**ANALÝZA DOPRAVY V KLIDU NA VYBRANÉM ÚZEMÍ MČ PRAHA-KLÁNOVICE**



**ČÁST DÍLA:**

**Souhrnná zpráva**

**ZADAVATEL: Městská část Praha-Klánovice**

**U Besedy 300**

**190 14 Praha-Klánovice**

**IČO: 002 40 281**

**ZHOTOVITEL: M.O.Z. Consult s.r.o.**

**Washingtonova 1599/17**

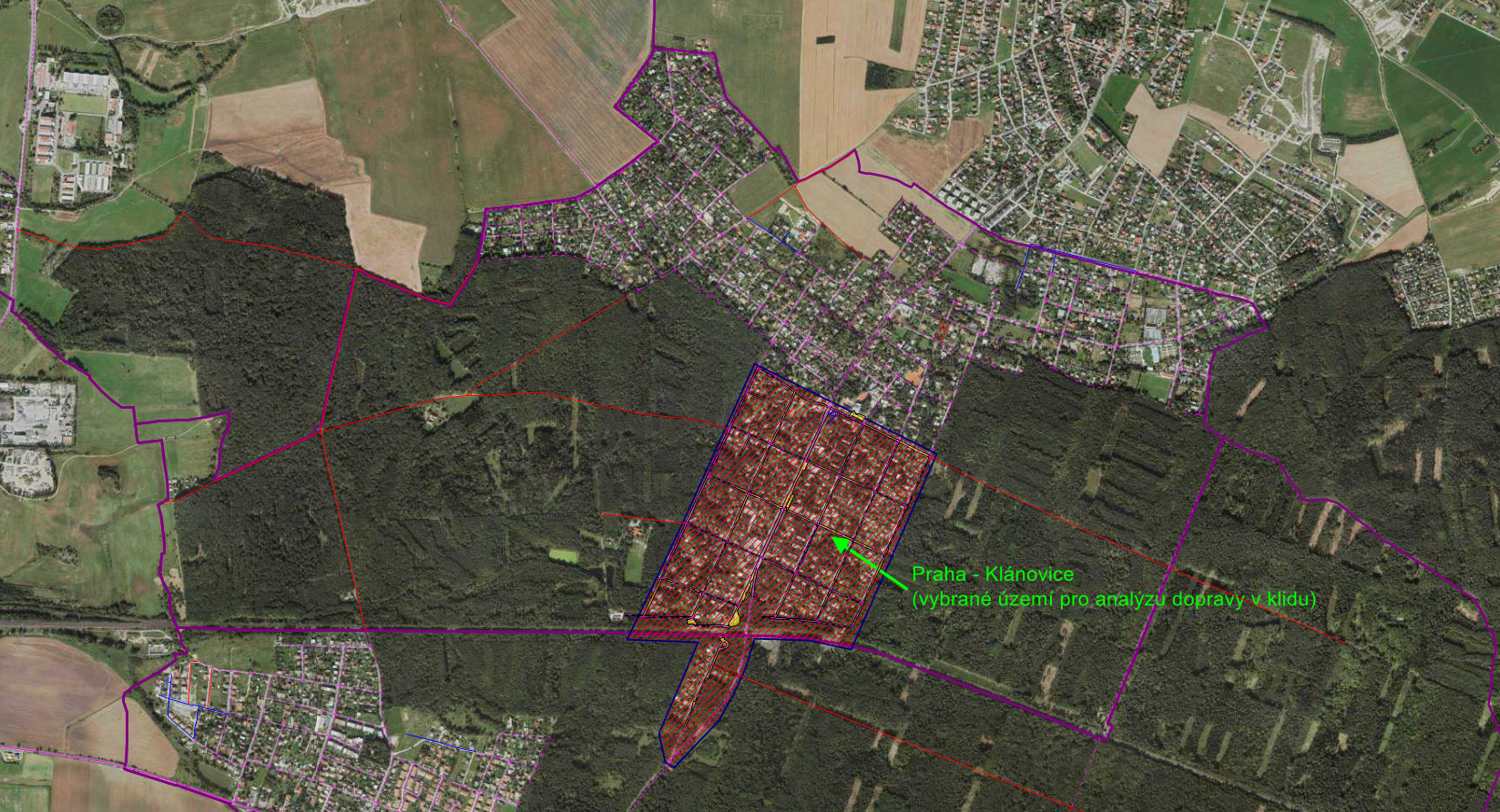
**110 00 Praha 1**

**IČO: 266 86 503**

M.O.Z. Consult s.r.o.

Červen – červenec 2012

# MČ Praha-Klánovice - úvod

Klánovice jsou katastrální území v městském obvodě Praha 9, u východní hranice Prahy, bývalá osada (založena 1878), bývalá obec (1920–1974), část Prahy (od roku 1974).

Praha-Klánovice je od roku 1990 název samosprávné městské části, jejímž územím je katastrální území Klánovice. Rozšířenou působnost státní správy pro ni vykonává úřad městské části Praha 21 (Újezd nad Lesy) v rámci svého správního obvodu.

Klánovický les v jeho současné podobě byl pravděpodobně vysazen po třicetileté válce na místě vesnic vypálených švédskými vojsky. Největší zaniklá osada, která administrativně náležela k jirenské tvrzi, se jmenovala Žák. Poslední zmínka o této osadě je z roku 1615, kdy Tomáš z Proseče a na Jirnách „přiznával 26 lidí poddaných v Jirnách a na Žáku“. V místech někdejší obce se dodnes zachovaly zbytky kameny vyzdívaných studní a hrází bývalých rybníků. Tato místa jsou v současné době kulturní památkou).

Ve 20. až 40. letech 20. století byly Klánovice významným centrem odpočinku pražské smetánky. Vedle Klánovických lázní z roku 1926 zde v období pomnichovské republiky a válečného protektorátu vyrostlo kvalitní golfové hřiště. Dnes je tato městská část místem luxusního rezidenčního bydlení. Zastavěná plocha Klánovic je na východě a západě ohraničena největší souvislou lesní plochou na území Prahy - přírodními rezervacemi Klánovický les a Cyrilov (dohromady tvoří přírodní park Klánovice-Čihadla). Na severu k území Klánovic přiléhá středočeská obec Šestajovice, jižní hranici s Újezdem nad Lesy tvoří rychlíková železniční trať.

Během posledních dvaceti let se Klánovice snaží navázat na slavné tradice z dob minulých. V obci probíhá výstavba vodovodu a kanalizace, následná obnova vozovek a pokládání chodníků ze zámkové dlažby, jednotlivými etapami rekonstrukce prošly obě školní budovy, budovy mateřské školy i Úřadu městské části, v klánovickém lese byla vybudována naučná stezka a označeny okruhy pro cyklisty. Obec podporuje provoz kulturního centra s kinem.   
Při plánování a regulování nové výstavby je kladen důraz na to, aby „bydlení v zeleni“, jež bylo uznávanou hodnotou života v Klánovicích v době po jejich založení, jí zůstalo i v příštím století.

Městská část Praha – Klánovice je situována na okraji hl. m. Prahy. Poloha předurčuje tuto městskou část ke klidnému charakteru, který je potvrzen i převažující nízkopodlažní zástavbou rodinných domů. Vyskytuje se zde však prvek, který působí negativně. Tímto prvkem je živelné parkování Park & Ride, které je navázáno na přítomnost železniční zastávky Praha Klánovice. Prvek pozitivní z pohledu hl.m. Prahy, avšak negativně vnímán v místě dotyčném.

Proto přistoupila MČ Praha Klánovice ke zpracování dopravně analytického podkladu, jehož cílem je popsat aktuální stav dopravy v klidu na hodnoceném území. Tento podklad bude základním prvkem pro zpracování následného návrhu řešení.

S ohledem na potřebu získání komplexního pohledu ne celou oblast, byla do území začleněná i část spadající již do území MČ Praha – Újezd nad Lesy – Vidrholec, která je situována jižně od železniční zastávky Praha Klánovice.

**Vybrané území pro analýzu DvK**

# Demografická data

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Základní demografická data podle SLBD 2011** | | | | | | |
| **ZSJ** | **NAZEV ZSJ** | **Výměra** | **Obyvatelstvo** | **Byty** | **Obložnost (Obyvatel**  **/byt)** | **Hustota osídlení**  **(Obyvatel**  **/ha)** |
| 0654470 | Klánovice | 78,2 ha | 985 | 471 | 2,09 | 12,6 |
| 3172760 | Vidrholec\* | 7,8 ha | 24 | 14 | 1,71 | 3,1 |

\*Část Újezdu nad Lesy jižně pod žel. zastávkou Praha-Klánovice

Demografická data dokládají velmi nízkou hustotu osídlení, charakterizující vilovou čtvrť s nadstandardní úrovní bydlení. Obložnost Klánovic dosahuje hodnoty 2,09 obyvatel na bytovou jednotku.

# Fotogalerie



Situace v okolí žel. zastávky Praha-Klánovice, disponibilní kapacita PS v denních hodinách je využita   
na více jak 100%.



Součástí analýzy byly i oblasti v severní části ZSJ Vidrholec.



Situace z ulice V Soudním, kde stojí vozidla v obytné zóně (IP26) na nevyznačených PS.



Svislé dopravní značení IP 6 umístěné za přechodem pro chodce. Vodorovné dopravní značení označující

přechod pro chodce je téměř neviditelné.



Situace z ulice Blešenovská, komunikace s obousměrným provozem a šířka komunikace 4m.



Nově rekonstruované komunikace se zatravňovací dlažbou pro odtok dešťové vody.   
Vzhledem k úzkým jízdním profilům jsou ulice zjednosměrněny a zařazeny do zóny TEMPO30.

# Parkovací kapacita hodnoceného území

Celková disponibilní parkovací kapacita hodnoceného území zpravidla zahrnuje:

* parkovací stání na místních komunikacích
* parkování ve vnitroblocích v členění
* hromadné garážové kapacity
* parkování ve vnitroblocích na volné ploše
* individuální garáže
* hlídané placená parkoviště (jsou součásti jak místních komunikací, tak i vnitrobloků)

**V hodnoceném území nebyly zjištěné hromadné garáže ani hlídaná placená parkoviště.**

Součástí celkové parkovací kapacity jsou mimo PS na místních komunikacích rovněž kapacity v hromadných   
a individuálních garážích a na volných plochách ve vnitroblocích a komunikacích, které nejsou zatříděny jako MK (např. parkoviště soukromých subjektů). Informace o rozsahu těchto parkovacích kapacit slouží k celkové objektivitě a komplexnosti hodnocení DvK. Za tímto účelem byl proveden průzkum parkovacích ploch ve vnitroblocích. Fyzické zjištění potřebných parkovacích kapacit, jejich přesnost a úplnost je limitována možností vstupu do objektů, jejich dostupností popř. ochotou ke spolupráci provozovatelů a vlastníků jednotlivých objektů. Z uvedených důvodů musel zpracovatel v některých případech parkovací kapacitu stanovit odhadem.

Seznam MK je otevřený systém, který se neustále vyvíjí a doplňuje. Proto i parkovací kapacity na MK   
na hodnoceném území nejsou konečné a jsou výsledkem vlastního dopravního průzkumu konzultovaného se správcem komunikací.

Většina ulic v hodnoceném území prošla v minulých letech rekonstrukcí. Většina těchto ulic se vyznačuje úzkými profily a plní především obslužnou funkci objektů, které se na východ a západ od ulice Slavětínská vyskytují. Cílová doprava směřující do těchto oblastí by měla být pouze obslužná a počet vozidel pohybujících se v těchto oblastech by se měl pohybovat pouze v řádu jednotek až desítek.

## Pasport parkovacích kapacit na místních komunikacích

Při zpracování pasportu zpracovatel vesměs respektoval stávající platné dopravní značení, zákon 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů a vyhlášku ministerstva dopravy č. 30/2001, „O pravidlech silničního provozu“ ve znění pozdějších předpisů.

Při stanovení velikosti parkovacích stání zpracovatel zpravidla respektuje rozměry stanovené ČSN 73 6056  
a to v jejím původním znění. Při zpracování aktualizace pasportu byly v maximální možné míře použity ustanovení novelizované ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací. Novelizace z roku 2005 umožňuje použit odlišné hodnoty pro šířkové profily komunikací, umožňuje realizovat „výhybny“ a „obratiště“ a to vše s cílem dosáhnout optimálního využití disponibilního prostoru. Pro vlastní aplikaci této ČSN na hodnocené území by bylo vhodné doplnit stávající systém o dopravní značení, které by precizovalo použití nových prvků.

Současně při posuzování jednotlivých komunikací zpracovatel posuzuje jejích dopravní zatížení a umístění v prostoru. V případě dopravně významných komunikací s vysokými intenzitami provozu a průměrnými rychlostmi jedoucích vozidel na hranicích příslušných zákonných limitů, je parkovací kapacita posuzována striktně podle zákona a norem. Oproti tomu v případě komunikací, které plní obslužnou funkci uvnitř zastavěného území a kde by v budoucnu mělo být dosaženo i zklidnění dopravních toků jsou využívané parametry pro návrhovou rychlost max. 30 km/h. V těchto vnitřních územích, kde je vysoký podíl funkce bydlení, se nahlíží jakožto na „obytné zóny“   
a parkovací kapacita se stanovuje na horní možné hranici technické využitelnosti území.

Tuto filozofii zpracovatel použil ve snaze o zjištění skutečných kapacitních možností území. Vychází přitom   
z nároků na velikost stání odpovídající skutečné skladbě parkujících OA zjištěných při fyzickém měření v terénu.   
Je třeba si uvědomit, že norma reflektovala na technický rozvoj, kdy došlo k podstatnému zvýšení manipulačních schopností OA (posilovače řízení atd.)

Při určení kapacit zpracovatel vycházel z následujících rozměrových předpokladů:

* délka hrany potřebná pro kolmé stání je 2,40 m, pro šikmé 2,80 m a podélné 5,50 m;
* hloubka parkovacího stání je kolmého stání minimálně 4,50 m, u šikmého 4,80 m (a jsou využívané převisy části vozu nad chodníkem) a podélného 2,00 m;
* minimální volný jízdní pruh na obslužných komunikacích je při jednosměrném provozu 3,0 m   
  a při obousměrném provozu 3,50 m v některých případech 3,0 m (využití „výhyben“, …).

Pasport probíhal v měsíci červenci 2012.

## Komentář k pasportu parkovacích kapacit

**Díky použité filozofii, je možné na hodnoceném území pracovat s maximální kapacitou 630 parkovacích stání. Pokud bychom striktně uplatnili zákonná ustanovení zákona č. 361/2000 Sb. O provozu na pozemních komunikacích, bylo by možné za „legální parkovací stání“ prohlásit pouze 272 parkovacích stání.**

**Rozbor:**

* Zákon č. 361/2000 Sb. v §§ 25-27 stanoví, kde se stát a zastavit může a nesmí. Mimo jiných v § 25, odst. 3 je řečeno, že při stání musí zůstat volných 3,0 m pro každý směr jízdy. Tento požadavek je zcela jistě relevantní v případě komunikací s vysokou intenzitou provozu.
* Současně však existují i jiné normy – zejména ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací a TP 103 Navrhování obytných a pěších zón (včetně zón TEMPO 30). Oba tyto předpisy přistupují k problematice poněkud odlišně od zákonného znění.
* Pro území s výrazně obytným charakterem nízkými intenzitami provozu umožňují rasantní snížení šířkových parametrů, a zůstává zde požadavek na společný jízdní pruh široký 3,5 m pro oba směry jízdy, který musí být po 50 až 100 metry přerušen „výhybnou“.
* Tato úprava je standardním prvkem. Pro její „legalizaci“ je nutno uplatnit některá ustanovení zákona 361/2000 Sb. O provozu na pozemních komunikacích:
  + §§ 25 – 27 definují, kde se zastavit a stát může či nesmí – jedná se o tzv. obecnou úpravu provozu na pozemních komunikacích
  + Dále pak § 61, odst. 2 definuje tzv. místní úpravu provozu na pozemních komunikacích, která je provedená dopravními značkami, světelnými, případně i doprovodnými akustickými signály nebo dopravními zařízeními
  + V § 76 - Vztahy mezi obecnou, místní a přechodnou úpravou provozu na pozemních komunikacích se v odst. 1 praví že: Místní úprava provozu na pozemních komunikacích je nadřazená obecné úpravě provozu na pozemních komunikacích. Přechodná úprava provozu na pozemních komunikacích je nadřazena místní i obecné úpravě provozu na pozemních komunikacích.
* Pro stanovení místní úpravy je určující § 77 Stanovení místní a přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích:
  + Místní a přechodnou úpravu provozu na pozemních komunikacích a užití zařízení pro provozní informace stanoví:
    - a) na silnici I. třídy, kromě rychlostní silnice, místně příslušný krajský úřad po předchozím písemném vyjádření příslušného orgánu policie,
    - b) na dálnici a rychlostní silnici ministerstvo po předchozím písemném vyjádření Ministerstva vnitra,
    - c) na silnici II. a III. třídy a na místní komunikaci obecní úřad obce s rozšířenou působností po předchozím písemném vyjádření příslušného orgánu policie.
* V případě Klánovic se jedná o místní komunikace 2. a 3. třídy, kde je místně příslušným silničním správním úřadem ÚMČ Praha 21 – Újezd nad Lesy.

## Bilance parkovacích kapacit ve vnitroblocích

Na hodnoceném území je kapacitně významným prvkem rozsah parkování ve vnitroblocích. Zjištění uvedených hodnot považuje zpracovatel v daném území za podstatné z hlediska celkové objektivity a kompletnosti hodnocení DvK. Do kategorie vnitrobloků jsou zahrnuty parkovací kapacity, do nichž je přístup z vlastního vnitrobloku a individuální garáže v objektu nebo na vlastním pozemku.

Na základě provedených dopravních průzkumů zpracovatel ve svých výpočtech předpokládá, že uživatelskou strukturu hromadných garáží a vnitrobloků tvoří firmy, rezidenti a návštěvníci. Kapacita individuálních garáží je v plné míře využitá rezidentními skupinami. Uživatelská struktura je odhadována podle konkrétních vnitrobloků.

Lokalizace parkovišť využívaných k parkování veřejnosti je vyznačena ve schéma „Přehled parkovacích kapacit ve vnitroblocích“.

Do bilancování rezidentních potřeb jsou zahrnuté pouze veřejné parkovací kapacity a místní komunikace.

## Parkovací kapacity využitelné rezidenty – pro účely bilancování

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| ZSJ | Kapacita PS - MK | Kapacita PS - IG | Kapacita PS - Plocha | Kapacita PS - HG | Celkem  PS |
| Klánovice | 589 | 433 | 359 | 0 | 1 442 |
| Vidrholec\* | 41 | 10 | 10 | 0 | 61 |

\*Část Újezdu nad Lesy jižně pod žel. zastávkou Praha-Klánovice

ZSJ - základní sídlení jednotka

Kapacita PS – MK - počet parkovacích stání na silnicích, místních komunikacích a veřejně přístupných

účelových komunikacích

Kapacita PS – IG - počet parkovacích stání v individuálních garážích

Kapacita PS – Plocha - počet parkovacích stání na ploše ve vnitroblocích

Kapacita PS – HG - počet parkovacích stání v hromadných garážích

Celkem PS - celková disponibilní parkovací kapacita

Celková parkovací kapacita převyšuje požadavek ČSN 73 6110, avšak lokálně se vyskytují deficitní oblasti – zejména okolí žel. zastávky v denních hodinách.

## Souhrnný přehled vnitroblokových parkovacích kapacit

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  | **Veřejné parkování** | | | **Neveřejné parkování** | | | **Celkem** | | | Celkem vše |
| **Kód\_ZSJ** | **Název\_ZSJ** | **VP** | **IG** | **HG** | **VP** | **IG** | **HG** | **VP** | **IG** | **HG** |
| 0654470 | Klánovice | 359 | 433 | 0 | 106 | 0 | 0 | 465 | 433 | 0 | 898 |
| 3172760 | Vidrholec | 10 | 10 | 0 | 8 | 5 | 0 | 18 | 15 | 0 | 33 |

\*Část Újezdu nad Lesy jižně pod žel. zastávkou Praha-Klánovice

Kde:

VP - vnitroblokové stání na ploše

IG - individuální garáže

HG - hromadné garáže

Veřejné parkování - možnost parkování pro rezidenty – bydlící

Neveřejné parkování - bez možnosti parkování pro rezidenty – bydlící

# Dopravní průzkumy – celoplošné dopravní průzkumy

Základním smyslem těchto šetření je zjištění saturace komunikační sítě provedené na celém hodnoceném území ve vybraných časových úsecích, jež postihují určitou charakteristickou situaci a stav. Zpracovatel tímto průzkumem získává informace o množství parkujících (odstavených) OA a jejich dislokaci na území. To umožňuje, při znalosti „dopravního chování“ jednotlivých uživatelských skupin, provedení celkových bilancí a vyhodnocení vnitřní dynamiky statické dopravy na území. Podrobné členění výsledků průzkumů až do jednotlivých uličních úseků umožňuje strukturování území podle zjištěných parametrů a modelování budoucích vztahů při návrhu regulace parkování.

Celoplošné dopravní sčítání proběhlo v typické pracovní dny 14.–15.6.2012 a bylo na hodnoceném území provedeno:

* 2 x v noci mezi 2400 až 300 hod
* 2 x dopoledne mezi 900 až 1100 hod
* 2 x v poledne mezi 1130 až 1330 hod
* 2 x odpoledne mezi 1400 až 1600 hod

**Dopravní průzkumy na místních komunikacích**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Název ZSJ** | **Kapacita PS** | **OA noc** | **OA den** | **OBS NOC** | **OBS DEN** |
| Klánovice | 589 | 95 | 293 | 16,13% | 49,74% |
| Vidrholec\* | 41 | 2 | 46 | 4,88% | 112,20% |

\*Část Újezdu nad Lesy jižně pod žel. zastávkou Praha-Klánovice

Kde:

Kapacita PS - počet parkovacích stání na silnicích, místních komunikacích a veřejně přístupných

účelových komunikacích

OA noc - průměrný počet odstavených vozidel v noci

OA den - průměrný počet parkujících vozidel ve dne

OBS NOC - průměrná hodnota obsazenosti v noci

OBS DEN - průměrná hodnota obsazenosti ve dne

Schéma průměrné noční obsazenosti –soubor pdf

Schéma průměrné denní obsazenosti - soubor pdf

Schéma deficitů v hodnoceném území – soubor pdf

## Vyhodnocení celoplošných dopravních průzkumů

1. Většina hodnoceného území nevykazuje v nočním období problémy s dopravou v klidu. Pouze v některých případech jsou vozidla odstavená na komunikacích s nulovou kapacitou, ačkoliv s velkou pravděpodobností by bylo možné tato umístit na vlastním pozemku.
2. Denní deficity se vyskytují na jih a na sever   
   od žel. zastávky Praha-Klánovice. Noční i denní deficity se vyskytují v severní části ulice Blešnovská, kde jsou úzké jízdní profily s nulovou parkovací kapacitou.
3. Většina hodnoceného území zůstává i ve dne bez problémů. Výjimku tvoří okolí žel. zastávky a v některých případech jsou vozidla zaparkována na komunikacích s nulovou kapacitou, ačkoliv s velkou pravděpodobností by bylo možné tato umístit na vlastním pozemku, případně v sousední ulici.

**Dopravní průzkumy doplněné o odhady počtu vozidel odstavených ve vnitroblocích**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| ZSJ | OA MK - NOC | Korekce | OA IG | OA Plocha | OA HG | SUM OA |
| Klánovice | 95 | 0,6 | 433 | 359 | 0 | 570 |
| Vidrholec\* | 2 | 0,5 | 10 | 10 | 0 | 12 |

\*Část Újezdu nad Lesy jižně pod žel. zastávkou Praha-Klánovice

Kde:

OA MK - NOC - počet odstavených vozidel v noci na silnicích, místních komunikacích a veřejně přístupných

účelových komunikacích

Korekce - případná korekce mezi sousedními ZSJ

OA IG - počet vozidel v individuálních garážích

OA Plocha - počet vozidel na ploše

OA HG - počet vozidel v hromadných garážích

SUM OA - celkový počet odstavených vozidel

# Dopravní průzkumy – momentové dopravní průzkumy

Cílem momentového pozorování je zjištění základních hodnot charakterizujících statickou dopravu na dostatečně kapacitním a charakteristickém vzorku PS postihujícím uživatelskou strukturu hodnoceného území v případě Prahy-Klánovic toto pozorování proběhlo na celém řešeném území, kde každý uliční úsek byl samostatným momentovým okruhem. Průzkumy byly provedeny v běžný pracovní den, tj. v době typického dopravního zatížení území. Provedením pozorování získává zpracovatel časový snímek umožňující komplexní hodnocení statických a dynamických vztahů v disciplíně statické dopravy. Základními zjišťovanými údaji jsou obsazenost parkovací kapacity, rotace a pohyb parkujících OA, charakter parkování podle jeho délky, potřeba počtu PS pro jednotlivé typy parkování a rozsah nutné rezervace PS pro stálé uživatele. Dalšími informačními výstupy jsou zjištění zastupitelnosti při pravidelné vyjížďce a dojížďce ekonomicky aktivních obyvatel, rozsah OA, která se v průběhu pracovního dne nepohybují atd.

Uvedené údaje jsou jedním z podkladů pro stanovení potřeb a nároků na parkování (zejména odstavování) OA obyvatel a ostatních stálých uživatelů území a dále při plánování rozsahu, lokalizaci a charakteru parkování ostatních uživatelských skupin. Při stanovení kapacit jednotlivých šetřených okruhů vycházel zpracovatel z fyzického zjištění bilance parkovacích kapacit na místních komunikacích hodnoceného území. V principu je momentové pozorování založeno na vyhodnocení sběru registračních značek vozidel (RZV) parkujících OA umožňujícím zaznamenat průběh změn a vývoj parkování v hodnoceném dni. V této analýze je sběr prováděn v typickém pracovním dnu po hodinových intervalech a probíhal v polovině měsíce června 2012.

První sběr registračních značek (RZV) byl na hodnoceném území proveden v noci mezi 2400 až 0100, dále pak ten samý den v rozmezí mezi 600 až 1900 hod. a poslední zápis byl proveden opět v noci mezi 2400 až 0100. Volba lokalit pro momentové pozorování byla provedena tak, aby v případě Prahy-Klánovic pokryla celé hodnocené území. Technika provedení momentového pozorování je limitována faktem, že kromě omezeného počtu vyhrazených PS není, při stávající organizaci, parkování jednotlivých uživatelských skupin omezeno a regulováno. Nejsou vydány rezidentní parkovací karty a stanoveno území vyhrazené k parkování obyvatel a není k dispozici ani jiná evidence spolehlivě identifikující stálé uživatele PS. Zpracovatel proto identifikoval tyto stálé uživatele PS na místních komunikacích opakovaným nočním sběrem registračních zn. (RZV). Podle několikaletých zkušeností z provádění analýz statické dopravy výskyt OA parkujících na území v noci objektivně identifikuje stálé uživatele a jejich dislokaci v rámci území. Většinu parkujících v noci tvoří OA bydlících (trvalých i přechodných). Další skupinou, jejíž OA se v noci vyskytují, jsou podnikatelské subjekty se sídlem, případně provozovnou na hodnoceném území. Vyhodnocení a analýza dat jsou prováděny pomocí PC.

V rámci momentového pozorování byly hodnoceny tyto základní ukazatele a parametry:

* **Obsazenost** = vyhodnocení využití disponibilní parkovací kapacity a saturace území ve zvolených časových intervalech a za celou sledovanou dobu jako celek.
* **Rotace** **=** ukazatel index rotace (Ir) udává počet pohybů OA za sledovanou dobu vůči skutečně využité parkovací kapacitě. Jeho význam je třeba hodnotit v kontextu s ukazateli průměrné doby parkování a obsazenosti.
* **Pohyb** = zaznamenání intenzity příjezdů a odjezdů v hodnocených časových jednotkách a celkem v průběhu hodnocení.
* **Časová struktura parkování** = informace o době parkování OA v členění stanoveném v závislosti na funkci hodnoceného území a podle cílů rozboru.
* **Průměrná doba parkování** = ukazatel udávající průměrnou dobu parkování připadající na jeden výskyt OA na parkovacím stání po celou dobu pozorování. Společně s ukazatelem rotace charakterizuje uživatelskou kategorii a převažující dobu parkování (krátkodobé, střednědobé a dlouhodobé).

## Přehled okruhů momentového pozorování

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Okruh | Název okruhu | ZSJ - obvod | Charakter | Kapacita PS |
| Klánovice | Celé hodnocené území | - | - | 630 |
| ŽP+R | Oblasti s pravděpodobným výskytem ŽP+R | 5449+5481 | - | 184 |
| ŠK | Okolí školských a sportovních zařízení | 5450 | - | 22 |
| SI | Oblasti se středněpodlažní zástavbou | 5448 | - | 43 |
| VI | Vilové oblasti | - | - | 381 |
| Ost. JV | Jihovýchodní sektor mimo SI | 5447+5448 | VI | 103 |
| Ost. JZ | Jihozápadní sektor mimo ŽP+R | 5449 | VI | 59 |
| Ost. SV | Severovýchodní sektor mimo ŠK a SI | 5448-5450 | VI | 145 |
| Ost. SZ | Severozápadní sektor | 5449+5450 | VI | 74 |
| 1 | Slavětínská-jih u žel. zastávky | 5449 | ŽP+R | 47 |
| 3 | Aranžerská-jih u žel. zastávky | 5449 | ŽP+R | 25 |
| 4 | Aranžerská (Bydžovská-U Trativodu) | 5449 | ŽP+R | 12 |
| 5 | U Trativodu (Blešnovská-Aranžerská) | 5449 | ŽP+R | 0 |
| 8 | Bydžovská (Blešnovská-Aranžerská) | 5449 | ŽP+R | 4 |
| 27 | Aranžerská (Axmanova-Bydžovská) | 5449 | ŽP+R | 25 |
| 28 | Bydžovská (Aranžerská-Slavětínská) | 5449 | ŽP+R | 2 |
| 29 | Slavětínská (Bydžovská-Slavětínská) | 5449 | ŽP+R | 28 |
| 38+39 | V Soudním+parkoviště (Slavětínská-Medinská) | 5450 | ŠK | 22 |
| 41 | Medinská (V Soudním-Lochenická) | 5448 | SI | 23 |
| 45 | Medinská (Votavova-Smiřická) | 5448 | SI | 20 |
| 63+64+65 | Staroklánovická-sever (od NN652) | 5481 | ŽP+R | 41 |

Kde:

ZSJ Obvod - je kód statistického obvodu v základní sídelní jednotce

Charakter - předpokládané zařazení parkujících vozidel do skupiny dle okolní zástavby

Kapacita PS - celková disponibilní kapacita okruhu včetně vyhrazených stání

Ost. JV,JZ,SV,SZ- ostatní okruhy v sektoru mimo samostatně vyznačené okruhy

Klánovice - okruh obsahující všechny okruhy (celé hodnocené území)

ŽP+R - oblast s předpokládaným výskytem parkování ŽP+R (živelné park and ride)

ŠK - okruh ovlivněný školním a sportovním zařízením

SI - okruh v sídlištní (vícepodlažní zástavbě)

VI - okruh ve vilové zástavbě

V momentových dopravních průzkumech bylo vyhodnocováno celé řešené území Praha-Klánovice. Jednotlivé uliční úseky byly hodnoceny jako samostatný momentový okruh. Vzhledem k prokazatelnosti struktury parkujících vozidel na řešeném území byly jednotlivé momentové okruhy sloučeny do celků s obdobným chováním parkujících vozidel. Sloučené momentové okruhy:

* ŠK - oblast u školních a sportovních zařízení, předpoklad návštěvnického a zaměstnaneckého parkování
* SI - oblast u vícepodlažních obytných budov, větší hustoty osídlení, předpoklad rezidentního parkování

v nočních i denních hodinách)

* VI - oblast ve vilové zástavbě, malé hustoty osídlení, předpoklad rezidentního parkování v nočních i

denních hodinách

* ŽP+R- oblasti ŽP+R (živelné park and ride), předpoklad středně a dlouhodobého parkování v okolí zastávky

ČD, kde parkující pokračují dále do cíle své cesty pravděpodobně hromadnou dopravou

## Parkovací kapacity využitelné rezidenty – pro vyhodnocení dopravních průzkumů

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Struktura | Bezplatné PS | ZTP | Firmy | Celkem PS |
| B (Bydlení vícepodlažní) | 43 | 0 | 0 | 43 |
| K (Komerční aktivity) | 20 | 2 | 0 | 22 |
| ŽP+R (Pravděpodobné Živelné P+R) | 174 | 3 | 7 | 184 |
| JV (Jihovýchodní sektor) | 103 | 0 | 0 | 103 |
| JZ (Jihozápadní sektor) | 57 | 1 | 1 | 59 |
| SV (Severovýchodní sektor) | 144 | 1 | 0 | 145 |
| SZ (Severozápadní sektor) | 74 | 0 | 0 | 74 |

Kde:

Bezplatné PS - počet vozidel na volně přístupných parkovacích stání

ZTP - vyhrazená parkovací stání pro tělesně postižené

Firmy - vyhrazená parkovací stání pro firmy

Celkem PS - součet všech předchozích stání

**Přehled okruhů momentového pozorování - soubor pdf**

**Souhrnný přehled obsazenosti a struktury parkujících vozidel v celém sledovaném území**

**Souhrnný přehled obsazenosti a struktury parkujících vozidel v oblastech za okruhy s pravděpodobným výskytem P+R**

**Souhrnný přehled obsazenosti a struktury parkujících vozidel v oblasti u školy v ulici V Soudním včetně** **parkoviště**

**Souhrnný přehled obsazenosti a struktury parkujících vozidel za okruhy s převažující obytnou funkcí – středněpodlažní zástavba**

**Souhrnný přehled obsazenosti a struktury parkujících vozidel za okruhy s převažující obytnou funkcí – vilová zástavba severozápad**

**Souhrnný přehled obsazenosti a struktury parkujících vozidel za okruhy s převažující obytnou funkcí – vilová zástavba jihozápad**

**Souhrnný přehled obsazenosti a struktury parkujících vozidel za okruhy s převažující obytnou funkcí – vilová zástavba severovýchod**

**Souhrnný přehled obsazenosti a struktury parkujících vozidel za okruhy s převažující obytnou funkcí – vilová zástavba jihovýchod**

## Komentář

* Zjištěné dopravní chování se nevymyká obdobným sídelním celkům mimo oblasti u žel. zastávky.
* Okolí žel. zastávky je enormně zatížené dlouhodobě parkujícími vozidly v průběhu dne.
* V okruzích blízkých žel. zastávce jsou v průběhu dne zvýšené podíly dlouhodobého a střednědobého parkování – zaměstnanecké a abonentní parkování a pravděpodobně ŽP+R.
* Z celoplošného hlediska se v celém hodnoceném území vyskytuje v období s největším zastoupením dlouhodobě parkujících 206 dlouhodobě parkujících vozidel, z toho v okolí žel. zastávky je 172 OA. Tato hodnota představuje 83,5 % dlouhodobě parkujících, vyskytujících se právě v okolí žel. zastávky.
* Na MK v nočních hodinách parkuje cca 100 rezidentů. Výjezd rezidentů v hodnoceném území je   
  cca 60%. V poledních hodinách se na MK vyskytuje cca 40 vozidel rezidentů.
* V denních hodinách se v území vyskytuje zaměstnanecké a abonentní parkování. Z celoplošného hlediska se jedná o poměrně významnou složku denního parkování. V poledních hodinách se v hodnoceném území vyskytuje na MK 364 OA z toho pouze 40 OA rezidentů. Zaměstnanci, abonenti a ŽP+R zaplňují celkovou disponibilní kapacitu na hodnoceném území z 54,9%.
* Ostatní vilové oblasti jsou klidné, jen severozápadní část je ovlivněna sportovním areálem   
  a restauračními zařízeními.

## Praha-Klánovice – souhrnná data

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Řádek** | **Celodenní dopravní průzkumy na vybraném území** | **Klánovice** | **Vidrholec** | **Celkem** |
| 1 | Počet parkovacích stání | 589 | 41 | 630 |
| 2 | Počet OA – NOC | 95 | 2 | 97 |
| 3 | Průměrný počet OA 9,00 – 16,00 h. | 293 | 46 | 339 |
| 4 | Průměrný počet OA 9 – 16 h. – REZ | 43 | 1 | 44 |
| 5 | Příjezd všech vozidel 6,00 – 19,00 h. | 804 | 113 | 917 |
| 6 | Příjezd vozidel REZ 6,00 – 19,00 h. | 56 | 1 | 57 |
| 7 | Příjezd vozidel OST 6,00 – 19,00 h. | 748 | 112 | 860 |
| 8 | KP (0-1 hod.) vozidla OST | 273 | 41 | 314 |
| 9 | KP (1-2 hod.) vozidla OST | 87 | 13 | 100 |
| 10 | SP (2-6 hod.) vozidla OST | 120 | 18 | 138 |
| 11 | DP (nad 6 hod.) vozidla OST | 169 | 25 | 194 |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Klánovice** | | | | |
|  | **NOC** | **DOPOLEDNE** | **POLEDNE** | **ODPOLEDNE** |
| Počet parkovacích stání | 589 | 589 | 589 | 589 |
| Krátkodobě parkující | 0 | 31 | 31 | 37 |
| Střednědobě parkující | 0 | 58 | 67 | 36 |
| Dlouhodobě parkující | 0 | 168 | 177 | 168 |
| Rezidenti | 95 | 43 | 39 | 45 |
| Celkem | 95 | 300 | 314 | 286 |
| **Vidrholec** | | | | |
|  | **NOC** | **DOPOLEDNE** | **POLEDNE** | **ODPOLEDNE** |
| Počet parkovacích stání | 41 | 41 | 41 | 41 |
| Krátkodobě parkující | 0 | 2 | 4 | 9 |
| Střednědobě parkující | 0 | 3 | 9 | 9 |
| Dlouhodobě parkující | 0 | 25 | 28 | 25 |
| Rezidenti | 2 | 1 | 1 | 1 |
| Celkem | 2 | 31 | 42 | 44 |

# Hodnocení ankety na hodnoceném území

## Výsledky anketních průzkumů

Cílem ankety bylo zjistit chování řidičů v okolí železniční zastávky Praha- Klánovice, ale i v ostatních oblastech vzdálenějších od žel. zastávky. Hlavním předmětem ankety bylo zjištění, zda řidiči parkující v okolí žel. zastávky pokračují dále do cíle své cesty vlakem linky S zahrnuté do PID nebo jinými spoji hromadné dopravy. Souběžně s anketními průzkumy probíhaly průzkumy kapacitního zatížení komunikací, které potvrdily enormní zatížení komunikací v okolí žel. zastávky.

Termíny realizace anketních průzkumů

|  |  |
| --- | --- |
| Lokalita | Termín |
| Klánovice | 14 - 15.6.2012 |
| Vidrholec | 14 - 15.6.2012 |

**Základní informace**

* Na anketní dotazy odpovědělo 235 respondentů, jejichž odpovědí byly zařazeny do databáze.
* Nebyly vyhodnoceny neúspěšné pokusy o dotaz, pouze subjektivně sčítači uváděli úspěšnost položení dotazu na příjezdu cca. 80 % a na odjezdu cca. 50 %.
* Z 235 respondentů jich poté:
  + 48 mělo cíl cesty v lokalitě
  + 187 pokračovalo do cíle cesty MHD – dále též živelné P+R nebo ŽP+P
* Ze 235 respondentů uvedlo jako zdroj své cesty:
  + 35 – Praha-Klánovice – tj. jsou pro další účely považováni za rezidenty.
  + 19 – Květnice
  + 10 – Sibřina
  + 45 – Šestajovice
  + 36 – Újezd nad Lesy
  + 6 – Úvaly
  + 4 – Ostatní-sever
  + 5 – Ostatní-jih
  + 22 – zdroj neznámý
  + 2 – Praha
  + 2 – Koloděje

## Závěry anketních průzkumů

Z anketních průzkumů je patrné:

* že 80% parkujících, kteří byli součástí ankety využívá k přiblížení do svého cíle cesty, kromě svého vozidla, které odstavují na území Prahy-Klánovic i vlak.
* V okolí žel. zastávky bylo dotazováno 199 řidičů a pouze 13 uvedlo, že má cíl v místě parkování. Ostatní pokračují do cíle své cesty vlakem.
* Mimo vytipovanou oblast se podařilo získat 36 odpovědí a pouze jediný řidič uvedl, že bude dále pokračovat do cíle své cesty vlakem.
* Dlouhodobé odstavování vozidel prokazuje graf střední doby parkování. Střední doba parkování řidičů, kteří pokračují dále do svého cíle cesty vlakem v okolí žel. zastávky je 8,35h.
* Střední doba parkování řidičů, kteří mají cíl cesty v místě parkování a parkujících řidičů mimo okolí žel. zastávky je 4,36h resp. 4,02h.
* Značnou část disponibilní kapacity v okolí žel. zastávky vozidla zaplní již mezi 6-7h ranní, avšak největší příjezd vozidel je mezi 7-8h ranní.
* Část vozidel parkujících v okolí žel. zastávky tvoří sami obyvatelé Klánovic – 19%, obyvatelé Klánovic parkují v lokalitě na sever od žel. zastávky. Obyvatelé jižního Újezdu nad Lesy parkují v jižní i v severní lokalitě od žel. zastávky v poměru 19 OA na jihu : 17 OA na severu.

Analýza dopravních a anketních průzkumů potvrdila značný rozsah výskytu ŽP+R.



Železniční zastávka Praha-Klánovice

# Bilancování parkovacích potřeb

Důležitou části celé analýzy je bilancování parkovacích potřeb. Bilancování je orientováno na rezidentní klientelu – občany Klánovic. Musíme především zjistit, zdali pro ně máme dostatek parkovacích stání a jak se bude situace dále vyvíjet.

## Aktuální stav

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Bilance na úrovni základních sídelních jednotek - docházková vzdálenost cca. 500 m | | | | |
| ZSJ | Kapacita PS - MK (K) | Počet vozidel - noc (OAN) | Noční bilance K-OAN | Počet vozidel - den (OAD) | Denní bilance K-OAD |
| Klánovice | 589 | 95 | 494 | 293 | 296 |
| Vidrholec | 41 | 2 | 39 | 46 | -5 |
| Suma | 630 | 97 | 533 | 339 | 291 |
| Celkem jen záporné |  |  | 0 |  | -5 |

Úvodní bilance je provedená na základě celoplošných dopravních průzkumů a jsou porovnány celkové kapacity místních komunikací jednotlivých základních sídelních jednotek a celkové počty v noci odstavených vozidel a ve dne zaparkovaných vozidel. V noci nejsou na hodnoceném území žádné deficity. V denních hodinách je deficitní oblast jižně od žel. zastávky Praha-Klánovice ZSJ Vidrholec.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Bilance na úrovni lokálních deficitů - docházková vzdálenost cca. 150 m | | | | |
| ZSJ | Kapacita PS - MK (K) | Počet vozidel - noc (OAN) | Lokální deficity - noc | Počet vozidel - den (OAD) | Lokální deficity - den |
| Klánovice | 589 | 95 | - 7 | 293 | - 49 |
| Vidrholec | 41 | 2 | 0 | 46 | - 12 |
| Suma | 630 | 97 | - 7 | 339 | - 61 |

Pokud zpřísníme pohled na docházkovou vzdálenost a snížíme tuto na přibližně 150 m – získáme tzv. lokální deficity. Tyto nám nejpřesněji vyjadřuji aktuální stav dopravy v klidu a aktuální potřeby realizace nových parkovacích stání. V noci byly zjištěné lokální deficity 7 odstavných stání a tyto deficity jsou soustředěné zejména okolo vilových domů, kde není kapacita na MK. Ve dne stoupají lokální deficity na hodnotu 61 parkovacích stání především v okolí žel. zastávky, dále se minimálně projevují deficity v oblastech s nulovou kapacitou na místních komunikacích v okolí vilových domů. Jednoznačným závěrem je konstatování, že doprava v klidu je v Praze-Klánovicích problematická především ve dne a to jak na sever tak jižně v okolí žel. zastávky Praha-Klánovice. Většina deficitů je však vytvářená zbytnou dopravou využívající okolí železniční zastávky Praha – Klánovice pro živelné P+R.

## Bilancování parkovacích potřeb – výhled

Při stanovení kapacitních nároků ve výhledu na budoucí potřebu postupoval zpracovatel odlišně při stanovení kapacit pro parkování bydlících a ostatních uživatelů. Výhled je zpracován k časovému horizontu roku 2010, k němuž je rovněž zpracován ÚPn hl. m. Prahy, resp. s očekáváním nového ÚPn s výhledem roku 2020.

Budoucí nároky parkovacích stání pro odstavování OA bydlících stanovil zpracovatel na základě vyhlášky   
č. 26/1999 Sb. hl. m. Prahy o obecných technických požadavcích na výstavbu v hlavním městě Praze. Tato vyhláška stanovuje počet parkovacích stání v závislosti na velikosti bytů. U bytů o jedné obytné místnosti vzniká nárok   
na 0,5 stání, u bytů do 100 m2 celkové plochy na 1 stání a u bytů nad 100 m2 celkové plochy na 2 stání na každý byt. U stávající zástavby je prakticky nemožné zjišťovat fyzickou výměru bytů. Většina bytové zástavby pochází   
z 19. a 20. století a dá se předpokládat, že počet bytů o 1 obytné místnosti není větší, než-li počet bytů s celkovou plochou nad 100 m2. Zpracovatel proto použil při výpočtech hodnotu 1 PS na 1 byt. Není uvažováno s realizací parkovacích stání pro návštěvníky bytů.

Při stanovení potřeby parkovacích stání v průběhu dne zahrnul zpracovatel pouze stávající úroveň pravidelné vyjížďky a dojížďky. Vycházel přitom z faktu, že již současná intenzita a rozsah využívání parkovacích kapacit   
na území z pohledu možné dopravní prostupnosti území dosahuje možného maxima. Rovněž schopnost území absorbovat další parkující OA je omezená. Současně je třeba si uvědomit, že parkování zejména dojíždějících   
do zaměstnání a návštěvníků bude třeba omezovat a regulovat tak, aby jeho rozsah nepřekročil rozsah pravidelné vyjížďky bydlících v oblasti, případně disponibilní parkovací kapacity v územích s nižším podílem funkce bydlení. Zásadní zvyšování stávajících parkovacích kapacit je možné prakticky pouze realizací parkovacích objektů a jejich rozsah je závislý na možnostech dislokace v dané zástavbě, majetkových vztazích, ekonomických předpokladech   
a řadě dalších aspektů. Jakékoliv stanovení kapacitních hodnot bez vnímání těchto limitujících faktorů považuje zpracovatel za teoretické a v praxi nereálné.

Veškerá nová bytová zástavba by měla být pokrytá vlastní parkovací kapacitou pod úrovni terénu.

V následující tabulce je proveden výpočet potřeb parkovacích stání. Odděleně jsou hodnoceny potřeby   
pro zajištění odstavného parkování bydlících a ostatních pravidelných uživatelů (noc) a nároky na parkování v průběhu dne. Rozsah parkování v průběhu dne je uvažován v rozsahu stávající pravidelné denní vyjížďky   
a dojížďky.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | NOC | | | | DEN - pouze místní komunikace | | | | |
| **ZSJ - číslo - název** | Výhledová kapacita území K\* | Počet bytových jednotek b.j. | Potřeba odstavných stání 1 b.j. = 1 OS | Bilance potřeb odstavných stání K - OS | Výhledová kapacita území K | Pravidelná vyjížďka v OSX | Pravidelná dojížďka v OSX | Potřeba parkovacích stání PS | Bilance potřeb parkovacích stání |
|
| Klánovice | 1381 | 471 | 471 | +910 | 589 | 60 | 334 | 863 | +636 |
| Vidrholec | 61 | 14 | 14 | +47 | 41 | 4 | 23 | 60 | +28 |
| Celkový součet | 1442 | 485 | 485 | +957 | 630 | 64 | 357 | 943 | +664 |

\* místní komunikace, kapacita ve vnitroblocích a garážích využívaná rezidenty bez nárůstu z uvažované budoucí výstavby, provedená redukce kapacit pouze na veřejné kapacity a budoucí změny vyvolané výstavbou nových investičních záměrů.

x úroveň roku 2012

**Z provedených bilancí je zřejmé, že v současnosti i budoucnosti je počet disponibilních PS dostatečný.**

# Závěr

Praha-Klánovice jsou dle demografických dat a druhu zástavby klidnou městskou částí s nadstandardní úrovní bydlení. Většina komunikací na západ a východ od ulice Slavětínská spadají pod zónu TEMPO 30 nebo obytnou zónu. Komunikace prošly v minulých letech rekonstrukcí. Vzhledem k úzkým profilům komunikací je značná část komunikací zjednosměrněná.

* V severní části řešeného území ZSJ Klánovice bylo při pasportizaci zjištěno 589 PS na místních komunikacích. Do veřejných vnitrobloků bylo zahrnuto 359 PS na volné ploše, 433 PS v individuálních garážích a v neveřejných vnitroblocích (vnitrobloková stání v areálech firem nepřístupná potřebám rezidentů) 106 PS na volné ploše.
* Uplatnění zákona 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích snižuje kapacitu na 240 parkovacích stání na místních komunikacích.
* V jižní části území ZSJ Vidrholec (Újezd nad Lesy) bylo při pasportizaci zjištěno 41 PS na místních komunikacích. Do veřejných vnitrobloků bylo zahrnuto 10 PS na volné ploše, 10 PS v individuálních garážích a v neveřejných 8 PS na volné ploše a 5 v individuálních garážích.
* Uplatnění zákona 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích snižuje kapacitu na 32 parkovacích stání na místních komunikacích.
* Celoplošné dopravní průzkumy prokazují velmi nízkou hodnotu obsazenosti místních komunikací v nočních hodinách, vyskytují se pouze lokální deficity v severní části řešeného území v ulici Blešnovská, která má úzký jízdní profil s nulovou parkovací kapacitou. Noční obsazenost disponibilní kapacity V ZSJ Klánovice je 16,13%   
  a v ZSJ Vidrholec 4,88%.
* Noční obsazenost parkovací kapacity stanovené podle 361/2000 Sb. se zvyšuje na 39,4% v ZSJ Klánovice a 6,2% ZSJ Vidrholec.
* Denní hodnoty obsazenosti vykazují enormní zatížení okolí žel. zastávky Praha-Klánovice, kde obsazenost komunikací přesahuje 100% a v některých uličních úsecích není zajištěna volná šíře vozovky   
  pro průjezd IZS. V ostatních částech hodnoceného území se opět projevují pouze lokální problémy v ulicích s úzkým profilem. Denní obsazenost disponibilní kapacity v ZSJ Klánovice je 49,74% a v ZSJ Vidrholec 112,20%.
* Denní obsazenost parkovací kapacity stanovené podle 361/2000 Sb. se zvyšuje na 122,1 % v ZSJ Klánovice a 142,8 % v ZSJ Vidrholec.
* Z provedených dopravních momentových a anketních průzkumů je patrné enormní zatížení místních komunikací v okolí železniční zastávky Praha-Klánovice, které strmě roste mezi 7-8h ranní a v poledne dosahuje 121,7% využití veškeré disponibilní kapacity.
* Většina parkujících v okolí žel. zastávky s pravděpodobným výskytem ŽP+R, 186 vozidel ze 199 parkujících uvedli, že dále do cíle své cesty pokračují vlaky linek S zařazených do PID.
* Z celkových 235 dotazovaných, pokračovalo dále prostředky hromadné dopravy 199 řidičů, což tvoří 85,7% parkujících v řešeném území. Tyto vozidla blokují disponibilní parkovací kapacitu téměř celý den, jelikož střední doba parkování u těchto vozidel je v okolí žel. zastávky 8,36h.
* Část vozidel odstavovaných u žel. zastávky tvoří sami obyvatelé Prahy-Klánovic.

# Doporučení

Na základě zjištěných dat si dovolíme doporučit dvě základní úpravy:

1. Regulace DvK v okolí žel. zastávky Praha-Klánovice
2. Doplnění zón Tempo 30 o zóny zákazu stání případně obytné zóny na celé hodnocené území mimo ul. Slavětínskou, případně sloučení stávajících zón do jednoho řešení – buď zóna TEMPO 30 nebo OBYTNÁ ZÓNA

## Legislativní předpoklady zavedení regulace DvK

Zákon č. 13/1997 Sb. O pozemních komunikacích definuje tzv. obecné užívání pozemních komunikací, které je vnímáno jako bezplatné, pokud jsou dodržené ostatní zákonné normy – zde zejména zákon č. 361/2000 Sb. O provozu na pozemních komunikacích. Z obecného užívání činí zákon 13/1997 ve vztahu k parkování dvě výjimky:

1. § 23 – placené parkování na místních komunikacích (v Praze též modré zóny)
2. § 25 – zvláštní užívání – vyhrazené parkování pro jednotlivá vozidla

Institut zvláštního užívání předpokládá osazení svislé dopravní značky ke každému parkovacímu stání a současně i úhradu místního poplatku, jehož hodnota činí cca. 40 000,- Kč/rok. Proto tento režim není vhodný pro celoplošné řešení pro cca 200 parkovacích stání. Jediným možným modelem by bylo uplatnění § 23 – placeného parkování. I toto řešení má však svá úskalí a rizika.

* Realizace zóny placeného stání by musela být v souladu s pražskou koncepci ZPS
* Investiční náklady by byly v řádu 1,5 mil. Kč, přičemž ekonomický přínos bude omezený
* Většina dlouhodobě parkujících živelného P+R by přestala v území parkovat, případně se bude posouvat více na sever do vilových oblastí
* Krátkodobě parkujících vozidel je v okolí žel. zastávky v průměru 185 denně, část z nich je již na území Újezdu nad Lesy a část z nich jsou občané Klánovic
* Ekonomický potenciál tržeb si dovolujeme odhadnout na 500 000,- Kč/rok, což s obtížemi pokryje náklady na zřízení a provozování ZPS

## Dotyčnou problematiku je nutno vnímat v přibližně 5 rovinách:

1. Výkon přenesené působnosti Hlavního města Prahy (HMP) při zřizování zón placeného stání (ZPS), kdy ZPS je zřizována novelizaci přílohy k **Nařízení 11/2007**
2. Výkon přenesené působnosti Hlavního města Prahy při definování pravidel fungování ZPS – zde zejména způsob rozdělení ZPS na jednotlivé druhy parkování, způsoby placení a prokazování zaplacení ceny sjednané v souladu s cenovými předpisy – **koncepce zřizování a provozování ZPS**
3. Výkon **samostatné působnosti** Hlavního města Prahy, resp. MČ Praha Klánovice na úseku smluvních vztahů se správcem ZPS – vydávání finančních prostředků z obecního rozpočtu
4. Výkon samostatné působnosti městské části Praha Klánovice, která se projevuje v definování zadání projektu organizace dopravy v klidu a podmínek parkování
5. Výkon státní správy na úseku stanovení místní úpravy a v působnosti stavebních úřadů

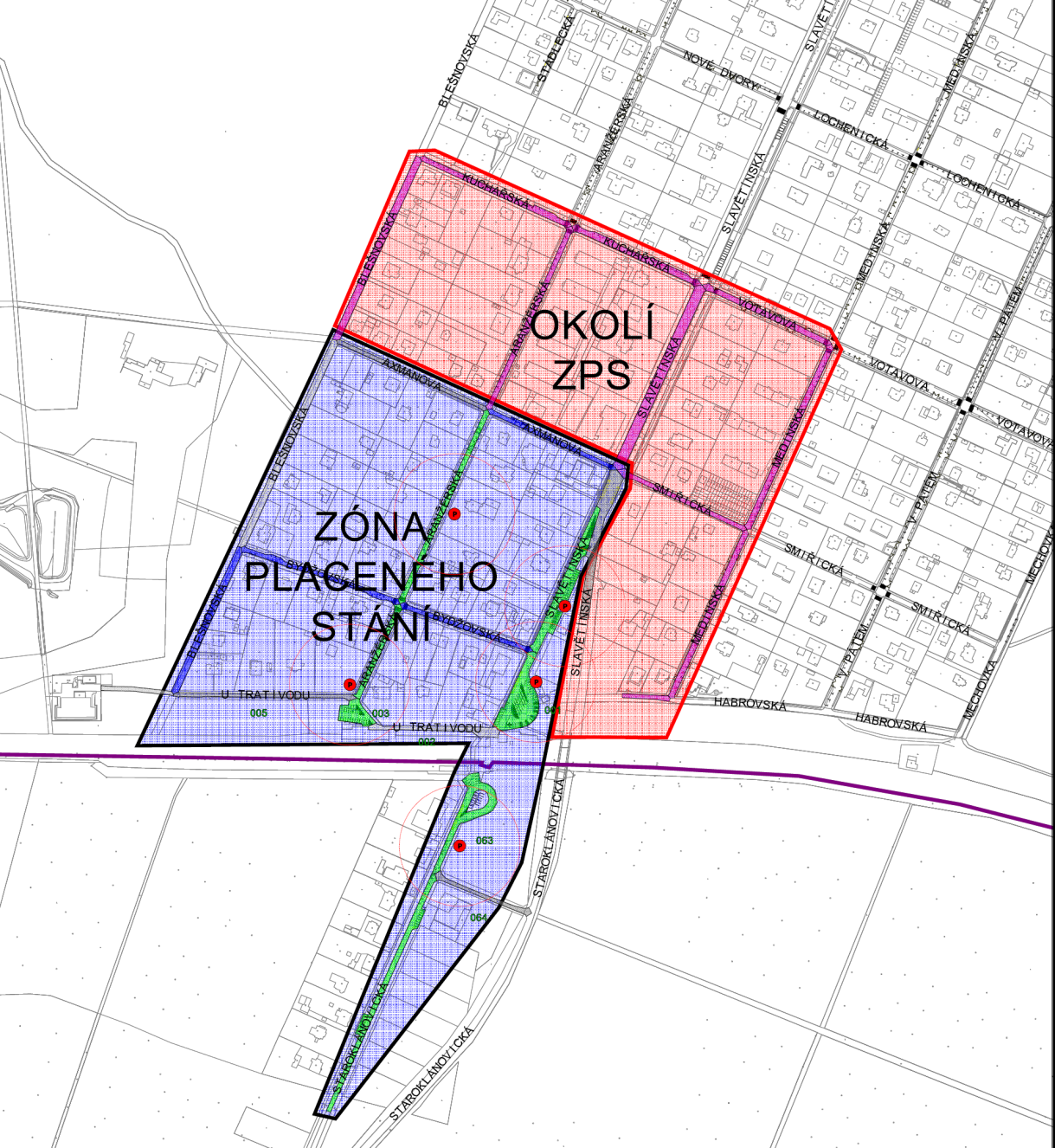
## Aktuální cenová politika města

Cenovou politiku v zónách placeného stání určuje město, které vydává „Ceník pro zóny placeného stání na území hlavního města Prahy, vymezených nařízením hlavního města Prahy č. 11/2007 Sb., kterou se vymezují oblasti hl. m. Prahy, ve kterých lze místní komunikace nebo jejich úseky užít za cenu sjednanou v souladu s cenovými předpisy“. Konkrétní ceny pak určuje projekt organizace dopravy v klidu, který podléhá schválení jak ze strany městské části tak i hl. m. Prahy.

## Formy provozování ZPS

Provozování ZPS se děje na základě schválené koncepce HMP. Ze zákonných důvodů je jediným příjemcem tržeb z parkovného Hlavní město Praha. V případě, kdy je městské části svěřená i majetková správa, stává se tímto i příjemcem tržeb z parkovného, avšak nese s sebou i veškeré náklady spojené se zřízením a provozováním ZPS – MČ se stává investorem, byť toto může přenést smluvně na najatého správce. Po skončení každého roku se provádí vyúčtování provozování ZPS, kdy se od sebe odečtou příjmy a náklady. Rozdíl se poté dělí v poměru 1 : 1 mezi hlavní město a městskou část a MČ musí hlavnímu města poslat jeho podíl na „zisku“.

## Doporučený rozsah zóny placeného stání



## Doporučená pravidla pro zónu placeného stání

Na základě výsledků analýz a projednávání záměru s městskou části Praha Klánovice a Odborem financování a rozvoje dopravy Magistrátu hl.m. Prahy si dovolujeme doporučit následující základní parametry zóny placeného stání pracovně nazvané Praha - Klánovice:

1. Mělo by se jednat o společný záměr Klánovic a Újezdu nad Lesy
2. ZPS by měla bát realizována v okolí železniční zastávky Praha - Klánovice
3. Na ZPS by mělo navazovat území precizně ošetřené dopravním značením
4. ZPS bude z velké části realizována ve smíšeném režimu, kdy:
   1. Provozní doba bude od pondělí do pátku od 8 do 18 hodin
   2. Bude povoleno současné stání:
      1. Rezidentům (občané mající trvalý pobyt v Klánovicích nebo Újezdě n. Lesy)
      2. Abonentům (firmy mající sídlo nebo provozovnu v Klánovicích nebo Újezdě n. Lesy)
      3. Návštěvníkům, kteří budou platit do parkovacích automatů
   3. Rezidenti a abonenti musí splňovat podmínky pro získání parkovací karty dle pravidel HMP
   4. V návštěvnickém parkování bude použit „celodenní“ tarif 15 Kč/hod. max. však 60 Kč / den.
5. Výdej parkovacích karet lze pravděpodobně zajistit v rámci kapacit ÚMČ Praha Klánovice
6. Financování ZPS lze realizovat formou dodavatelských úvěrů, nebo lépe formou mandátní smlouvy se správcem ZPS, který zajistí realizaci a údržbu ZPS obdobně jako v případě velkých ZPS.

# Doporučení dalšího postupu

1. Přijetí záměru ZPS městskou části Praha Klánovice
2. Projednání s MČ Újezd nad Lesy – dohoda o společném postupu
3. Zpracování projektu organizace dopravy v klidu a provozování ZPS
4. Předložení projektu hlavnímu městu a jeho projednání
5. V případě schválení projektu vypsání veřejné soutěže na dodavatel nebo správce ZPS
6. Zpracování realizační dokumentace
7. Novelizace nařízení hl.m. Prahy č. 11/2007
8. Realizace ZPS
9. Spuštění ZPS do provozování

**OBSAH**

[1. MČ Praha-Klánovice - úvod 2](#_Toc330994810)

[2. Demografická data 2](#_Toc330994811)

[3. Fotogalerie 3](#_Toc330994812)

[4. Parkovací kapacita hodnoceného území 4](#_Toc330994813)

[4.1 Pasport parkovacích kapacit na místních komunikacích 4](#_Toc330994814)

[4.2 Komentář k pasportu parkovacích kapacit 5](#_Toc330994815)

[4.3 Bilance parkovacích kapacit ve vnitroblocích 5](#_Toc330994816)

[4.4 Parkovací kapacity využitelné rezidenty – pro účely bilancování 5](#_Toc330994817)

[4.5 Souhrnný přehled vnitroblokových parkovacích kapacit 6](#_Toc330994818)

[5. Dopravní průzkumy – celoplošné dopravní průzkumy 6](#_Toc330994819)

[5.1 Vyhodnocení celoplošných dopravních průzkumů 10](#_Toc330994820)

[6. Dopravní průzkumy – momentové dopravní průzkumy 10](#_Toc330994821)

[6.1 Přehled okruhů momentového pozorování 11](#_Toc330994822)

[6.2 Parkovací kapacity využitelné rezidenty – pro vyhodnocení dopravních průzkumů 11](#_Toc330994823)

[6.3 Komentář 15](#_Toc330994824)

[6.4 Praha-Klánovice – souhrnná data 15](#_Toc330994825)

[7. Hodnocení ankety na hodnoceném území 16](#_Toc330994826)

[7.1 Výsledky anketních průzkumů 16](#_Toc330994827)

[7.2 Závěry anketních průzkumů 18](#_Toc330994828)

[8. Bilancování parkovacích potřeb 18](#_Toc330994829)

[8.1 Aktuální stav 18](#_Toc330994830)

[8.2 Bilancování parkovacích potřeb – výhled 19](#_Toc330994831)

[9. Závěr 19](#_Toc330994832)

[10. Doporučení 20](#_Toc330994833)

[10.1 Legislativní předpoklady zavedení regulace DvK 20](#_Toc330994834)

[10.2 Dotyčnou problematiku je nutno vnímat v přibližně 5 rovinách: 20](#_Toc330994835)

[10.3 Aktuální cenová politika města 20](#_Toc330994836)

[10.4 Formy provozování ZPS 20](#_Toc330994837)

[10.5 Doporučený rozsah zóny placeného stání 20](#_Toc330994838)

[10.6 Doporučená pravidla pro zónu placeného stání 21](#_Toc330994839)

[11. Doporučení dalšího postupu 21](#_Toc330994840)