýhodnění parkování rezidentů v určitou denní dobu, kterou lze na základě provedeného průzkumu stanovit pravděpodobně na časový interval 17:00 h až 07:00 h.

Pro zabezpečení parkovacích míst na sídlišti Šipší výše popsaným způsobem je doporučeno využití dopravní značky IP12 „Vyhrazené parkoviště“, přičemž nápis na značce může být nahrazen jiným nápisem nebo symbolem nebo ještě lépe může být určení parkoviště uvedeno na dodatkové tabulce E13 „Text“ (viz obr. 12) ve znění „PO – PÁ; 17 – 7 h; S PARKOVACÍM OPRÁVNĚNÍM MĚÚ KUTNÁ HORA BEZ OMEZENÍ“.

Výše uvedené opatření zaručí menší tlak na využívání parkovacích míst v nejvíce exponovaných nočních hodinách tím, že bude umožněno pouze rezidentům příslušné oblasti (tj. uživatelům, kteří budou povolení vydaným MĚÚ za spíše symbolický roční poplatek).

Kontrola dodržování parkování v souladu s navrženým svislým dopravním značením (viz obr. 12) by měla být prováděna Městskou policií města Kutná Hora. Je třeba zde vyzdvihnout zejména požadavek na důkladnost a pravidelnost této kontroly, zejména je potřeba zvýšit frekvenci kontroly v prvních několika měsících po zavedení těchto



obr. 12

Vhodné svislé dopravní značení pro podélné a šikmé / kolmé parkovací stání v rámci navržené regulace využívání ploch pro dopravu v klidu na sídlišti Šipší

opatření. Kontrola dodržování nově zavedeného režimu parkování je však s ohledem na rozsah oblasti záležitost časově velmi náročná a lze předpokládat, že vymahatelnost dodržování nově zavedeného režimu parkování nebude v začátcích zcela úplná.

6.1.1.3. Detaily vybraných parkovacích ploch na sídlišti Šipší

Pro zvýšení počtu parkovacích stání na sídlišti Šipší v ulici Jana Palacha bylo navrženo nové parkoviště (viz Příloha 12.3), které je obsaženo v celkovém návrhu řešení dopravy v klidu ve variantě 1 (viz Příloha 12.1) preferované týmem řešitelů. Toto nové parkoviště je navrženo na místě staré školní družiny a mělo by obsahovat zatravněné parkovací plochy (příklady viz obr. 13 a obr. 14), aby nedošlo celkově k velkému úbytku zeleně na území sídliště.



obr. 13

Příklad parkoviště s využitím zatravněvací dlažby
Ecoraster E40



obr. 14

Příklad parkoviště s využitím zatravněvacích tvárnic
Rasenwabe

Plocha tohoto nového parkoviště je 3 136 m² a jeho kapacita je 127 parkovacích stání, 6 z nich jsou vyhrazená parkovací stání pro vozidla přepravující osobu ZTP. Všechna parkovací stání jsou navržena jako kolmá, šířka parkovacího stání pro osobní vozidla je v návrhu 2,5 m a jeho délka je 4,5 m. Šířka parkovacího stání pro vozidlo přepravující osobu ZTP je 3,5 m. Na celé ploše navrženého parkoviště je doporučen jednosměrný provoz s jedním vjezdem a jedním výjezdem.

Za účelem zvýšení počtu parkovacích stání je doporučeno vždy provést důsledné označení jednotlivých parkovacích míst. V současné době se v těsné blízkosti nacházejí 3 vodorovným značením nevyznačená parkoviště s kapacitami 32, 35 a 40 míst (viz Příloha 3.5), ale v případě vyznačení parkovacích míst vodorovným značením se obsaditelnost parkoviště může zvýšit až o 28 parkovacích míst (viz Příloha 12.4).

Parkoviště obsahují samozřejmě i vyhrazená místa pro vozidla přepravující osoby ZTP a na celé parkovací ploše je vždy doporučeno zavedení jednosměrného provozu.

Na koncích ulic Jana Palacha a Šandova je v obou variantách návrhu nově uspořádáno jedno z výše uvedených již existujících parkovišť s výhodným využitím jeho terénních nerovností (viz Příloha 12.4) a navrženo 2-podlažní parkoviště s kapacitou 46 parkovacích stání.

6.1.2. Doporučení pro realizaci jednosměrných ulic

Pro sídliště Šipší byly navrženy 2 varianty organizace dopravy:

- varianta 1 byla vytvořena s větším důrazem na odborný názor řešitelského týmu (viz Příloha 12.6)
- varianta 2 je navržena s větší mírou zohlednění požadavků a podnětů z osadních výborů (viz Příloha 12.7)

Pro obě varianty řešení byla navržena níže uvedená organizační opatření:

- Na sídlišti Šipší byl okolo domu č. 67 v ulici 17. listopadu navržen jednosměrný provoz, který umožní změnit nelegální stání vozidel na legální využívání parkovacích míst a současně navrhnout další nová kolmá parkovací stání, která zvýší celkový počet parkovacích míst.
- Z ulice Mazákova bylo navrženo vytvořit novou místní komunikaci, která bude napojená na ulici Ortenova a jednosměrná směrem z ulice Ortenova k ulici Mazákova a dále do ulice Opletalova.
- Pro zachování trasy MHD, která vede přes přilehlou vilovou čtvrť ulicí Sběrná s odbočením do ulice Lučanská, byl ponechán v obou ulicích obousměrný provoz v obou variantách.
- V části přilehlé vilové čtvrti bylo doporučeno zavedení Zóny 30, která je vhodná pro rezidenční oblasti z důvodu dodržování rychlostního limitu a zvýšení bezpečnosti provozu. Ve výše uvedených Zónách 30 je také uvažováno zjednosměrnění ulic, které má lépe zamezit zbytné tranzitní dopravě ve vilové čtvrti a rovněž přispět ke zvýšení bezpečnosti dopravy na křižovatkách místních komunikací.

Organizační opatření a změny navržené pouze pro variantu 1 (viz Příloha 12.6):

- Ve variantě 1 je navrženo zavedení Zóny 30 v ulicích Spálená, Viničná, a v části ulice Lučanská (tj. s výjimkou úseku s trasou linek MHD), V Zahradách a v části

ulice Dolní. Zároveň tyto ulice byly navrženy ke zjednosměrnění pro logické uspořádání provozu.

- V části ulice Havířská stezka došlo k návrhu změny směru jednosměrné komunikace mezi křižovatkami s ulicemi Lučanská a Spálená za účelem zklidnění dopravy a odstranění dlouhých přímých průjezdů touto ulicí.
- Pro variantu 1 bylo navrženo zjednosměrnit část ulice Opletalova (od křižovatky s ulicí Jana Zajíce směrem k ulici Šandova), Šandova, Jana Palacha a Studentů, které budou tvořit jednosměrný polokruh pro efektivnější způsob vedení dopravy, a zároveň jejího zklidnění, protože se tímto opatřením znemožní dlouhé přímé průjezdy oblastí.
- Na základě stejného principu a důvodů uvedených výše byl navržen druhý jednosměrný polokruh ulicemi Studentů a Jana Palacha.

Organizační opatření a změny navržené pouze pro variantu 2 (viz Příloha 12.7):

- Ve variantě 2 bylo rovněž navrženo zavedení Zóny 30 v ulicích Spálená, Viničná, v části úseku ulice Lučanská (mezi křižovatkami s ulicemi Sběrná a V Zahradách) a v části ulice V Zahradách (mezi křižovatkami s ulicemi Sběrná a Viničná).
- Všechny výše uvedené ulice byly navrženy k zjednosměrnění. Ulice V Zahradkách je navržena jako jednosměrná zjednosměrněná směrem k ulici Lučanské, úsek ulice Lučanská (mezi křižovatkami s ulicemi V Zahradách a Sběrná) je doporučeno zjednosměrnit směrem k ulici Sběrná, což vede k tomu, že na křižovatce ulic Sběrná a Lučanská bude zalomená přednost v jízdě jako je tomu dnes. Na rozdíl od varianty 1 je ulice Spálená navržena celá jako jednosměrná směrem k ulici Dolní, což činí tuto ulici průjezdnou přímo po celé její délce.
- Stejná situace jako je popsána výše ve variantě č. 2 nastává v ulici Havířská stezka a Krátká, kde podle požadavků osadních výborů bylo navrženo zachovat původní směr provozu, což ale nepřispívá ke zvýšení bezpečnosti provozu a nevytváří jasné vymezení koridorů pro dopravní proudy na sídlišti a v přilehlé vilové čtvrti.
- V ulici Jana Palacha bylo ponecháno v návrhu k zachování provozu před Základní školou Jana Palacha, avšak ulice Studentů byla navržena jako jednosměrná směrem k ulici Jana Palacha, kde je od jejich vzájemné křižovatky doporučeno zavést jednosměrný průjezd polokruhem v ulicích Studentů – Jana Palacha – Šandova – Opletalova (až do křižovatky s ulicí Jana Zajíce).

6.1.3. Souhrnný návrh opatření pro krátkodobý výhled

V krátkodobém časovém horizontu lze ke zlepšení obecných podmínek pro dopravu v klidu na sídlišti Šipší doporučit realizovat zejména níže uvedená a ekonomicky nejméně náročná opatření:

- změna ulic na jednosměrné s cílem transformovat všechny parkovací místa využívaná v současnosti v rozporu s zákonem na legálně využitelná parkovací místa a dále za účelem získání parkovacích míst zcela nových (buď jejich zřízením v úsecích místních komunikací, kde se dosud nevyskytovaly) nebo změněných na vhodnější geometrické uspořádání (např. změna z podélného parkovacího stání na šikmé nebo kolmé parkovací stání – zde lze v krátkodobém výhledu uvažovat i o opatřeních v podobě přístavby malé části parkovacích ploch za účelem celkového rozšíření místní komunikace)
- úprava větších parkovacích ploch pomocí pouze vodorovného dopravního značení (viz např. Příloha 12.4)
- regulace využívání ploch pro dopravu v klidu pomocí využití dopravní značky IP12 „Vyhrazené parkoviště“ s dodatkovou tabulkou E13 „Text“ ve znění „PO – PÁ; 17 – 7 h; S PARKOVACÍM OPRAVNĚNÍM MĚÚ KUTNÁ HORA BEZ OMEZENÍ“

Ostatní opatření, ke kterým patří výstavba nových (přestože kratších) úseků místních komunikací s novými parkovacími plochami nebo výstavba nových zcela samostatných parkovacích ploch (viz Příloha 12.3 a Příloha 12.4) je vhodné zvážit k realizaci až ve střednědobém nebo dlouhodobém časovém horizontu.

6.1.4. Souhrnný návrh opatření pro dlouhodobý výhled

S výjimkou opatření popsaných na konci kapitoly 6.1.3 lze mezi opatření pro dlouhodobý výhled v rámci řešení dopravy v klidu na sídlišti Šipší zahrnout zejména II. etapu úprav pro dopravu v klidu na sídlišti Šipší, která spočívá v návrhu parkovacích domů a podzemních parkovacích domů na vhodných částech sídliště (viz Příloha 12.5). Postavení parkovacích domů může též vyřešit problém parkování na tomto sídlišti, protože navržené parkovací domy budou přibližně obsahovat až 1 158 parkovacích míst, která budou chráněna před deštěm a sněhem. Na celém území sídliště byly navrženy 3 parkovací domy:

- 4-podlažní parkovací dům je navržen na koncích ulic Jana Palacha a Šandova a mohl by vzniknout na ploše vytvořené spojením 2 parkovišť a realizací 3 nadzemních podlaží se zvýší kapacita parkovacího domu až na přibližně 396 míst
- 4-podlažní parkovací dům byl navržen na místě již existujícího parkoviště v ulici Opletalova s navrženou kapacitou 320 míst
- 3-podlažní parkovací dům by mohl být postaven mezi domy č. 70 až 71 v ulici Na Studních a mohl by obsahovat 168 parkovacích míst pro automobily

Na sídlišti byly také navrženy dva 2-podlažní podzemní parkovací domy:

- za ulicí Mazákova v blízkosti domů č. 170 a 172 s kapacitou 118 parkovacích míst
- za domy č. 111 až 114 v ulici 17. listopadu s orientační kapacitou 156 parkovacích míst

6.2. Doprava v klidu na sídlišti Hlouška

6.2.1. Návrh ploch pro dopravu v klidu a jejich organizace

6.2.1.1. Návrh ploch pro dopravu v klidu

Na sídlišti Hlouška je navržena rekonstrukce již existujících a v některých místech pak i zřízení nových parkovacích míst a postupy k odstranění nelegálně využívaných parkovacích stání a doporučení pro využití volných ploch pro vytvoření nových parkovišť, což by vše mělo přispět ke zvýšení počtu parkovacích stání na území celého sídliště.

Návrh dopravy v klidu pro sídliště Hlouška bylo navrženo ve 2 variantách:

- varianta č. 1 je vytvořena ve větším souladu s odborným názorem řešitelského týmu a v rámci ní bylo navrženo celkem 384 nových parkovacích stání včetně vytvoření nových parkovišť a dalších 72 parkovacích stání bylo změněno z nelegálně využívaných na nová legální, přičemž naopak 65 parkovacích stání využívaných dosud v rozporu s zákonem je třeba odstranit (viz Příloha 13.1)
- varianta č. 2 je navržena s větší vahou na požadavky zadavatele a osadních výborů a v rámci ní došlo ke návrhu zvýšení počtu parkovacích míst o 422 nových míst a dalších 64 parkovacích stání bylo změněno z nelegálně využívaných na nová legální, přičemž naopak 73 parkovacích stání využívaných dosud v rozporu s zákonem je třeba odstranit (viz Příloha 13.2)

Prostorové uspořádání parkovacích stání navrženo podle základních rozměrů vozidel podle ČSN 73 6056. Základní šířka pro kolmé stání osobního automobilu je uvažována 2,5 m s délkou stání 4,5 m. Pro podélné stání je uvažována jeho základní šířka 2 m a délka 5,75 m. V rámci návrhů jsou též v některých případech uvažována šikmá parkovací stání pod úhlem 60° s šířkou 2,9 m a délkou 5,2 m.

V Příloze 13.1 a v Příloze 13.2 jsou červenou barvou vyznačená místa nelegálních parkování, která je nutné odstranit z důvodu zajištění dodržování potřebné šířky pozemní komunikace pro průjezd vozidel v souladu s zákonem.

Pro obě varianty řešení byly navrženy níže uvedené změny:

- V ulici Masarykova (na paralelní místní komunikaci u autobusové zastávky „Kutná Hora, u potravin“ je navržen vznik 6 nových kolmých parkovacích stání vedle chodníku díky úpravě stávajících nelegálně využívaných parkovacích míst. Ve stejné ulici je před domy č. 582 až 583 navrženo 5 nových kolmých parkovacích stání.
- V ulici Trebišovská před domem č. 611 bylo navrženo vytvoření 19 nových podélných parkovacích míst. Mezi domy č. 597, 599 a 601 se ve stejné ulici v současné době nachází podélná parkovací stání, ale po jejich rekonstrukci na kolmá parkovací stání dojde ke zvýšení současného počtu parkovacích míst o 6 dalších parkovacích míst.
- Před domy č. 601 a 642 (v ulici Masarykova) je v návrhu doporučen vznik (díky zavedení jednosměrného provozu a zrušení nelegálních parkovacích stání) nových podélných parkovacích stání, která nebudou omezovat pohyb vozidel v tomto úseku.
- Protože bylo před domy č. 604 až 609 v Trebišovské ulici využito změny organizace provozu na jednosměrný, je v této části nově navrženo 37 nových šikmých parkovacích stání.
- V ulici U Tylova divadla může vzniknout 16 nových šikmých parkovacích stání naproti domům č. 538/7 až 541/1 a v ulici Pod Divadlem mohou být 3 existující parkovací stání rozšířena o 5 dalších, celkově může v této lokalitě přibýt 8 nových parkovacích míst.
- Vedle Tylova divadla se v současné době nachází parkoviště s kapacitou 66 parkovacích míst – pro zvýšení jeho kapacity je navrženo využít terénní nerovnosti v této oblasti a vytvořit 2-podlažní parkoviště, které může přinést až

46 nových parkovacích míst, přičemž část těchto parkovacích míst (odhadem 72 parkovacích míst na nově rozšířené horní parkovací ploše) je doporučeno využít jako záchytné parkoviště pro individuální automobilovou dopravu.

- V ulici Hašplířská byla nelegální parkovací stání transformována na legální díky zavedení jednosměrného provozu a správnému uspořádání volného prostoru, čímž se podařilo v návrhu vytvořit celkem 16 šikmých parkovacích stání.
- V ulici Puškinská před domy č. 560 až 559 bylo na místní komunikaci navrženo 11 nových šikmých parkovacích stání. V téže ulici došlo k odstranění 3 nelegálně využívaných parkovacích míst a vytvoření 9 nových šikmých parkovacích stání.
- Vedle domu č. 543/3 byl využit volný prostor, na kterém vzniklo v návrhu 7 kolmých parkovacích míst. Ke stejnému návrhu došlo vedle sousedního domu č. 545/7, kde rozšířením již existujícího prostoru pro odstavení vozidel došlo ke zvýšení počtu parkovacích míst až o 8 parkovacích stání.
- Na základě navržené změny směru provozu v ulici Družební mezi křižovatkami s ulicemi Trebišovská a Puškinská a s pomocí odstranění nelegálního parkovacího stání zde může vzniknout 12 nových šikmých parkovacích míst. Před domem č. 603 v ulici Družební je v návrhu 6 kolmých nelegálně využívaných parkovacích míst změněno na legální a díky využití volného prostoru mezi domem č. 603 a stadionem bylo navrženo dalších 10 šikmých parkovacích míst naproti sobě.
- V ulici Zelenkova na místě starých zahrádek a na základě předpokladu odstranění stávajících 14 podélných parkovacích míst bylo navrženo vytvořit nové parkoviště s celkovou kapacitou 109 parkovacích míst (viz Příloha 13.4).
- Druhé nové parkoviště bylo navrženo pro obě varianty v ulici Puškinská, kde se s pomocí využití volného prostoru se podařilo vytvořit v návrhu parkoviště pro 85 vozidel (viz Příloha 13.3).
- V ulici Puškinská bylo před domy č. 569 až 571 navrženo využít volný prostor a změnit 12 stávajících podélných parkovacích míst na 21 šikmých parkovacích míst. Ve stejné ulici v blízkosti domu č. 577 byla v návrhu podélná parkovací stání změněna na šikmá, čímž se zvětšil počet parkovacích míst o 11.
- V ulici Nádražní je nutné odstranit nelegální parkovací stání pro zachování obousměrného provozu a plynulého průjezdu vozidel k železniční stanici. Stejně opatření je nezbytné provést v ulicích Trebišovská a Masarykova za budovou

Mixc Group s. r. o, aby nedocházelo ke konfliktním situacím kvůli nelegálně odstaveným vozidlům.

Opatření a změny navržené pouze pro variantu 1 (viz Příloha 13.1):

- Ve variantě 1 v ulici Puškinská jsou v návrhu před domy č. 592 až 595 vytvořena nová parkovací místa bez nutnosti odstranění zeleně. V téže ulici před domy č. 656 až 658 byla v návrhu všechna nelegálně využívaná parkovací stání transformována na legální podélná parkovací stání, čímž se celková kapacita parkování zvýšila o 12 parkovacích míst.
- V ulici Puškinská před domy č. 651 až 653 je nutné odstranit nelegálně využívaná parkovací stání, která omezují obousměrný provoz v této části sídliště.

Opatření a změny navržené pouze pro variantu 2 (viz Příloha 13.2):

- Ve variantě 2 je navrženo rozšíření ulice Puškinská mezi křižovatkami s ulicemi Zelenkova a Družební. Stávající parkovací místa by pak musela být posunuta směrem k domům o potřebnou vzdálenost pro zavedení obousměrného provozu v této části ulice. Na základě výše popsané úpravy mohou vzniknout nová kolmá parkovací stání před domy č. 592 až 595 a č. 585 až 587. Celkový přínos nově navržených parkovacích míst je v daném úseku 35 nových parkovacích stání.
- V ulici Puškinská před domy č. 651 až 653 a č. 656 až 658 je nutné odstranit nelegálně využívaná parkovací stání, která omezují obousměrný provoz v této části sídliště.

6.2.1.2. Možnosti regulace využívání ploch pro dopravu v klidu

Provedený dopravní průzkum ukázal, že část sídliště je už dnes využívána těmi, kdo dojíždí do zaměstnání (viz graf 187). Při výraznějším zpoplatnění parkování v historickém centru města může vzniknout riziko, že se lidé, kteří do tohoto centra budou mít své cesty, ale za vyšší cenu parkování zde již nebudou chtít platit, přesunou svá vozidla na parkovací místa na sídliště Hlouška a počet zde zaparkovaných vozidel se oproti současné situaci zvýší.

Pro zabezpečení parkovacích míst na sídlišti Hlouška proti vzniku výše uvedené situace je doporučeno využití dopravní značky IP13b „Parkoviště s parkovacím kotoučem“ s 2 dodatkovými tabulkami E13 „Text“ (viz obr. 15):

- první dodatková tabulka E13 s textem „PO – PÁ; 6 – 16 h; MAX 2 h“ stanovuje maximální délku stání na daném parkovacím místě při použití (zpravidla papírových) parkovacích hodin s nastaveným časem příjezdu na dané místo (a umístěnými za předním sklem automobilu na palubní desce), uplatňovanou pouze v pracovní dny v časovém rozmezí prokázaného využívání míst za účelem dojíždění do zaměstnání, tj. v době 06:00 h – 16:00 h (maximální délka stání byla zvolena na 2 h z důvodu možnosti odstavení vozidla na dostatečně dlouhou dobu potřebnou pro vyřízení záležitostí, které řidič nebo spolujezdci na daném místě mají)



obr. 15

Vhodné svislé dopravní značení pro podélné a šikmé / kolmé parkovací stání v rámci navržené regulace využívání ploch pro dopravu v klidu na sídlišti Hlouška

- druhá dodatková tabulka E13 s textem „S PARKOVACÍM OPRÁVNĚNÍM MĚÚ KUTNÁ HORA BEZ OMEZENÍ“ umožňuje parkování v navrhované zóně s regulací parkování zcela bez omezení pro ty obyvatele města Kutná Hora, kterým bude ze strany Městského úřadu Kutná Hora vydáno platné parkovací oprávnění platné na určitou časovou dobu stanovenou ze strany Městského úřadu Kutná Hora pro takto vyznačenou oblast (sídliště Hlouška)

Kontrola dodržování parkování v souladu s navrženým svislým dopravním značením (viz obr. 15) by měla být prováděna Městskou policií města Kutná Hora. Je třeba zde vyzdvihnout zejména požadavek na důkladnost a pravidelnost této kontroly, zejména je potřeba zvýšit frekvenci kontroly v prvních několika měsících po zavedení těchto opatření. Kontrola dodržování nově zavedeného režimu parkování je však s ohledem na rozsah oblasti záležitost časově velmi náročná a lze předpokládat, že

vymahatelnost dodržování nově zavedeného režimu parkování nebude v začátcích zcela úplná.

S ohledem na možnosti návštěv nebo realizace nákupů, ale zároveň s ohledem na nebezpečí, že za delší dobu už se bez problému dá navštívit celé historické centrum města a vrátit se k automobilu zpět, je doporučeno na dodatkové tabulce uvést dobu 2, maximálně 3 hodiny, aby tyto parkovací plochy nebyly zneužívané turisty.

6.2.1.3. Detaily vybraných parkovacích ploch na sídlišti Hlouška

Na území sídliště Hlouška byla navržena za účelem zlepšení celkové situace dopravy v klidu byly navrženy nové parkovací plochy. První parkoviště je navrženo na místě starých zahrádek v ulici Zelenkova a obsahuje 109 parkovacích míst (viz Příloha 13.4). Pro vytvoření tohoto parkoviště je nutné odstranit již existující podélná parkovací místa, ale celkový přínos tohoto nově navrženého parkoviště je 95 míst. Navržené parkoviště obsahuje kolmá a podélná parkovací stání včetně 4 míst pro vozidla přepravující osoby ZTP a na jeho ploše je navrženo zavedení jednosměrný provoz s jedním vjezdem a výjezdem.



obr. 16

Příklad parkovacích ploch s využitím prvků zeleně
(využití zatravnovací dlažby Ecoraster E40)



obr. 17

Příklad parkovacích ploch s využitím prvků zeleně
(využití zatravnovací plastové dlažby ECO)

Další větší parkoviště bylo navrženo v ulici Puškinská po druhé straně pozemní komunikace před budovami č. 651 až 653 a č. 641 (viz Příloha 13.3). Kapacita nového parkoviště je navržena na 81 míst a 4 parkovací místa jsou vyhrazena v návrhu pro vozidla přepravující osoby ZTP. V blízkém okolí navrženého parkoviště se nacházejí obytné domy a jejich obyvatelé odstavují vozidla v místech nevhodných pro parkování, takže nové parkoviště v této části sídliště patří mezi vhodné způsoby zlepšení dopravy v klidu na daném území. Na parkovišti platí jednosměrný provoz

s jedním vjezdem a výjezdem. Při návrhu tohoto parkoviště byla využita jen část volné plochy, aby byla zachována částečně zeleň na sídlišti a ze stejného důvodu by mělo obsahovat též zatravněné parkovací plochy (příklady viz obr. 16, obr. 17 a obr. 18).



obr. 18

Příklad zeleného parkoviště v Břeclavi

6.2.2. *Doporučení pro realizaci jednosměrných ulic*

Pro sídliště Hlouška byly navrženy 2 varianty organizace dopravy:

- varianta 1 byla vytvořena s větším důrazem na odborný názor řešitelského týmu (viz Příloha 13.6)
- varianta 2 je navržena s větší mírou zohlednění požadavků a podnětů z osadních výborů (viz Příloha 13.7)

Na celém sídlišti Hlouška i v přilehlé obytné oblasti severozápadně od ulice Masarykova všechny změny provozu na pozemní komunikaci v předloženém návrhu zřizují a regulují příslušné (v některých případech nově umístěné) svislé dopravní značky, kterými jsou B2 („Zákaz vjezdu všech vozidel“), B28 („Zákaz zastavení“), P2 („Hlavní pozemní komunikace“) a P4 („Dej přednost v jízdě“).

Pro obě varianty řešení byla navržena níže uvedená organizační opatření:

- V obou navržených variantách byla ulice Hašplířská zjednosměrněna, aby bylo možné změnit nelegálně využívaná parkovací stání na legální.
- V ulici Trebišovská v úseku kolmém na ulici Masarykova byl také ponechán obousměrný provoz, ale úsek této ulice, který je rovnoběžný k ulici Masarykova,

byl navržen jako jednosměrný za účelem vytvoření nových parkovacích míst v dané části sídliště (viz Příloha 13.6 a Příloha 13.7).

- Ulice U Tylova divadla v úseku rovnoběžném s ulicí Puškinská byla také navržena jako jednosměrná.
- Jednosměrný provoz bylo navrženo ponechat v ulici Puškinská mezi křižovatkami s ulicemi U Tylova divadla a Družební.
- Mezi křižovatkami s ulicemi Trebišovská a Puškinská bylo navrženo zjednosměrnění ulice Družební.
- V obou variantách se též pracuje s návrhem nové místní komunikace mezi domy č. 582 a č. 597, propojující nově sídliště s ulicí Masarykova – na této nové komunikaci byl navržen obousměrný provoz.
- V ulicích Zelenkova a Puškinská až k domu č. 651 (včetně) byl ponechán již zavedený obousměrný provoz pro snadnější dojezd na nově navržená parkoviště v těchto ulicích (viz Příloha 13.3 a Příloha 13.4).

Na severozápadní straně od ulice Masarykova byly navrženy stejné změny organizace dopravy v obou variantách (všechny změny v této části obytné oblasti byly navrženy pro zklidnění dopravy a odstranění dlouhých přímých průjezdů oblastí):

- Ulice Školní byla navržena jako jednosměrná v úsecích mezi křižovatkami s ulicemi Benešova a Nerudova a také Čelakovského a Masarykova, ale v úseku mezi křižovatkami s ulicemi Nerudova a Čelakovského byl obousměrný provoz v návrhu ponechán.
- Ulice Nerudova byla v návrhu zjednosměrněna směrem k ulici Ostašova a ulice Čelakovského naopak ve směru od ulice Ostašova k ulici Školní.
- Místní komunikace v ulici Jiráskovy sady je navržena jako přístupná pouze pro dopravní obsluhu a je doporučeno ji vyznačit příslušnými svislými dopravními značkami B1 („Zákaz vjezdu všech vozidel“).
- V ulici Ostašova v úseku mezi křižovatkami s ulicemi Benešova a Nerudova došlo v návrhu ke změně směru jednosměrné ulice směrem k ulici Benešova a v úseku mezi křižovatkami s ulicemi Nerudova a Čelakovského byla navržena nová jednosměrná komunikace směrem k ulici Čelakovského. V úseku mezi křižovatkami s ulicemi Čelakovského a Masarykova byl směr k ulici Ostašova ponechán jako v současném stavu.
- Ulice Zvěřinova byla navržena jako jednosměrná směrem k ulici Masarykova.

- Ulice Kampánova byla navržena jako jednosměrná směrem k ulici Zvěřinova.
- Směr provozu v ulicích Řehákova a Stroupežnického byl v návrhu ponechán jako v současném stavu, ale v ulici Zachova došlo v návrhu ke změně směru provozu, protože v jednom úseku ve směru od ulice Řehákova byla navržena jako jednosměrná směrem k ulici Družstevní a na opačné straně směrem k ulici Zvěřinova.
- Ulice Družstevní byla navržena jako jednosměrná směrem k ulici Masarykova.

Organizační opatření a změny navržené pouze pro variantu 1 (viz Příloha 13.6):

- Ve variantě 1 (viz Příloha 13.6) v ulici Puškinská došlo v návrhu ke změně směru jednosměrného provozu směrem od domu č. 588 k ulici Družební pro vytvoření nových míst pro parkování zamezení dlouhému přímému průjezdu ulicí.
- Od domu č. 588 směrem k Zelenkově ulici byl směr provozu v ulici Puškinská ponechán.
- Změna směru jednosměrného provozu byla navržena v Trebišovské ulici v úseku mezi křižovatkou s ulicí Družební a domem č. 583.
- V ulici Puškinská okolo domů č. 659 a 661 došlo v návrhu k vytvoření jednosměrného okruhu s cílem změnit nelegálně využívaná parkovací stání na legální a také zefektivnit uspořádání provozu.

Organizační opatření a změny navržené pouze pro variantu 2 (viz Příloha 13.7):

- Ve variantě 2 (viz Příloha 13.7) je směr provozu v ulici Trebišovská navrženo ponechat v současném stavu.
- V ulici Puškinská je v návrhu na základě požadavků osadního výboru sídliště v úseku mezi křižovatkami s ulicemi Zelenkova a Družební rekonstrukce ulice na šířku vyhovující pro obousměrný provoz.
- V části ulice Puškinská mezi domy č. 656 až 658 je též ponechán obousměrný provoz, na který navazuje navržený jednosměrný polookruh okolo domů č. 659 až 661.

6.2.3. Souhrnný návrh opatření pro krátkodobý výhled

V krátkodobém časovém horizontu lze ke zlepšení obecných podmínek pro dopravu v klidu na sídlišti Hlouška doporučit realizovat zejména níže uvedená a ekonomicky nejméně náročná opatření:

- změna ulic na jednosměrné s cílem transformovat všechny parkovací místa využívaná v současnosti v rozporu s zákonem na legálně využitelná parkovací místa a dále za účelem získání parkovacích míst zcela nových (bud' jejich zřízením v úsecích místních komunikací, kde se dosud nevyskytovaly) nebo změněných na vhodnější geometrické uspořádání (např. změna z podélného parkovacího stání na šikmé nebo kolmé parkovací stání – zde lze v krátkodobém výhledu uvažovat i o opatřeních v podobě přístavby malé části parkovacích ploch za účelem celkového rozšíření místní komunikace)
- regulace využívání ploch pro dopravu v klidu pomocí využití dopravní značky IP13b „Parkoviště s parkovacím kotoučem“ s 2 dodatkovými tabulkami E13 „Text“ s textem „PO – PÁ; 6 – 16 h; MAX 2 h“ a „S PARKOVACÍM OPRÁVNĚNÍM MĚŮ KUTNÁ HORA BEZ OMEZENÍ“

Ostatní opatření, ke kterým patří výstavba nových (přestože kratších) úseků místních komunikací s novými parkovacími plochami nebo výstavba nových zcela samostatných parkovacích ploch (viz Příloha 13.3 a Příloha 13.4) je vhodné zvážit k realizaci až ve střednědobém nebo dlouhodobém časovém horizontu.

6.2.4. Souhrnný návrh opatření pro dlouhodobý výhled

S výjimkou opatření popsanych na konci kapitoly 6.2.3 lze mezi opatření pro dlouhodobý výhled v rámci řešení dopravy v klidu na sídlišti Hlouška zahrnout zejména II. etapu úprav pro dopravu v klidu na sídlišti Hlouška, která spočívá v návrhu parkovacích domů a podzemních parkovacích domů na vhodných částech sídliště (viz Příloha 13.5). Na území sídliště Hlouška byly v rámci II. etapy navrženy 2 parkovací domy (viz Příloha 13.5), které rozšíří kapacitu stávajících parkovišť a zvýší počet míst pro odstavení vozidel pro rezidenty sídliště:

- První parkovací dům byl navržen v ulici Puškinská po druhé straně pozemní komunikace před domy č. 651 až 653 a č. 641 – v současné době se v daném místě nachází nevyužívané prostranství (viz Příloha 3.7), které je vhodné pro stavbu nového parkoviště. Navržený parkovací dům má 3 podlaží a jeho předpokládaná kapacita je 342 odstavných míst. Pro zachování zeleně v dané lokalitě může být parkovací dům doplněn o prvky zeleně např. na fasádě parkovacího domu (viz obr. 19 a obr. 20).



obr. 19



obr. 20

Příklad parkovacího domu s prvky zeleně na fasádě
(Stavanger, Norsko)

Příklad parkovacího domu s prvky zeleně na fasádě
(Helsinki, Finsko)

- Druhý parkovací dům se v návrhu vyskytuje v ulici Zelenkova po odstranění starých zahrádkových pozemků. Pro maximální využití existujícího prostoru a s ohledem na skutečnost, že se v blízkosti navrhovaného objektu nevyskytuje žádná stavba, které by parkovací dům bránil ve výhledu, bylo navrženo postavit 4-podlažní parkovací dům s předpokládanou kapacitou objektu 444 parkovacích míst.

6.3. Dopravní souvislosti mezi sídlišti a centrem

Předmětem provedených dopravních průzkumů zaměřených na dopravu v klidu bylo mimo jiné prověření, zda vozidla parkující v historickém centru přijíždějí z některého z velkých sídlišť – ze sídliště Hlouška nebo ze sídliště Šipší. Z celkového počtu 4 323 cest vygenerovaných za den v souvislosti s oblastí historického centra byl ale zaznamenán pouze zlomek uskutečněných cest mezi jedním ze sídlišť a centrem – konkrétně bylo zaznamenáno:

- 126 cest / den mezi sídlištěm Hlouška a historickým centrem
- 194 cest / den mezi sídlištěm Šipší a historickým centrem

Lze tedy předpokládat, že většina zaznamenaných parkujících vozidel v historickém centru města byla z okolí města Kutná Hora.

6.4. Návrh nástupních ploch pro požární techniku

6.4.1. Obecné principy návrhu

Podle vyhlášky č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb §30 odst. 1 je nutné, aby při užívání stavby byla zachována úroveň požární ochrany vyplývající z technických podmínek požární ochrany staveb, podle kterých byla stavba navržena, provedena a bylo zahájeno její užívání.

Nástupní plocha pro hasičskou techniku musí navazovat na přístupovou komunikaci a sloužit k postavení požární techniky v takové vzdálenosti od objektu (ideálně 4 až 6 metrů od paty objektu), aby bylo možné např. využít výškovou techniku k záchraně ohrožených osob nebo provést požární zásah z vnější strany budovy. Při tom šířka nástupní plochy musí být nejméně 4 m a délka podle používané požární techniky v daném hasebním obvodu, plocha musí být odvodněna a schopna alespoň jednorázového použití vozidlem, jehož tíha na nejvíce zatíženou nápravu je nejméně 100 kN.

Povinnost zřídit nástupní plochu pro požární techniku není u objektů vybavených vnitřními zásahovými cestami, dále u objektů o výšce do 12 m a u objektů, jejichž všechny prostory jsou bez požárního rizika.

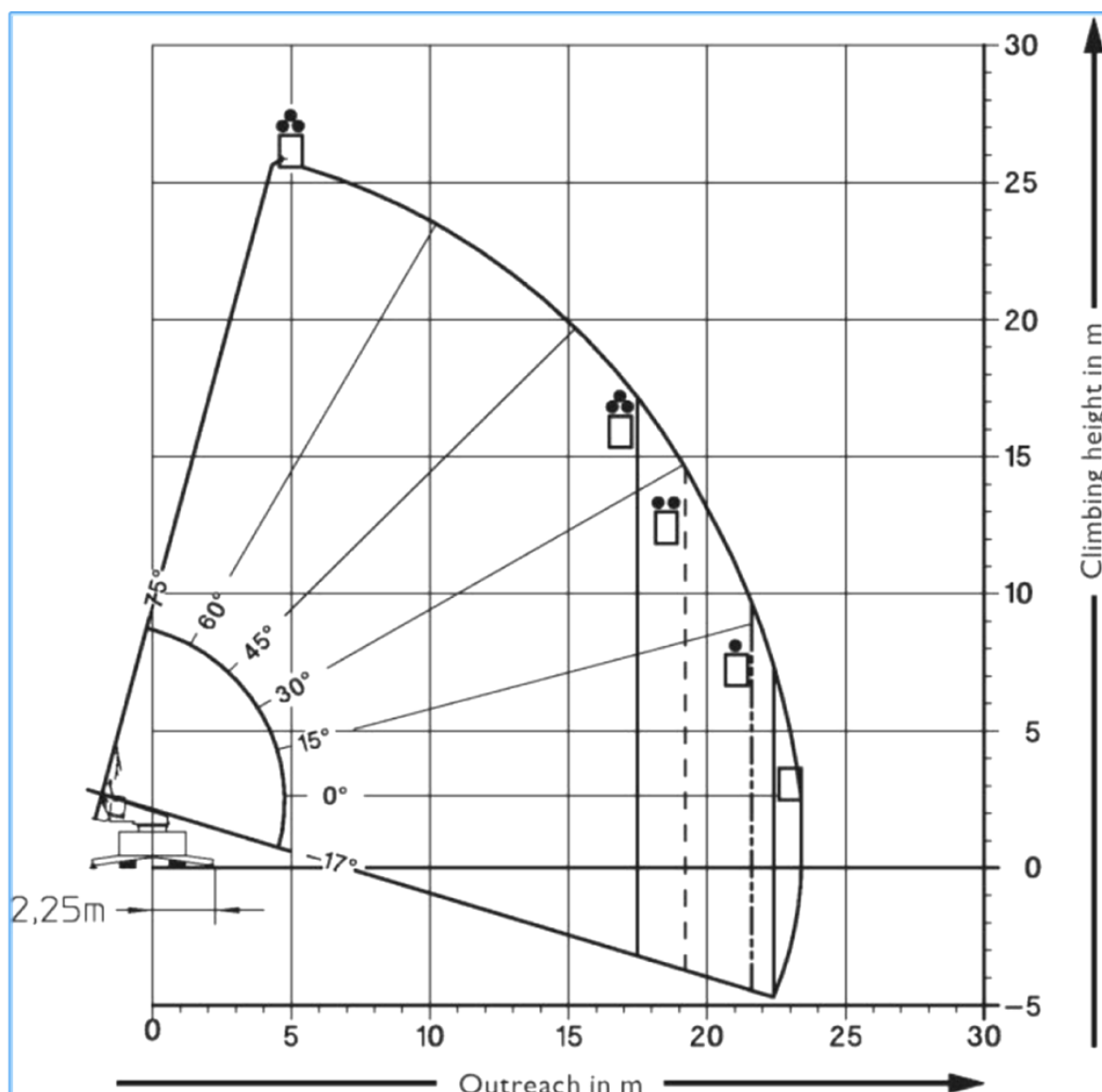
Tabulka 2 – možnosti využití hasičského vozidla AŽ 30 Iveco Magirus

Možnosti využití hasičského vozidla AŽ 30 Iveco Magirus		
Vzdálenost osy žebříkové sady od objektu	Výškový dosah	Nadzemní podlaží
5 metrů	27 metrů	cca 9 NP
13 metrů	21 metrů	cca 7 NP
17 metrů	15 metrů	cca 5 NP

Základní technické parametry pro hasičský vůz AŽ 30 Iveco Magirus (viz Tabulka 2 a tzv. pracovní diagram vozidla viz obr. 21), podle kterého byly navrženy nástupní plochy pro požární techniku na sídlištích Šipší a Hlouška, jsou:

- celková délka 10 000 mm
- rozvor 4 815 mm
- rozchod předních kol 1 960 mm
- rozchod zadních kol 2 150 mm
- výška vozidla 3 300 mm

- šířka vozidla při jízdě2 500 mm
- šířka vozidla při vysunutí podpěr4 500 mm



obr. 21

Pracovní diagram hasičského vozu AŽ 30 Iveco Magirus

6.4.2. Nástupní plochy pro požární techniku sídliště Šipší

Na sídlišti Šipší byly v návrhu zavedeny dva typy nástupních ploch pro požární techniku:

- První typ požárních nástupních ploch je navržen podle požárních požadavků v místech s existujícím zpevněným přístupem a na výkresu (viz Příloha 12.8) vyznačený žlutou barvou.

- Druhý typ nástupních ploch je v návrhu vyznačen zelenou barvou (viz Příloha 12.8) a je navrhován v místech s územní rezervou pro přístup v zeleni.

Výše uvedené tyto typy nástupních ploch je nezbytně nutné vždy zachovat volné pro přístup hasičských jednotek do prostoru postižených požárem za účelem bezpečné evakuace osob z objektu ohroženého požárem.

Sídliště Šipší obsahuje velké množství nástupních ploch pro požární techniku se zpevněným přístupem, které byly využity pro navrhování těchto nástupních ploch – tyto plochy se nachází v blízkosti budov, jejichž výška přesahuje 12 m a nachází se zde prostory s požárním rizikem. Minimální šířka těchto komunikací je 3 m a šířka nástupní plochy musí být nejméně 4 m. Pro bezbariérový přístup žebříkové sady požární techniky (viz Tabulka 2 a obr. 21) musí být vzdálenost 4 až 6 metrů od příslušného objektu.

Nástupní plochy pro požární techniku s využitím zeleně byly navrženy podle stejných parametrů a některé z nich jsou napojené na nástupní plochy se zpevněným přístupem. Problém ale spočívá též v tom, že na území sídliště Šipší se nachází velké množství starých stromů a keřů, které rostou v blízkosti budov s požárním rizikem a zabraňují plynulému průjezdu hasičských vozidel – cílem bylo proto navrhnout cestu pro přístup požární techniky po zeleni bez jejího odstranění. Příkladem takového řešení je např. návrh nástupní plochy pro požární techniku za domy č. 75 až 80 v ulici Ortenova (viz Příloha 12.8).

V některých místech je nezbytně nutné zřídit vodorovnou dopravní značku V12c („Zákaz zastavení“), vyznačenou ve výkresech červenou barvou (viz Příloha 12.8), aby se dosáhlo dodržování zákazu zastavení a stání v místech potřebných pro průjezd a zastavení požární techniky. Zákaz zastavení se provádí jako souvislá žlutá čára na obrubníku nebo u okraje vozovky. Na sídlišti Šipší byl výše popsán zákaz zastavení navržen u okraje vozovky v místech před nástupními plochami IZS nebo přímo před budovami, před kterými musí být zachována úroveň požární ochrany (například tuto žlutou čáru bylo navrženo zřídit v ulici Benešova před domy č. 637 až 649, aby zabezpečila obyvatele budovy před rizikem vzniku nebezpečné situace při požární evakuaci. Na základě stejné myšlenky byla vodorovná dopravní značka V12c („Zákaz zastavení“) navržen v potřebných místech na celém území sídliště Šipší (viz Příloha 12.8).

6.4.3. *Nástupní plochy pro požární techniku sídliště Hlouška*

Na sídlišti Hlouška byly v návrhu zavedeny dva typy nástupních ploch pro požární techniku:

- První typ požárních nástupních ploch je navržen podle požárních požadavků v místech s existujícím zpevněným přístupem a na výkresu (viz Příloha 13.8) vyznačený žlutou barvou.
- Druhý typ nástupních ploch je v návrhu vyznačen zelenou barvou (viz Příloha 13.8) a je navrhován v místech s územní rezervou pro přístup v zeleni.

Výše uvedené tyto typy nástupních ploch je nezbytně nutné vždy zachovat volné pro přístup hasičských jednotek do prostoru postižených požárem za účelem bezpečné evakuace osob z objektu ohroženého požárem.

Aby se umožnila dobrá průjezdnost hasičských vozidel ulicemi, červenou barvou byla vyznačená ve výkresu (viz Příloha 13.8) vodorovná dopravní značka V12c („Zákaz zastavení“) za účelem zamezení přítomnosti nevhodně zaparkovaných vozidel:

- V ulici Hašplířská byla na jedné straně pozemní komunikace navržena výše uvedená vodorovná dopravní značka V12c, aby byl umožněn bezbariérový přístup požární techniky k domům č. 561 až 564 a zároveň byla za těmito domy navržena nástupní plocha pro požární techniku se zpevněným přístupem.
- Domy č. 559 až 560 v ulici Puškinská byly také v návrhu dovybaveny nástupními plochami pro požární techniku z obou stran.
- Před domy v ulici U Tylova divadla č. 538/7 až 541/1 byly pro přístup hasičských vozů navrženy nástupní plochy s rezervou pro přístup v zeleni a za těmito budovami v ulici Puškinská už ale bylo doporučeno zavedení vodorovného dopravního značení V12c.
- V ulici Trebišovská mezi domy č. 521 (ulice Trebišovská) a 542/1 (ulice Puškinská) je v současné době zpevněná cesta pro chodce, která v nouzové situaci může být využita pro průjezd požární techniky, tudíž ale před ní nesmí zastavovat žádný dopravní prostředek, a proto tam byla navrženo zřídit též vodorovnou dopravní značku V12c, která byla zároveň navržena na konci téže cesty v ulici Družební.
- V ulici Trebišovská byl na jedné její straně doporučen k realizaci zákaz zastavení mezi domy č. 521 až 534 a před domem č. 602 kvůli zabezpečení obyvatel budov před rizikem vzniku nebezpečných situací při požární evakuaci.

Nástupní plochy IZS se zpevněným přístupem byly navrženy v ulici Puškinská před domy č. 656 až 658 a za domy č. 659 až 661, za domy č. 566 až 568 v ulici Puškinská s vjezdem z ulice Masarykova, před domy č. 600 až 601 a 598 až 599 (Masarykova) s vjezdem z ulice Trebišovská.

Nástupní plochy IZS s rezervou pro přístup v zeleni byly navrženy před domy v ulici Puškinská, Zelenkova, Masarykova pro okamžitý přístup k těmto budovám při požární situaci.

7. SEZNAM PŘÍLOH

Příloha 3.4..... Sídliště Šipší - organizace dopravy (současný stav).....	1 : 4 000
Příloha 3.5..... Sídliště Šipší - doprava v klidu (současný stav).....	1 : 4 000
Příloha 3.6..... Sídliště Hlouška – organizace dopravy (současný stav).....	1 : 4 000
Příloha 3.7..... Sídliště Hlouška - doprava v klidu (současný stav).....	1 : 4 000
Příloha 12.1 Sídliště Šipší - doprava v klidu (návrh - I. etapa - varianta 1).....	1 : 4 000
Příloha 12.2 Sídliště Šipší - doprava v klidu (návrh - I. etapa - varianta 2).....	1 : 4 000
Příloha 12.3 Sídliště Šipší - doprava v klidu (návrh – detaily parkovacích ploch).....	1 : 500
Příloha 12.4 Sídliště Šipší - doprava v klidu (návrh – detaily parkovacích ploch).....	1 : 500
Příloha 12.5 Sídliště Šipší - doprava v klidu (návrh - II. etapa).....	1 : 4 000
Příloha 12.6 Sídliště Šipší - organizace dopravy (návrh - varianta 1).....	1 : 4 000
Příloha 12.7 Sídliště Šipší - organizace dopravy (návrh - varianta 2).....	1 : 4 000
Příloha 12.8 Sídliště Šipší - nástupní plochy pro požární techniku.....	1 : 4 000
Příloha 13.1 Sídliště Hlouška - doprava v klidu (návrh - I. etapa - varianta 1)...	1 : 4 000
Příloha 13.2 Sídliště Hlouška - doprava v klidu (návrh - I. etapa - varianta 2)...	1 : 4 000
Příloha 13.3 Sídliště Hlouška - doprava v klidu (návrh – detaily parkovacích ploch).....	1 : 500
Příloha 13.4 Sídliště Hlouška - doprava v klidu (návrh – detaily parkovacích ploch).....	1 : 500
Příloha 13.5 Sídliště Hlouška - doprava v klidu (návrh - II. etapa).....	1 : 4 000
Příloha 13.6 Sídliště Hlouška - organizace dopravy (návrh - varianta 1).....	1 : 4 000
Příloha 13.7 Sídliště Hlouška - organizace dopravy (návrh - varianta 2).....	1 : 4 000
Příloha 13.8 Sídliště Hlouška - nástupní plochy pro požární techniku	1 : 4 000