



**Technická správa komunikací hlavního města Prahy**

Úsek dopravního inženýrství

Řásnovka 770/8, 110 15 Praha 1

---

# **PROVĚŘENÍ MOŽNOSTÍ ZŘÍZENÍ ZÁCHYTNÉHO PARKOVIŠTĚ P+R V BLÍZKOSTI VLAKOVÉHO NÁDRAŽÍ PRAHA-KLÁNOVICE**

**ÚKOL 08 – 7500 – G3 \_ DOP - 01**



**1. náměstek ředitele a vedoucí ÚDI:**

Ing. Ladislav Pivec

**Odpovědný projektant:**

Jiří Dytrych

**Vedoucí oddělení dopravního modelování:**

Ing. Jiří Zeman

**Zpracovatelé:**

Jiří Dytrych

Ing. Jiří Medek

**Vedoucí oddělení projektování organizace dopravy:**

Ing. Marek Karban

Praha, leden 2009

## OBSAH

<b>1 ÚVOD .....</b>	<b>3</b>
<b>2 VÝCHOZÍ PODKLADY.....</b>	<b>3</b>
<b>3 ANALÝZA STÁVAJÍCÍ DOPRAVY V KLIDU .....</b>	<b>4</b>
<b>3.1 KAPACITA OBLASTI .....</b>	<b>4</b>
<b>3.2 DOTAZOVÝ PRŮZKUM.....</b>	<b>5</b>
<b>3.3 MÍSTNÍ ŠETŘENÍ.....</b>	<b>7</b>
<b>3.4 VYBRANÉ KŘÍŽOVATKOVÉ POHYBY.....</b>	<b>9</b>
<b>3.5 KRÁTKODOBÉ ZASTAVOVÁNÍ A STÁNÍ.....</b>	<b>10</b>
<b>3.6 ODSTAVOVÁNÍ JÍZDNÍCH KOL .....</b>	<b>11</b>
<b>4 FAKTORY OVLIVŇUJÍCÍ POPTÁVKU PO P+R KLÁNOVICE .....</b>	<b>12</b>
<b>4.1 ROZVOJ SPÁDOVÉHO ÚZEMÍ.....</b>	<b>12</b>
<b>4.2 ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA.....</b>	<b>12</b>
<b>4.3 PŘELOŽKA SILNICE I / 12.....</b>	<b>13</b>
<b>4.4 SILNIČNÍ SPOJKA KLÁNOVIC A HORNÍCH POČERNIC .....</b>	<b>13</b>
<b>4.5 REDUKČNÍ OPATŘENÍ V ŠIRŠÍM CENTRU PRAHY .....</b>	<b>13</b>
<b>5 PROSTOROVÉ NÁROKY PARKOVÁNÍ.....</b>	<b>14</b>
<b>5.1 PARKOVACÍ PLOCHA .....</b>	<b>14</b>
<b>5.2 OBJEKTOVÉ PARKOVIŠTĚ .....</b>	<b>14</b>
<b>6 LOKALIZACE VHODNÝCH PLOCH PRO P+R KLÁNOVICE .....</b>	<b>15</b>
<b>6.1 ÚZEMNÍ PLÁN .....</b>	<b>15</b>
<b>6.2 VLASTNICTVÍ POZEMKŮ .....</b>	<b>15</b>
<b>6.3 DOCHÁZKOVÁ VZDÁLENOST.....</b>	<b>16</b>
<b>6.4 DOPRAVNÍ NAPOJENÍ NA STAROKLÁNOVICKOU .....</b>	<b>16</b>
<b>6.5 SROVNÁNÍ PŘÍNOSŮ VARIANT „S“ A „J“ .....</b>	<b>17</b>
<b>6.6 DALŠÍ VLIVY .....</b>	<b>17</b>
<b>7 ZÁVĚR.....</b>	<b>18</b>
<b>8 SEZNAM PŘÍLOH .....</b>	<b>19</b>
<b>9 POUŽÍVANÉ ZKRATKY .....</b>	<b>19</b>

## 1 ÚVOD

Úkol byl zpracován na základě objednávky prací MHMP – DOP č. j. 5805/108/2008 ze dne 12.12.2008.

Cílem úkolu bylo vytipovat a majetkově prověřit vhodné pozemky pro umístění záchytného parkoviště P+R o minimální kapacitě 100 parkovacích míst při železniční zastávce Praha – Klánovice za současného zachování standardů systému P+R.

## 2 VÝCHOZÍ PODKLADY

- aplikace nahlížení do katastru nemovitostí <http://nahlizeniidokn.cuzk.cz>  
(ČÚZK, prosinec 2008)
  
- ÚPn po vydání změny Z 1344 ze dne 18.9.2008 <http://wgp.urhmp.cz>  
(ÚRM hl. m. Prahy)
  
- Fotodokumentace parkování u zastávky ČD Praha-Klánovice  
(MČ Klánovice, prosinec 2008)
  
- Dotazníkové šetření využití „živelného“ P+R v Klánovicích  
(Traffic Intelligence, a. s., prosinec 2008)

### **3 ANALÝZA STÁVAJÍCÍ DOPRAVY V KLIDU**

Za účelem definování potřebného počtu parkovacích stání pro zachytné parkoviště typu P+R v lokalitě při železniční zastávce Praha-Klánovice (ortofotomapa oblasti v příloze 2) bylo během prosince 2008 a ledna 2009 provedeno několik dopravních průzkumů zaměřených na zmapování zastavování a stání v přílehlé oblasti.

#### **3.1 KAPACITA OBLASTI**

Oficiální parkovací místa při železniční zastávce Praha-Klánovice jsou vyznačena pouze severně od železniční trati (tabulka v příloze 4). Jižní strana Újezdu nad Lesy nedisponuje žádným oficiálním parkovacím místem.

Nejvyšší kapacita parkovacích míst je soustředěna do prostoru severní autobusové smyčky. Zbývající parkovací místa jsou vymezena při východní hraně Slavětínské ulice (podélné a kolmé stání). Celkově je v těchto místech povoleno asi 59 plnohodnotných stání, 9 stání rezervovaných pro zákazníky nebo personál lékárny a 2 stání pro vozidla s označením O1 (invalidé). Parkování při západní hraně Slavětínské ulice není zakázáno, avšak šířka vozovky omezuje šířku legálně parkovaných vozidel (kapacita až 9 vozidel).

Jiné plochy ani ostatní komunikace v blízkém okolí železniční zastávky nedovolují legálně parkovat (zákaz vjezdu pro motorová vozidla, nedodržení průjezdné 3 metrové šířky pro jeden jízdní pruh v každém směru jízdy, parkování vozidel na městské zeleni nebo ve vyhrazeném jízdním pruhu, parkování v zákazu zastavení, aj. přestupky).

### 3.2 DOTAZOVÝ PRŮZKUM

Průzkum lokality před dotazovým průzkumem prováděný 3.12.2008 srovnáním fotodokumentace a videozáznamů pořízených okolo deváté a šestnácté hodiny vykázal téměř 80 % stejných vozidel.

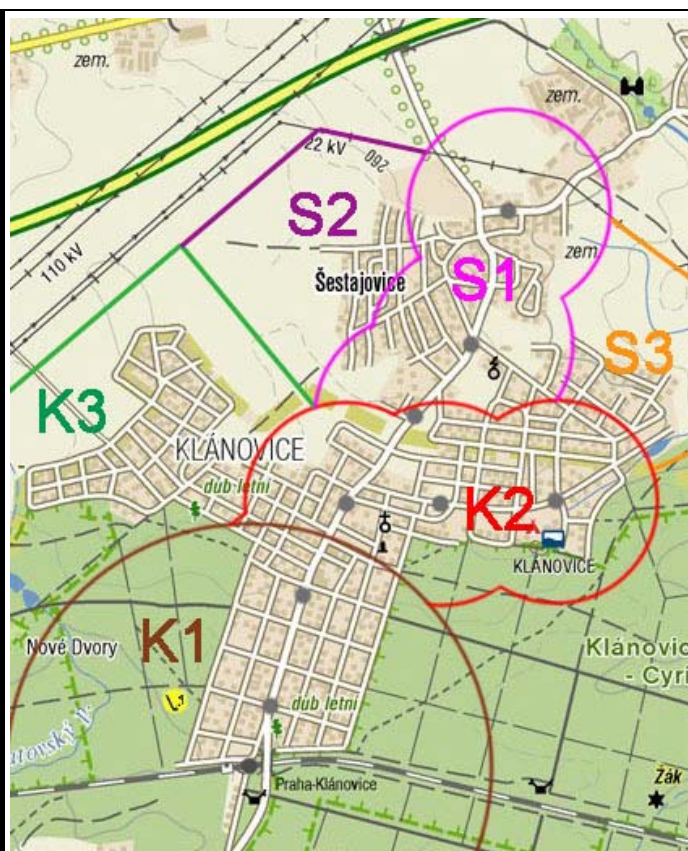
Ve středu 10.12.2008 byl u parkovacích ploch při železniční zastávce proveden dotazový průzkum zaměřený na parkující motoristy. Jeho hlavním účelem bylo zjištění spádové oblasti železniční zastávky, předpokládané doby parkování, důvodů k přestupu na vlak a ochoty využívat a platit za parkování na uvažovaném záchytném parkovišti P+R.

Kvůli hypotéze vlivu kvality dopravní obsluhy VHD v oblasti Klánovic a Šestajovic bylo požadováno zpřesnění dotčené oblasti podle docházkové vzdálenosti k trasám linek VHD (zastávka BUS 500 metrů, VLAK 1200 metrů).

V ranní části průzkumu se podařilo získat 20 a v odpolední části dalších 10 odpovědí respondentů. Výsledná spádová oblast respondentů (tabulka 1) potvrdila předpoklad vysokého podílu jízd z nejbližších obcí. Tři čtvrtiny dojížděky si mezi sebou téměř rovnoměrně dělí MČ Újezd nad Lesy, MČ Klánovice a obec Šestajovice.

tabulka 1 - spádová oblast parkujících vozidel (dotazový průzkum)

obec nebo MČ	vozidel	podíl
Újezd nad Lesy	8	26,7 %
Klánovice	K1	6
	K2	1
	K3	0
Šestajovice	S1	1
	S2	5
	S3	1
Jirny	4	13,3 %
Říčany	1	
Koloděje	1	10,0 %
Zlatá	1	
Úvaly (není P+R)	1	3,3 %
Σ Praha	16	53,3 %
Σ Středočeský kraj	14	46,7 %



zpodobnění oblasti Klánovic a Šestajovic

K vyhodnocení účelů cest (tabulka 3) a důvodů přestupu na vlak (tabulka 4) byl každé odpovědi respondenta přiřazen příslušný podíl jednotky, proto je součet odpovědí respondentů uváděn i na 2 desetinná místa.

tabulka 2 – orientační rozpad návazné VHD (dotazový průzkum)

cílová MČ (obec)	MHD od vlaku	respondent
docházková vzdálenost od Masarykova nádraží		4
Centrum	tram	3
Praha 1	tram	3
	metro	2
Praha 2	tram	1
	metro	2
Praha 3	tram	4
Praha 4	tram	1
Praha 5 (Smíchov - 4)	tram	1
	metro	5
Praha 8	tram	1
Praha 10	tram	1
	metro	1
Úvaly (účelem není P+R)		1
Celkový součet		30

tabulka 3 – uváděné účely cest (dotazový průzkum)

cíl cesty	respondent	podíl
pracoviště	20,5	68,3 %
nákupy	4,33	14,4 %
úřady, zdravotnictví	1,83	6,1 %
pracovní jednání	1	3,3 %
škola	1	3,3 %
volnočasé aktivity	0,33	1,1 %
oběd v restauraci	1	3,3 %

tabulka 4 – důvody ke kombinování IAD (dotazový průzkum)

důvod ke kombinování	respondent	podíl
úspora času	18,5	61,7 %
kongesce	6	20,0 %
špatné parkování v Praze	3	10,0 %
zbytečné autem po Praze	1	3,3 %
spolehlivý vlak	0,5	1,7 %
nekombinuje IAD	1	3,3 %

Všichni dotazovaní by hlídané parkoviště v místě železniční zastávky uvítali. Zhruba 57% respondentů uvedlo, že by nové hlídané parkoviště využívali pravidelně, ostatní alespoň občas. Respondenti podmínili používání záchytného parkoviště docházkovou dobou kratší než 5 minut chůze a nabídkou dostatečné kapacity parkovacích míst.

Téměř polovina respondentů (46,6 %) dotazového průzkumu by byla ochotna platit za den parkování na hlídaném parkovišti 10 Kč (stejně jako na jiných záchytných parkovištích). Jeden respondent uvedl 15 Kč na den, dva další nebyli ochotni vůbec platit a ostatních 13 respondentů nevedlo konkrétní sumu.

Dvě třetiny respondentů uvedly předpokládanou parkovací dobu minimálně 8 hodin. Průměr z předpokládané parkovací doby uváděné respondenty činil 7,5 hodin.

Průměrná obsazenost vozidel respondentů byla 1,4 osob / vozidlo.

### 3.3 MÍSTNÍ ŠETŘENÍ

Při dopoledních místních šetřeních (2.12., 9.12., 10.12., 17.12.2008 a 13.1., 22.1., 27.1.2009) bylo včetně bližší specifikace místa stání, zaevidováno 859 neúplných registračních značek (RZ) zaparkovaných vozidel. Při každém místním šetření se tedy v oblasti průměrně vyskytovalo asi 123 zaparkovaných vozidel, což vysoce překračuje oficiální kapacitu oblasti. Maximální zaznamenané vytížení oblasti dne 17.12.2008 (11 hodin) dosáhlo 137 zaparkovaných vozidel.

Parkováním obsazované plochy s uvedením počtu oficiálních parkovacích míst a míry využívání jsou orientačně vyznačeny v příloze 4.

tabulka 5 - typ stání

Typ stání	Součet parkujících vozidel za všechna místní šetření	Průměrný počet vozidel parkujících při jednom místním šetření	Podíl z parkujících vozidel
Vícečetné stání	635	91	74 %
Jednorázové stání	151	22	18 %
Krátkodobé stání	42	6	5 %
Rezidentské stání	31	4	4 %
Celkový součet	859	123	100 %

Vícečetné stání – vícedenní příjezd a stání v oblasti

Jednorázové stání – příjezd a stání v oblasti bez vícedenního opakování

Krátkodobé stání – příjezd, stání a odjezd z oblasti (nezahrnuje zastavení K+R)

Rezidentské stání – místa stání a odjezdy z oblasti s charakteristickými rysy

Vozidla zařazená ve skupinách vícečetného a jednorázového stání v oblasti parkovala i po ukončení místního šetření. Protože nebyl zaznamenán jejich odjezd, lze většinu z nich (celou skupinu vícečetného stání a část skupiny jednorázového stání) pokládat za stání shodná s parkováním na záchytných parkovištích systému Park & Ride (P+R). V obou skupinách bylo celkem zaevidováno 786 parkujících vozidel. Po analýze podobnosti neúplných RZ bylo definováno 330 vozidel jedinečné RZ, u kterých byla dále zjištěna pravidelnost parkování v okolí železniční zastávky (tabulka 6) a příslušnost registrační značky ke kraji (tabulka 7).

tabulka 6 - pravidelnost potencionalního P+R parkování

Četnost parkování	Počet jedinečných RZ	Podíl z jedinečných RZ	Počet celkově parkujících vozidel	Podíl z celkově parkujících vozidel
pouze jednou (1x)	151	46 %	151 x 1 = 151	19 %
zřídka (2x)	59	18 %	59 x 2 = 118	15 %
občas (3x)	44	13 %	44 x 3 = 132	17 %
často (4x)	29	9 %	29 x 4 = 116	15 %
velmi často (5x)	22	7 %	22 x 5 = 110	14 %
téměř vždy (6x)	16	5 %	16 x 6 = 96	12 %
vždy (7x)	9	3 %	9 x 7 = 63	8 %
<b>Celkový součet</b>	<b>330</b>	<b>100 %</b>	<b>786</b>	<b>100 %</b>

tabulka 7 - příslušnost RZ potencionalních P+R vozidel ke kraji

Kraj	Počet jedinečných RZ	Podíl z jedinečných RZ
Hlavní město Praha	216	66 %
Středočeský kraj	86	26 %
Královéhradecký kraj	4	6 %
Ústecký kraj	4	
Moravskoslezský kraj	4	
Pardubický kraj	2	
Plzeňský kraj	2	
Liberecký kraj	2	
Jihočeský kraj	1	
Zlínský kraj	1	
zahraničí	1	
evidována jiná část RZ	7	2 %
<b>Celkový součet</b>	<b>330</b>	<b>100 %</b>

### 3.4 VYBRANÉ KŘÍŽOVATKOVÉ POHYBY

Sčítání vybraných křižovatkových pohybů rozvětvení Slavětínské ulice směrem k severní autobusové smyčce bylo provedeno za účelem potvrzení podílu spádových oblastí zjištěného dotazovým průzkumem. Za vedlejší cíle bylo považováno zmapování nájezdu vozidel a podílu krátkodobého stání.

Průzkum byl proveden ráno 27. ledna 2009 od 6 do 9 hodin. Před začátkem a po zakončení průzkumu byla pomocí částí RZ v severní oblasti okolo železniční zastávky zaznamenána všechna vozidla parkující na veřejných prostranstvích a v přilehlých ulicích U trativodu, Aranžerská a Bydžovská (začátek 10 vozidel, konec 115 vozidel). U všech vozidel s odbočením z nebo do hlavního směru Slavětínské byl zaznamenán směr odkud a kam vozidla jela. Při dobré čitelnosti byly zaznamenány i tři poslední znaky RZ.

Spárováním posledních tří znaků RZ stojících, vjíždějících a vyjíždějících vozidel byl vyhodnocen pohyb zaznamenaných vozidel (tabulka 8).

Po ukončení průzkumu bylo rovněž zaznamenáno 22 vozidel v prostoru jižní autobusové smyčky, u kterých lze předpokládat vyšší podíl jižní spádové oblasti.

Celkové zatížení oblasti dopravou v klidu lze rozdělit mezi severní (Klánovice, Šestajovice, Jirny, ...) a jižní spádovou oblast (Újezd nad Lesy, ...) v poměru 2 : 1.

tabulka 8 - podíly směrů vjezdů a výjezdů vozidel

úterý 27.1.2009 6 – 9 hodin ráno	vjezdy ze směru			výjezdy do směru		
	Šestajovice	Újezd nad Lesy	celkem	Šestajovice	Újezd nad Lesy	celkem
vozidla stojící v oblasti po ukončení průzkumu	59 69 %	26 31 %	85 100 %	1 50 %	1 50 %	2 100 %
krátkodobé stání nebo zastavení	47 63 %	28 37 %	75 100 %	40 53 %	35 47 %	75 100 %
vozidla bez spárování	31 69 %	14 31 %	45 100 %	14 64 %	8 36 %	22 100 %
všechna vozidla	137 67 %	68 33 %	205 100 %	55 56 %	44 44 %	99 100 %

### 3.5 KRÁTKODOBÉ ZASTAVOVÁNÍ A STÁNÍ

Při průzkumech v okolí železniční zastávky byl pozorován vysoký počet zastavení typu Kiss & Ride (K+R) a krátkodobého stání s vysokou obrátkou na parkovacích místech před lékárnou. Kvůli nedostatku volných parkovacích míst a malému prostoru k parkovacím manévřům jsou tyto neuspořádaná krátkodobá stání a zastavení častou příčinou komplikací provozu v pokračování Slavětínské ulice.

Průzkumem vybraných křižovatkových pohybů se zaznamenáváním části RZ byl zjištěn vysoký podíl krátkodobého stání na severní straně železniční trati. V období 6 – 9 hodin bylo zjištěno 75 vozidel, které do oblasti vjely, a většina z nich v zápětí odjela pryč. Lze předpokládat, že tuto skupinu tvoří v nedefinovaném poměru vozidla K+R (spolucestující na vlak), zákazníci lékárny a zásobování.

tabulka 9 - matice dopravních vztahů vozidel s krátkodobým pobytem v oblasti

Průzkum 27. ledna 2009 období 6 – 9 hodin		odjezd do směru		součet vjezdů
		Šestajovice	Újezd nad Lesy	
příjezd ze směru	Šestajovice	27	20	47
	Újezd nad Lesy	13	15	28
součet výjezdů		40	35	75

Při místním šetření 10. prosince 2008 byl v ranním období v prostoru severní autobusové smyčky zaznamenán téměř současný příjezd až 4 vozidel využívajících principů K+R. V nejzatíženějším období K+R (kolem 7 hodiny ráno) zastavovalo v autobusové smyčce během deseti minut až 8 vozidel za účelem výstupu spolucestujících.

Vyhrazení parkovacích míst pro zastavování a krátkodobé stání typu K+R ve střední části autobusové smyčky (alespoň 12 parkovacích míst se stáním omezeným na 10 minut) by přispělo k zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu v prostoru autobusové smyčky i v křižovatce Slavětínská x Bydžovská.

Po obsazení parkovací kapacity severní autobusové smyčky se parkující vozidla rozlévají i do okolních komunikací. Zabírají poslední volná místa v kolmém stání mimo lékárnou a podélně parkují při východní i západní hraně Slavětínské ulice, kde zmenšují průjezdný profil komunikace. V kombinaci s vysokou poptávkovou po krátkodobém

parkování u lékárny a prostorově náročnými manévry parkování do kolmého stání dochází krátkodobým obsazením obou jízdních pruhů k blokování průjezdu vozidel touto ulicí.

Snížení tohoto negativního vlivu by mohl znamenat zákaz zastavení při západní hraně Slavětínské a zvýšený počet parkovacích míst vyhrazených pro zákazníky lékárny.

### **3.6 ODSTAVOVÁNÍ JÍZDNÍCH KOL**

Při železniční zastávce Praha-Klánovice je u podchodu na severní straně umístěn volně přístupný, prorezivělý a spodní částí vzhůru otočený stojan asi na 14 jízdních kol.

Při nízkých teplotách (i pod bodem mrazu) bylo u stojanu na jízdní kola každodenně odstaveno 10 až 12 jízdních kol. V letních obdobích lze předpokládat, že kapacita stojanu při železniční zastávce bývá výrazně překročena.

Využívání úschovny zavazadel v objektu nádražní budovy nebylo zjištěno. Úschova jízdního kola je však poměrně komplikovaná, protože úschovna je obsluhována pouze na požádání u přepážky na výdej jízdenek. Poplatek za úschovu jízdního kola uvedený na dveřích úschovny zavazadel je 15 Kč / den.

Rovinatá oblast Klánovic s možností volby cesty v roštové komunikační síti, separovaná stezka od Újezdu nad Lesy a relativně přijatelná dojíždka z Šestajovic jsou velice příznivé faktory pro rozvoj kombinované cyklistické dopravy. Uvažované záchytné parkoviště systému P+R, s rozšířenou kapacitou služby Bike & Ride (B+R) s uzamykatelnými boxy na cyklistické příslušenství, spolu s plánovaným bezbariérovým podchodem by mohlo v této lokalitě významnou měrou podpořit rozvoj cyklistické kombinované dopravy a částečně tak zmírnit zbytnou automobilovou dopravu.

## **4 FAKTORY OVLIVŇUJÍCÍ POPTÁVKU PO P+R KLÁNOVICE**

### **4.1 ROZVOJ SPÁDOVÉHO ÚZEMÍ**

Zejména v oblasti Šestajovic v posledních letech došlo k vysokému nárůstu počtu nových rodinných domů a bytových jednotek, které jsou stejně jako část Klánovic mimo docházkovou vzdálenost jakékoliv veřejné hromadné dopravy, která je vzhledem k vysoké dojížděcí za prací i službami do střední části území hlavního města Prahy nezbytná. Ve výhledu je předpokládána další poměrně masivní výstavba na okrajovém území Klánovic, Šestajovic i Újezdu nad Lesy.

V současné době probíhají jednání MČ Klánovice i MČ Újezd nad Lesy o možnostech rozšíření dopravní obsluhy s Regionálním organizátorem pražské integrované dopravy (ROPID). V neobsložených oblastech Klánovic i Šestajovic je však vedení linek VHD limitováno možnostmi komunikační sítě (nedostatek sběrných nebo alespoň stavebně způsobilých obslužných komunikací).

### **4.2 ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA**

Železniční zastávka Praha-Klánovice leží na trati 011 po níž je v současnosti vedena linka příměstské dopravy S1 směřující na Masarykovo nádraží. Po dokončení probíhající stavby Optimalizace železniční trati v úseku Praha-Libeň – Praha-Běchovice, případně po modernizaci úseku Praha-Běchovice – Úvaly, lze předpokládat zavedení nové průjezdné železniční linky (propojující tratě 011 a 171), která by měla uspokojovat ještě vyšší počet cest uskutečňovaných zejména napříč městem.

Na příkladu změn v dopravní obsluze Radotína lze v organizaci VHD pozorovat hlubší integraci železničních linek do dopravního systému města. Lze předpokládat tlak podmíněný zejména ekonomickými kritérii na další omezování autobusových linek souběžných s kapacitní a intervalově příznivou železniční dopravou. Nejvýznamnějším příkladem v této oblasti je autobusová linka 109, jejíž spoje vážnou v kongescích na souběžné radiální komunikaci.

Poptávka cestujících po železniční zastávce současně navýší i poptávku po parkování typu P+R, zastavování vozidel typu K+R i odstavování jízdních kol B+R.

### **4.3 PŘELOŽKA SILNICE I / 12**

Spolu s dostavbou jihovýchodní části Pražského okruhu (stavba 511 Běchovice – D1) je v etapě zamýšlena výstavba přeložky silnice I. třídy číslo 12, která by měla ulehčit neuspokojivému stavu na stávající radiále (Novosibřinská, Starokolínská a Českobrodská). Plánovaná přeložka I / 12 v parametrech rychlostní silnice umožní rychlejší příjezd a vhodnější napojení na PO a Štěrboholskou radiálu, a kvůli nepříznivé přístupové trase zřejmě z tohoto směru zmírní poptávku po parkování v lokalitě Klánovice.

### **4.4 SILNIČNÍ SPOJKA KLÁNOVIC A HORNÍCH POČERNIC**

Nejen kvůli zlepšení dopravní obsluhy Klánovic se uvažuje o výstavbě nové komunikace spojující ulice Slavětínská a Náchodská. Komunikace má z ulice Slavětínská vycházet přibližně na hranici Prahy, přimknout se k Úprkově ulici na okraji stávající zástavby Klánovic, po současném přemostění překonat dálnici D11 (v místě uvažované části MÚK) a dle platného ÚPn se v optimalizované stopě Bořetické napojit na ulici Náchodskou. Tato nová spojnice může znamenat částečný odliv poptávky po parkování v lokalitě Klánovice.

### **4.5 REDUKČNÍ OPATŘENÍ V ŠIRŠÍM CENTRU PRAHY**

Zaváděná a prověřovaná dopravní opatření regulující individuální automobilovou dopravu v širším centru hlavního města (oblasti zpoplatněného stání, zpoplatněný vjezd do oblasti a další) spolu se snižováním kapacity komunikační sítě množstvím nových křižovatkových napojení a osazovaných SSZ, mají bez dostatečného zlepšení úrovně dopravní obsluhy ve spádových oblastech za následek zvyšování poptávky po možnostech kombinované dopravy a parkování mimo oblasti s regulovanou dopravou.

## 5 PROSTOROVÉ NÁROKY PARKOVÁNÍ

Prostorové nároky jsou odvozeny pro vozidla O2 (stání 2,4 x 5,3 m) za pomoci ČSN 73 6057 a 73 6058.

### 5.1 PARKOVACÍ PLOCHA

Výpočet vychází z plochy parkovacích pásů (kolmé parkování 2,4 x 5,3 m) a pojezdů mezi nimi (6 m). Nejsou zahrnuty plošné nároky na stání pro invalidy, spojovací komunikace, obratiště, odstavné plochy pro bicykly, zeleň, vjezdový a výjezdový prostor, zázemí ostrahy s hygienickým zařízením, úložný prostor údržby a na další technické zařízení parkoviště.

Na jedno parkovací místo je při kolmém stání a násobcích šířky pravoúhlé parkovací plochy 16,6 metrů potřeba orientačně 20 m<sup>2</sup> plochy parkoviště.

Příklady vztahu parkovací kapacity a rozměrů parkovací plochy

100 stání – šířka 33,2 m, délka 60 m (2000 m<sup>2</sup>)

150 stání – šířka 33,2 m, délka 90 m (3000 m<sup>2</sup>)

200 stání – šířka 33,2 m, délka 120 m (4000 m<sup>2</sup>)

300 stání – šířka 49,8 m, délka 120 m (6000 m<sup>2</sup>)

### 5.2 OBJEKTOVÉ PARKOVIŠTĚ

Do výpočtu orientačního plošného nároku v případě objektového parkovišti nejsou započítány plochy konstrukčních systémů (skelet, opláštění), technického vybavení objektového parkoviště (schodiště, nouzové systémy, větrání, lapoly, apod.) ani plochy pro standardní vybavení záchytných parkovišť (vybavení téměř shodné s parkovací plochou).

Pro objektové parkoviště s kapacitou přibližně 100 parkovacích stání v každém podlaží je možné uvažovat základní rozměry objektu asi 52 x 58 metrů (přibližně 3000 m<sup>2</sup>).

## **6 LOKALIZACE VHODNÝCH PLOCH PRO P+R KLÁNOVICE**

### **6.1 ÚZEMNÍ PLÁN**

Platná část územního plánu hlavního města Prahy (příloha 5) v návrhu stanovuje při železniční zastávce Praha-Klánovice funkční plochu „Parkoviště P+R“ bez specifikace rozlohy a přesného umístění v rámci jiné funkční plochy.

Záchytné parkoviště P+R v lokalitě Klánovice je dle platného územního plánu prohlášeno za veřejně prospěšnou stavbu (značka 2 | DR | 27).

Pozemky okolo železniční trati jsou zcela nebo zčásti v ochranném pásu celostátní dráhy (ve smyslu zákona č. 266/1994 Sb.). Pozemky východně od Slavětínské ulice blízce sousedí se zvláště chráněným územím Přírodní rezervace Klánovický les a leží i v jeho ochranném pásmu (ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb.).

### **6.2 VLASTNICTVÍ POZEMKŮ**

Vlastníci pozemků byli orientačně ověřeni ke dni 1. prosince 2008 v internetové aplikaci ČÚZK (<http://nahlizenidokn.cuzk.cz>) a v grafickém zákresu je uvádí příloha 6. Pro upřesnění studie bude nutné vyžádání aktuálního stavu u ČÚZK.

Všechny plochy v blízké vzdálenosti železniční zastávky Praha-Klánovice leží částečně nebo zcela na pozemcích svěřených do správy Lesů ČR a částečně zasahují do pozemků ve správě SŽDC.

### **6.3 DOCHÁZKOVÁ VZDÁLENOST**

Jako základní limitující prvek výstavby záchytného parkoviště P+R je v lokalitě Klánovice považována maximální docházková vzdálenost 300 metrů (průměrná vzdálenost parkovací místo – místo nástupu a výstupu z vlaku) a zároveň maximální docházková doba akceptovatelná respondenty dotazového průzkumu 5 minut ~ 300 metrů (parkovací místo – nástup).

Místo nástupu je zvoleno dle místních pozorování u vchodu do čekárny (ze strany od nástupiště) a místo výstupu k pozici prvních dveří soupravy ve směru jízdy do Úval.

Nezastavěné plochy v docházkové vzdálenosti vymezuje příloha 7.

### **6.4 DOPRAVNÍ NAPOJENÍ NA STAROKLÁNOVICKOU**

Dopravní napojení spolu s docházkovou vzdáleností hraje významnou roli na výsledných přínosech, atraktivitě a využívání záchytných parkovišť. Je kladen vysoký důraz na rychlou a jednoduchou přístupovou trasu (minimalizace ztrátových časů směrovým návratem, odbočením bez přednosti v jízdě nebo světelnou signalizací).

Napojení parkoviště u železniční zastávky Praha-Klánovice logicky spadá na nejbližší Staroklánovickou (Slavětínskou) ulici. Kvůli nepříznivým rozhledovým podmínkám není přípustné žádné další napojení na tuto ulici v úseku přemostění železniční trati. Případné záchytné parkoviště tedy musí být napojeno pouze pomocí stávajících křižovatek podle volby výsledné plochy parkoviště (severně nebo jižně od železniční trati). Stav obou křižovatek a navazujících komunikací vyžaduje provedení stavebních a organizačních úprav (zejména úpravy poloměrů pro odbočení a jednosměrnost).

Vedení přístupové trasy na záchytné parkoviště je vhodné realizovat mimo obydlenu oblast, aby se minimalizovaly negativní jevy stávajícího i budoucího příjezdu vozidel. Z tohoto důvodu lze považovat za přijatelné pouze variantní plochy „S“ nebo „J“.

## **6.5 SROVNÁNÍ PŘÍNOSŮ VARIANT „S“ A „J“**

Vymezení srovnávaných ploch uvádí zákřesem do katastrální mapy příloha 8.

### **SEVERNÍ VARIANTA**

V případě volby severní plochy „S“ pro záchytné parkoviště vystávají komplikace se stavebními možnostmi realizace vhodných parametrů odbočení a rozhledových podmínek v křižovatkovém rozvětvení Slavětínské ulice. Dále pak s prostorovými možnostmi výstavby, přítomností trafostanice a inženýrských sítí a nezbytnosti ponechání autobusové smyčky s dostatečným počtem parkovacích stání pro K+R. Mírně zvýšeným průjezdem vozidel kolem lékárny by se dále zvyšovaly komplikace s parkovacími manévry do kolmého stání, které již dnes výrazně omezuje dopravu na přístupové trase k severní autobusové smyčce. Zhoršený průjezd do autobusové smyčky by poté vytlačoval více zastavení typu K+R do plochy stykové křižovatky rozvětvení Slavětínské ulice, čímž by výrazně utrpěla bezpečnost dopravy i v této křižovatce. Výstavba parkoviště v severní variantě by vůbec nezohlednila dlouholetou absenci parkovacích míst ze strany Újezdu nad Lesy.

### **JIŽNÍ VARIANTA**

Na straně Újezdu nad Lesy se při výstavbě záchytného parkoviště nabízejí související možnosti zlepšení dopravních poměrů v celé oblasti. Příkladem lze uvést minimalizaci dopravní zátěže v bývalé stopě Staroklánovické (obytná zástavba) nebo úspornější vedení tras autobusových linek VHD s přestupní vazbou na železniční zastávku Praha-Klánovice. Jižní varianta záchytného parkoviště by zároveň pomohla zmírnit dopravní problémy dlouhodobě přetěžované oblasti Klánovic a umožnila by vyhradit dostatečné množství parkovacích míst pro účely krátkodobého stání u lékárny a v místě severní i jižní autobusové smyčky (pro krátkodobé stání typu K+R).

## **6.6 DALŠÍ VLIVY**

Mezi další nezanedbatelná kritéria volby nejvhodnějšího typu (plocha / objekt) a polohy pro výstavbu záchytného parkoviště patří vliv na životní prostředí (zejména kácení lesního porostu) nebo uvažovaný rozvoj v okolí železniční zastávky a posilování rekreační funkce Klánovického lesa.

## 7 ZÁVĚR

V dopoledních hodinách parkuje v okolí železniční zastávky Praha-Klánovice 120 až 140 vozidel v jediném okamžiku. Z toho přibližně 80 % vozidel vykazuje charakteristiky parkování typu P+R. Nejvyšší poptávka po parkování je soustředěna do ranních hodin pracovního dne, avšak poptávka po dalších parkovacích stání v oblasti přetrvává až do odpoledních hodin.

Oblast severně od železniční trati je přetížena dopravou v klidu a nárazově se zde komplikuje přístup k železniční zastávce nedostatečným počtem volných parkovacích míst u lékárny (zákazníci) a v prostoru autobusové smyčky (K+R). V oblasti jižně od železniční trati není parkování vůbec povoleno a i přes to v prostoru autobusové smyčky parkuje až 22 vozidel (dlouhodobé stání).

Dopravní situace v oblasti vykazuje přetlak poptávky po parkovacích místech a v blízké době je žádoucí vytvořit dostatečný počet nových parkovacích míst se zaměřením na rostoucí trend kombinované dopravy (P+R, K+R i B+R). V této souvislosti také doporučujeme organizačně regulovat vjezd a parkování v ulicích s obytnou zástavbou.

Výstavbu nového parkoviště je nutné koordinovat s aktuálními projekty v oblasti (modernizace železniční trati, bezbariérový podchod pod železniční tratí, posilování rekreační funkce Klánovického lesa a další).

Provozně ekonomické minimum pro výstavbu záchytných parkovišť systému P+R (100 – 150 parkovacích stání) je v lokalitě Klánovice již dnes nedostačující a nepokrývá ani současnou poptávku po parkovacích místech. Proto je pro účely výstavby nového parkoviště v této lokalitě žádoucí uvažovat kapacitu alespoň 200 parkovacích stání (maximálně však 250 až 300).

Vzhledem k příznivým terénním poměrům a rozvinuté cyklistické dopravě by měla být v hlídaném prostoru parkoviště přítomna dostatečně vysoká kapacita stojanů na jízdní kola. Jako minimum se do začátku jeví 20, později 50 – 80 pozic na jízdní kola. Součástí služby B+R by měly být i úložné boxy na cyklistické příslušenství.

Při železniční zastávce byla zaznamenána vysoká poptávka po zastavování typu K+R ovšem všechna parkovací místa a většina ploch umožňujících bezpečné zastavení bývá obsazena. Za účelem zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu na komunikacích severně od železniční trati je třeba v nejbližší době vyhradit minimálně 12 parkovacích stání uvnitř severní autobusové smyčky pro časově omezené stání (nejlépe 10 minut se zapojením do systému míst pro zastavení K+R).

## 8 SEZNAM PŘÍLOH

Příloha 1 – Širší vztahy lokality Klánovice

Příloha 2 – Ortofotomapa oblasti

Příloha 3 – Katastrální mapa oblasti

Příloha 4 – Plochy využívané k parkování

Příloha 5 – Výřezy z výkresů Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy

Příloha 6 – Orientační přehled vlastníků pozemků

Příloha 7 – Nezastavěné plochy v docházkové vzdálenosti

Příloha 8 – Srovnání ploch „S“ a „J“

## 9 POUŽÍVANÉ ZKRATKY

MHMP – DOP            Magistrát hlavního města Prahy – odbor dopravy

ČÚZK                    Český úřad zeměměřičský a katastrální

ÚRM                     Útvar rozvoje hlavního města Prahy

MČ                       Městská část

ROPID                  Regionální organizátor pražské integrované dopravy

P+R (Park & Ride)    záchytná parkoviště pro osobní vozidla s celoměstsky sjednocenými standardy poskytovaných služeb a zvýhodněného jízdného

K+R (Kiss & Ride)    místa pro zastavení nebo stání s časově omezeným parkováním pro účely přestupu spolucestujících mezi IAD a VHD

B+R (Bike & Ride)    služba bezplatného odstavení jízdního kola ve střeženém prostoru poskytovaná na všech parkovištích P+R (vyjma P+R Chodov)

IAD                      individuální automobilová doprava

VHD                      veřejná hromadná doprava

RZ                        registrační značka (státní poznávací značka)

ÚPn                      Územní plán sídelního útvaru hlavního města Prahy

PO                        Pražský okruh

SSZ                      světelně signalizační zařízení





železniční zastávka  
Praha-Klánovice

rozvětvení  
Slavětinské  
ulice

lékárna

severní  
autobusová  
smyčka

jižní  
autobusová  
smyčka

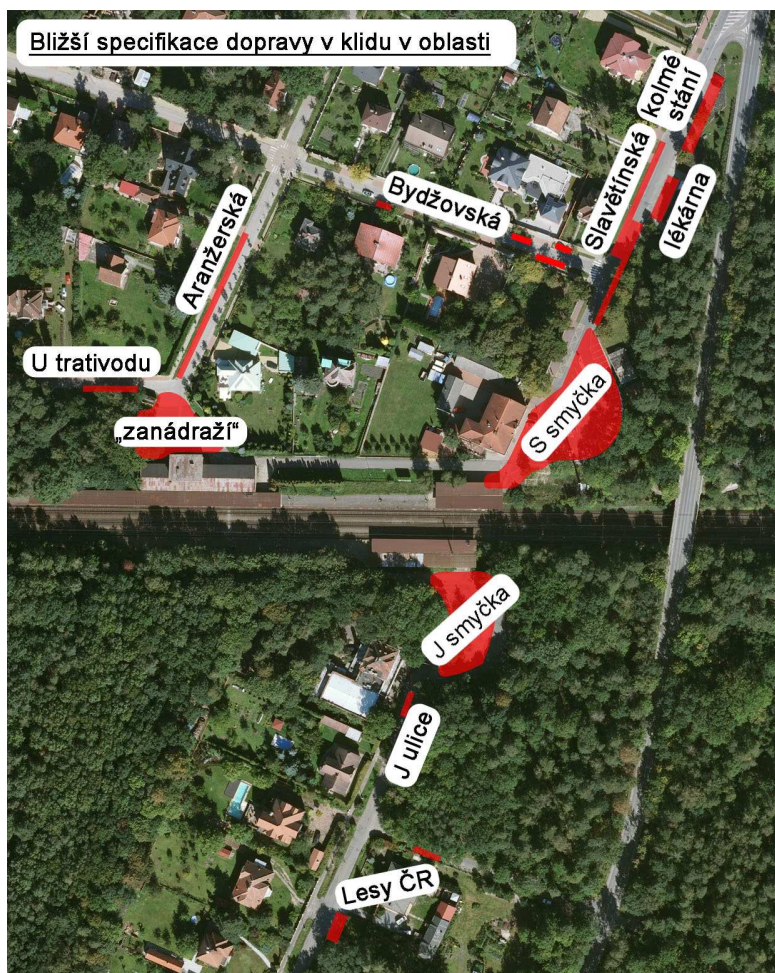
průsečná  
křižovatka se  
Staroklánovickou  
ulicí

bývalá stopa  
Staroklánovické  
ulice



Příloha 3  
Katastrální mapa



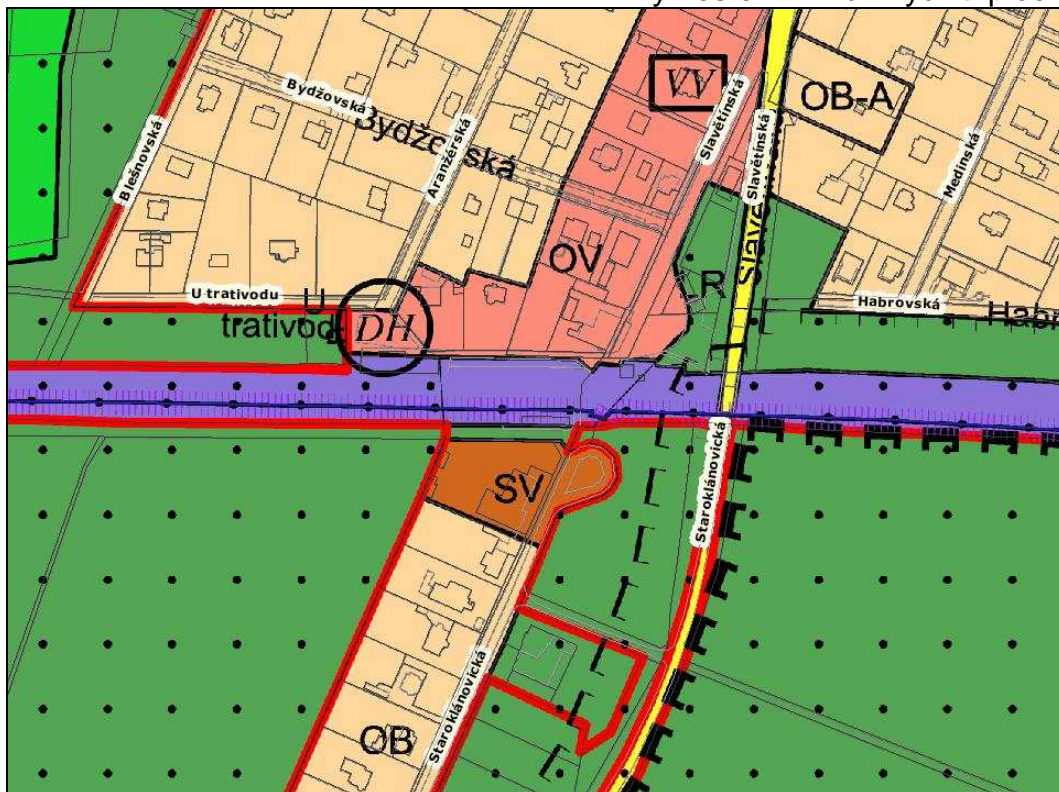


Místo parkování	Průměrný počet parkovaných vozidel	Podíl parkování z celé oblasti	Průměrný vozidel s P+R charakterem	Podíl vozidel s P+R charakterem	Počet oficiálních parkovacích míst
S smyčka	50,6	41 %	49,1	98 %	43 + 2 inval.
J smyčka	17,0	14 %	17,0	100 %	0
„zanádraží“	15,7	13 %	15,6	99 %	0
Slavětínská	13,6	11 %	12,4	92 %	7 až 16
kolmé stání	10,9	9 %	8,3	76 %	9 + 2 rezervé
lékárna	6,0	5 %	4,1	69 %	7 rezervé
Aranžerská	4,0	3 %	3,9	96 %	0
Bydžovská	2,6	2 %	1,6	61 %	0
U trativodu	0,3	0 %	0,3	100 %	0
Lesy ČR	1,7	1 %	0,0	0 %	0
J ulice	0,4	0 %	0,0	0 %	0
<b>Celkový součet</b>	<b>122,7</b>	<b>100 %</b>	<b>112,3</b>	<b>92 %</b>	<b>59 až 68 +9r+2i</b>

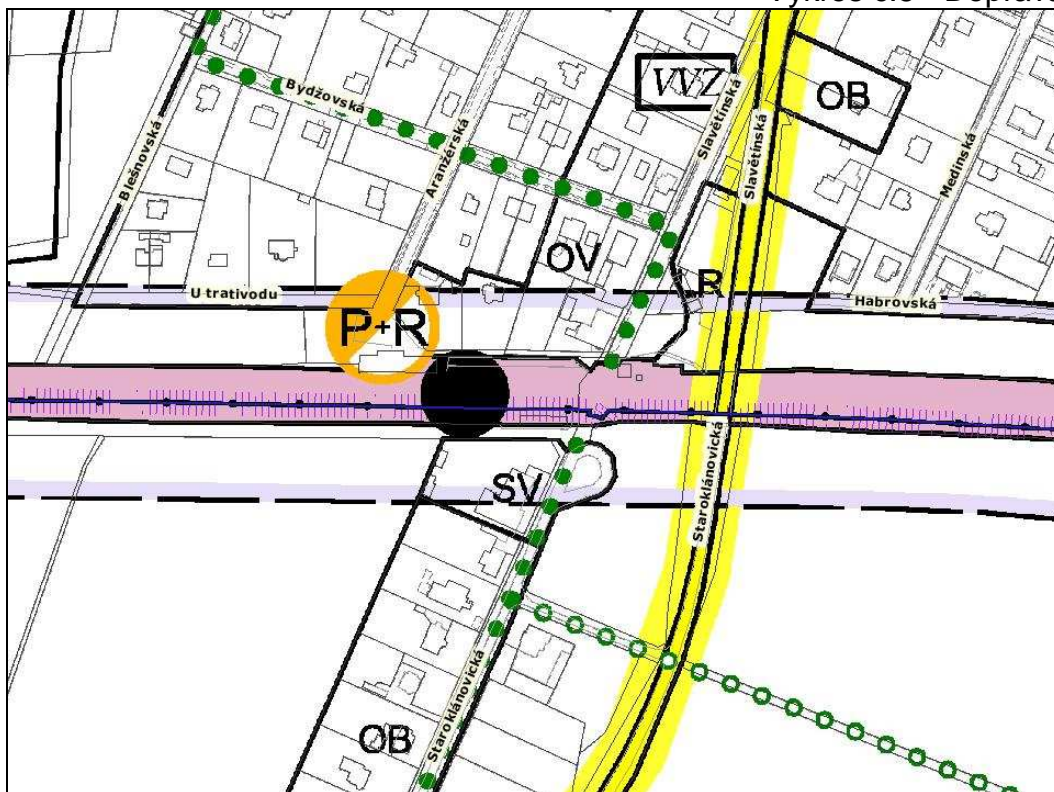
### Výřezy z výkresů Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy

Platná závazná část Územního plánu sídelního útvaru hl.m.Prahy po vydání změny Z 1344/00 dne 18.9.2008

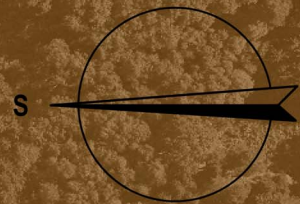
Výkres č.4 – Plán využití ploch









Výkres č.5 - Doprava

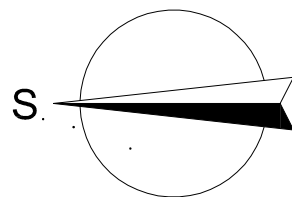


zdroj: [http://wgp.urhmp.cz/tms/internet/vykresy\\_up/index.php](http://wgp.urhmp.cz/tms/internet/vykresy_up/index.php)



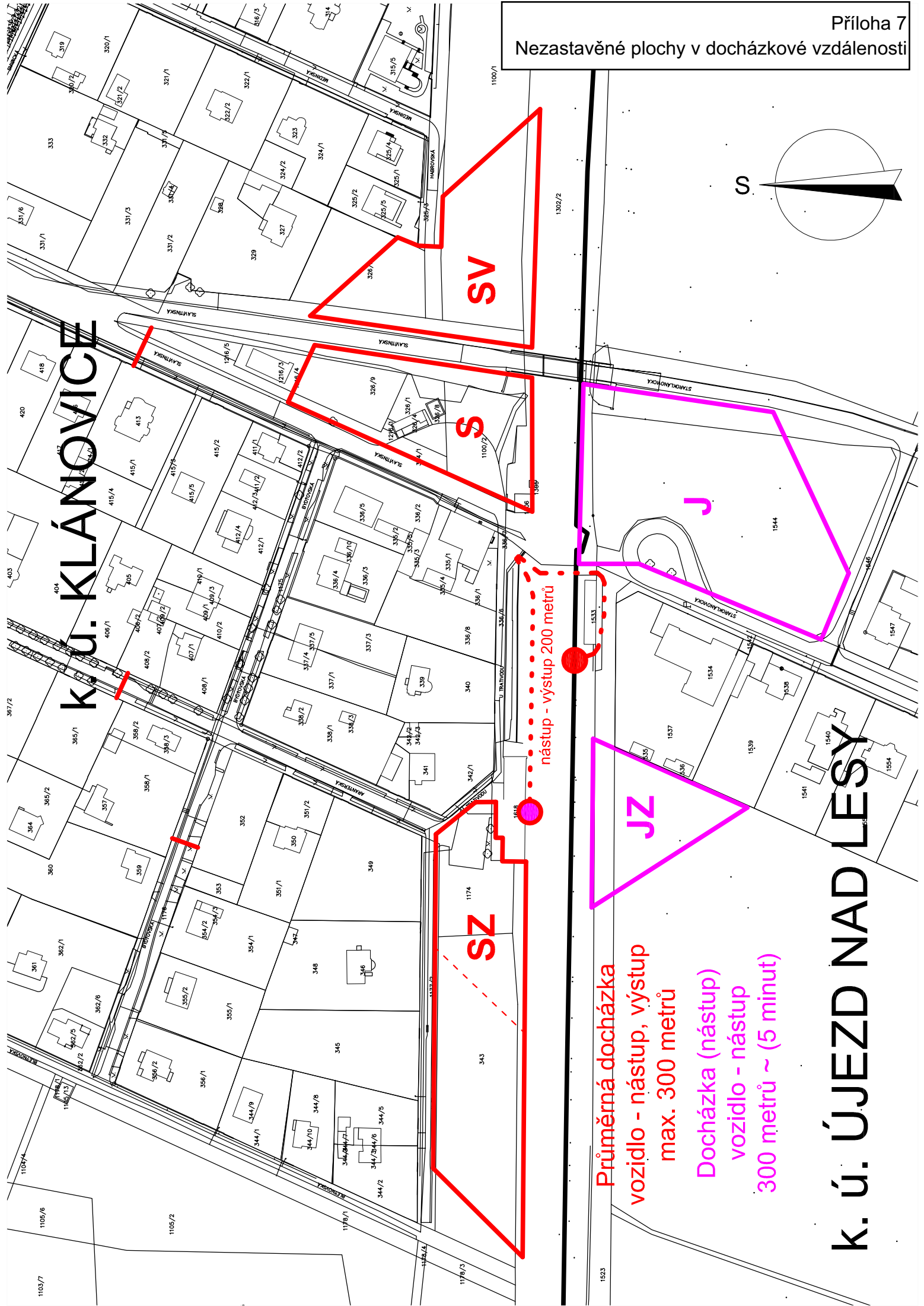
**Legenda (vlastníci a správci pozemků)**

-  Hlavní město Praha  
- MČ Klánovice, MČ Újezd nad Lesy nebo TSK Praha
-  Česká republika  
- Lesy ČR
-  - SŽDC
-  - Pozemkový fond
-  PRE
-  ostatní vlastníci pozemků



**K. Ú. KLÁNOVICE**

**K. Ú. ÚJEZD NAD LESY**



**Průměrná docházka  
vozidlo - nástup, výstup  
max. 300 metrů**

**Docházka (nástup)  
vozidlo - nástup  
300 metrů ~ (5 minut)**

