

Obsah:

A. Textová část

1. Základní údaje, zadání
2. Postup zpracování a projednání
3. Výchozí podklady
4. Účel generelu a jeho využití
5. Širší dopravní vztahy
6. Analýza vstupů
7. Zásady návrhu úprav
8. Návrh úprav
9. Návrh úprav rekonstrukcí pro rok 2012
10. Závěry

B. Výkresová část

- | | |
|---|------|
| 1. Přehledná situace uliční sítě | 1xA3 |
| 2. Uliční síť s vyznačením dopravního režimu – Stávající stav | 1xA3 |
| 3. Uliční síť s vyznačením dopravního režimu – Návrhový stav | 1xA3 |

C. Přílohy

- | | | |
|--|----------|------|
| 3. Uliční síť s vyznačením dopravního režimu – Návrhový stav | M 1:5400 | 1xA2 |
|--|----------|------|

A.1. Základní údaje, zadání

Název: **Generel dopravy MČ Praha - Klánovice**
Část 1
Technická pomoc

Zadavatel: **Městská část Praha – Klánovice**
U Besedy 300, 190 14 Praha - Klánovice
Zastoupená starostou Ing. Petrem Soukupem

Zhotovitel: **Ing. Pavel Kraus – RAIN**
Na Mlejnku 1238/2A, 147 00 Praha 4
IČO 475 71 438
Ing. Jan Kerhat

Městská část Praha – Klánovice prochází, jako i jiné pražské části, v poslední době obdobím rekonstrukcí stávajících místních komunikací. Tato činnost završuje předchozí etapy, ve kterých byla v daném území rekonstruována a doplňována technická infrastruktura inženýrských sítí. Cílem této závěrečné etapy rekonstrukcí je realizace finální podoby jednotlivých místních komunikací. Řešen je celý uliční prostor v těchto ulicích, zahrnující tedy jak zpevněné plochy vozovek a chodníků, tak i nezpevněné plochy se zelení. Součástí záměrů je i řešení odvodnění dešťových vod z těchto ploch.

Celé území Klánovic bylo pro tyto účely situačně rozděleno do cca šesti oblastí, pro které byla uskutečněna investorská příprava. Investorem stavby, kterým je Odbor městského

investora Magistrátu hl.m. Prahy, byl touto agendou pověřen ZAVOS, spol. s r.o.. Vzhledem k postupné přípravě jednotlivých etap výstavby je i současný stav jednotlivých ulic různý. Některé oblasti jsou již rekonstruovány, v jiných stavební činnost právě probíhá a pro některé teprve probíhají schvalovací řízení. Celá tato činnost, odvislá zejména od cashflow finančních prostředků, tak probíhá v posledních více než deseti letech. Jednotlivé etapy výstavby byly investorem připravovány i tendrovány každá samostatně, mají tedy více zhotovitelů, a to jak vlastní výstavby, tak i projektové dokumentace. V průběhu těchto let přípravy a realizace záměrů došlo dále i k některým změnám v zastupitelstvu městské části Klánovice.

V současnosti je realizována již celá první etapa (I) a rekonstrukce pokračují následující etapou druhou. I když jsou vlastní rekonstrukce uličních prostorů přijímány místními obyvateli jako celek velmi kladně, dochází po provedené rekonstrukci k dílčím stížnostem, týkajícím se zejména provedených změn dopravního režimu, nebo některých lokálních změn a úprav. Ačkoli prošly návrhy rekonstrukcí obvyklou agendou schvalovacích řízení a jsou realizovány v souladu s vydanými stavebními povoleními, jsou uplatňovány (vzhledem k delší době přípravy a realizace a i vývoji názorů zástupců městské části) názory, že některá navržená řešení by měla být upravena, protože v této době již ne zcela odpovídají aktuálním potřebám a přáním a požadavkům místních obyvatel.

Po zvážení tohoto stavu rozhodli zástupci MČ Praha – Klánovice o nutnosti vstoupit jako MČ více do procesu probíhající přípravy, a to s některými těmito požadavky, vyplývajícími z názorů a potřeb místních obyvatel. Aby byly shrnuty a uspořádány data a informace o současném stavu i limitních podmínkách rozvoje komunikační sítě Klánovic, bylo zadáno zpracování tohoto materiálu, nazvaného *Generel dopravy*. Vzhledem k požadovanému účelu i (již v zadání) stanovenému omezení rozsahu elaborátu (pouze pro některé druhy dopravy) se ale nejedná o komplexní materiál, obvyklý pro standardní generel dopravy, ale jeho modifikaci, určenou jako podklad pro další konkrétní jednání a rozhodování MČ Praha – Klánovice.

A.2 Postup zpracování a projednání

Zpracování materiálu bylo rozděleno na několik částí, a to:

- **část analytická** – zpracovaná za účelem získání dat a informací o současném stavu a limitních podmínkách rozvoje komunikační sítě Klánovic. Databáze se týká především:

- uspořádání komunikační sítě - údaje týkající se stávajícího stavu jednotlivých ulic z hlediska jejich stavebního uspořádání a organizace dopravy
- stavebního stavu komunikační sítě - v souladu se zavedenou etapizací rekonstrukcí komunikací dle jednotlivých oblastí (etapa I. – VI.)

- dopravního zatížení - intenzity dopravy, a to jak stávající, tak i některé výhledové
- řešerše již zpracovaných materiálů - dostupné materiály z archivu MČ
- **část koncepční** – vycházející z provedených rozborů a následných konzultací se zástupci MČ a Policie ČR. Jejím hlavním výstupem je návrhový stav uliční sítě se zapracovanými požadovanými změnami pro jednotlivé ulice, zejména v úpravě dopravních režimů.
Návrhy úprav lze rozdělit do skupin dle stavu realizace jednotlivých etap na:
 - již realizované rekonstrukce
 - v současnosti zahajovaná výstavba
 - probíhající stavební řízení
 - územní rozhodnutí
- **část osvětová** – účast v procesu posuzování a selekce vznášených doporučení a připomínek zastupitelstva a obyvatel z hlediska jejich praktické využitelnosti.

A.3 Výchozí podklady

Základními podklady pro návrh byly pro:

- **etapa I** - rekognoskace stávajícího (rekonstruovaného) stavu
- **etapa II** - rekognoskace stávajícího (rekonstruovaného) stavu – část oblasti
- **etapa III** - DSP – VSV-ENGINEERING z 04. 2009
- **etapa IV** - DÚR - VSV-ENGINEERING z 01. 2005
- **etapa VI** - DÚR – APIS s.r.o. z 03.2008
- **společně** - doporučení a připomínky zastupitelstva MČ (zprostředkovaně též obyvatel)
- rekognoskace uliční sítě
- mapové podklady předané MČ

A.4 Účel generelu a jeho využití

Jak bylo konstatováno, prvotním požadavkem pro vznik tohoto materiálu bylo shrnutí záměrů jednotlivých etap rekonstrukcí do jedné celkové situace Klánovic. Analýzou po jednotném pohledu na tuto bázi byly pak objednatelem stanoveny a následně formulovány konkrétní požadavky na požadované jednotlivé dílčí úpravy v některých lokalitách.

Protože objednatel měl již při stanovení zadání zcela jasnou představu o následném využití tohoto materiálu, již v zadání omezil rozsah jeho zpracování pouze na silniční automobilovou dopravu a obslužnost MHD, ostatní druhy dopravy (od železniční po leteckou) nejsou požadovány zahrnout do této části generelu. Proto neodpovídá tento účelový materiál označený jako **Generel dopravy - část1** rozsahem obvyklému generelu dopravy, i když takto

byl nazván. MČ předpokládá jeho další možné rozšíření v následné etapě, která zahrne i zde zatím neřešené druhy dopravy – cyklistickou, pěší a dopravu v klidu.

Výše uvedené vyplývá ze skutečnosti, že základním smyslem a účelem je vytvoření materiálu pro posouzení možných úprav současně již stanovených či do budoucna navržených dopravních režimů v jednotlivých ulicích. Zadáním pro zpracovatele byla tak selekce doporučení, připomínek a požadavků zadavatele na možné úpravy, včetně jejich doplnění z pohledu kontinuity řešení celého území, a uvedení do souladu s běžným standardem projektových řešení. V hranicích daných mezemi zadání tak byly požadavky objednatele dále upraveny, a to zejména s ohledem na reálnost jejich realizace. Je však zřejmé, že konkrétní detailní posouzení navržených úprav je nutné provést následně zpracovatelem projektu vlastní rekonstrukce, a to zejména ve vazbě na ostatní návazné objekty úprav odvodnění, přeložek inženýrských sítí a úprav zeleně.

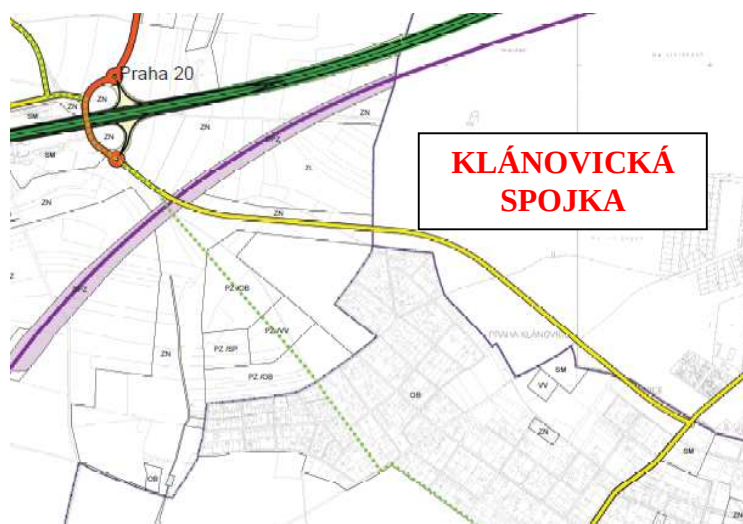
Generel tak poskytuje MČ materiál zahrnující požadavky vyplývající ze současného pohledu zástupců MČ Klánovice (a zprostředkovaně i místních obyvatel) na problematiku prováděných rekonstrukcí komunikací. Navržené úpravy stávajícího, nebo nově navrženého stavu, vyplývají zejména z nutnosti komplexního řešení všech etap jako celku. Výsledně zahrnuty jsou však pouze ty úpravy, které jsou z obecně technického hlediska realizovatelné. Konkrétní reálnost jednotlivých navržených úprav bude však předmětem dalších jednání, a to jak v rovině se zpracovateli jednotlivých projektů po technické stránce, tak především s investorem rekonstrukcí, a to zejména v případech spojených s požadavky na možné zvětšení navržených rozsahů úprav.

A.5 Širší dopravní vztahy

Z hlediska **silničního** se Klánovice nachází v území mezi Pražským okruhem (SOKP - stavba 510) a aglomeračním okruhem II/101, ze severu ohraničeném dálnicí D11 a z jihu pak silnicí I/12. Klánovice jsou na silniční síť připojeny silnicí III/33310, procházející sídly Koloděje – Újezd nad Lesy - (I/12) - Klánovice – Šestajovice - (II/611) – Zeleneč – Svémyslice – Dřevčice, zajišťující nejen místní cílovou dopravu a dopravní vztahy mezi sousedními obcemi, ale částečně i průjezdnou dopravu podél východního okraje Prahy. V průtahu Klánovicemi je vedena tato silnice jako ulice Slavětínská. Spojení Klánovic směrem ke Praze je směřováno na silnici I/12 a dále průjezdem obcemi Újezd nad Lesy a Běchovice přímo až na Pražský okruh.

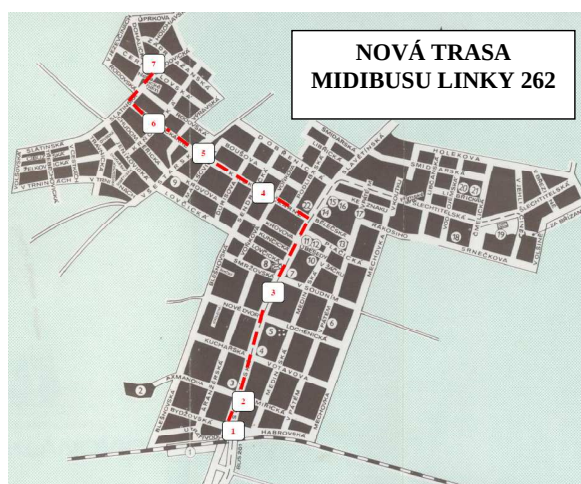


Významnou a místně i velmi sledovanou je pak uvažovaná výhledová stavba nové komunikace – **Klánovické spojky**. Jedná se o tangentu, vedenou prostorem na rozhraní obce Šestajovice a MČ Klánovice, s ukončením na silnici Šestajovice – Klánovice. Tato komunikace má umožnit rychlé a kvalitní přivedení dopravy z těchto obcí, směřující do hlavního města, přímo na dálnici D11, do prostoru MÚK Beránka. Význam Klánovické spojky se očekává zejména v odvedení místní osobní dopravy ze stávajících komunikací, situovaných uvnitř zástavby, s rychlým dosažením nadřazených kapacitních komunikací, předpokládá se vyloučení provozu těžké nákladní dopravy. Obavy místních obyvatel jsou však zejména z jejích možných negativních vlivů. Nad rámec obvyklých, spočívajících ve zvýšené zátěži území hlukem a exhalacemi a možného zvýšení intenzit automobilové dopravy (zejména nákladní) v průjezdu Klánovicemi, je brána tato spojka jako podmiňující pro umožnění nové výstavby v území na rozhraní katastrů Horní Počernice - Klánovice a Klánovice - Šestajovice, která nejsou v současnosti reálně dostupná. Tedy zavedení nové průjezdné dopravy do zástavby Klánovic. Navržená poloha spojky dle ÚPD:



Klánovice dnes patří k nejvzdálenějším částem Prahy od centra města. Zásadní spojení s centrem zprostředkovává v současnosti **železniční doprava**. Železniční zastávka Praha - Klánovice leží na trati číslo 011 Praha - Český Brod - Kolín. Spojení z Klánovic do centra města je vlakem mnohem rychlejší než autobusem s přestupem na metro či jiné prostředky MHD, železniční zastávka je proto velmi využívána. ÚPD ve výhledu předpokládá cca podél jižního okraje D 11 i možnost vedení jedné z variant tras TVR.

Autobusová doprava sice v Klánovicích existuje už od roku 1930, díky dobrému železničnímu spojení však vždy měla pouze doplňkový charakter. Dnes jezdí do Klánovic i několik autobusových linek Pražské integrované dopravy (PID), návazným systémem dopravy je metro (Černý Most). Přímo u železniční zastávky se nacházejí dvě autobusová obřiště, z každé strany jedno. Na obřišti Nádraží Klánovice (ve směru Újezd nad Lesy) jsou ukončeny linky 251 (Klánovice – Rohožník), 260 (Klánovice – Netušilská) a 391 (Klánovice – Úvaly) a zajíždí sem i příměstská linka 303 (Černý Most – Říčany). V obřišti Nádraží Klánovice-sever (ve směru Šestajovice) má nácestnou zastávku linka 303 (Černý Most – Říčany), v těsné blízkosti je umístěna zastávka Smiřická, kterou kromě linek 303 a 343 projíždí i městská 261 (Černý Most – Klánovice). Tato síť, kterou je uspokojivě řešena dopravní obsluha centrální zástavby Klánovic (podél Slavětínské ulice) a východní část Klánovic (Šlechtitelská) byla v současnosti doplněna i o linku 262 (Nádraží sever – Nepasické nám.) významně zlepšující dopravní obsluhu západní části Klánovic, která dříve nebyla pokryta standardní izochronou dostupnosti autobusových zastávek (300 m).



Územím okolo Klánovic prochází i dvě **cyklotrasy** zahrnuté v systému celoměstských cyklotras, ve směru sever – jih páteřní trasa I.třídy A50 (Pražské kolo, 8100), ve směru západ – východ pak hlavní trasa II.třídy A259.

Územím prochází i několik turistických tras pro **pěší**, do uliční sítě Klánovic je napojena značená trasa ve směru západ – východ.

A.6 Analýza vstupů

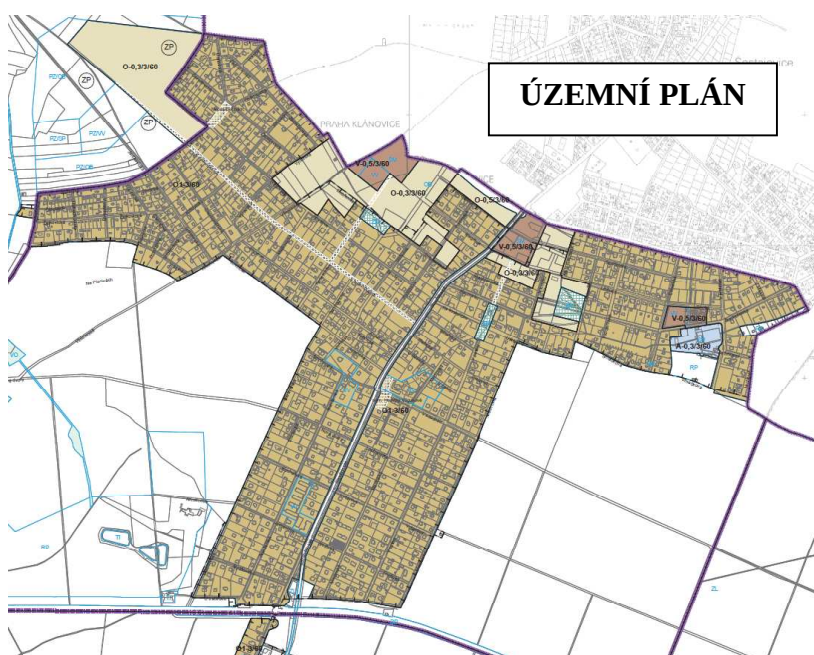
Uspořádání komunikační sítě. Pro vytvoření databáze komunikační sítě v rozsahu Klánovic byl zpracován materiál, do něhož byly zohledněny potřebné údaje, týkající se stávajícího stavu jednotlivých ulic, z hlediska jejich stavebního uspořádání a organizace dopravy. Údaje získané z dostupných zdrojů byly doplňovány místní rekognoskací. Základní výstup pak tvoří celková situace s doprovodem detailnějších materiálů – viz příloha B.2.

Středem zástavby ve směru cca sever – jih prochází významná osa, místní veřejně přístupná komunikace, označená ulice Slavětínská, jako historická stopa komunikace z Šestajovic do Starého Újezdu. Podle dopravního významu se jedná o sběrnou komunikaci funkční skupiny B, v oboustranné zástavbě však plní částečně i funkci komunikace obslužné funkční skupiny C v kategorii MS/MO 8/50. Šířka prostoru místní komunikace (PMK) dosahující cca 20m umožňuje oboustranné vedení chodníků šíře cca 2m s oddělením od vozovky pásy zeleně (místně alej). Místní úpravou je zde zakázán průjezd nákladní dopravě (nad 6 tun) s výjimkou autobusové hromadné dopravy, která zde má několik zastávek situovaných v zálivech a dále s místní úpravou maximální povolené rychlosti na 40 km/hod. Na křižovatce ulic Slavětínská – V Soudním je osazeno světelně signalizační zařízení, zabezpečující přechod pro chodce směrem k základní škole i křižující cyklotrasu. Mimo zástavbu Klánovic (a Šestajovic) je tato komunikace v extravilánovém provedení jako silnice III/33310.

Ostatní komunikace v zástavbě Klánovic jsou místní obslužné funkční skupiny C různých kategorií (MO 5,5 – 7/30 – 50), místně pak i obytné zóny funkční skupiny D. Dopravní režim stanovený svislým dopravním značením omezuje v současné době rychlost na maximálně povolenou 30km/hod a zakazuje vjezd vozidlům jejich hmotnost přesahuje 3,5t. Mezi těmito funkčně i víceméně dopravně rovnocennými komunikacemi mají větší význam pouze dvě, a to v severní části, kde se zástavba oddaluje od ulice Slavětínské a plní tedy více i funkci komunikací sběrných. Východním směrem se jedná o ulici Šlechtitelskou, po které je navíc provozována i linka autobusu 261 a je proto téměř v celé délce vyznačená jako hlavní s právem přednosti v jízdě. Západně má obdobnou funkci ulice K Rukavičkárně s nově zavedenou midibusovou dopravou linky 262, zde ale bez vyznačení jako hlavní.

Šířky prostorů těchto místních komunikací (PMK), vymezené hranicemi sousedních soukromých pozemků, jsou ve většině území s historickou zástavbou cca 12m (více pouze

ulice Všecká s cca 16m), tedy mírně nadstandardní. V místech s pozdější dostavbou, okrajích navazujících na lesní porosty nebo kde docházelo k následným podružným dělením pozemků klesá PMK na cca 10m, ojediněle až na cca 8m. Do doby stávajících rekonstrukcí byly v hlavním dopravním prostoru ulic většinou pouze vozovky různých šířek, většinou bez chodníků a s plochami zeleně. Ačkoli šířky vozovek neodpovídaly téměř nikdy normovým hodnotám, vyžadovaným pro nároky obousměrného provozu, tento zde byl celoplošně historicky provozován. Díky nízké intenzitě pouze místní obslužné dopravy (bez tranzitu), nuceně snížené rychlosti jízdy stanovené značením a navíc limitované stavem krytů vozovek a i díky vlastní konfiguraci uliční sítě, zde funguje provoz vcelku bezproblémově a bezpečně.



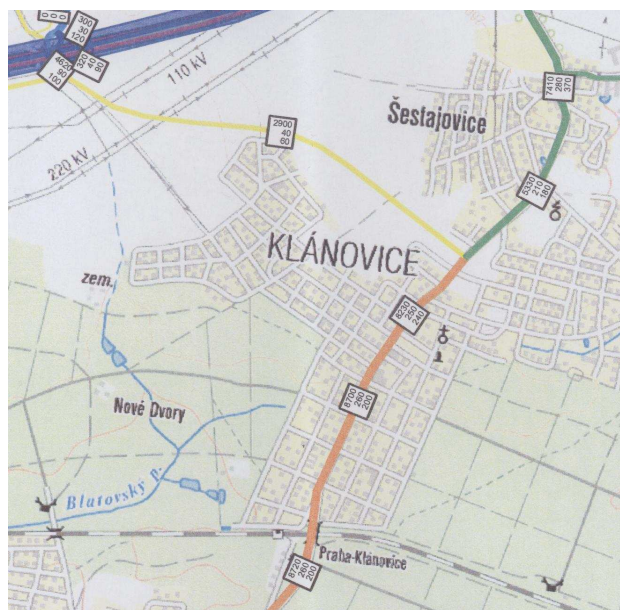
Stavební stav komunikační sítě. Vzhledem k průběžně probíhající činnosti, týkající se postupné rekonstrukce uliční sítě, jsou v databázi jednotlivé ulice zohledněny na již rekonstruované, nebo v přípravě, a to v souladu se zavedenou etapizací rekonstrukcí komunikací dle jednotlivých oblastí (etapa I. – VI.).

Dopravní zatížení. Byly získány dostupné materiály týkající se intenzit dopravy, a to jak stávající, tak i některé výhledové. Tyto údaje byly v některých lokalitách doplněny orientačním sčítáním.

Stávající. Zdaleka nejvíce zatíženou komunikací v řešeném území je ulice Slavětínská. TSK udávaná intenzita automobilové dopravy na sledované síti je na severním konci této ulice pro rok 2010, pracovní den, 0-24 h. Obousměrně činí cca 9000voz., z toho je cca 80voz.

autobusů MHD a cca 400voz. nákladních. Uvedené hodnoty dobře korespondují i s výsledky orientačních sčítání provedených zpracovatelem. V místě křižovatky s ulicí K Rukavičkárně byly nasčítána špičková hodina (7.30 – 8.30hod) ve výši 865voz., tedy celodenní zátěž cca 9000voz. V ostatních ulicích dosahují celodenní intenzity hodnot pouze v řádech stovek vozidel (dle lokality), přes hodnotu 1000voz. se dostávají pouze významnější ulice Šlechtitelská a K Rukavičkárně.

Výhledové. Kromě postupného vlivu spojeného se stupněm motorizace a výstavbou nové zástavby má v této oblasti největší vliv na intenzity dopravy vazba na postup výstavby nadřazené komunikační sítě. Zpracovatel generelu měl k dispozici zatím pracovní výstupy materiálu, kdy byly v rozsáhlejšímu modelu zahrnuty stavy odpovídající různým stavům realizace významných dopravních staveb v okolí a to včetně Klánovické spojky. Vzájemnými kombinacemi byly modelovány stavy bez uvedení do provozu staveb Pražského okruhu (518, 519, 520), dálnice D3 včetně stavby 511 a přeložky silnice I/12. Zatížení silniční sítě modelované k roku 2020 nevykazovalo variantně na Slavětínské žádných enormních zvýšení (max. varianta cca 11000voz), docházelo pouze k větší diferenciaci zátěže ve směrech od jihu nebo od severu. **Důležité** je ale konstatovat, že všechny tyto modely zahrnovaly stávající stanovená omezení týkající se průjezdu nákladní dopravy a zpoplatnění pouze vybraných úseků sítě. Pokud bude ve výhledu docházet ke zvyšování rozsahu zpoplatňování komunikací je zřejmé, že, když nebude dobudována síť nadřazených komunikací, může dojít i k zásadnímu zvýšení intenzit průjezdů vozidel Klánovicemi, a to včetně nákladní dopravy.



Pracovní výstupy ze zatěžovacích modelů – intenzity dopravy pro rok 2020

Rešerše již zpracovaných materiálů. Rámcově byly prohlédnuty dostupné materiály z archivu MČ, týkající se dané problematiky, zpracované v minulosti. Jejich význam byl zejména při zpracování koncepční části materiálu.

Ostatní (v této části generelu neřešené) druhy silniční dopravy.

Cyklistická doprava.

Obě celoměstské cyklotrasy prochází zástavbou po síti místních komunikací. Páteří trasa I.třídy A50 (Pražské kolo, 8100) je značena ulicemi Jeníkovická, Lovčická a Blešnovská, tyto zatím ještě nejsou rekonstruovány, požadavky budou tedy uplatněny při jejich přípravě a realizaci, obdobně i v případě lokální trasy vedené v ulici Všeckarské. Hlavní trasa II.třídy A259 je vedena příčně již zrekonstruovanými ulicemi Smržovská a V Soudním, které jsou z větší části obytnými zónami. V současnosti se v souvislosti s jejich úpravami řeší i další úpravy pro cyklistický provoz. Kritické křížení se Slavětínskou je zabezpečeno světelně signalizačním zařízením s úpravou i pro cyklisty. Zajímavým motivem do výhledu je myšlenka vybudování úschovny (případně i půjčovny) jízdních kol u vlakového nádraží.

Pěší doprava. Protože součástí rekonstrukcí ulic je i výstavba chodníků v celém rozsahu zástavby, nebude po dokončení rekonstrukcí činit pěší doprava větších problémů. Značená turistická trasa je vedená zástavbou ulicemi Smržovská, V Soudním, V pátém, Plačická.

Doprava v klidu. Parkování v jednotlivých ulicích je řešeno v návrzích jejich rekonstrukcí. Zásadním problémem tak zůstává parkování osobních automobilů u vlakového nádraží, kde dochází k přestupům na vlak. Problém je pro svůj rozsah a vazby řešen separátně.

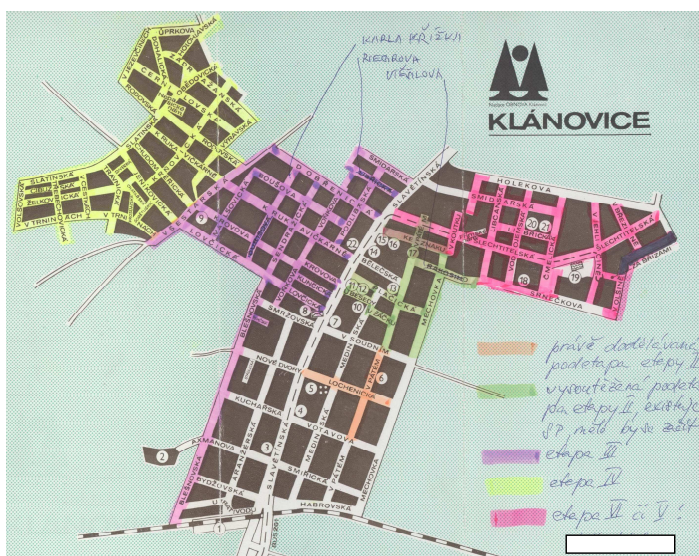
A.7 Zásady návrhu úprav

Při zpracování návrhu úprav bylo postupováno:

- vytvoření základního podkladu se stávajícím stavem místních komunikací v celém prostoru Klánovic. Zde jsou tedy zahrnuty i již realizované rekonstrukce v oblasti I a první části oblasti II. Výstupem je pak příloha B.2.
- vytvoření jednotné databáze pro celé Klánovice, do které byly zohledněny najednou všechny následně plánované další etapy rekonstrukcí místních komunikací a jejich vložení do základního podkladu.

- Rámcově lze konstatovat, že podstatná většina návrhů úprav se týká změn stávajícího režimu obousměrného provozu na jednosměrný, které jsou v projektech některých etap ve větším množství. Uplatněny však byly pouze ty, které mají kontinuitu s celkovým řešením, vazbu na okolní území a z hlediska šířkových poměrů jsou v dané lokalitě obecně možné.

Dle jednotlivých oblastí daných stanovenými etapami rekonstrukcí:



Realizováno, mimo Blešnovskou (je ve III.etapě)

Problémy: zejména parkování u nádraží (doprava v klidu – viz samostatná část)

Návrh: - I.1 Nové dvory - obrácení jednosměrnosti v úseku mezi Slavětínskou a Blešnovskou

Realizovaná část, zbytek k realizaci letos v r. 2012

Problémy: hlavně dopravní režim v oblasti V Soudním – Plačická

Návrh: - již realizováno - II.1 V Soudním (Medinská-Mechovka) - úprava na obytnou zónu (z C)

- II.2 Medinská (V Soudním-Plačická) - úprava na obytnou zónu (z C)
- II.3 Smiřická (V pátém-Mechovka) - zobousměrnit
- úprava projektu
 - II.6 Plačická (Medinská-Mechovka, 2+3) - zobousměrnit
 - II.7 V pátém (Ke znaku-Šlechtitelská) - zobousměrnit
 - II.8 Ke znaku (východní část,2) - zobousměrnit
- bez úprav projektu
 - Ke znaku (západní část,1) – bez úprav
 - Mechovka - bez úprav
 - V pátém (jižní část) - bez úprav
 - U Besedy – bez úprav
 - V žáčku – bez úprav
 - Utěšilova – bez úprav
 - Plačická (Slavětínská-Medinská) – bez úprav
- bez stavebních úprav – Bělečská, Ke kostelíčku

8.3 Komunikace III. etapa

K realizaci výhledově, v současnosti probíhá stavební řízení

- Návrhy úprav projektu:**
- K rukavičkárně (celá = Slavětínská-Slatinská) - zobousměrnit
 - Krovova (celá = Slavětínská-Všestarská) - zobousměrnit
 - Boušova (celá = Podlíbská-Všestarská) - zobousměrnit
 - Dobřenická (Slavětínská-Voňkova) - zobousměrnit
 - Podlíbská (Dobřenická-K Rukavičkárně) - zobousměrnit
 - Sendražická (K Rukavičkárně-Krovova) – zobousměrnit
 - Lovčická (Všestarská-Blešnovská) – zobousměrnit obytnou zónu
 - Všestarská (V trnínách-Lovčická) – obytná zóna
 - Kunčická – změna z obytné zóny na C jednosměrnou
 - Blešnovská – (celá) – nutné úpravy PD vč. lokálních omezení průjezdnosti
 - rozhodnutí o definitivní trase midibusu (K Rukavičkárně obousměrně x jednosměrně)

8.4 Komunikace IV. etapa

K realizaci výhledově

- Návrhy úprav projektu:**
- Zobousměrnění ulic z navržených jednosměrek:
K rukavičkárně, Slatinská, Volšovská, Trávnícká, Výravská,
Zádražanská, Úprkova, Holohlavská, Dohalická,
Změna jednosměrnosti: Výravská, Chudoměřická

8.5 Komunikace VI. etapa

K realizaci výhledově

- Návrhy úprav projektu:**
- Srnečkova – změna na obytnou zónu

- Srnečkova, V olšině, V jehličině, Za břízami - změna na obytnou zónu

A.9 Návrh úprav rekonstrukcí pro rok 2012

Návrh úprav vycházel (jako i v ostatních oblastech) zejména z požadavku na maximální eliminaci jednosměrností v dopravním režimu této oblasti, která je navíc již z větší části stavebně realizovaná. Významná je i vazba na zónu ulice V Soudním a lokalitu MÚ. K návrhu:

- II.1 **V Soudním** (Medinská-Mechovka) - úprava na **obytnou zónu** (z C) – v rámci kontextu osy v ulicích Smržovská – V Soudním. Nutné úpravy: dopravní značení, vyhrazení parkovacích stání, úprava režimu vjezdu na parkoviště. Nezbytná koordinace se souběžnými návrhy cyklistické dopravy.
- II.2 **Medinská** (V Soudním-Plačická) - úprava na **obytnou zónu** (z C – jednosměr.). Nejjednodušší možnost pro zavedení žádaného obousměrného provozu do již realizované rekonstrukce – minimalizace stavebních úprav. Možné úpravy: cca výhybna u ul. V Soudním (východně) a druhá u ul. Plačické (západně), úprava obruby v km cca 0,9 (východně).
- II.3 **Smiřická** (V pátém-Mechovka) – **zobousměrnit** – není zcela nezbytné, pouze v případě bez stavebních úprav – využití vjezdů jako výhyben.
- II. 6 **Plačická** (Medinská-Mechovka, 2+3) – **zobousměrnit**. Úseky 2 (šířka 8m, jednostranně bez vjezdů) i 3 (šířky 10m) dávají možnosti úprav pro obousměrný provoz. Nutno posoudit vazbu na finanční náročnost (rozšíření rozsahu zpevněných ploch). Z hlediska celkového režimu není tato úprava zcela nezbytná.
- II.7 **V pátém** (Ke znaku-Šlechtitelská) – **zobousměrnit**. Nutná úprava umožňující „krátký“ výjezd z ulice Ke znaku (od Slavětínské jednosměrná). Při využití pojezdu přes vsaky při vyhýbání vyhovuje bez úprav (šířka mezi obrubami 5,6m).
- II.8 **Ke znaku** (východní část,2) – **zobousměrnit**. Požadavek vyplývá z kontextu vazby (Mechovka), pokud realizace vyvolá kromě úpravy s výhybnami (viz přílehlý úsek) i větší rozsah činností, není změna zcela nezbytná.

A.10 Závěry

Vzhledem ke zkušenostem z průběžně probíhající rekonstrukce místních komunikací se rozhodlo zastupitelstvo MČ Klánovice více a aktivněji vstoupit do tohoto procesu. Důvodem byly zejména názory a připomínky místních obyvatel, kteří již po části uskutečněných rekonstrukcí vyjadřují názor, že některá řešení mohla být změněna nebo

upravena tak, aby více odpovídala (dle jejich názoru) současným požadavkům a potřebám obyvatel. Terčem kritiky jsou zejména uskutečněné úpravy dopravního režimu v některých ulicích. Zde žijící občané těžce nesou, že v „jejich“ ulici, kde byl odjakživa obousměrný provoz (a nevznikaly nikdy žádné problémy), je tento měněn na jednosměrný. Tato úprava jim buď komplikuje a zbytečně prodlužuje jednotlivé jízdy, a to nejen automobilem, ale i s ostatními dopravními prostředky (včetně jízdního kola), a nebo je to nutí k trvalému porušování dopravních předpisů. Obvyklé vysvětlení, že „existují nějaké normy“, jenom zvyšuje adrenalin a je tímto, bohužel, přehlíženo a bagatelizováno významné zkvalitnění celkového stavu ulice, provedené navíc za nemalé peníze. Zájem vedení MČ je tedy eliminovat tyto konfliktní situace v co největší míře a to nejlépe ještě před vlastní stavbou. Dalším významným faktorem je i skutečnost, že vzhledem k postupnému financování městem probíhají rekonstrukce a tím i jejich příprava v čase poměrně dlouhou dobu, a to včetně tvorby příslušných projektových dokumentací. Tyto dokumentace mají několik zpracovatelů a zadávány byly jednotlivě vždy jen pro konkrétní jednu oblast.

Zástupci MČ proto rozhodli o nutnosti zhotovení materiálu, který by tuto problematiku shrnul dohromady pro celé Klánovice. Zjednodušeno by tak bylo zejména projednání navrhovaných změn a úprav, a to jak s dopravními orgány (Policie ČR, OD atd.), tak i s investorem a dodavateli, které v současnosti probíhá komplikovaně postupně a jednotlivě. Zpracování *Generelu – Část 1* bylo zadáno tak, aby byla po analýze vstupů zároveň provedena selekce a do materiálu byly zahrnuty požadavky, které jsou v obecně technické rovině realizovatelné. Je však zřejmé, že konkrétní detailní posouzení navržených úprav je nutné provést následně zpracovatelem projektu vlastní rekonstrukce, a to zejména ve vazbě na ostatní návazné objekty úprav odvodnění, přeložek inženýrských sítí a úprav zeleně.

Z hlediska rozsahu se nejedná o komplexní materiál, obvyklý pro generel dopravy, ale jeho modifikaci, určenou jako podklad pro další konkrétní jednání a rozhodování MČ Praha – Klánovice. Generel tak poskytuje MČ materiál zahrnující požadavky vyplývající ze současného pohledu zástupců MČ Klánovice (a zprostředkovaně i místních obyvatel) na problematiku prováděných rekonstrukcí komunikací. Navržené úpravy stávajícího, nebo nově navrženého stavu, vyplývají zejména z nutnosti komplexního řešení všech etap jako celku. Konkrétní realita jednotlivých navržených úprav bude však předmětem dalších jednání, a to jak v rovině se zpracovateli jednotlivých projektů po technické stránce, tak především s investorem rekonstrukcí, a to zejména v případech spojených s požadavky na možné zvětšení navržených rozsahů úprav.

Konkrétně lze shrnout:

- *Komunikace I a II etapy* – uplatněné požadavky a změny jsou specifikovány velmi podrobně a týkají se zejména oblasti mezi ulicí V Soudním a Plačickou. Situace je složitější proto, že část ulic je již zrekonstruovaná a ve zbylé části již začíná stavební činnost a dále samotná ulice V Soudním je upravována i v souvislosti s jinými záměry. Se zpracovateli projektů, firmou APIS spol. s r.o bylo již jednáno (4.4.2012) s tím, že zpracovatel přislíbil, že navrhované změny a jejich vliv na výstavbu, co nejdříve posoudí.

- *Komunikace VI etapy* – drobné změny na obytné ulice opět přislíbil stejný zpracovatel projektů posoudit.

- *Komunikace III a IV etapy*. V těchto oblastech dochází k největšímu rozsahu uplatněných změn. Tyto se týkají zejména v projektech navrhovaných zjednosměrnování, které jsou uplatněny ve více než polovině stávajících ulic. Zde musí být jednoznačně požadované změny detailně posouzeny zpracovatelem projektové dokumentace, neboť je nezbytné zohlednění vazby na dané technické řešení ostatních objektů stavby a následně též posouzeny investorem akce z hlediska možných vlivů na financování jednotlivých rekonstrukcí. Zpracovatel generelu se spolu se zástupci MČ domnívá, že navržený jednosměrný režim, navíc v ulicích, kde šířka prostoru místní komunikace (PMK) činí běžně 10 – 12m (min. 8m), je v tomto značném rozsahu před místními obyvateli neobhajitelný. Problém je vhodné otevřít i z hlediska možných technických řešení, neboť projektová dokumentace je zpracována v roce 2005. Od 01.2006 platí pro projektování místních komunikací norma nová, nahrazující předcházející. Tato nová verze kromě jiného „změkčuje“ řadu parametrů stanovených pro místní komunikace. Ve shodě s MČ i Policií ČR byl dále v těchto oblastech částečně zvýšen rozsah obytných zón, tyto je nutno, vzhledem k poloze a cyklotrase koncipovat detailněji, a to včetně požadovaných retardačních úseků na severních koncích ulic Lovčické a Blešnovské, zaručující maximální omezení průjezdné automobilové dopravy.

- *Slavětínská* – ačkoli tato ulice nepatří mezi rekonstruované, existují zde problémy, a to v křižovatkách, napojující některé příčné ulice, zejména stran rozhledových poměrů. Současným stavem je nutno se zabývat v projektech nyní rekonstruovaných ulic. Zejména v souvislosti s výhledovým možným zvyšováním intenzit dopravy na této ulici (viz A.6) se doporučuje ověřit i možnosti reálnosti případné výhledové úpravy (? +SSZ) či přestavby (? OK) nejzatíženějších křižovatek (Šlechtitelská, K Rukavičkárně) z hlediska jak stavebně technického, tak i majetkoprávního.