

ANALÝZA DOPRAVY V KLIDU NA VYBRANÉM ÚZEMÍ MČ PRAHA-KLÁNOVICE - AKTUALIZACE 2019



ZADAVATEL: Městská část Praha-Klánovice
U Besedy 300
190 14 Praha-Klánovice
IČO: 002 40 281

ZHOTOVITEL: M.O.Z. Consult s.r.o.
Radimova 2342/36
169 00 Praha 6
IČO: 266 86 503

M.O.Z. Consult s.r.o.
Březen – duben 2019

1. MČ Praha-Klánovice - úvod

Klánovice jsou katastrální území v městském obvodu 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.

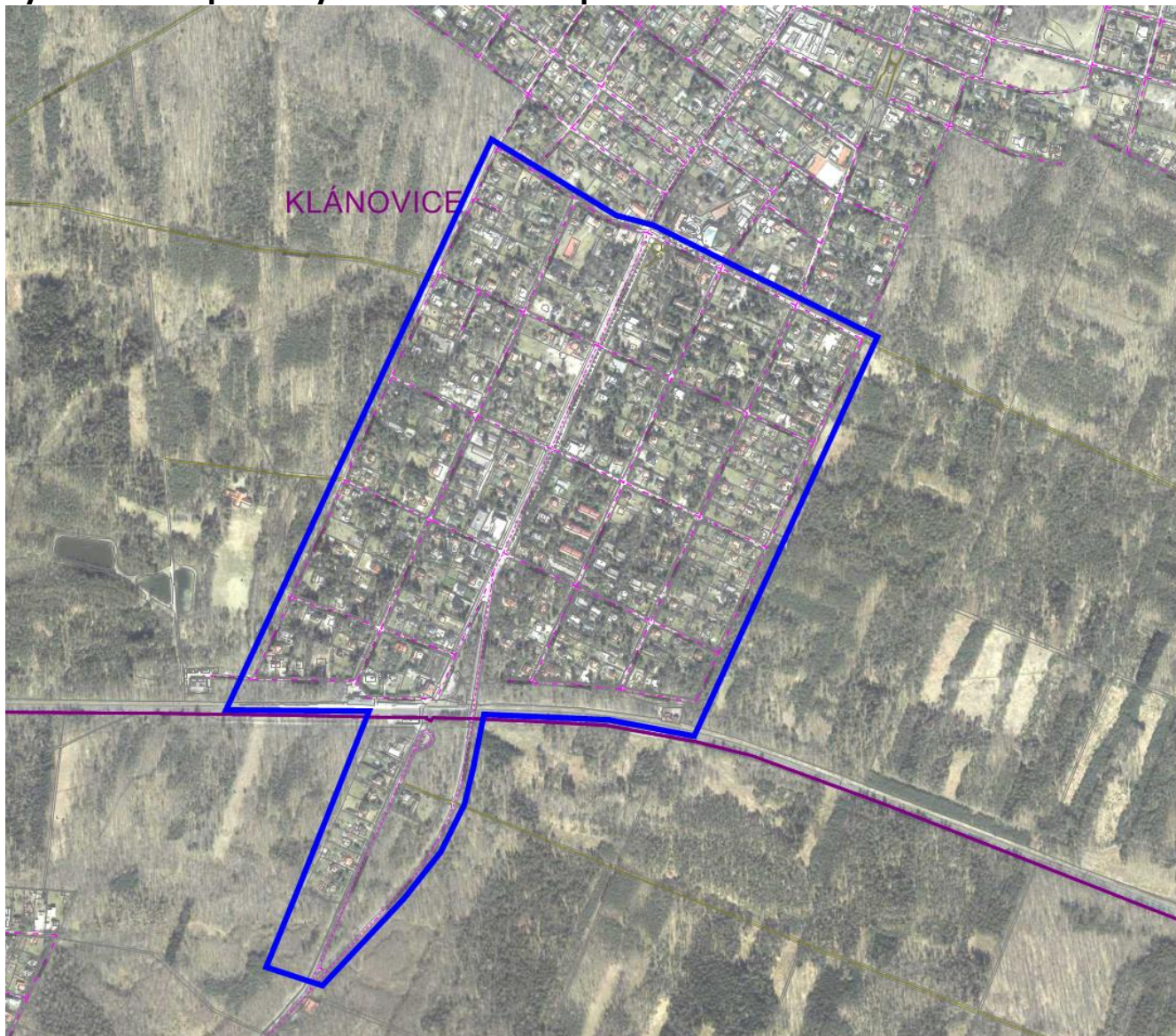
Městská část Praha – Klánovice je situována na okraji hl. m. Prahy. Poloha předurčuje tuto městskou část ke klidnému charakteru, který je potvrzen i převažující nízkopodlažní zástavbou rodinných domů. Vyskytuje se zde však prvek, který působí negativně. Tímto prvkem je živelné parkování Park & Ride,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

Proto přistoupila MČ Praha Klánovice v roce 2012 ke zpracování dopravně analytického podkladu, jehož cílem bylo popsat aktuální stav dopravy v klidu na hodnoceném území. Tento podklad byl základním prvkem pro zpracování následného návrhu řešení.

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

Vývoj posledních 7 let vygeneroval změny v dopravním chování části obyvatel a návštěvníků Prahy. S ohledem na tyto změny a neustále se zhoršující signály zejména z okolí železniční stanice přistoupila městská část Praha – Klánovice k zadání aktualizace původní analýzy.

Vybrané území pro analýzu DvK – totožné s původním územím



2. Demografická data – původní verze 2012

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 aktuálně hodnoty 2,63 obyvatel na bytovou jednotku. Přírůstek obyvatelstva činí za posledních 12 let 23 %. Přírůstek počtu bytů pak 2,5 %. Situace je stabilizovaná, bez výrazných výkyvů.

3. Fotogalerie

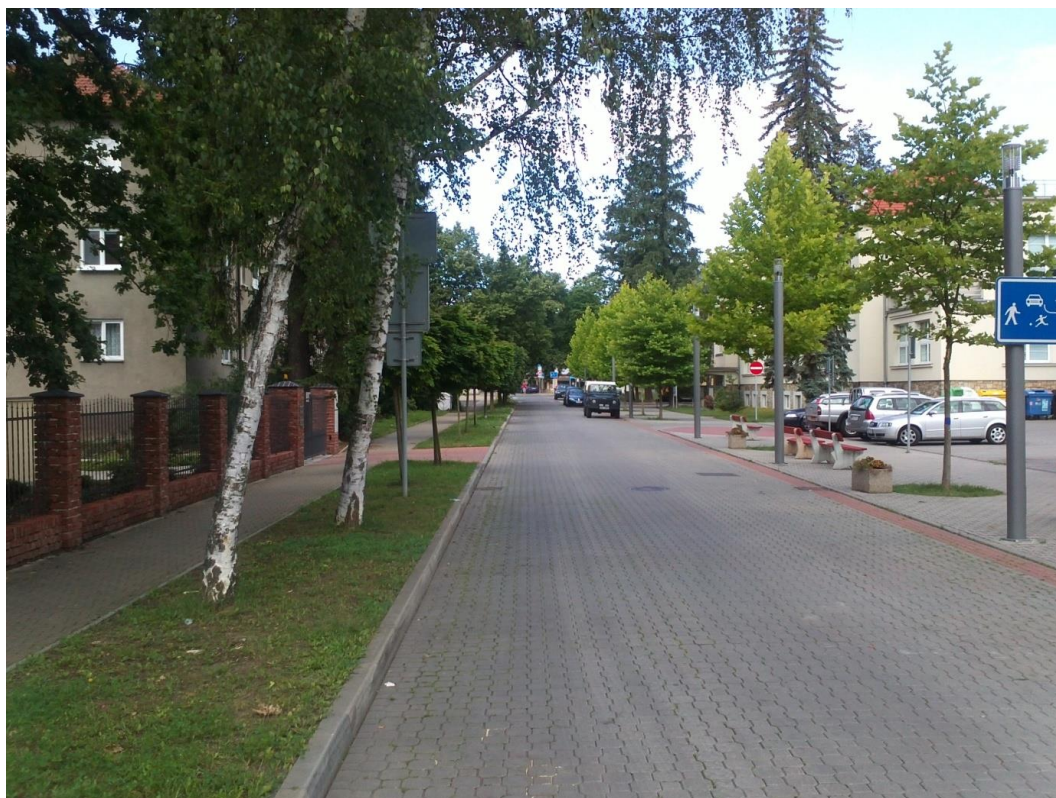


2012: Situace v okolí žel. zastávky Praha-Klánovice, disponibilní kapacita PS v denních hodinách je využita na více jak 100%.

2019: setrvalý stav, jen jsou doplněné dopravní zařízení



2012: Součástí analýzy byly i oblasti v severní části ZSJ Vidrholec.
2019: dtto



2012: Situace z ulice V Soudním, kde stojí vozidla v obytné zóně (IP26) na nevyznačených PS.
2019: již doplněná IP11



Situace z ulice Blešnovská, komunikace s obousměrným provozem a šířka komunikace 4m. Nově rekonstruované komunikace se zatravnovací dlažbou pro odtok dešťové vody. Vzhledem k úzkým jízdním profilům jsou ulice zjednosměrněny a zařazeny do zóny TEMPO30.



To, že parkování začíná být stále větším problémem, dokumentují i případy – pokusy o regulaci parkujících vozidel.



4. 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 součástí 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.

4.1 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 použít odlišné hodnoty pro šířkové profily komunikací, umožňuje realizovat „výhybny“ a „obrátiště“ 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 jejich 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 využívány 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 2,50 m, pro šikmé 2,80 m a podélné 5,50 m;
- hloubka parkovacího stání je kolmému stání minimálně 4,50 m, u šikmého 4,80 m (a jsou využívány 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“, ...).

Lokálně je přípustné využití komunikace se šířkou 4,8 m a to s ohledem na nízkopodlažní charakter zástavby.

Pasport probíhal v měsíci březnu 2019.

4.2 Komentář k pasportu parkovacích kapacit

Díky použité filozofii, je možné na hodnoceném území pracovat s maximální kapacitou 677 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 288 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, TP 103 Navrhování obytných a pěších zón nebo TP 218 Navrhování zón TEMPO 30. Všechny 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.

Je tedy žádoucí udržet přirozené uspořádání místních komunikací v obytném území a ponechat zde parkovací kapacitu. Parkující vozidla zde vytvářejí bariéry proti zrychlení rychlosti jízdy a je tak potvrzen zklidněný charakter obytné zástavby.

Celkový přehled parkovacích stání na místních komunikacích:

Oblast	Celkem PS 2019	Obecné užívání	Vyhrazené stání pro ZTP	Ostatní zvláštní užívání
Oblast P+R	167	147	2	18
Jihozápad	48	46	1	1
Severozápad	75	75	0	0
Severovýchod	205	202	3	0
Jihovýchod	111	111	0	0
Jih (Újezd nL)	71	67	1	3
Celkový součet	677	648	7	22

4.3 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 vnitrobloků tvoří firemní vozidla, rezidenti a návštěvníci. Kapacita individuálních garáží je v plné míře využita rezidentními skupinami. Uživatelská struktura je odhadována podle konkrétních vnitrobloků. Do bilancování rezidentních potřeb jsou zahrnuté pouze veřejné parkovací kapacity a místní komunikace.

4.4 Parkovací kapacity využitelné rezidenty – pro účely bilancování

Území	Kapacita PS - MK	Kapacita PS - IG	Kapacita PS - Plocha	Kapacita PS - HG	Celkem PS
Klánovice	606	433	359	0	1 398
Vidrholec*	71	10	10	0	81

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

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.

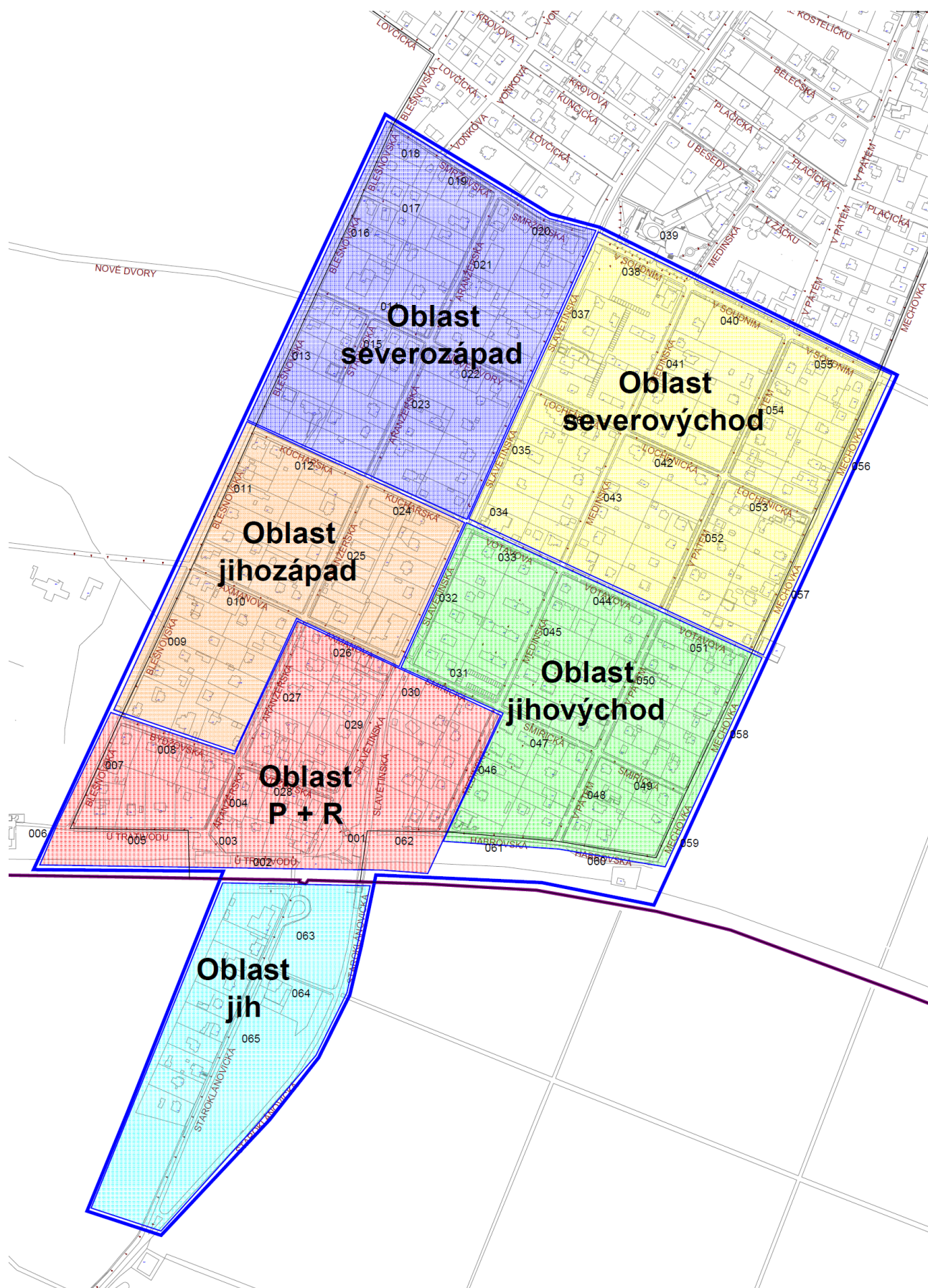
5. Dopravní průzkumy – celoplošné dopravní průzkumy

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 ve druhé polovině měsíce března 2019 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

5.1 Pracovní rozdělení hodnoceného území



5.2 Dopravní průzkumy na místních komunikacích

Oblast	Kapacita PS	OA NOC	OBSAZENOST NOC	OA DEN	OBSAZENOST DEN
Oblast P+R	167	13	7,8%	191	114,4%
Jihozápad	48	17	34,4%	56	116,1%
Severozápad	75	20	26,7%	38	50,8%
Severovýchod	205	32	15,6%	66	32,2%
Jihovýchod	111	24	21,2%	40	36,3%
Jih (Újezd nL)	71	5	7,0%	98	137,3%
Celkový součet	677	110	16,2%	489	72,2%

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

Porovnání s rokem 2012:

Oblast	Kapacita PS	OA NOC	OBSAZENOST NOC	OA DEN	OBSAZENOST DEN
Oblast P+R	169	15	8,9%	173	102,1%
Jihozápad	53	14	26,4%	14	27,3%
Severozápad	68	16	23,5%	25	36,2%
Severovýchod	191	27	13,9%	58	30,4%
Jihovýchod	108	23	21,3%	23	21,6%
Jih (Újezd nL)	41	2	4,9%	46	111,5%
Celkový součet	630	97	15,3%	339	53,8%

Komentář:

Nárůst je vyčíslený +13 vozidel v noci (13,5%) a +150 vozidel ve dne (+44%). Snad jedinou pozitivní informací, je skutečnost, že omezení rezidentů je velice minimální a v nejvíce zatížení části se týká 31 vozidel.

Naopak zatížení, které se dříve soustřeďovalo zejména do nejbližšího okolí železniční stanice, se roztahuje i do vzdálenějších částí Klánovic.

Schéma průměrné noční obsazenosti –soubor pdf

Schéma průměrné denní obsazenosti - soubor pdf

5.3 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. Nicméně stále se jedná spíše o jednotky případů.
2. Denní deficity se vyskytují na jih a na sever od žel. zastávky Praha-Klánovice. Oproti předchozí analýze se velice rozšířilo území dotčené zvýšenou poptávkou po denním parkování generované zejména navazující železniční dopravou. 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 (stejně jako v noci) tato umístit na vlastním pozemku, případně v sousední ulici.

Dopravní průzkumy doplněné o odhady počtu vozidel odstavených ve vnitroblocích

Oblast	Kapacita PS - MK	Kapacita PS - IG	Kapacita PS - Plocha	Kapacita PS - HG	Celkem PS
Klánovice	606	433	359	0	1 398
Újezd nad Lesy	71	10	10	0	91
Počet vozidel minimální					
	Místní komunikace	Individuální garáže	Stání na ploše	Hromadné garáže	Celkem
Klánovice	105	217	118	0	440
Újezd nad Lesy	5	5	3	0	13
Celkem	110	222	122	0	453
Počet vozidel maximální					
	Místní komunikace	Individuální garáže	Stání na ploše	Hromadné garáže	Celkem
Klánovice	105	433	359	0	897
Újezd nad Lesy	5	10	10	0	25
Celkem	110	443	369	0	922

Pro minimální odhad jsou použité parametry využití vnitrobloků ve výši 50 % pro individuální garáže a 33 % pro stání na ploše. Toto zjištění je použito pro bilancování parkovacích potřeb.

6. 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 vyjížděce a dojížděce 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 ve druhé polovině měsíce března 2019.

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 (I_r) udává počet pohybů OA za sledovanou dobu vůči skutečně využitým parkovacím kapacitám. 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).

6.1 Přehled okruhů momentového pozorování

Okruh	Popis okruhu	Kapacita PS
Klánovice	Celé hodnocené území Klánovic i Újezdu nad Lesy	677
Oblast P+R	Oblasti s pravděpodobným výskytem ŽP+R	167
Oblast jihozápad	Jihozápadní oblast mezi Slavětínskou a Blešnovskou	48
Oblast severozápad	Severozápadní oblast mezi Slavětínskou a Blešnovskou	75
Oblast severovýchod	Severovýchodní oblast mezi Slavětínskou a Mechovkou	205
Oblast jihovýchod	Jihovýchodní oblast mezi Slavětínskou a Mechovkou	111
Oblast jih (Újezd)	Oblast jižně od železniční stanice – území Újezdu nad Lesy	71

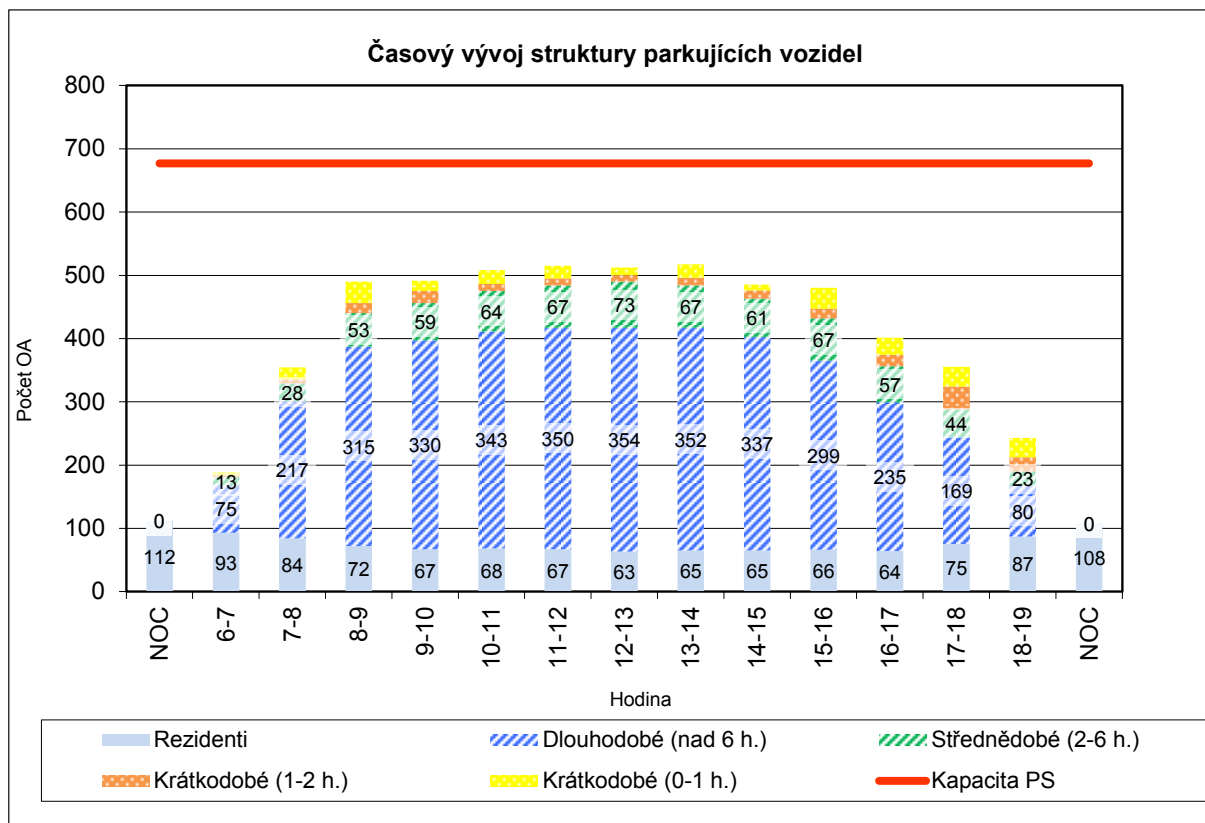
V momentových dopravních průzkumech bylo vyhodnocováno celé řešené území Praha-Klánovice. Jednotlivé uliční úseky byly hodnoceny jako samostatný momentový okruh. Vzhledem k prokazatelnosti struktury parkujících vozidel na řešeném území byly jednotlivé momentové okruhy sloučeny do celků s obdobným chováním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

The map illustrates the division of the city of Brno into six administrative districts (Oblast) for the 2022 municipal elections. The districts are color-coded and labeled as follows:

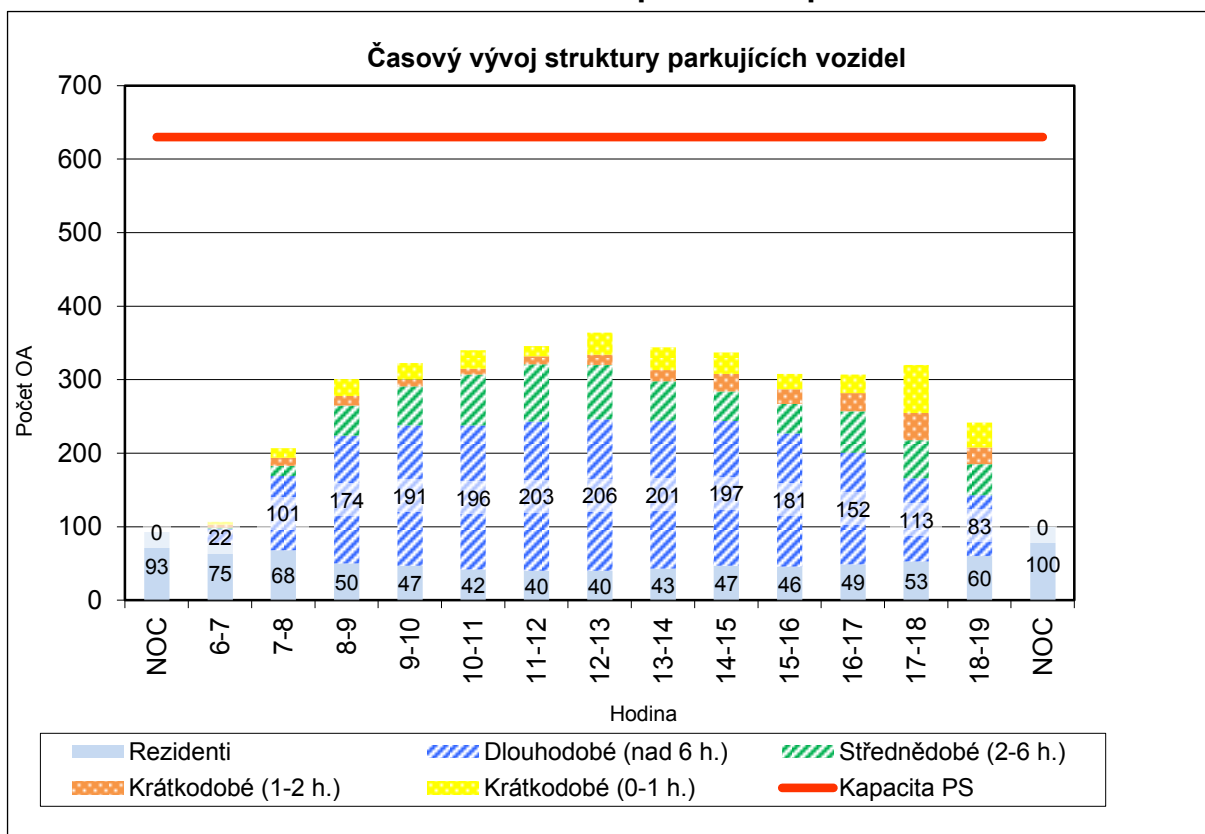
- Oblast severozápad** (Blue): Located in the northwest, containing districts 013, 015, 016, 017, 018, 019, 020, 021, 022, and 023.
- Oblast severovýchod** (Yellow): Located in the northeast, containing districts 037, 038, 039, 040, 041, 042, 043, 044, 045, 046, 047, 048, 049, 050, 051, 052, 053, 054, 055, 056, 057, 058, and 059.
- Oblast jihozápad** (Orange): Located in the southwest, containing districts 009, 010, 011, 012, 024, 025, 026, 027, 028, 029, 030, 031, 032, 033, 034, 035, 036, 037, 038, 039, 040, 041, 042, 043, 044, 045, 046, 047, 048, 049, 050, 051, 052, 053, 054, 055, 056, 057, 058, and 059.
- Oblast jihovýchod** (Green): Located in the southeast, containing districts 001, 002, 003, 004, 005, 006, 007, 008, 009, 010, 011, 012, 013, 014, 015, 016, 017, 018, 019, 020, 021, 022, 023, 024, 025, 026, 027, 028, 029, 030, 031, 032, 033, 034, 035, 036, 037, 038, 039, 040, 041, 042, 043, 044, 045, 046, 047, 048, 049, 050, 051, 052, 053, 054, 055, 056, 057, 058, and 059.
- Oblast P + R** (Red): Located in the south, containing districts 001, 002, 003, 004, 005, 006, 007, 008, 009, 010, 011, 012, 013, 014, 015, 016, 017, 018, 019, 020, 021, 022, 023, 024, 025, 026, 027, 028, 029, 030, 031, 032, 033, 034, 035, 036, 037, 038, 039, 040, 041, 042, 043, 044, 045, 046, 047, 048, 049, 050, 051, 052, 053, 054, 055, 056, 057, 058, and 059.
- Oblast jih** (Light Blue): Located in the south, containing districts 060, 061, 062, 063, 064, and 065.

The map also shows the city's boundaries, major roads, and surrounding areas. The legend indicates the color coding for each district.

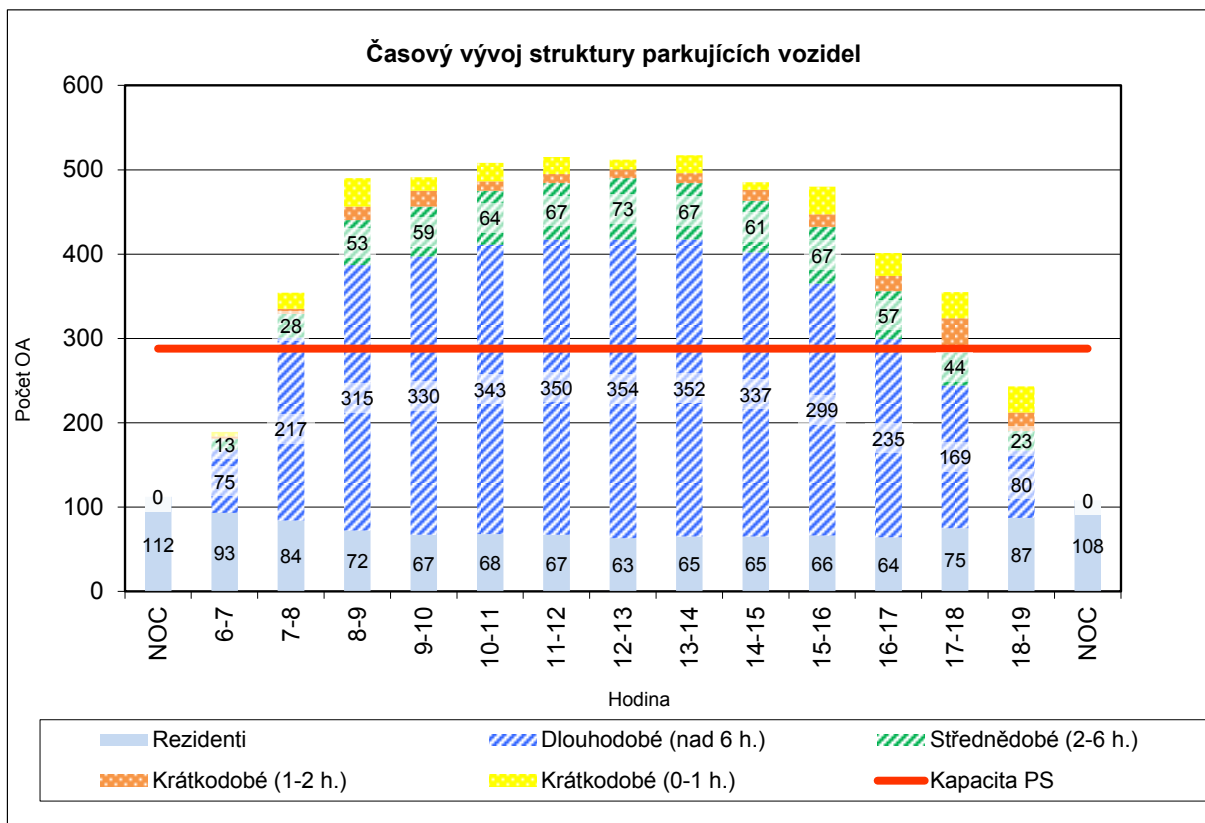
Souhrnný přehled obsazenosti a struktury parkujících vozidel v celém sledovaném území – 2019 – maximální parkovací kapacita



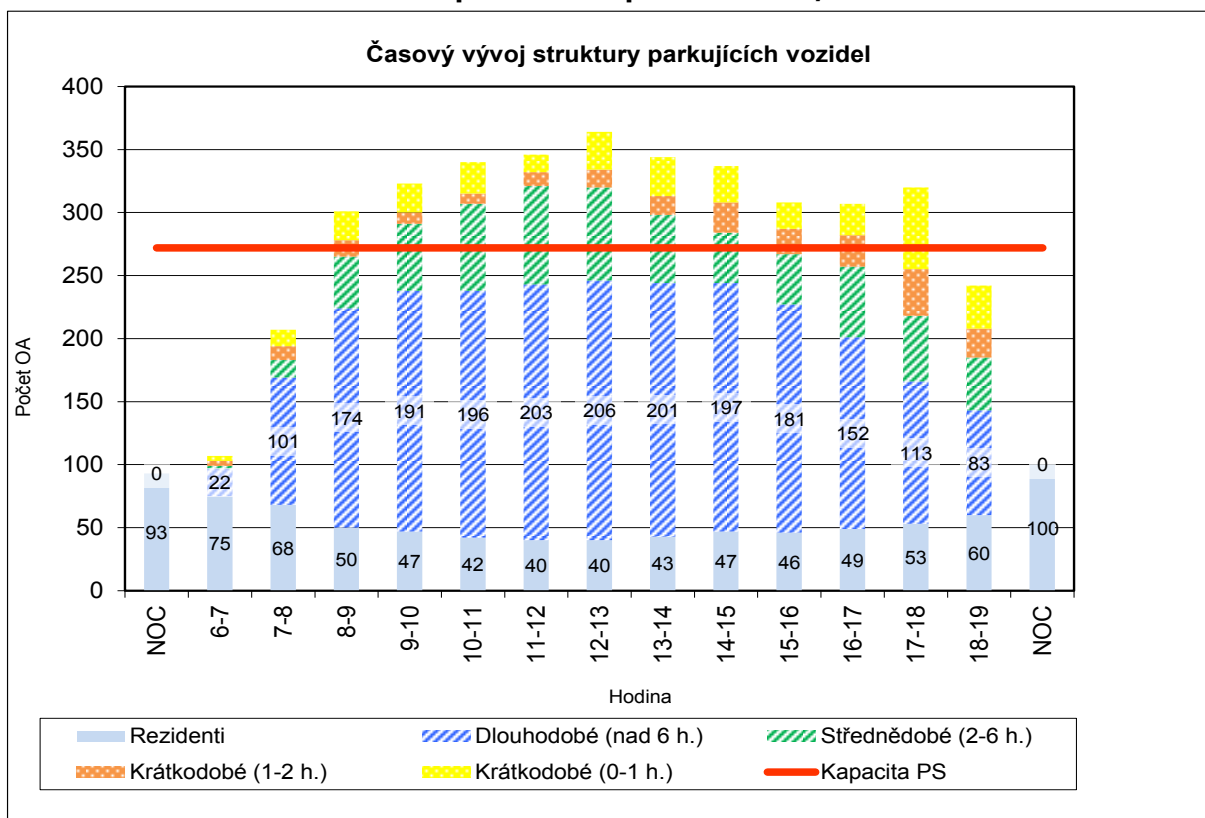
Souhrnný přehled obsazenosti a struktury parkujících vozidel v celém sledovaném území – 2012 – maximální parkovací kapacita



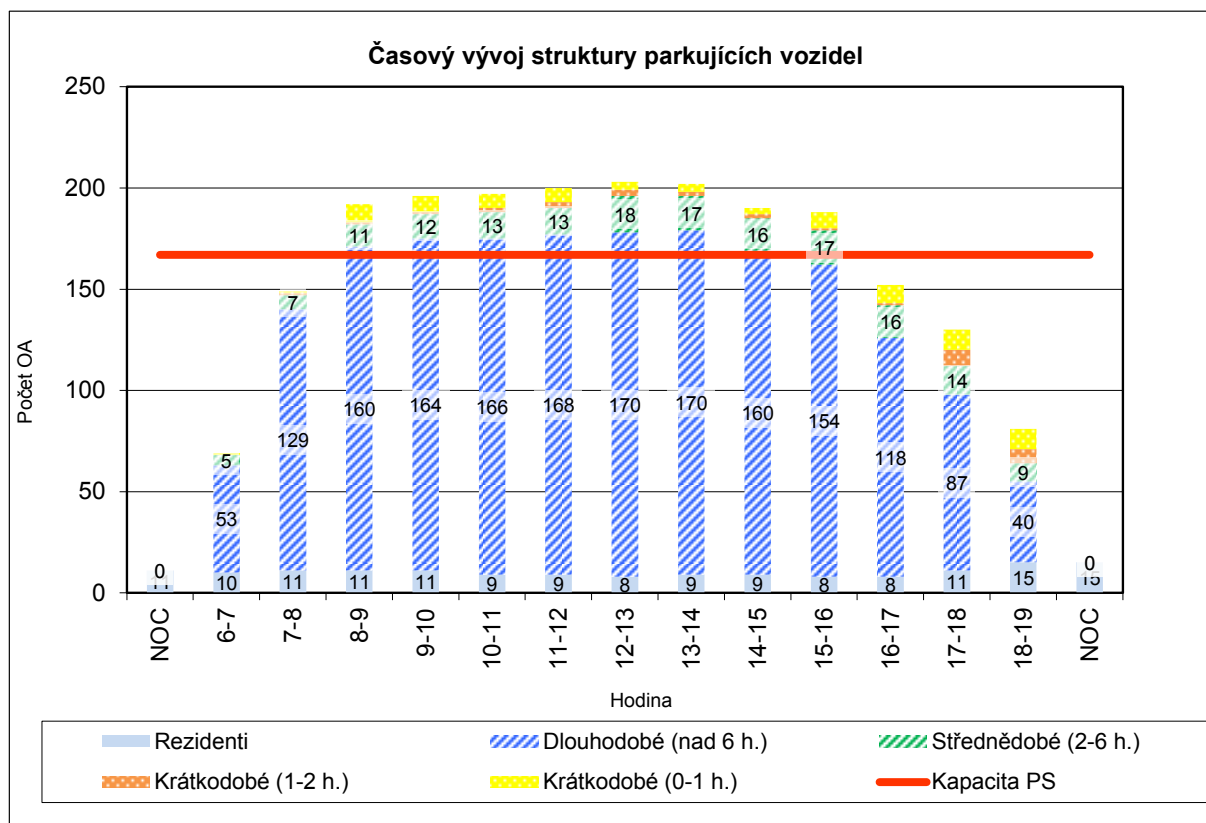
Souhrnný přehled obsazenosti a struktury parkujících vozidel v celém sledovaném území – 2019 – parkovací kapacita dle 361/2000



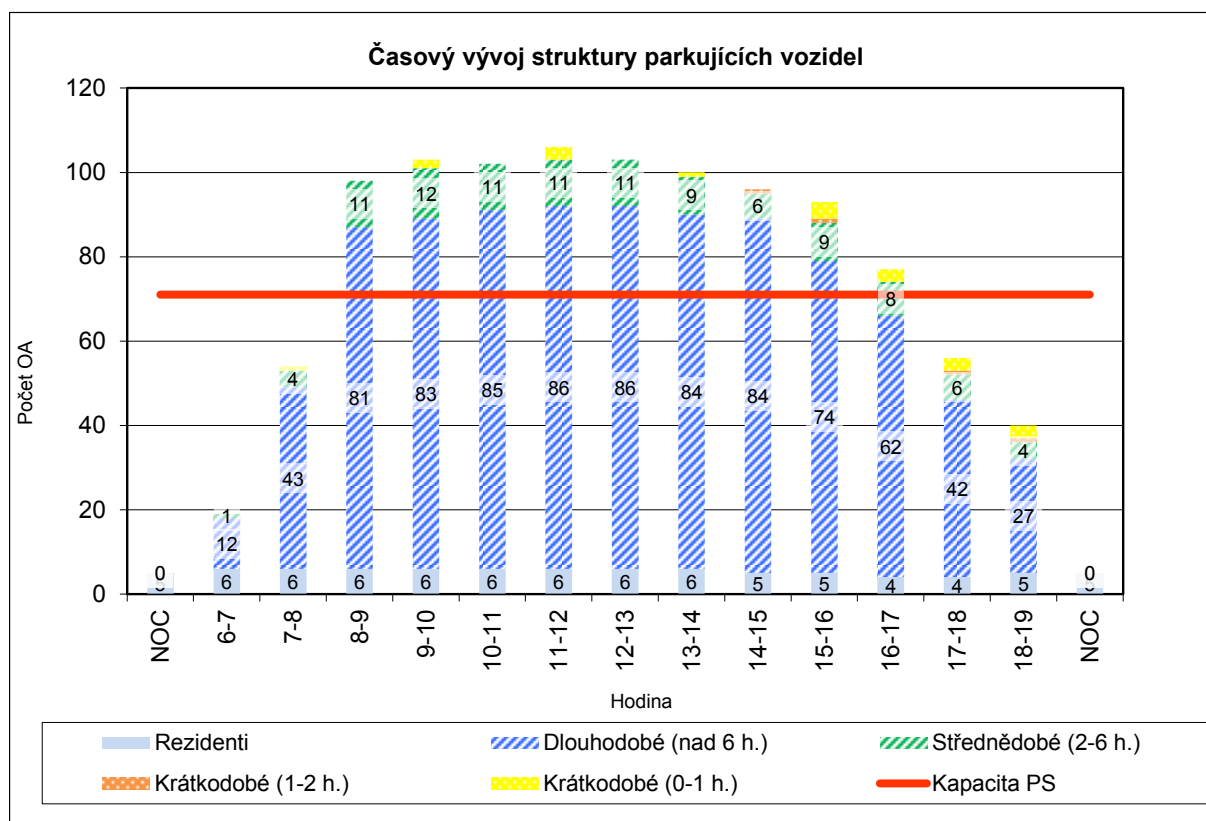
Souhrnný přehled obsazenosti a struktury parkujících vozidel v celém sledovaném území – 2012 – parkovací kapacita dle 361/2000



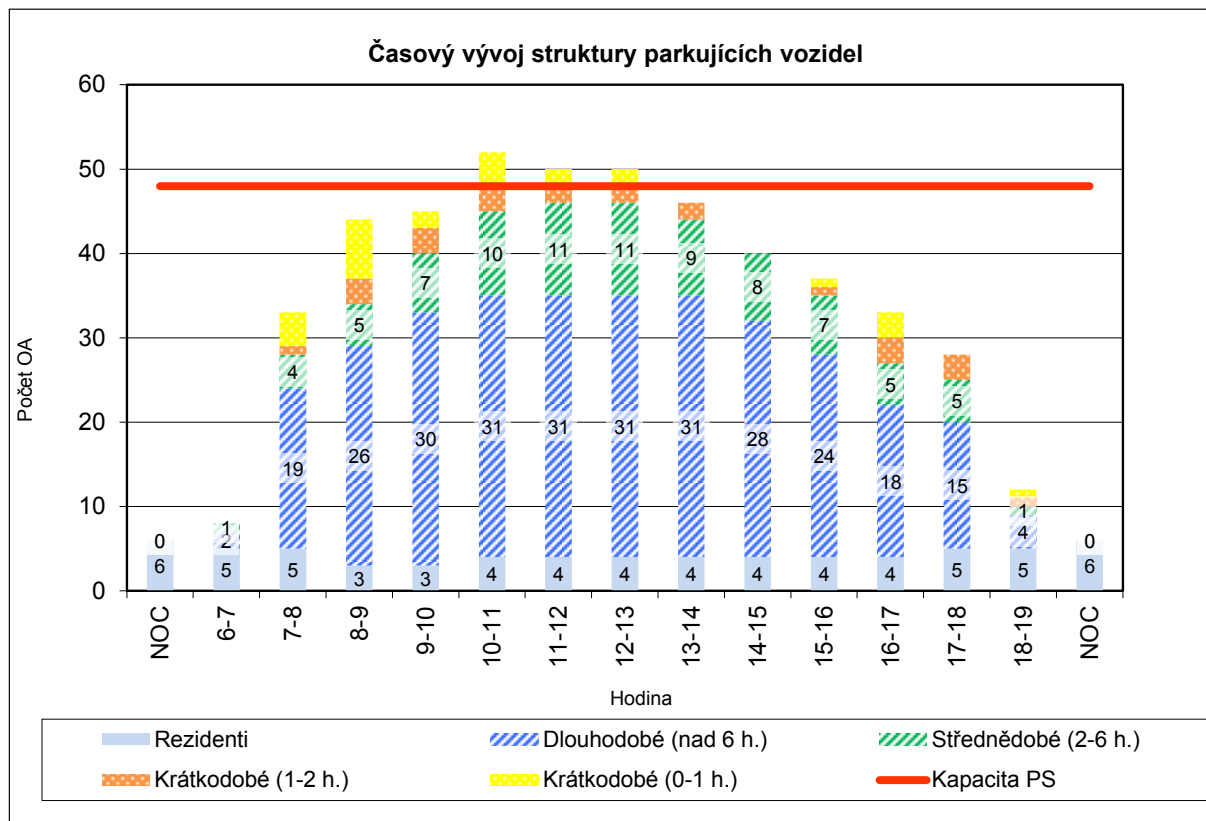
Souhrnný přehled obsazenosti a struktury parkujících vozidel v oblastech za okruhy s pravděpodobným výskytem P+R



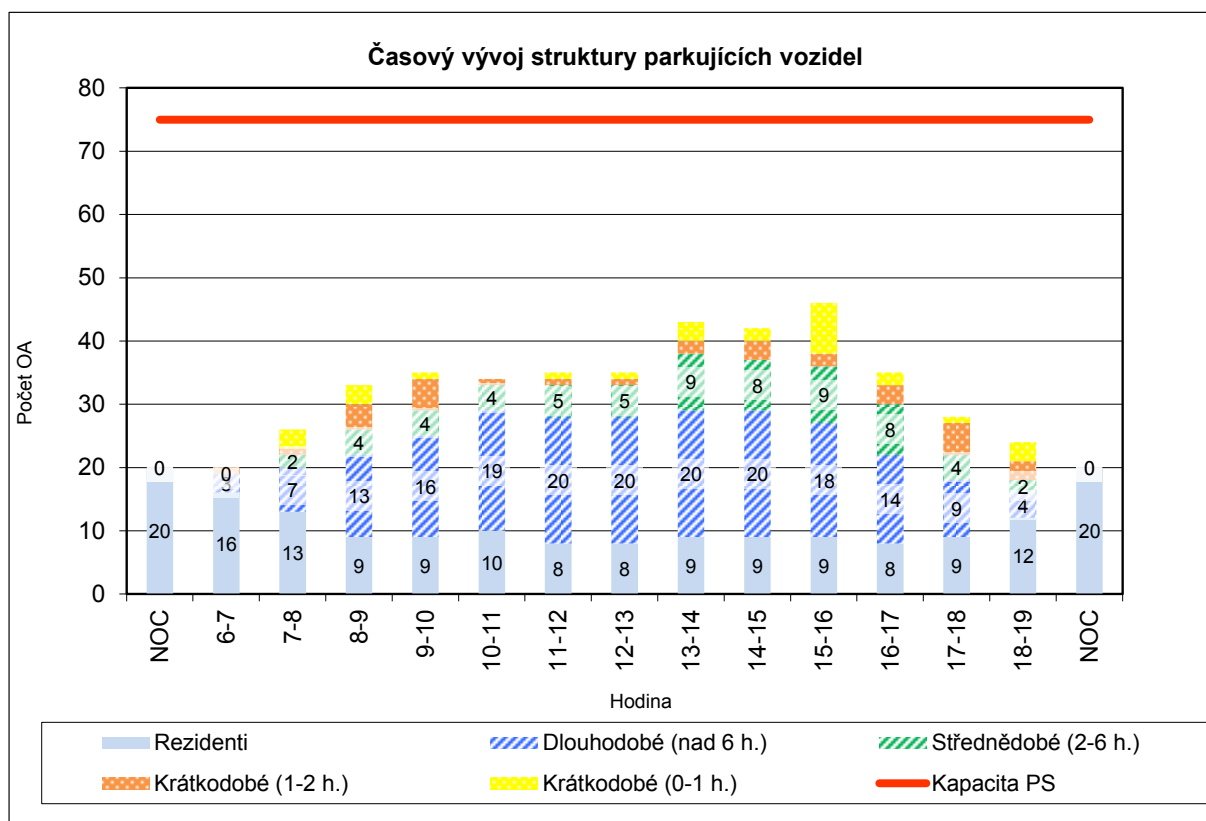
Souhrnný přehled obsazenosti a struktury parkujících vozidel v oblastech za okruhy v oblasti jih (Újezd nad Lesy)



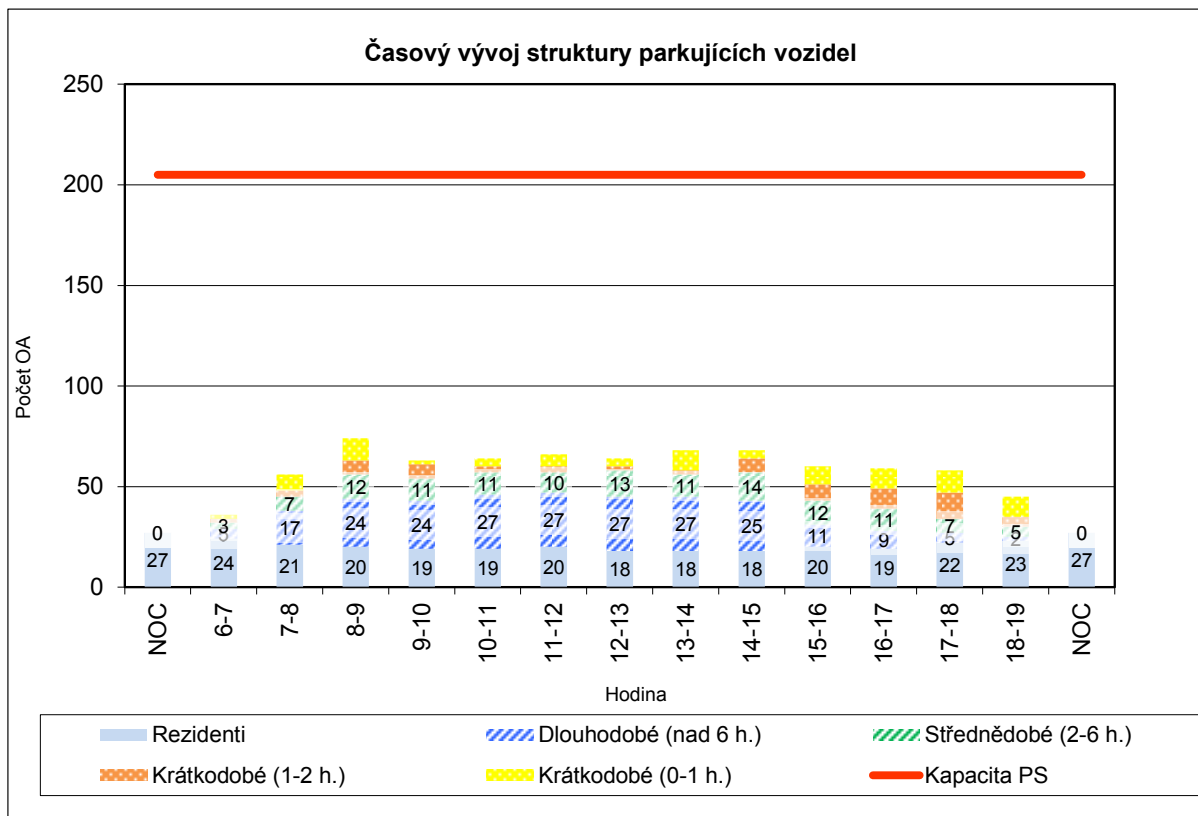
Souhrnný přehled obsazenosti a struktury parkujících vozidel v oblastech za okruhy v oblasti jihozápad



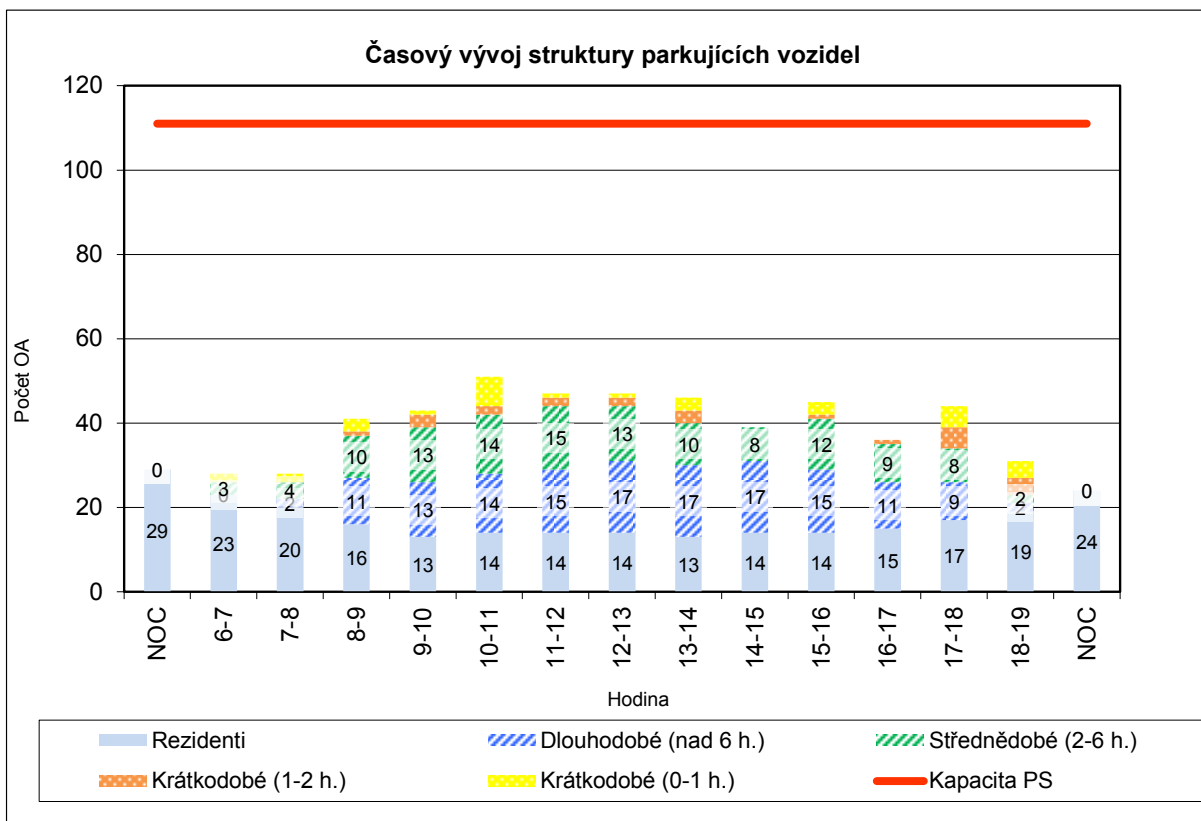
Souhrnný přehled obsazenosti a struktury parkujících vozidel v oblastech za okruhy v oblasti severozápad



Souhrnný přehled obsazenosti a struktury parkujících vozidel v oblastech za okruhy v oblasti severovýchod



Souhrnný přehled obsazenosti a struktury parkujících vozidel v oblastech za okruhy v oblasti jihovýchod



6.3 Komentář

- Podrobná data potvrzují zvýšené zatížení dopravou v klidu a to zejména v okolí železniční stanice.
- Oproti roku 2012 zde nyní parkuje o 150 vozidel více a to v režimu dlouhodobého celodenního parkování.
- Vysokého zatížení je dosaženo i v oblasti jihozápadní tj. po úroveň ulice Kuchařská.
- Zjištěné dopravní chování v ostatních oblastech 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 350 dlouhodobě parkujících vozidel, z toho v okolí žel. zastávky je to 285 OA.
- Na MK v nočních hodinách parkuje cca 110 rezidentů. Výjezd rezidentů v hodnoceném území je cca 30% (zásadní snížení oproti roku 2012). V poledních hodinách se na MK vyskytuje cca 65 vozidel rezidentů.

7. Hodnocení ankety na hodnoceném území

7.1 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 + Újezd nad Lesy	19. – 21. 3. 2019

7.2 Úvodní komentář

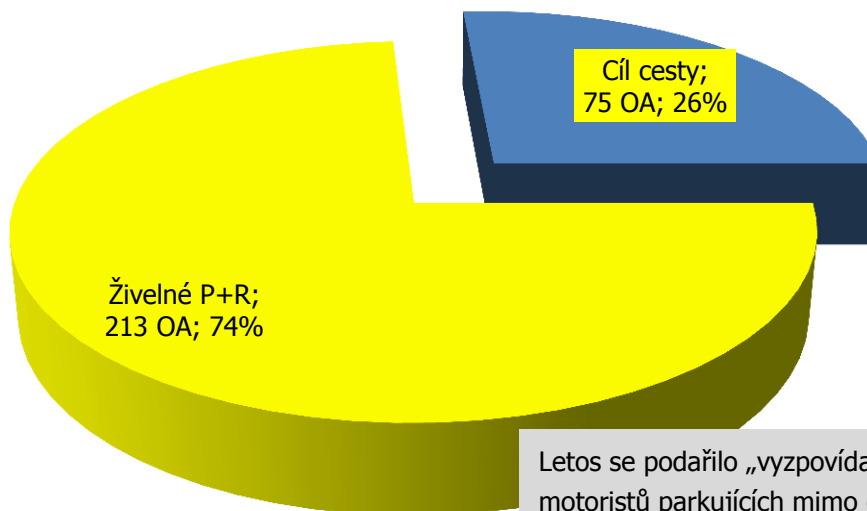
Obyvatelstvo bylo vcelku vstřícné – většina si je vědoma toho, že situace v parkování tam potřebuje nějaké řešení, a zatímco dojíždějící se těší na to, že jim tam někdo zvýší počet míst k parkování, tak místní by zase byli rádi, kdyby ulice mezi domky nebyly každý den zacpané množstvím aut. Někteří měli pocit, že tu situaci jim tam stejně nikdo nevyřeší, když se to nepodařilo doteď – jiní navrhovali vybudování parkovacího domu, vesměs na místech, kde jsou dnes lesíky (na severní straně trati západně od nádražní budovy a na jižní straně východně od autobusové otočky)

Většinou byli k anketě vstřícní i ti, kdo spěchali na vlak, i když vzhledem ke krátkým vzdálenostem dojíždění dobíhají často vlak i v poslední minutě. Odmítajících bylo opravdu málo – v řádu jednotek procent, většinou z důvodu spěchu, protože například dobíhali a nestačili s dechem.

Základní informace

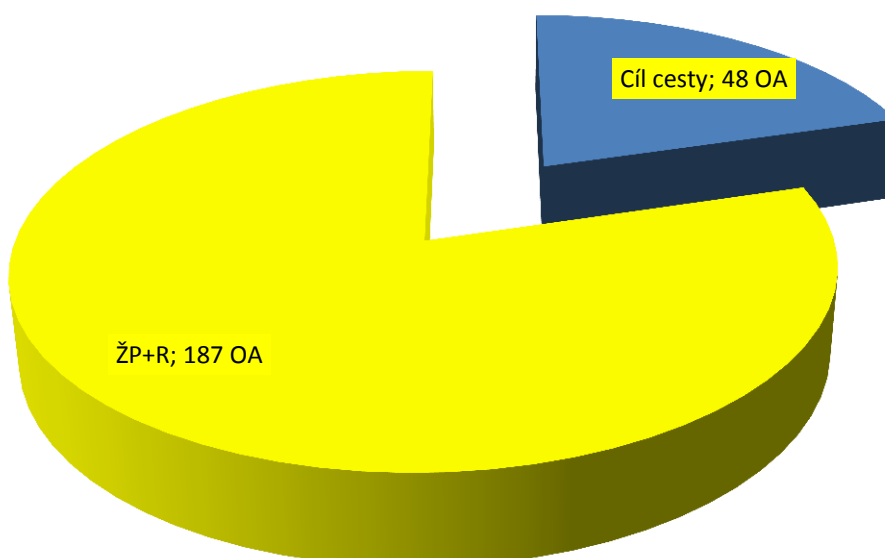
- Na anketní dotazy odpovědělo 288 respondentů, jejichž odpovědi byly zařazeny do databáze.
- Nebyly vyhodnoceny neúspěšné pokusy o dotaz, pouze subjektivně sčítači uváděli úspěšnost položení dotazu na cca. 95 %
- Z 288 respondentů jich poté:
 - 75 mělo cíl cesty v lokalitě
 - 213 pokračovalo do cíle cesty MHD – dále též živelné P+R nebo ŽP+P
- Ze 288 respondentů uvedlo jako zdroj své cesty:
 - 79 – Újezd nad Lesy (2 násobek stavu 2012)
 - 79 – Šestajovice
 - 42 - Praha-Klánovice – tj. jsou pro další účely považováni za rezidenty.
 - 20 – Květnice
 - 20 – Jirny
 - 7 – Koloděje
 - 6 – Úvaly
 - 5 – Sibřina
 - 4 – Zlatá
 - 26 – Ostatní (střední Čechy + Praha)

Struktura parkujících na hodnoceném území v členění parkování v cíli cesty a živelné P+R - 2019

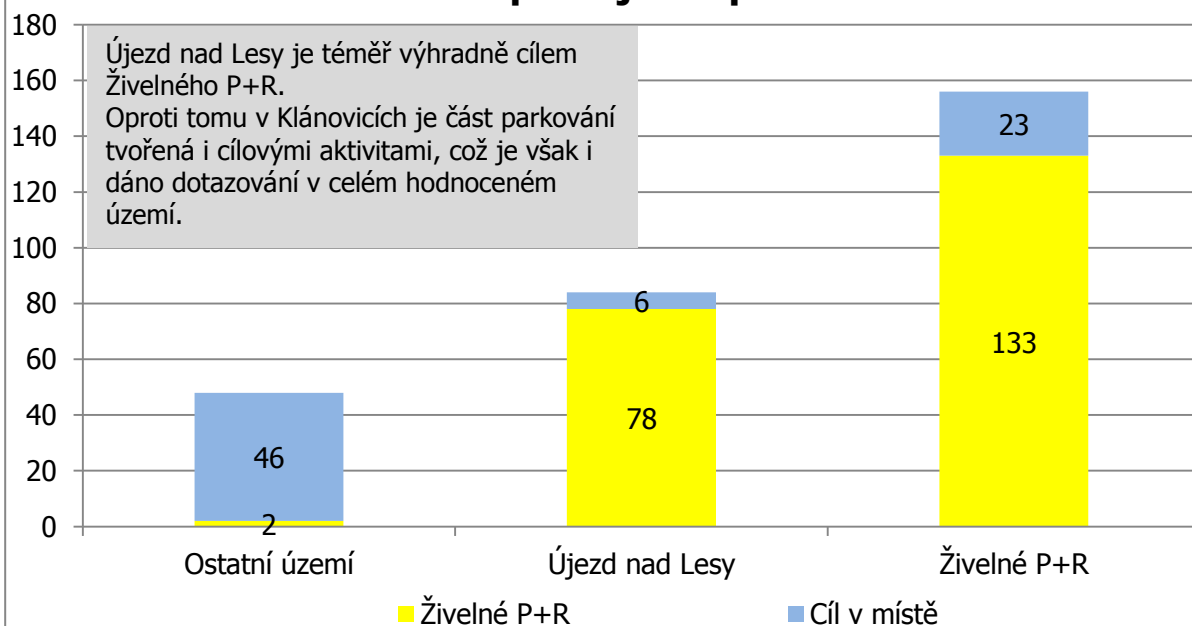


Letos se podařilo „vyzpovídat“ více motoristů parkujících mimo oblast živelného P+R. Ale také přímo v okolí stanice více lidí odpovědělo, že zde má cíl cesty.

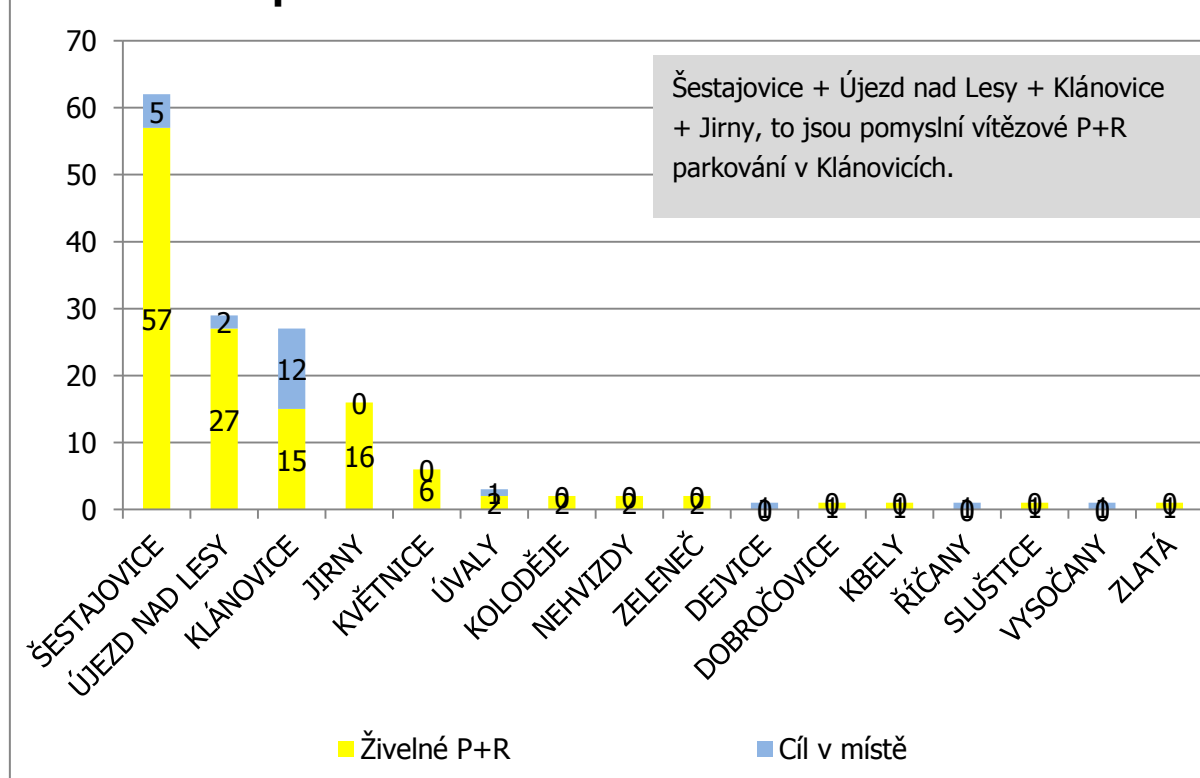
Struktura parkujících na hodnoceném území v členění parkování v cíli cesty a živelné P+R - 2012



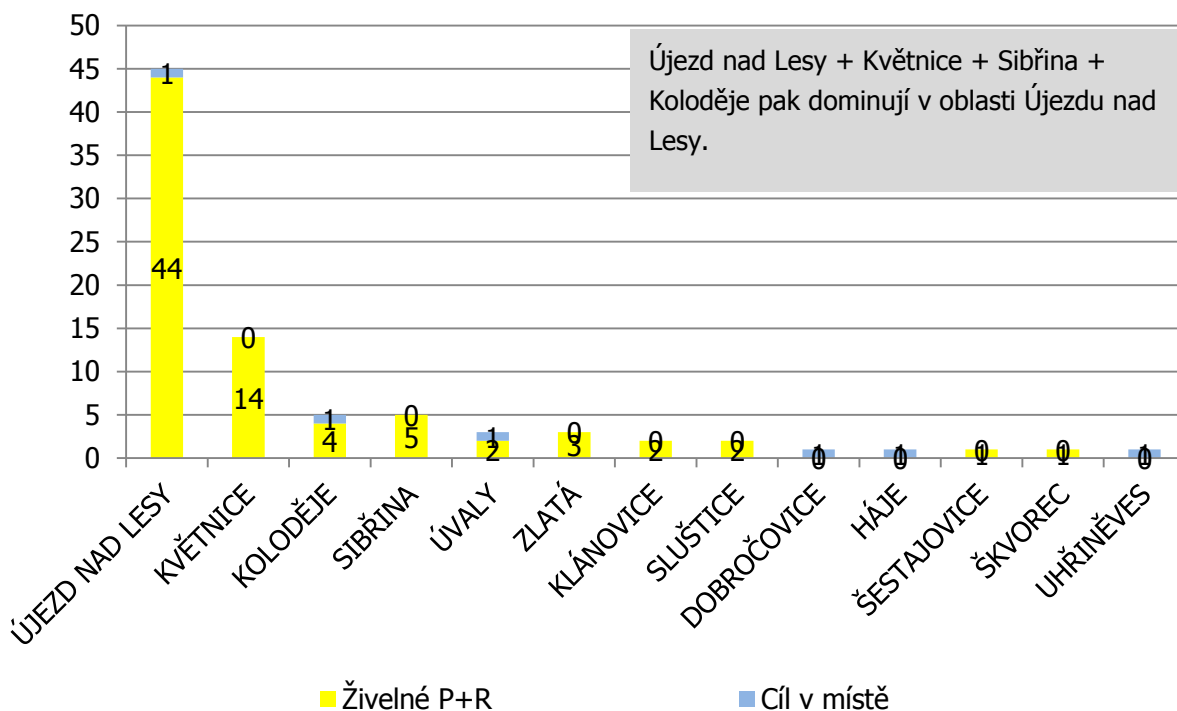
Porovnání parkujících podle oblasti



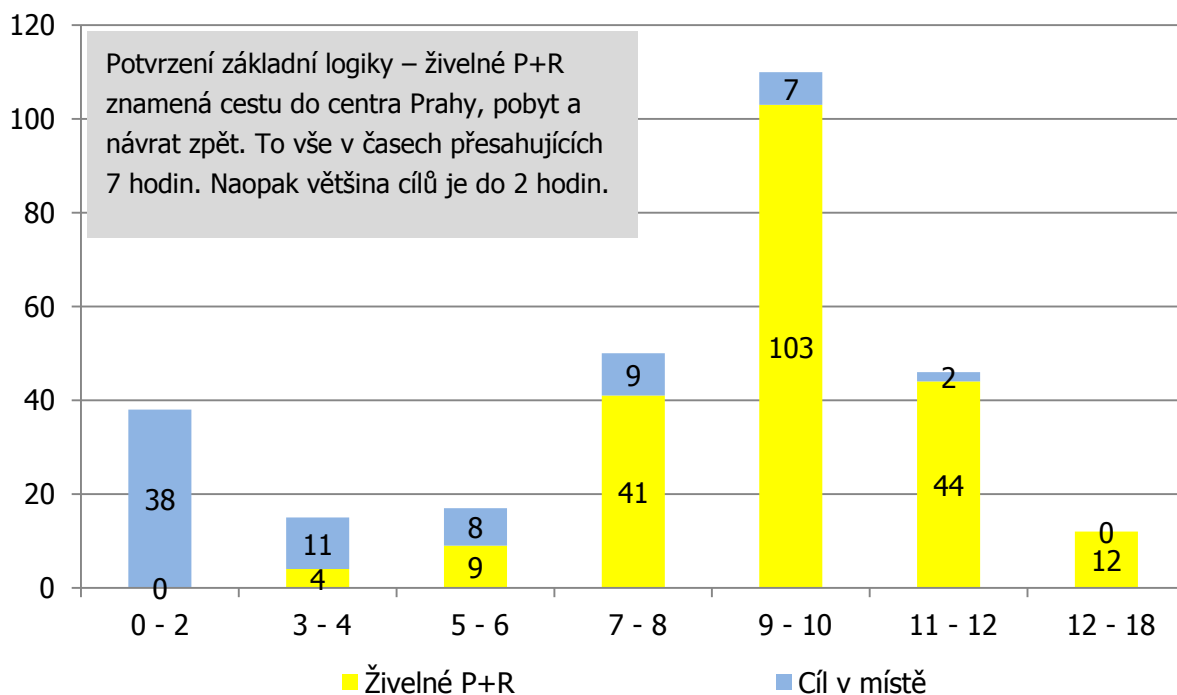
Porovnání důvodu parkování podle zdroje cesty - pouze oblast Živelné P+R - Klánovice

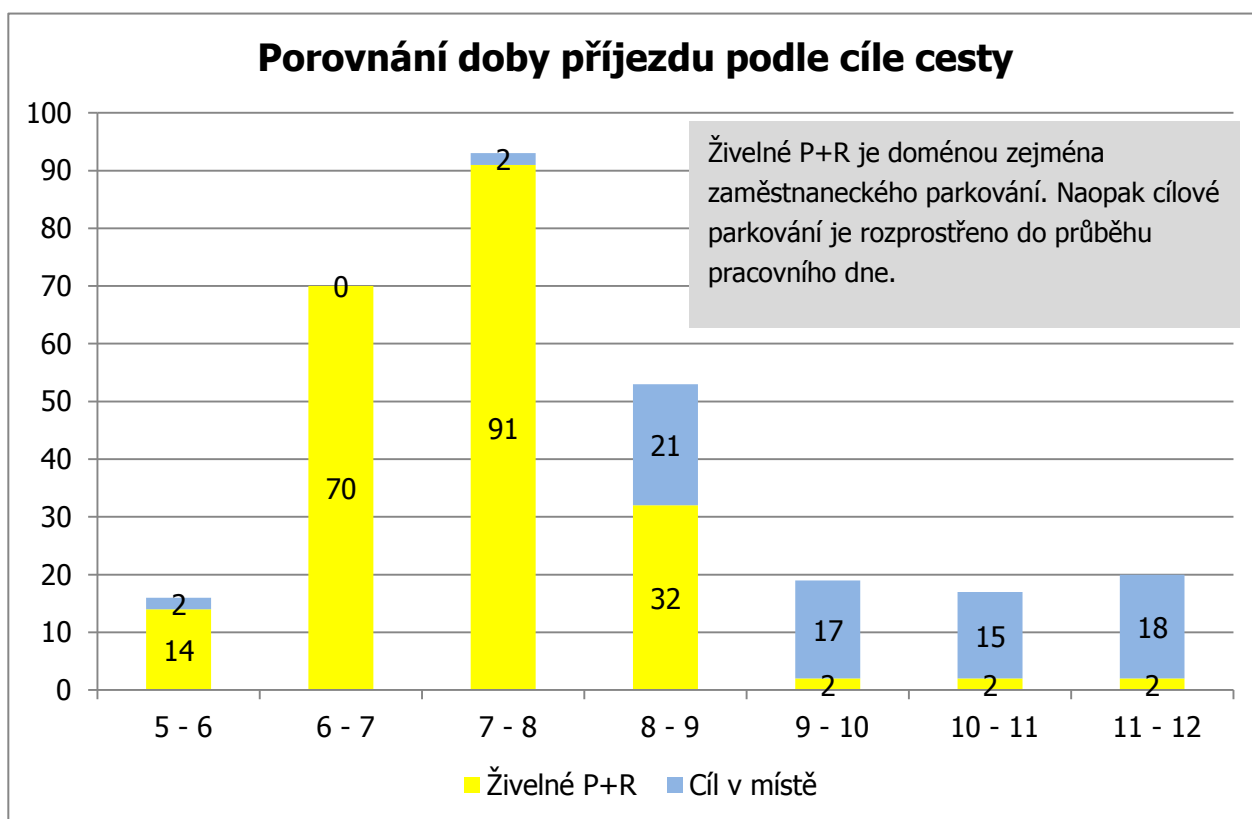


Porovnání důvodu parkování podle zdroje cesty - oblast Újezd nad Lesy



Porovnání délky parkování podle cíle cesty



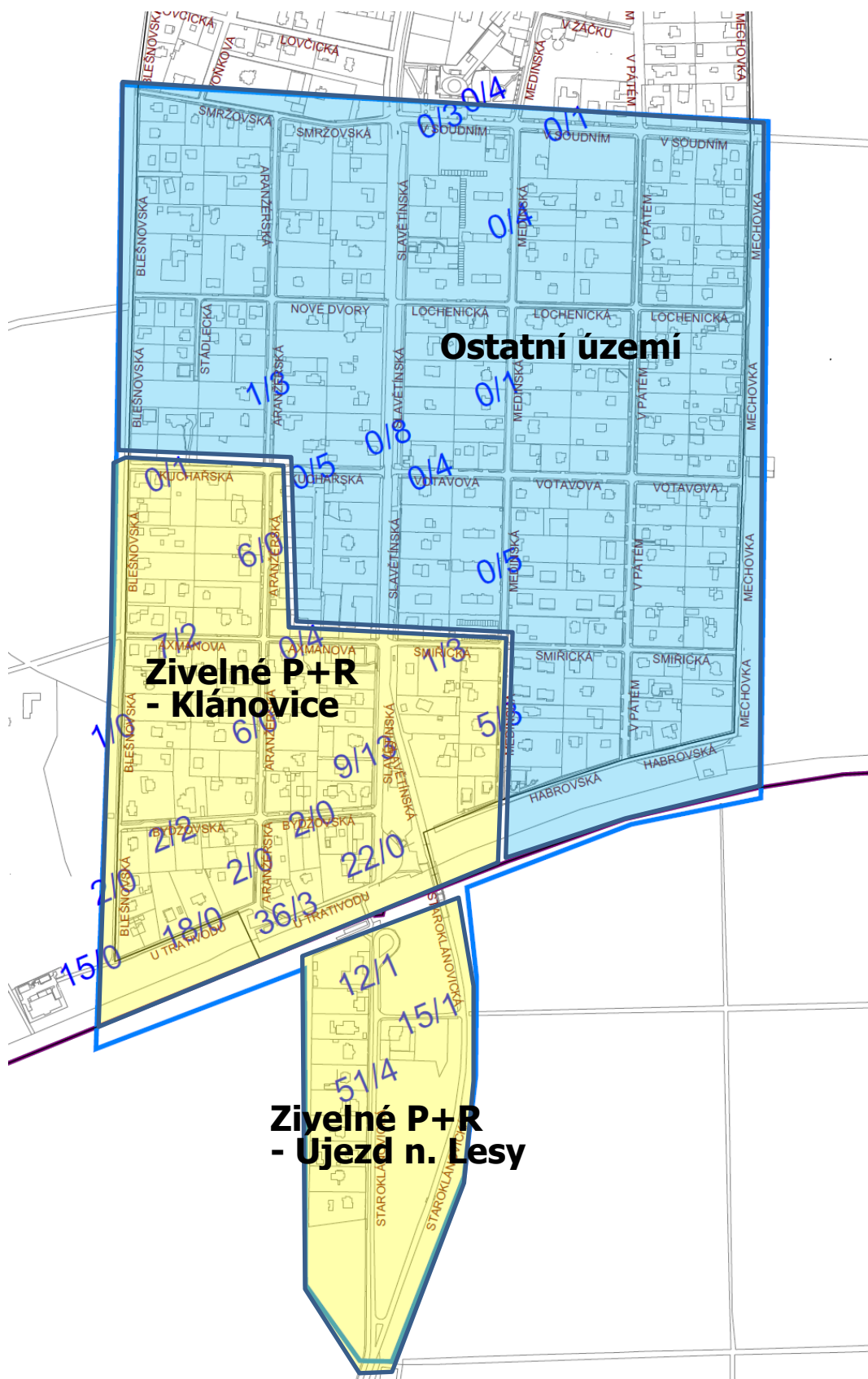


7.3 Závěry anketních průzkumů

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.

7.4 Prostorové rozložení anketních průzkumů v členění Živelné P+R / Cíl cesty



8. Bilancování parkovacích potřeb

Důležitou částí 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.

8.1 Aktuální stav

Bilance na úrovni základních sídelních jednotek - docházková vzdálenost cca. 500 m					
Území	Kapacita PS - MK (K)	Počet vozidel - noc (OAN)	Noční bilance K-OAN	Počet vozidel - den (OAD)	Denní bilance K-OAD
Klánovice	606	105	501	391	2015
Újezd nad Lesy	71	5	66	98	-27
Suma	677	110	567	489	188
Celkem jen záporné			0		-27

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 – území Újezdu nad Lesy.

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	606	105	0	391	- 38
Újezd nad Lesy	71	5	0	98	- 27
Suma	677	110	0	489	- 65

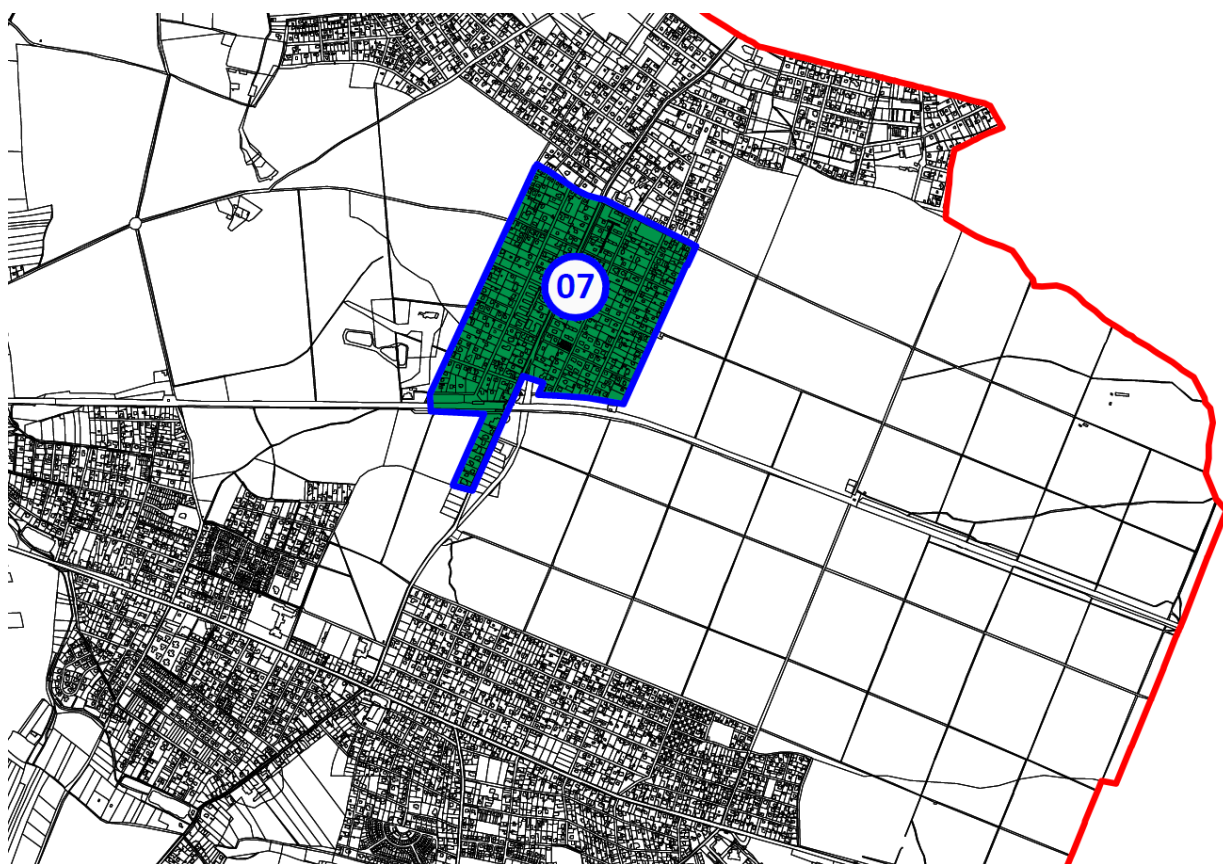
Pokud zpřísníme pohled na docházkovou vzdálenost a snížíme tuto na přibližně 150 m – získáme tzv. lokální deficity. Tyto nám nej přesněji vyjadřují aktuální stav dopravy v klidu a aktuální potřeby realizace nových parkovacích stání. V noci nebyly zjištěné lokální deficity. Ve dne stoupají lokální deficity na hodnotu 65 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 vytvářena zbytnou dopravou využívající okolí železniční zastávky Praha – Klánovice pro živelné P+R.

8.2 Bilancování parkovacích potřeb – výhled

Původní vyhláška 26/1999 je již nahrazená novým právním předpisem. Tímto je 10. NAŘÍZENÍ, kterým se stanovují obecné požadavky na využívání území a technické požadavky na stavby v hlavním městě Praze (pražské stavební předpisy).

ZÓNA	PŘEPOČET návštěvnícká stání bydlení; vázaná a návštěvnícká stání ostatních účelů užívání		PŘEPOČET vázaná stání bydlení
	min.	max.	min.
00	0 %	15 %	50 %
01	10 %	35 %	70 %
02	15 %	55 %	80 %
03	30 %	75 %	90 %
04	50 %	90 %	90 %
05	65 %		100 %
06	80 %	110 %	100 %
07	90 %		120 %
08	100 %		140 %

MAPA ZÓN MĚSTA 1:50 000
pro účely stanovení počtu parkovacích stání (k ustanovení § 32 odst. 2)



Základní sídelní jednotka - území	Počet bytů 2019	Celková plocha bytu (m2)	Zařazení dle PSP	Počet PS, dle PSP	Návštěvnícká stání	Celkový požadavek podle PSP	Aktuální počet PS	Bilance dle PSP
Klánovice	471	60 524	7	854	77	931	1 398	467
Újezd nad Lesy	14	1 572	7	22	2	24	81	57

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

9. 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 hodnoceném území bylo navrženo 677 parkovacích stání na místních a účelových komunikacích
- ❖ Uplatnění zákona 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích snižuje kapacitu na 288 parkovacích stání na místních komunikacích.
- ❖ Další značná část parkovacích kapacit je na vlastních pozemcích a v individuálních garážích.
- ❖ Celoplošné dopravní průzkumy prokazují velmi nízkou hodnotu obsazenosti místních komunikací v nočních hodinách. Noční obsazenost disponibilní kapacity v ZSJ Klánovice je 17,32% a v ZSJ Vidrholec 4,54 %.
- ❖ 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 64,5 % a v ZSJ Vidrholec 138,0 %.
- ❖ 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 ránní a v poledne dosahuje 122 % využití veškeré disponibilní kapacity.
- ❖ Z celkových 288 dotazovaných, pokračovalo dále prostředky hromadné dopravy 213 řidičů, což tvoří 73 % dotázaných. Tyto vozidla blokují disponibilní parkovací kapacitu téměř celý den, jelikož střední doba parkování u těchto vozidel je v okolí žel. zastávky 6,67 h.
- ❖ Část vozidel odstavovaných u žel. zastávky tvoří sami obyvatelé Prahy-Klánovic.

10. Doporučení

Na základě zjištěných dat si dovoluujeme 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
3. Navyšování parkovacích kapacit

10.1 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 dodrženy 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 koncepcí 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 dovoluujeme odhadnout na 500 000,- Kč/rok, což s obtížemi pokryje náklady na zřízení a provozování ZPS

10.2 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 novelizací přílohy k **Nařízení 12/2018**
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

10.3 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.

10.4 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 svěřena 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 městu poslat jeho podíl na „zisku“.

10.5 Koncepční a právní předpisy hl. m. Praha

Název	Termín
Usnesení Rady hl. m. Praha č. 1026 ze dne 27.10.1998 – Zásady pro zřizování Zón placeného stání na území hlavního města Prahy, včetně všech následujících změn	1998 - 2009
Usnesení č. 125 ze dne 28.1.2014, kterým vzala Rada hl. m. Prahy na vědomí Návrh nové koncepce rozvoje zón placeného stání na území HMP a pověřila TSK hl. m. Prahy přípravou realizace nových ZPS a budoucí správou ZPS	1/2014
Studie dopravního modelu pro zóny placeného stání (ZPS) v Praze	4/2014
Usnesení Zastupitelstva hl.m. Prahy č. 40/21 ze dne 19.6.2014, kterým Zastupitelstvo hl.m. Prahy schválilo odůvodnění významné nadlimitní veřejné zakázky „Dodavatel služby provozu zón placeného stání v hl. m. Praze“ a odůvodnění nadlimitní veřejné zakázky „Centrální informační systém zón placeného stání v hl. m. Praze“	6/2014
Usnesení č. 2472 ze dne 9.9.2014, kterým Rada hl. m. Prahy schválila Zásady pro zřizování zón placeného stání na území hl.m. Prahy dle nové Koncepce rozvoje zón placeného stání na území hl. m. Prahy.	9/2014
Usnesení Rady hl. m. Prahy č. 244 ze dne 9.2.2016 k novým ceníkům pro zóny placeného stání na území hl. m. Prahy	2/2016
Vydání nařízení, kterým se ZPS vymezují (stanovuje zákon 13/1997) a kompetence náleží Radě hl.m. Prahy – aktuálně Nařízení č. 12/2018.	9/2018

[illegible]

10.7 Doporučená pravidla pro zónu placeného stání

Na základě výsledků analýz a projednávání záměru s městskou částí Praha Klánovice a Odborem financování a rozvoje dopravy Magistrátu hl.m. Prahy si dovoluujeme 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 být 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:
 - a. Provozní doba bude od pondělí do pátku od 8 do 18 hodin
 - b. Bude povoleno současné stání:
 - i. Rezidentům (občané mající trvalý pobyt v Klánovicích nebo Újezdě n. Lesy)
 - ii. Abonentům (firmy mající sídlo nebo provozovnu v Klánovicích nebo Újezdě n. Lesy)
 - iii. Návštěvníkům, kteří budou platit do parkovacích automatů / VPH
 - c. Rezidenti a abonenti musí splňovat podmínky pro získání parkovací karty dle pravidel HMP
 - d. 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 je zajištěno přes správce ZPS – TSK hl.m. Praha, a.s.

11. Možný další postup

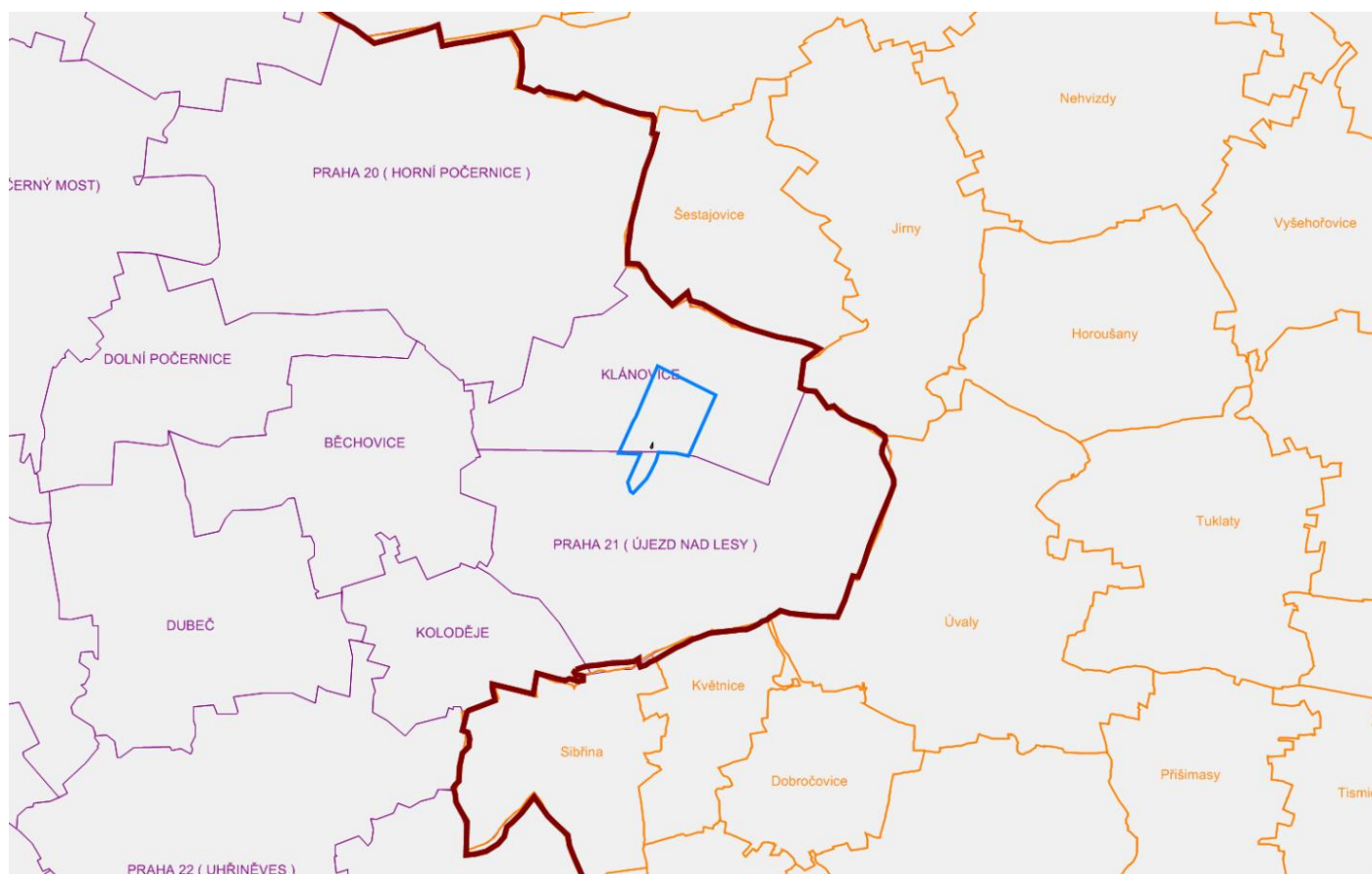
1. Přijetí záměru ZPS městskou částí Praha Klánovice
2. Projednání s MČ Újezd nad Lesy – dohoda o společném postupu
3. Podání žádosti na HMP
4. Zpracování projektu organizace dopravy v klidu a provozování ZPS (zajišťuje TSK)
5. Předložení projektu MČ a jeho projednání
6. Novelizace nařízení hl.m. Prahy č. 12/2018
7. Pokyn na TSK k realizaci ZPS
8. Realizace ZPS
9. Spuštění ZPS do provozování

12. Sjednocování zón dopravního omezení

S výjimkou ulice Slavětínská má celé území obytný charakter, ve kterém by měla být zdůrazněná pobytová funkce. Je vhodné proto stávající řešení, které kombinuje zónu dopravního omezení Tempo 30 a obytné zóny sloučit do jednoho řešení. Pobytovou funkci zcela jistě lépe vyjadřuje obytná zóna, která silně preferuje pohyb lidí před vozidly. Nicméně zpravidla jsou vyžadována nákladná stavební opatření, byť zákon 361/2000 sb. o provozu na pozemních komunikacích a jeho § 39 definující podmínky provozu v obytné a pěší zóně je zcela jistě nadřazen technickému předpisu TP 103 Navrhování obytných a pěších zón.

13. Navyšování parkovacích kapacit

Klánovice mají zřetelnou výhodu ve skutečnosti, že pro vlastní obyvatelstvo mají dostatek parkovacích kapacit. Deficitní se jeví pouze oblast v okolí železniční stanice a to výhradně v průběhu denního období, kdy je toto území využíváno k živelnému P+R. Navyšování kapacit pro funkci P+R je zejména v kompetenci hl. m. Prahy, případně Středočeského kraje. Předchozí studie navrhovaly několik variant zkapacitnění území. Některé zasahovaly do vzrostlé zeleně, jiné byly zjevně finančně neúnosné. I rozborový obrázek ukazuje, že z navýšení kapacit bude sloužit jak Pražanům, tak i občanům Středočeského kraje. Avšak je otázkou, zda má HMP nebo MČ Praha – Klánovice financovat upokojení parkovacích potřeb Středočechů?

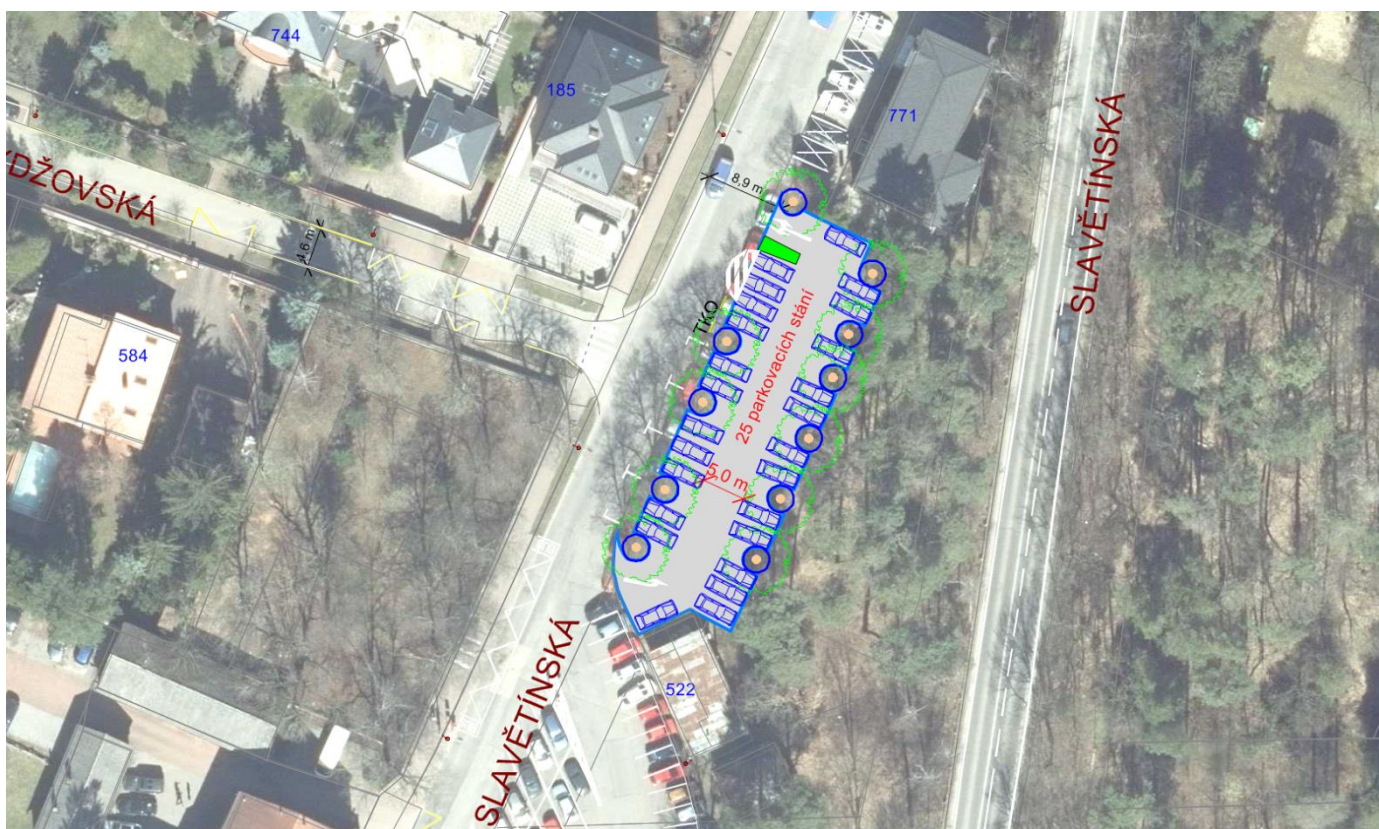


Každopádně nějaké investice si dovolíme navrhnout.

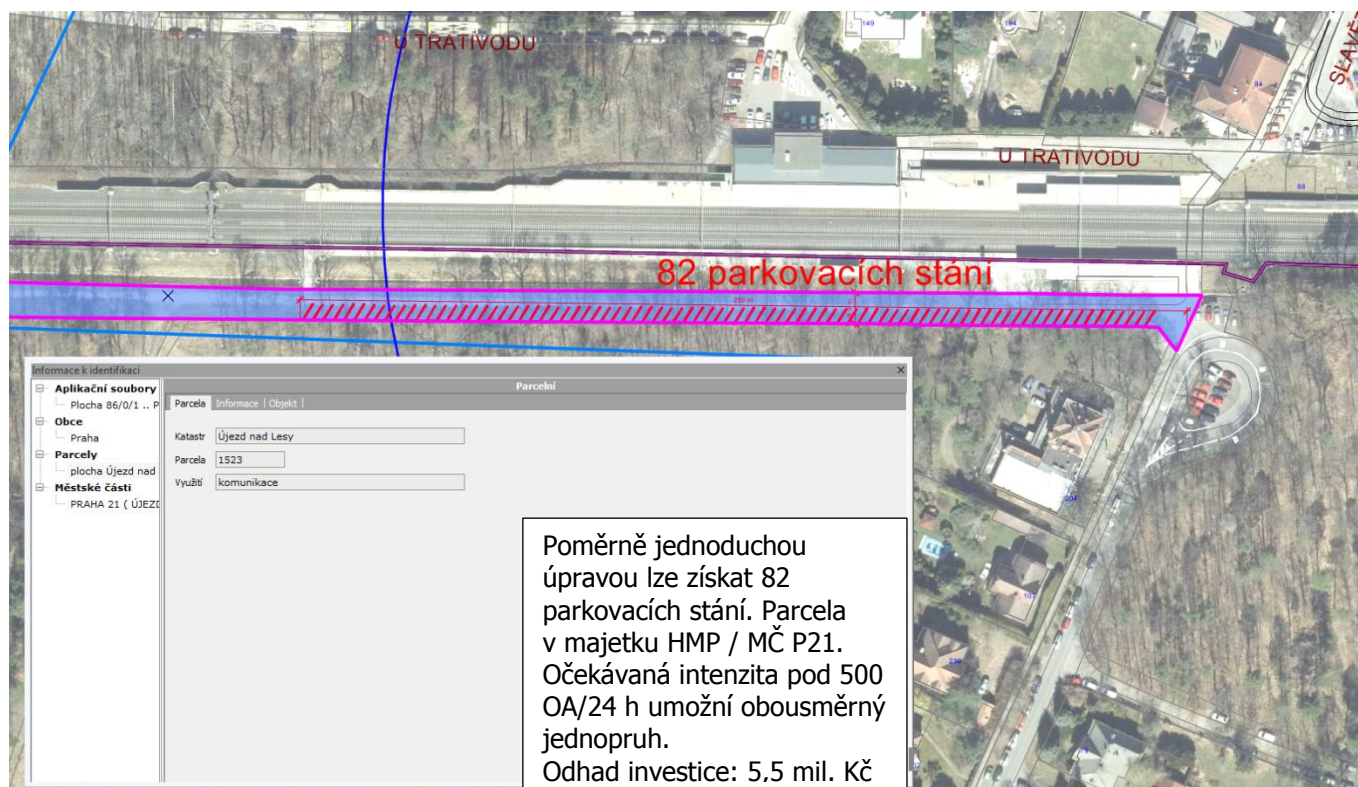
13.1 Posílení parkovacích kapacit – autobusová smyčka Klánovice



Nabízí se možnost realizace nového parkoviště v prostoru stávající zeleně. Okolo stromů by se musela vytvořit „rabátka“ a každopádně celý záměr je kontroverzní. Na druhé straně v případě použití zasakovacího povrchu by se nemuselo řešit odvodnění a výsledek by nemusel být až tak tristní. Majetkově se jedná o plochy svěřené MČ Praha Klánovice. Problematické je i funkční využití, či limity územního plánu.



13.2 Posílení parkovacích kapacit Újezd nad Lesy



13.3 Objektové posílení parkovacích kapacit - autobusová smyčka Klánovice



Obsah

1.	MČ Praha-Klánovice - úvod	2
2.	Demografická data – původní verze 2012.....	3
3.	Fotogalerie.....	4
4.	Parkovací kapacita hodnoceného území	7
4.1	Pasport parkovacích kapacit na místních komunikacích	7
4.2	Komentář k pasportu parkovacích kapacit	8
4.3	Bilance parkovacích kapacit ve vnitroblocích.....	10
4.4	Parkovací kapacity využitelné rezidenty – pro účely bilancování.....	10
5.	Dopravní průzkumy – celoplošné dopravní průzkumy	10
5.1	Pracovní rozdělení hodnoceného území.....	11
5.2	Dopravní průzkumy na místních komunikacích.....	12
5.3	Vyhodnocení celoplošných dopravních průzkumů.....	15
6.	Dopravní průzkumy – momentové dopravní průzkumy	16
6.1	Přehled okruhů momentového pozorování	17
6.2	Pracovní rozdělení hodnoceného území.....	18
6.3	Komentář.....	24
7.	Hodnocení ankety na hodnoceném území.....	25
7.1	Výsledky anketních průzkumů	25
7.2	Úvodní komentář.....	25
7.3	Závěry anketních průzkumů	29
7.4	Prostorové rozložení anketních průzkumů v členění Živelné P+R / Cíl cesty	30
8.	Bilancování parkovacích potřeb	31
8.1	Aktuální stav	31
8.2	Bilancování parkovacích potřeb – výhled	32
9.	Závěr.....	33
10.	Doporučení	34
10.1	Legislativní předpoklady zavedení regulace DvK	34
10.2	Dotyčnou problematiku je nutno vnímat v přibližně 5 rovinách:	34
10.3	Aktuální cenová politika města	35
10.4	Formy provozování ZPS	35
10.5	Koncepční a právní předpisy hl. m. Praha.....	35
10.6	Doporučený rozsah zóny placeného stání.....	36
10.7	Doporučená pravidla pro zónu placeného stání.....	37
11.	Možný další postup.....	37
12.	Sjednocování zón dopravního omezení.....	38
13.	Navyšování parkovacích kapacit	38
13.1	Posílení parkovacích kapacit – autobusová smyčka Klánovice	39
13.2	Posílení parkovacích kapacit Újezd nad Lesy.....	41
13.3	Objektové posílení parkovacích kapacit - autobusová smyčka Klánovice	41